



Skipulagsstofnun  
b.t. Jón Smári Jónsson  
Borgartún 7b  
105 Reykjavík

Reykjavík 25. apríl 2022  
USK22030161

### ***Breikkun Suðurlandsvegar frá Bæjarhálsi að Hólmsá - beiðni um umsögn***

Vísað er í bréf skipulagsstofnunar frá 25. 03. 2022 varðandi beiðni um að gefa umsögn um mat á umhverfisáhrifum vegna breikkunar Suðurlandsvegar frá Bæjarhálsi að Hólmsá dags. 8. mars 2022.

Í umsögn umhverfis- og skipulagssviðs fyrir hönd Reykjavíkurborgar um matsáætlun dags. 8. júní 2020 kemur fram að mestar áhyggjur séu af áhrifum á Rauðavatn, á Rauðavatnsskóg, á Bugðu/Hólmsá, á svæði innan Rauðhólafólkvangs og almennt á vatnsverndarsvæðið í Heiðmörk.

Í frummatsskýrslunni er ágætlega rökstuddir þeir valkostir sem lagt er til að velja. Að mestu leyti eru það valkostir sem að mati undirritaðs eru betri fyrir umhverfið en að aðrir kostir sem komu til álita.

Það eru auðvitað viss vonbrigði að ganga þurfi á Rauðavatn en undirritaður treystir því að ekki hafi verið unnt að komast hjá því og einnig er jákvætt að valinn sé kostur sem skerðir vatnið minna. Mögulega mætti þrengja vegsniðið eins og gert er við Rauðavatnsskóg til að minnka fyllinguna.

Undirritaður er sammála því mati að betra sé að raska ströndinni einu sinni.

Mjög jákvætt er að reiknað sé með hljóðvegg sem temprar hljóð frá umferð yfir á vatnið og útvistarsvæðið við Rauðavatn.

Þá er það mjög jákvætt að valinn hefur verið lausn á gatnamótum Heiðmerkurvegar sem veldur mun minni röskun á Rauðhólafólkvangi, þó gjaldið sé smá krókur að hringtorgi við Hafravatn.

Benda má á að eðlilegt er að stýra framkvæmdum í og við Rauðavatn sem og við Rauðhóla og Bugðu þannig að þær lendi utan varptíma þ.e. frá miðjum maí og út júlí.

Framkvæmdin er háð eftirfarandi leyfum frá Reykjavíkurborg:

- Framkvæmdaleyfi Reykjavíkurborgar og Mosfellsbæjar skv. 13. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 og reglugerðar nr. 772/2012 um framkvæmdaleyfi.
- Starfsleyfi Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur skv. lögum nr. 7/1998 um hollustuhætti og mengunarvarnir m.s.br. og reglugerð um losun frá atvinnurekstri og mengunarvarnaeftirlit nr. 550/2018 vegna tímabundinnar haugsetningar á framkvæmdatíma, og samþykktar nr. 555/2015 um verndarsvæði vatnsbola innan lögsagnarumdæma Mosfellsbæjar, Reykjavíkurborgar, Seltjarnarnesbæjar, Kópavogsbæjar, Garðabæjar og Hafnarfjarðarkaupstaðar.



Leyfi þarf einnig frá Fiskistofu skv. 1. mgr. 33. gr. laga um lax- og silungsveiði nr. 61/2006 vegna nálægðar við Hólmsá og frá Minjastofnun Íslands skv. lögum nr. 80/2012 um menningarminjar ef raska þarf minjum og ef áður ókunnar minjar koma í ljós við framkvæmdir.

Umhverfis- og skipulagssvið áskilur sér einnig rétt á frekari athugasemdum á seinni stigum svo sem við veitingu framkvæmdaleyfis.

Fyrir hönd umhverfis- og skipulagssviðs,

Þórólfur Jónsson  
deildarstjóri náttúru og garða

Skipulagsstofnun

Borgartúni 7b  
105 Reykjavík

Mosfellsbær, 4. apríl 2022  
erindi nr. 202203853/20.1.0 fdb

### **Efni: Afgreiðsla skipulagsnefndar vegna erindis yðar**

Á 563. fundi skipulagsnefndar Mosfellsbæjar 1.4.2022, var neðangreint erindi tekið fyrir og svohljóðandi bókun gerð:

#### **Suðurlandsvegur breikkun frá bæjarhálsi að Hólmsá- beiðni um umsögn**

Borist hefur erindi frá Skipulagsstofnun, dags. 23.03.2022, með ósk um umsögn á frummatsskýrslu mats á umhverfisáhrifum vegna breikkunar Vegagerðarinnar á Suðurlandsvegur frá Bæjarhálsi að Hólmsá. Í umsögn skal koma fram hvort umsagnaraðili hafi athugasemdir við umfjöllun í frummatsskýrslu út frá starfssviði umsagnaraðila, svo sem um gögn sem byggt er á, úrvinnslu gagna, mat á vægi og eðli umhverfisáhrifa eða framsetningu umhverfismatsskýrslu.

Umsagnafrestur er til 25. apríl 2022.

Skipulagsnefnd Mosfellsbæjar gerir ekki athugasemd við umfjöllun um framkvæmdina sem fram kemur í frummatsskýrslu sem unnin er af Eflu verkfræðistofu. Framsetning gerir vandlega grein fyrir helstu áhrifaþáttum framkvæmdar og sérstaklega hefur verið unnið vel að rýni sjónrænna áhrifa og áhrifa á landrými.

Um 320 metra kafli framkvæmdarinnar er innan sveitarfélagamarka Mosfellsbæjar á einkalandi næst Hólmsá. Mosfellsbær mun annast útgáfu framkvæmdaleyfis á því svæði á grunni aðalskipulags Mosfellsbæjar, til Vegagerðarinnar og landeiganda, í samræmi við 13. og 15. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 og reglugerðar um framkvæmdaleyfi nr. 772/2012.

Samþykkt með fimm atkvæðum.

*Afgreiðsla skipulagsnefndar er gerð með fyrirvara um staðfestingu bæjarstjórnar Mosfellsbæjar og verður yður gert viðvart ef afgreiðsla erindisins verður á annan veg í bæjarstjórn en hér er tilkynnt.*

---

Athygli er vakin á því að telji einhver rétti sínum hallað með ofangreindri samþykkt er honum heimilt að skjóta máli sínu til úrskurðarnefndar umhverfis- og auðlindamála, Skúlagötu 21, 101 Reykjavík, sbr. 52.gr. laga nr. 123/2010 og lög nr. 130/2011.

Þeir einir geta skotið máli til úrskurðarnefndarinnar sem eiga lögvarða hagsmuni tengda hinni kærðu ákvörðun. Frestur til að skjóta máli til nefndarinnar er einn mánuður frá því að kæranda varð kunnugt eða mátti vera kunnugt um ákvörðun þá sem kæra á. Sé um að ræða ákvörðun sem sætir opinberri birtingu, telst kærufrestur frá birtingu ákvörðunar.



Þetta tilkynnist hér með.

**Virðingarfyllst,**  
f.h. skipulagsnefndar Mosfellsbæjar



Kristinn Pálsson,  
Skipulagsfulltrúi

*Málsaðili ber sjálf/ur ábyrgð á því að kynna sér hugsanlegan kostnað afgreiðslu erindis á heimasíðu sveitarfélagsins: [www.mos.is/gjaldskrar](http://www.mos.is/gjaldskrar)*

---

Athygli er vakin á því að telji einhver rétti sínum hallað með ofangreindri samþykkt er honum heimilt að skjóta máli sínu til úrskurðarnefndar umhverfis- og auðlindamála, Skúlagötu 21, 101 Reykjavík, sbr. 52.gr. laga nr. 123/2010 og lög nr. 130/2011.

Þeir einir geta skotið máli til úrskurðarnefndarinnar sem eiga lögvarða hagsmuni tengda hinni kærðu ákvörðun. Frestur til að skjóta máli til nefndarinnar er einn mánuður frá því að kæranda varð kunnugt eða mátti vera kunnugt um ákvörðun þá sem kæra á. Sé um að ræða ákvörðun sem sætir opinberri birtingu, telst kærufrestur frá birtingu ákvörðunar.





Skipulagsstofnun  
Jón Smári Jónsson  
Borgartúni 7b  
105 Reykjavík

Hafnarfjörður 11. ágúst 2022  
Tilv. 2022-03-25-1416/2.4.1

Efni: Varðar breikkun Suðurlandsvegar frá Bæjarhálsi að Hólmsá

Með tölvupósti þann 25. mars leitar Skipulagsstofnun umsagnar Fiskistofu varðandi frummatsskýslu vegna fyrirhugaðrar breikkunar Suðurlandsvegar frá Bæjarhálsi að Hólmsá. Fiskistofa horfir til mögulegra áhrifa fyrirhugaðra framkvæmda á lífríki í Hólmsá.

Fram kemur í frummatsskýrslu að mat framkvæmdaraðila sé að langtímaáhrif á vatnalíf verði talsvert jákvæð vegna minni áhrifa af mengun sem borist getur í vötnin. Í kafla um mótvegisaðgerðir er eftirfarandi tiltekið (bls. 107): “*Gert er ráð fyrir að afrennsli vegarins fari út fyrir vegaxlir og að meðfram veginum og í miðdeili verði moldarjarðvegur sem hægt verður að hreinsa upp eftir þörfum*”. Fiskistofa bendir á að í matsskýrslu verði skilgreint við hvaða skilyrði moldarjarðvegur verði hreinsaður og hvaða aðferðum verði beitt við það.

Fram kemur í frummatsskýrslunni að allmikil vitneskja sé til um fiskistofna Hólmsár og nokkur um smádýrafánu árinna. Fiskifræðingar lögðu til að fylgst verði nákvæmar með seiðabúskap á framkvæmdasvæðinu og rafveitt verði á þremur stöðvum til viðbótar á því svæði árlega fram yfir verklok. Fiskistofa mælir með því að tekið verði mið af þessum ráðleggingum og bendir á að sýnataka verði útfærð í matsskýrslu.

Fram kemur í frummatsskýrslunni að brýr verða hannaðar þannig að þær þrengi ekki frekar að farvegi Hólmsár. Einnig að áhersla verði á að ekki verði um að ræða rask og úrrennsli af framkvæmdasvæði í ána með tilheyrandi gruyggmyndun. Með því móti má minnka möguleg neikvæð áhrif vegna framkvæmanna á lífríki í Hólmsá.

Fiskistofa telur að gerð sé grein fyrir þeim þáttum sem áhrif geta haft á lífríki í Hólmsá í fram lagðri frummatsskýrslu.

Fiskistofa bendir á að sérhver framkvæmd í eða við veiðivatn, allt að 100 metrum frá bakka, sem áhrif getur haft á lífríki vatnsins eða aðstæður til veiði eða er háð leyfi Fiskistofu, sbr. 33. gr. laga nr. 61/2006 um lax- og silungsveiði.

Virðingarfyllst,  
Fiskistofa



Guðni Magnús Eiríksson  
Sviðsstjóri lax- og silungsveiðisviðs



Hafnarfirði 11. apríl 2022  
Málsnúmer: 2022-03-0312

Skipulagsstofnun  
Jón Smári Jónsson  
Borgartúni 7B  
105 Reykjavík

## **Efni: Umsögn um mat á umhverfisáhrifum – frummatsskýrsla – vegna breikkunar Suðurlandsvegar frá Bæjarhálsi að Hólmsá**

Skipulagsstofnun hefur óskað eftir umsögn Hafrannsóknastofnunar um frummatsskýrslu vegna mats á umhverfisáhrifum vegna breikkunar Suðurlandsvegar frá Bæjarhálsi að Hólmsá, með tölvupósti 25. mars 2022. Þar kemur fram að Vegagerðin í samvinnu við Reykjavíkurborg og Mosfellsbæ hafi sent Skipulagsstofnun frummatsskýrslu um mat á umhverfisáhrifum vegna breikkunar Suðurlandsvegar frá Bæjarhálsi að Hólmsá, dags. 8. mars 2022. Í umsögn Hafrannsóknastofnunar skal koma fram hvort umsagnaraðili hafi athugasemdir við umfjöllun í frummatsskýrslu út frá starfssviði umsagnaraðila, svo sem um gögn sem byggt er á, úrvinnslu gagna, mat á vægi og eðli umhverfisáhrifa eða framsetningu umhverfismatsskýrslu. Einnig, ef á skortir, hvaða atriðum umsagnaraðili telur að gera þurfi frekari skil eða hafa sérstaklega í huga við leyfisveitingar, svo sem varðandi mótvægisaðgerðir og vöktun. Leyfisveitendur skulu í umsögn sinni gera grein fyrir þeim leyfum sem eru á starfssviði þeirra og framkvæmdin er háð. Umsögnin óskast send Skipulagsstofnun í tölvupósti fyrir 25. apríl 2022.

Vegagerðin, í samvinnu við Reykjavíkurborg og Mosfellsbæ, áformar að tvöfalda Suðurlandsveg frá vegamótum við Bæjarháls að Hólmsá ofan Reykjavíkur. Lagður verður 2 + 2 vegur og tengingum fækkað frá því sem nú er. Byggð verða þrenn mismæg vegamót. Gerðir verða nýir reið-, hjóla- og göngustígar. Markmið framkvæmdarinnar er að auka umferðaröryggi allra fararmáta og tryggja greiðari umferð um Suðurlandsveg með því að aðskilja akstursstefnur. Lagt er upp með að vegurinn verði lagður í allt að fimm áföngum. Sem hluta af framkvæmdunum er gert ráð fyrir allt að 4,5 ha landfyllingu í Rauðavatni og breikkunar tveggja brúa á Hólmsá/Bugðu, auk þess sem nýja brú þarf við austurenda kaflans. Jarðrask á framkvæmdatíma getur haft áhrif á vatnalíf, auk þess sem umferð skapar hættu á að mengun berist í vatn.

Rauðavatn er afrennislíslaut og vatnsborðsveiflur miklar. Það er um 0,32 km<sup>2</sup> og meðaldýpi um 1 m en mesta dýpi um 1,4 m. Allgróskumikið lífríki er í vatninu, s.s. síkjamari, vatnaflær og rykmýslirfur, en ekki er vitað til þess að silungur þrífist í vatninu en mikið er af hornsílum. Vatnasvið Hólmsár er um 200 km<sup>2</sup>, sem er nærri þrjú fjórðu af heildar vatnasviði Elliðaánna, en langtíma meðalrennslí árinna er um 2,3 m<sup>3</sup>/s (árin 1972-1998). Stangveiði er stunduð í Hólmsá og þar eru mikilvæg hrygningar- og



# HAFRANNSÓKNASTOFNUN

Rannsókn- og ráðgjafarstofnun hafs og vatna

uppeldissvæði fyrir lax og urriða, auk auðugs gróðurs og samfélaga hryggleysingja. Fiskstofnar árinna hafa verið vaktaðir árlega frá árinu 1988.

Ljóst er að framkvæmdin mun hafa áhrif á vatn og vatnalíf, bæði varanlega og á framkvæmdatíma. Hætt er við að jarðvegsefnum skoli út í ána á framkvæmdatíma, auk þess sem aukin hætta er á að mengandi efni berist í árnar meðan á framkvæmdum stendur. Þetta á ekki hvað síst við þegar unnið er við breikkun brúa á ánni. Mikilvægt er að fyrir liggi viðbragðsáætlanir ef bregðast þarf við óvæntum atburðum hvað þetta varðar. Einnig að hugað sé að því hvernig lágmarka megi hættu á að mengandi efni berist í árnar á rekstartíma vegarins, s.s. við óvænt atvik (slys) þar sem mengandi efni berast af veginum sem og efni sem berast frá veginum við venjulega notkun hans s.s. efni sem slitna úr malbikinu, vegmálningu, hjólbörðum, salt o.fl.

Æskilegt er að vöktun fari fram á lífríki vatns í nágrenni við framkvæmdasvæði meðan á framkvæmdum stendur og um tíma eftir að þeim líkur. Þannig verði hægt að bregðast við ef neikvæð áhrif á lífríki koma fram. Mikilvægt er að vakta efnainnihald Hólmsár til að meta þau efni sem berast í árnar og tengjast umferðinni, s.s. vegna mengunar frá ökutækjum og söltun vega.

Endanleg hönnun nýrra brúa yfir Hólmsá liggur ekki fyrir en mikilvægt er að við hönnun og byggingu þeirra sé tekið mið af lífríki Hólmsár og að áhrif þeirra á lífríki verði lágörkuð, bæði á framkvæmda- og rekstartíma mannvirkjana.

Hafrannsóknastofnun telur að í frummatsskýrslunni sé að öðru leiti gerð góð grein fyrir framkvæmdinni, því raski sem af henni hlýst og helstu mögulegum umhverfisáhrifum hennar. Hafrannsóknastofnun er rannsóknastofnun og hefur ekki með leyfisveitingar til framkvæmda að gera.

F.h. Hafrannsóknastofnunar

Heimildir:

Axel Valur Birgisson, Kristinn Einarsson, Snorri Zóphóníasson, og Árni Snorrason 1999. Vatnasvið Elliðaána. Vatnafar og rennlishættir. Skýrsla Orkustofnunar OS-99018. 59 bls.

Hilmar J. Malmquist, Haraldur R. Ingvason og Finnur Ingimarsson 2006. Grunnrannsókn á lífríki Rauðavatns. Náttúrustofa Kópavogs. Fjölrit nr. 3-06. 41 bls.

Þórólfur Antonsson 2008. Um áhrif tvöföldunar Suðurlandsvegar á lífríki vatns. Skilagrein Veiðimálastofnunar, VMST-G/08005. 7 bls.

Skipulagsstofnun  
Borgartún 7B  
105 Reykjavík

Kópavogur, 10. maí 2022  
Tilvísun: K-16266

Varðar:

## Umsögn Heilbrigðisnefndar (HEF) um frummatsskýrslu um mat á umhverfisáhrifum breikkunar Suðurlandsvegar frá Bæjarhálsi að Hólmsá.

### Innleiðing.

Áformuð framkvæmd er að stærstum hluta í landi Reykjavíkur en austasti hlutinn í Mosfellsbæ sem er innan eða í jaðri vatnsverndarsvæðis höfuðborgarsvæðisins. Aðkoma heilbrigðisnefndar (HEF) einskorðast við þann hluta.

Vegagerðin hefur á fyrri stigum undirbúnings haft samráð við heilbrigðiseftirlit á höfuðborgarsvæðinu. Í því ferli höfðu Framkvæmdastjórn um vatnsvernd, heilbrigðisnefndir og Kópavogsbær efasemdir um óæskileg samlegðaráhrif og skörun milli vegaf framkvæmdarinnar og skipulagstillagna skipulagssviðs Reykjavíkur um uppbyggingu atvinnusvæðis norðan vegar. Í skipulagstillögu var gert ráð fyrir að ofanvatni af hverfinu yrði veitt inn á vatnsverndarsvæðið (í Hólmsá) í bland við rennsli af veginum. Sú tilhögun skipulagssviðs var í andstöðu við ákvæði samþykktar um vatnsvernd á höfuðborgarsvæðinu. Skipulagssvið Reykjavíkurborgar hefur breytt sínum tillögum til samræmis við ákvæði Svæðaskipulags höfuðborgarsvæðisins.

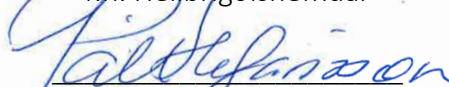
Á fundi heilbrigðisnefndar Garðabæjar, Hafnarfjarðar, Kópavogs, Mosfellsbæjar og Seltjarnarness (HEF) sem haldinn var þann 25. apríl sl. var fjallað um frummatsskýrslu um mat á umhverfisáhrifum breikkunar Suðurlandsvegar frá Bæjarhálsi að Hólmsá. Nefndin veitt neðan greinda umsögn en beðist er velvirðingar á því að það fórst fyrir að senda hana fyrir en nú.

### Umsögn.

„Heilbrigðisnefnd telur að tvöföldun Suðurlandsvegar mun að framkvæmdatíma liðnum draga úr líkum á umferðar- og mengunaróhöppum innan vatnsverndarsvæðis höfuðborgarsvæðisins en mengunarhætta geti fylgt framkvæmdunum. Mikilvægt er að í matsskýrslu verði annars vegar fjallað um aðgerðir til að sporna við vatnsmengun á framkvæmdatíma og síðan meðhöndlun ofanvatns á rekstartíma vegar. Nefndin minnir á mikilvægi þess að umferð á framkvæmdatíma verði ekki beint inn á Heiðmerkursvæðið.“

Heilbrigðisnefnd leggur ríka áherslu á að við skipulag og gerð vegar verði tryggt að komi til þess að loka verði veginum tímabundið vegna framkvæmda eða einhverra óhappa verði umferð ekki á meðan beint í gegnum Heiðmörk.

Virðingarfyllst,  
f.h. Heilbrigðisnefndar



Páll Stefánsson  
Heilbrigðisfulltrúi





Skipulagsstofnun  
Borgartúni 7b  
105 REYKJAVÍK  
Ísland

Reykjavík, 25. apríl 2022  
Tilvísun: 2022040226

## Efni: Umsögn Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur um frummatsskýrslu um mat á umhverfisáhrifum breikkunar Suðurlandsvegar frá Bæjarhálsi að Hólmsá

Vísað er til tölvubréfs Skipulagsstofnunar dags. 25. mars 2022 þar sem óskað er umsagnar Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur (HER) um frummatsskýrslu um mat á umhverfisáhrifum breikkunar Suðurlandsvegar frá Bæjarhálsi að Hólmsá. Óskað er eftir að umsagnaraðili á grundvelli starfssviðs síns geri grein fyrir í umsögn hvort hann telji að á fullnægjandi hátt sé gerð grein fyrir fyrirhugaðri framkvæmd og umhverfi, umhverfisáhrifum og mati framkvæmdaraðila á þeim, þörf á að kanna tiltekin atriði frekar, mótvægisáðgerðum og vöktun. Leyfisveitendur skulu í umsögn sinni gera grein fyrir þeim leyfum sem eru á starfssviði þeirra og framkvæmdin er háð. HER hefur farið yfir frummatsskýrsluna og gerir eftirfarandi umsögn.

### Leyfisveitingar:

Þær framkvæmdir sem fara fram innan vatnsverndarsvæðis höfuðborgarsvæðisins eru starfsleyfissskyldar hjá HER skv. samþykkt nr. 555/2015 um verndarsvæði vatnsbóla innan höfuðborgarsvæðisins. Einnig þarf leyfi HER skv. reglugerð um losun frá atvinnurekstri og mengunarvarnaeftirlit nr. 550/2018 vegna tímabundinnar haugsetningar á framkvæmdatíma.

### Valkostir:

HER gagnrýnir að ekki séu metnir fleiri en einn valkostur fyrir legu vegarins en fram kemur í frummatsskýrslu að fallið sé frá því m.a. vegna þess að önnur veglína hefði í för með sér meiri kostnað, rask og rekstrarerfiðleika vegna snjóþyngsla. HER benti á í umsögn sinni um matsáætlun 10. Júní 2020 að gera ætti grein fyrir fleiri valkostum fyrir legu vegarins þar sem með flutningi vegstæðis mætti færa veginn út af vatnsverndarsvæðinu eða á stað þar sem hann ógnar síður öryggi þess. Erfitt er að taka afstöðu til þess hvort sú leið sem hér er lögð fram sé sú sem ákjósanlegust er út frá t.d. vatnsvernd, þegar ekki liggja fyrir aðrir valkostir. Við mat á kostnaði af slíkum flutningi þarf einnig að taka með þann kostnað sem hlytist af því ef mengunaróhapp leiddi til þess að vatnsból myndu spillast og áhrif þess á framboð neysluvatns á höfuðborgarsvæðinu.

### Gögn:

HER bendir á að enn er verið að vísa í gögn frá 2008 eða eldri varðandi fuglalíf, Rauðavatnsskóg og Rauðavatn. Æskilegt væri að styðjast við nýrri gögn þar sem breytingar sem skipt gætu máli hafa mögulega átt sér stað á síðustu 14 árum. Ný gögn eru einnig forsenda þess að fyrir liggi grunnástand til samanburðar við vöktun á áhrifum á framkvæmda- og rekstartíma.



#### Vatnalíf:

Í kafla 5.5.1.3 - Markmið, í frummatsskýrslunni, eru talin upp þau viðmið sem eru til grundvallar mati á áhrifum á vatnalíf. Þar vantar að telja upp reglugerð nr. 796/1999 um varnir gegn mengun vatns en Rauðavatn, Hólmsá og Elliðaár hafa verið ástandsflokkuð skv. þeirri reglugerð en skv. gr. 8.3 reglugerðarinnar skulu sveitarstjórnir og heilbrigðisnefndir grípa til aðgerða sem miða að því að viðhalda náttúrulegu ástandi vatns. Jafnframt skal grípa til úrbóta ef ástand vatns hrakar eða ef það er lakara en ástandsflokkun, eins og 1. mgr. 9. gr. reglugerðarinnar gerir ráð fyrir. Það er því mikilvægt að gera grein fyrir hvernig koma á í veg fyrir að Rauðavatn og árnar falli niður um ástandsflokk og gera ráð fyrir vöktun á áhrifum á framkvæmda- og rekstartíma vegarins. Verði vart við neikvæð áhrif ber sveitarstjórn og heilbrigðisnefnd að bregðast við og gera kröfur um úrbætur.

#### Vatnsvernd:

Tekið hefur verið tillit til athugasemda í umsögn HER um matsáætlun þar sem kallað var eftir ítarlegri umfjöllun um vatnsvernd og að notast sé við nýjustu gögn, vatnsverndarsamþykkt og rannsóknir. Að mati HER þarf þó að fara ítarlegar í mótvægisáðgerðir og mengunarvarnir enda er nú einstakt tækifæri til að auka öryggi vatnsverndar við tvöföldun vegarins. Nefndir eru möguleikar um frágang vegaxla til að koma í veg fyrir mengun og tilgreint að slíkt hafi gefið góða raun á öðrum vegum Vegagerðarinnar. HER bendir á að á vatnsverndarsvæði verði að gera ríkari kröfur jafnvel þó slíkt gæti haft aukinn kostnað í för með sér. Gera þarf ráð fyrir að mengunarvarnir sem notaðar eru í vegöxlum á vatnsverndarsvæði séu í hæsta gæðaflokki og miði að því að ná hámarksárangri í að takmarka og stöðva dreifingu mengunar. Einnig þarf að gera grein fyrir hvernig staðið verði að hreinsun og viðhaldi vegaxla, bæði í tilviki mengunaróhappa en einnig yfir rekstartíma vegarins. Með tíð og tíma minnkar hreinsigeta mengunarvarna og við því þarf að bregðast. Að mati HER þarf einnig að fara ítarlega í hreinsun ofanvatns meðfram veginum en nefndur er möguleiki á að leiða ofanvatn í svelgi og jafnvel settjörn. HER telur mjög mikilvægt að gert sér ráð fyrir hreinsun ofanvatns þar sem því verður við komið, sérstaklega meðfram Rauðavatni og við Hólmsá/Bugðu. Bæta þarf sérstökum kafla við um ofanvatn og mögulegar útfærslur á hreinsun s.s. með blágrænum ofanvatnslausnum, settjörnum o.fl. Hér er tækifæri til að minnka það mengunarálag sem þegar er til staðar, m.a. vegna söltunar vegarins auk malbikslits og annarra mengunaragna.

Á bls. 128 í kafla um vatnsvernd er nefnt að þeirri hugmynd hafi verið varpað fram að leiða hluta Bugðu í Rauðavatn til að festa vatnshæð þess. HER bendir á að slík tenging hafi aldrei verið til staðar, slíkt gæti haft áhrif á lífríki og ástandsflokk árinna auk þess sem breyting yrði á vatnsformfræði árinna sem ekki er æskileg. Áin nýtur einnig hverfisverndar. HER telur að slíkar hugmyndir eigi ekki heima inni í skýrslunni enda engin áform um slíkt hjá Reykjavíkurborg. HER leggur ríka áherslu á að tekið sé fram í matsskýrslu að umferð verði ekki beint inn á vegi á vatnsverndarsvæðinu á meðan á framkvæmdum stendur. HER og önnur heilbrigðiseftirlit á höfuðborgarsvæðinu hafa barist fyrir að koma í veg fyrir gegnumakstur á milli Garðabæjar og Suðurlandsvegar um Heiðmörk og því kemur ekki til greina að notast verði við þá leið sem einhvers konar hjáleid á framkvæmdatíma.




#### Hljóðvist:

Gera þarf ítarlegar grein fyrir áhrifum á hljóðvist. Fjallað er um hávaða miðað við 1. hæð húsa og gengið út frá að hljóðstig megi ekki fara yfir 55 dB við þá hæð og á dvalarsvæðum á lóð. Gera þarf grein fyrir hljóðvist á efri hæðum húsa líka en eftir aðstæðum getur hávaði frá umferð verið meiri á efri hæðum húsa en á jarðhæð/1. hæð. Rætt er um að beita byggingartæknilegum lausnum þar sem hávaði er yfir mörkum á efri hæðum en að mati HER þarf að koma fram hvers eðlis þær eiga að vera og á hvers ábyrgð verður að framkvæma þær. Til að meta hvort mótvægisáðgerðir t.d. vegna mislægra gatnamóta séu fullnægjandi þarf að koma fram hvert hljóðstig verður í mismunandi hæð fyrir og eftir áðgerðir.

#### Vöktun:

Skv. kafla 7.2. er ekki er gert ráð fyrir neinni vöktun umhverfisþátta á framkvæmdartíma. Í ljósi þess að framkvæmdin fer fram að hluta inni á vatnsverndarsvæði og við Rauðavatn og Hólmsá telur HER mikilvægt að vaktað sé hvort framkvæmdin hafi óæskileg áhrif svo unnt sé að grípa tímanlega inn og fyrirbyggja eða minnka mögulegan skaða. Hægt væri að mæla eðlis- og efnaþætti s.s. leiðni, pH og hitastig til að meta breytingar. HER telur að vöktunaráætlun eigi að fylgja matsskýrslu og áður en framkvæmdir hefjast þarf að liggja fyrir grunnástand til viðmiðunar.

Virðingarfyllst  
f.h. Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur

  
Svava S. Steinarsdóttir  
Heilbrigðisfulltrúi





Minjastofnun  
Íslands

The Cultural  
Heritage Agency  
of Iceland

Umhverfis- og skipulagssvið  
Suðurgata 39 101 Reykjavík  
(354) 570 13 00  
www.minjastofnun.is  
Kennitala: 440113-0280

Skipulagsstofnun  
Jón Smári Jónsson  
Borgartúni 7 b  
105 Reykjavík

Reykjavík 27. apríl 2022  
MÍ202204-0117/ 6.07 / K.M.

## Efni: Breikkun Suðurlandsvegur frá Bæjarhálsi að Hólmsá.

Minjastofnun Íslands hefur móttengið tölvupóst Skipulagsstofnunar frá 25. mars s.l. þar sem óskað er eftir umsögn um mat á umhverfisáhrifum ofangreindrar framkvæmdar.

**Kristinn Magnússon**  
Verkefnastjóri  
kristinn@minjastofnun.is

Í frummatsskýrslu segir að Vegagerðin áformi, í samvinnu við Reykjavíkurborg og Mosfellsbæ, að tvöfalda Suðurlandsveg frá vegamótum við Bæjarhálsi að Hólmsá ofan Reykjavíkur. Lagður verður 2 + 2 vegur og tengingum fækkað frá því sem nú er. Byggt verða þrenn mismislag vegamót. Þá verða gerðir nýir reið-, hjóla- og göngustígar.

Í skýrslunni kemur fram að í framkvæmdinni felist, auk tvöföldunar vegarins, mismislag vegamót við Breiðholtsbraut, Norðlingavað, Hafravatnsveg og að hálfu leyti við Heiðmerkurveg. Einnig verða tvær brýr breikkaðar, á Hólmsá/Bugðu. Nýja brú þarf á Hólmsá við austurenda kaflans. Fern göng fyrir gangandi og ríðandi eru undir Suðurlandsveg sem þarf að endurgera og/eða framlengja og gert er ráð fyrir nýjum undirgöngum undir Hafravatnsveg við Suðurlandsveg. Akfær göng undir Hringveg verða fyrir Heiðmerkurveg í hálfmislægri lausn þar.

Reiknað er með að vinna verkið í fimm áföngum eins og gerð er grein fyrir í kafla 3.4 í frummatsskýrslu. Áfangaskiptingin felst m.a. í því að reiknað er með að vegamót við Breiðholtsbraut, Norðlingavað og Heiðmerkurveg verði planvegamót með hringtorgi í fyrsta áfanga en verði breytt í mismislag vegamót síðar þegar umferðarýrmd þeirra nægir ekki lengur eða ástæða þykir til vegna umferðaröryggis.

Fjallað er um fornleifar í kafla 5.7 í frummatsskýrslu. Eins og þar kemur fram hafa fornleifar verið skráðar á fyrirhuguð framkvæmdasvæði vegagerðarinnar. Úttektarsvæði fyrir fornleifar afmarkaðist af um 100 m svæði frá ystu brún vegar í báðar áttir. Svæðið fylgdi Suðurlandsvegi frá Bæjarhálsi í vestri að Hólmsá í austri og öllum tengivegum.

Fyrir liggur skýrsla Borgarsögusafns Reykjavíkur, *Fornleifaskráning vegna tvöföldunar Suðurlandsvegur frá Bæjarhálsi austur að Hólmsá.*

Framkvæmdasvæðið liggur eftir landsvæði sem á öldum áður heyrði undir

Vakin er athygli á því að skv. 51 gr. laga um menningarminjar nr. 80/2012 eru ákvarðanir Minjastofnunar Íslands skv. 20., 23., 24., 28., 42. og 43 gr. sömu laga endanlegar á stjórnslustigi og ekki kærnanlegar til æðra stjórnvalds. Jafnframt er vakin athygli á því að skv. 21. gr. stjórnsýslulaga nr. 37/1993 getur aðili máls óskað eftir skriflegum rökstuðningi stjórnvalds fyrir ákvörðun hafi slíkur rökstuðningur ekki fylgt ákvörðuninni þegar hún var tilkynnt. Beiðni um rökstuðning fyrir ákvörðun skal bera fram innan 14 daga frá því að aðila var tilkynnt ákvörðunin og skal stjórnvald svara henni innan 14 daga frá því hún barst.



þrjár jarðir, Gröf, Hólm og Geitháls. Alls voru 120 minjastaðir skráðir á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Minjarnar voru flokkaðar eftir aldri. Á svæðinu fundust 37 minjar sem falla undir skilgreiningu 3. gr. laga um menningarminjar (Nr. 80/2012) um fornleifar, þ.e eru 100 ára eða eldri. Af þessum 37 fornleifum eru 14 horfnar af yfirborði. Sex minjar voru tímasettar til árana 1921-1930, af þeim eru þrjár horfnar. 39 minjar voru frá árinu 1931 eða yngri og af þeim eru átta horfnar. Loks voru 38 herminjar, minjar frá árunum 1940-1945, innan svæðisins.

Í köflum 5.1 til 5.3 í skýrslu Borgarsögusafnsins er fjallað um fornleifar, yngri minjar og herminjar sem vegaf framkvæmdin mun hafa veruleg áhrif á. Lagðar eru til mótvægisáðgerðir vegna minjanna en jafnframt tekið fram að ákvörðun um mótvægisáðgerðir verði tekin af Minjastofnun Íslands. Tafla með upplýsingum um skráðar minjar á svæðinu, hættumati og mótvægisáðgerðum er í viðauka 1 með fornleifaskráningarskýrslunni.

Eins og fram kemur í frummatsskýrslu eru minjar sem taldar eru í mikilli hættu 71 talsins. Í umfjöllun í fornleifaskráningarskýrslu eru lagðar til mótvægisáðgerðir vegna 16 minja. Skráning annarra minja í mikilli hættu er talin fullnægjandi mótvægisáðgerð. Í töflu 5.8 í frummatsskýrslu er listi yfir minjar þar sem Borgarsögusafnið leggur til að gripið verði til mótvægisáðgerða. Minjastofnun Íslands gerir hér með að sínum tillögum Borgarsögusafnsins að mótvægisáðgerðum.

Í fornleifaskráningarskýrslunni er á nokkrum stöðum lagt til að veglínan verði færð til en að öðrum kosti þurfi að girða minjarnar af á meðan á framkvæmdum stendur eða rannsaka þær. Minjar í þessum flokki eru fjárborg (260-44), Baugur/listaverk, skúlptúr (260-186), beitarhús (213-14) og Geitakofi (213-42). Í frummatsskýrslu segir að ekki sé mögulegt að færa sjálfan veginn þó mögulega megi færa rampa, vegamót og stíga. Í skýrslunni er ekki fjallað um Baug (260-186). Í fornleifaskráningarskýrslu er lagt til að vegur verði færður út fyrir 15 m verndarsvæði listaverksins og það girt af svo að það verði ekki fyrir raski á meðan á framkvæmdum stendur. Í kafla 5.7.4 í frummatsskýrslu er fjallað um mótvægisáðgerðir. Þar segir að tekið verði sérstakt tillit til fjárborgarinnar (260-44) og beitarhúsanna (213-14) Minjarnar verði girtar af á framkvæmdatíma. Geitakofinn (213-42) sé hins vega í bráðri hættu vegna framkvæmda og hann þurfi því að rannsaka.

Í umfjöllun um beitarhúsin (213-14) í skýrslu Borgarsögusafns segir að beitarhúsatóftir séu á Beitarhúsaól. Tvær grasigrónar útihúsatóftir séu á Beitarhúsaól, önnur efst á hólnum og sýnilega eldri en hin í vesturhlíð hólsins. Norðan við þá tóft er stórgrýtishrúga og laut fyrir ofan. Samkvæmt loftmynd frá 1954 virðist sem þar hafi verið tóft af öðru löngu húsi sem legið hefur í norðvestur-suðaustur. Þá segir að tóftir beitarhúsanna á Beitarhúsaól hafi mjög mikið minjagildi. Beitarhúsin tilheyrir jörðinni Hólmi en bæjarstæðið sé 135 m suður af hólnum, á suðurbökkum Hólmsár. Tóftirnar séu því hluti af minjaheild býlisins. Í umfjöllun um Hólm í kafla 5.7.2.2 í frummatsskýrslu segir að áætlað sé að nýr tengivegur fari inn fyrir 15 m verndarsvæði þessara fornleifa. Þennan veg og framkvæmdir sem honum fylgja þurfi að færa norðar. Minjastofnun telur mikilvægt að tengivegurinn verði færður eins langt frá Beitarhúsaól og unnt er.

Auk Geitakofa (213-42) þarf að rannsaka tóft (260-160) og tóft (213-62). Mögulega þarf einnig að rannsaka leifar býlisins Baldurshaga (260-146). Í



forleifaskráningarskýrslu segir að býlið Baldurshagi hafi staðið við Suðurlandsveg, um 75 m austan við þar sem nú er bensínstöð OLÍS. Greiðasala og gistihús var rekið í Baldurshaga frá 1907. Í skýrslunni segir að mikið rót hafi orðið á þessum stað árið 2007 þegar gengið var frá lóð OLÍS. Lagt er til að fornleifafræðingur verði fenginn til að hafa framkvæmdaeftirlit á staðnum þegar framkvæmdir standa þar yfir og að ef í ljós komi minjar þá verði þær rannsakaðar. Minjastofnun tekur undir með Borgarsögusafninu um nauðsyn framkvæmdaeftirlits við Baldurshaga og rannsóknir á minjum þar komi þær í ljós.

Í landi Geitháls er gamla bæjarstæðið varðveitt með leifum mannvirkja sem þar stóðu. Ekki er fjallað sérstaklega um mótvægisáðgerðir á bæjarstæðinu í frummatsskýrslu en í töflu 5.8 kemur fram að girða eigi minjar á bæjarstæðinu af. Það sama kemur fram í minjatöflu í viðauka 1 í fornleifaskráningarskýrslunni. Í kaflanum Niðurstöður og hættumat í skýrslu Borgarsögusafnsins segir að nýr tengivegur muni liggja óþarflega nálægt minjunum á bæjarstæði Geitháls og inn fyrir 15 m friðhelgunarsvæði fornleifa. Þar er lagt til að bæjarstæðið verði girt af svo að það verði ekki fyrir skemmdum á framkvæmdatíma. Einnig er stungið upp á að fræðsluskilti verði sett upp á svæðinu þar sem fjallað verði um staðinn og minjarnar. Minjastofnun Íslands tekur undir með Borgarsögusafninu og telur að girði þurfi bæjarstæðið af í heil sinni en ekki bara einstaka minjar innan þess.

Eins og áður er fram komið eru herminjar á 38 stöðum á framkvæmdasvæðinu. Eins og fram kemur í fornleifaskráningarskýrslu eru þessar minjar ekki friðaðar skv. lögum um menningarminjar en þær eru engu að síður merkilegar frá menningarsögulegu sjónarmiði. Tvær herminjar lenda undir veginum, hleðsla (260-106) og hluti af braggagrundi (260-106). Skráning þessara minja er fullnægjandi mótvægisáðgerð. Norðan við Suðurlandsveg, vestan Hafravatnsvegjar, kemur fyrirhugaður reiðvegur til með að fara yfir braggabotn (213-66) að óbreyttu. Aðrar herminjar lenda ekki beint undir framkvæmdunum en gæta skal að þeim og ekki setja niður vinnubúðir þar sem þær eru. Þá þarf að passa að umferð stórvirkra vinnuvéla skaði ekki minjarnar. Í fornleifaskráningarskýrslu er lagt til að stígur sem liggja á yfir leifar herskála sem tilheyrði Camp Phinney verði færður til. Í frummatsskýrslu segir að í einum herskálanum (213-66) hafi verið kvikmyndahús og síðar seinullarverksmiðja. Samkvæmt áætlunum sé gert ráð fyrir að reiðvegur fari yfir þessar minjar. Lagt sé til að hann verði færður aðeins í norður eða suður út fyrir þennan minjastað. Minjastofnun fagnar því að stígurinn verði færður.

Vakin er athygli á því sem fram kemur í kafla 5.7.5 í frummatsskýrslu. Þar segir að umferð stórvirkra vinnuvéla, sem og staðsetning vinnubúða eða bílastæða, getur haft áhrif á minjar. Því er mikilvægt að vanda vel staðsetningu þeirra, sem og aðra framkvæmdastaði verktaka, með tilliti til minjastaða á framkvæmdasvæðinu.

Framkvæmdin getur haft áhrif á hrif á forleifar utan skilgreinds framkvæmdasvæðis. Hér er t.d. átt við efnistökusvæði. Fjallað er um efnisþörf í kafla 3.6 í frummatsskýrslu. Þar segir að í framkvæmdina þurfi efni í fyllingar, burðarlög og slitlög. Í útboði verði gerð krafa um hvar efnistaka muni eiga sér stað. Skilyrði verði að efnistaka fari fram í námum sem hafa viðeigandi leyfi fyrir slíkri starfsemi. Stórar námur með tilskilin leyfi séu í rekstri í nágrenni framkvæmdasvæðisins, svo sem í Bolöldu og Lambafelli, þaðan sem efnistaka

fyrir framkvæmdina sé möguleg. Ef staðið verður að efnistöku með þeim hætti sem hér er lýst ætti fornleifum ekki að stafa hætta af henni.

Minjastofnun Íslands gerir ekki frekari athugasemdir við mat á umhverfisáhrifum ofangreindrar framkvæmdar. Bent skal á að í 21. gr. laga um menningarminjar (Nr. 80/2012) stendur m.a.: *Fornleifum, sbr. 3. mgr. 3. gr., jafnt þeim sem eru friðlýstar sem þjóðminjar og þeim sem njóta friðunar í krafti aldurs, má enginn, hvorki landeigandi, ábúandi, framkvæmdaraðili né nokkur annar, spilla, granda eða breyta, hylja, laga, aflaga eða flytja úr stað nema með leyfi Minjastofnunar Íslands. Og á 2. mgr. 24. gr. sömu laga sem hljóðar svo: Ef fornminjar sem áður voru ókunnar finnast við framkvæmd verks skal sá sem fyrir því stendur stöðva framkvæmd án tafar. Skal Minjastofnun Íslands láta framkvæma vettvangskönnun umsvifalaust svo skera megi úr um eðli og umfang fundarins. Stofnuninni er skylt að ákveða svo fljótt sem auðið er hvort verki megi fram halda og með hvaða skilmálum. Óheimilt er að halda framkvæmdum áfram nema með skriflegu leyfi Minjastofnunar Íslands.*

Virðingarfyllst,  
f.h. Minjastofnunar Íslands



Kristinn Magnússon  
verkefnastjóri

Sent í tölvupósti:

Jón Smári Jónsson ([jon.smari.jonsson@skipulag.is](mailto:jon.smari.jonsson@skipulag.is))

Skipulagsstofnun ([skipulag@skipulag.is](mailto:skipulag@skipulag.is))

Skipulagsstofnun  
Borgartún 7b  
105 REYKJAVÍK

Garðabær, 25. apríl 2022  
Málsnúmer: 202203-0051  
SS

## Efni: Umsögn um frummatsskýrslu vegna breikkunar Suðurlandsveggar frá Bæjarhálsi að Hólmsá.

Vísað er til tölvubréfs frá Skipulagsstofnun, dags. 25. mars 2022, þar sem óskað er eftir umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands um mat á umhverfisáhrifum framkvæmdar Vegagerðarinnar við breikkun Suðurlandsveggar frá Bæjarhálsi að Hólmsá samkvæmt umfjöllun í frummatsskýrslu.

Náttúrufræðistofnun veitti umsögn um matsáætlun sömu framkvæmdar þann 9. júní 2020.

Náttúrufræðistofnun hefur kynnt sér frummatsskýrsluna og telur að varðandi þá þætti sem tengjast faghlutverki stofnunarinnar þá uppfylli hún að stærstum hluta kröfur um innihald, úrvinnslu gagna og mat á vægi umhverfisáhrifa og fjallað er um helstu viðfangsefni á ítarlegan og vandaðan hátt. Þá er framsetning á framkvæmdalýsingum mismunandi áfanga í formi teikninga til fyrirmyndar. Þó gerir Náttúrufræðistofnun athugasemdir varðandi atriði sem hefði mátt vinna betur sem og nokkrar aðrar minni ábendingar.

Stærsta athugasemdin varðar landfyllingu út í Rauðavatn. Fram kemur að landfyllingin sé nauðsynleg fyrir framtíðaráform um mislæg gatnamót á vegamótum við Breiðholtsbraut ásamt því að koma fyrir nýju stígakerfi fyrir gangandi, hjólandi og ríðandi vegfarendur. Ekki virðist vera þörf fyrir mislæg gatnamót miðað við umferð í dag en reiknað með að hún aukist þangað til umferðarrýmnd hringtorgsins nægi ekki. Byggist það á umferðarspá fyrir árið 2030 sem gerir ráð fyrir 30% aukningu. Útskýra hefði mátt betur á hvaða forsendum sú spá er byggð.

Engu að síður á að byggja alla landfyllinguna í fyrsta áfanga. Miðað við teikningu F-012 í viðauka með frummatsskýrslunni er ekki að sjá að þörf sé á svo stórrí landfyllingu til að koma fyrir reið-, göngu- og hjólastíg. Náttúrufræðistofnun veltir fyrir sér hvort sýnt hafi verið fram á með fullvissum hætti þörfina fyrir mislæg gatnamót og þar með svo stóra landfyllingu eða hvort minni landfylling sem myndi nægja fyrir reið-, göngu- og hjólastíg væri ásættanlegri niðurstaða til að draga úr raski við Rauðavatn.

Þá telur Náttúrufræðistofnun að mat á áhrif landfyllingarinnar og framkvæmdarinnar allrar á lífríki Rauðavatns, sér í lagi fuglalíf, hefði mátt byggja á nýrri gögnum en raun ber vitni. Sú afstaða er breyting frá því sem fram kom í umsögn stofnunarinnar um matsáætlun en sú afstöðubreyting byggist m.a. á niðurstöðum nýlegra athugana á varptilraunum flórgoða við Rauðavatn. Flórgoða hefur fjölgað undanfarin ár á vötnum á Suðvesturlandi og t.d. hafið varp við suður- og austur Rauðavatn þ.m.t. á svæði innan áætlaðrar landfyllingar sem og í næsta nágrenni. Umfjöllun um áhrif framkvæmdarinnar um fuglalíf gefur því ekki rétta mynd af stöðunni í dag. Vakta þyrfti betur varp flórgoða á svæðinu til að vitað sé með vissu hver áhrif landfyllingar og annarra framkvæmdaþátta geti orðið. Flórgoði er á lista Bernarsamningsins yfir tegundir sem ber að vernda og áhugavert hefur verið að fylgjast með nýlegu varpi hans við





Rauðavatn. Einnig er mögulegt að aðrar breytingar hafi orðið á fuglalífi svæðisins. Skýrslan sem byggð er á í umhverfismatinu er frá 2008 og byggir þar að auki á enn eldri gögnum. Jafnvel þó ekki hefði verið farið í sérstakar athuganir við undirbúning umhverfismatskýrslunnar eru til nýlegar athuganir af fuglalífi Rauðavatns t.d. frá umhverfis- og skipulagssviði Reykjavíkurborgar (frá síðustu 5 árum eða svo) sem og Náttúrufræðistofnun Íslands (frá 2020 og 2021) sem hefði mátt notast við og þannig fá betri mynd af stöðunni. Einnig hefði verið ráðlagt að uppfæra gögn um fuglalíf við Hólmsá.

Þá getur Náttúrufræðistofnun ekki tekið undir með niðurstöðu umhverfismatsins varðandi landfyllinguna og að áhrif hennar á fuglalíf og vatnalíf Rauðavatns verði jákvæð. Fjallað er um að landfyllingin geti bætt vatnafar og ástand fjöruborðs með því að draga úr flökti og auka dýpi næst bakka. Það er talið geta stuðlað að landnámi bakkagróðurs og smádýralífs t.d. vatnabobba. Þá er lagt til að bæta búsvæði fugla með landslagshönnun t.d. með því að útbúa hólma og gæta að fjölbreytni í kornastærð og halla. Það er jákvætt að farið hefur verið í hönnunar- og greiningarvinnu á landfyllingunni með þetta í huga og þar með mikilvægum mótþægisaðgerðum tryggður sess. Engu að síður er ekkert í hendi með að þetta takist að fullu eða að áhrifin verði það mikil að þau vegi upp það rask og ónæði sem fuglalíf og annað lífríki óneitanlega verður fyrir vegna landfyllingar og aukinnar nálægðar við umferðarmannvirki. Í besta falli ætti því niðurstaðan að vera sú að áhrifin vegna landfyllingar í Rauðavatni á fuglalíf og vatnalíf verði óveruleg og þar með í heild sinni óveruleg/neikvæð fyrir alla framkvæmdina.

Náttúrufræðistofnun gerir athugasemd við notkun á orðalaginu „vargur“ í umfjöllun um áhrif mótþægisaðgerða á fuglalíf en það er gildishlaðið orðalag. Betra hæfir að nota orðið „afræningi“.

Varðandi önnur efnisatriði frummatsskýrslunnar má nefna að Náttúrufræðistofnun tekur undir niðurstöðu um áhrif framkvæmdarinnar á jarðminjar sem og gróðurfar. Rask verður óhjákvæmlega á bæði hrauni og vistgerðum með hátt verndargildi en í hvorugu tilfellinu er um óásættanlega mikið rask að ræða eða einstakar náttúruminjar. Upplýsingar um gróðurfar byggjast m.a. á vistgerðakorti Náttúrufræðistofnunar.

Ljóst er að stækkun Suðurlandsvegar mun viðhalda töluverðu álagi á umhverfi og lífríki Hólmsár og Bugðu að hluta til. Þótt tvöföldunin eigi að draga úr líkum á mengunarslysum mun vegflötur stækka til muna með breikkuninni og tilkomu mislægra gatnamóta og þar með afrennslissvæðið en í afrennslisvatninu geta verið ýmis mengandi efni frá umferð og vegna viðhalds vega. Þá er eins og áður hefur komið fram ekki tekið undir að fullu niðurstaða umhverfisskýrslunnar um jákvæð áhrif landfyllingar í Rauðavatni á vatnalíf. Náttúrufræðistofnun getur því ekki tekið undir þá niðurstöðu að áhrif á vatnalíf vegna framkvæmdarinnar í heild verði jákvæð heldur frekar óveruleg.

Í umfjöllun um áhrif framkvæmdar á náttúruminjar hefði til viðbótar umfjöllunar um náttúruminjasrá mátt fjalla um náttúruminjar sem falla undir 61. grein laga um náttúruvernd nr. 60/2013 sem fjallar um sérstaka vernd, en á áhrifasvæði framkvæmdarinnar eru það hraun, votlendi og stöðuvatn (Rauðavatn). Sjá vefsíða Náttúrufræðistofnunar: <https://serstokvernd.ni.is/> Niðurstaða varðandi endanlegan valkost á vegamótum við Heiðmerkurveg er mjög jákvæð að

mati Náttúrufræðistofnunar og gott að rask innan Rauðhólaþólkvangs verði með allra minnsta móti. Náttúrufræðistofnun tekur því undir að áhrif á náttúruminjar verði óveruleg.

Niðurstaða mats á áhrifum framkvæmdar á landslag og sjónræna þætti er að þau séu bæði neikvæð og jákvæð. Að mati Náttúrufræðistofnunar hefðu mátt vera betri ásýndarmyndir til að sýna áhrif landfyllingar við Rauðavatn á landslag en myndirnar sem eru í skýrslunni eru úr full mikilli fjarlægð. Þá er ekki hægt að gefa sér að fuglalíf muni aukast við Rauðavatn og að það hafi jákvæð áhrif á ásýnd svæðisins en hönnunarhugmyndir sem fjallað er um í sérstökum viðauka gefa góð fyrirheit um góða ásýnd á bökkum landfyllingar eftir að frágangi er lokið. Landfyllingin felur engu að síður í sér skerðingu á vatninu og þau ásýndaráhrif geta talist neikvæð. Því er ekki tekið undir að áhrif framkvæmdar á ásýnd við Rauðavatn verði jákvæð, frekar að þau séu óveruleg. Ljóst er að mannvirki tengt mislægum gatnamótum t.d. við Hafravatnsveg eru stór og munu hafa mikil ásýndaráhrif. Náttúrufræðistofnun tekur því undir niðurstöðuna um að þau áhrif séu talsvert neikvæð.

Náttúrufræðistofnun gerir ekki frekari athugasemdir við frummatsskýrsluna.

Virðingarfyllst,



Snorri Sigurðsson  
Sviðsstjóri náttúruverndar

Skipulagsstofnun  
Jón Smári Jónsson  
Borgartún 7b  
105 Reykjavík

Reykjavík, 16. maí 2022  
UST202203-328/B.S.  
10.05.03

### **Efni: Frummatsskýrsla. Mat á umhverfisáhrifum - Suðurlandsvegur - Bæjarháls að Hólmsá**

Vísað er til erindis Skipulagsstofnunar dags. 25. mars sl. þar sem óskað er umsagnar Umhverfisstofnunar um ofangreinda framkvæmd.

Um er að ræða breikkun núverandi vegar auk gatnamóta sem í framtíðinni verða mislæg. Hafin er vinna við skipulag byggðar á Hólmsheiði og mun sá kafli vegarins sem hér um ræðir verða innan þéttbýlis að nokkrum árum liðnum.

#### **Umhverfisáhrif framkvæmdar**

Umhverfisstofnun telur að skipulagsyfirvöld og Vegagerðin geti dregið lærdóma af skipulagi byggðar við Suðurlandsveg. Annars vegar hefur ekki verið litið til lengri tíma við lagningu vegarins við Rauðavatn þar sem auk þess hefur verið skipulögð byggð það nærri veginum að nauðsynlegt er að leggja hluta nýs vegar niður í Rauðavatn. Einnig má benda á að þarna hefði mátt taka meira tillit til Suðurlandsvegar við skipulag lóðar við Rauðavatnsskóg þar sem eftir byggingu bensínstöðvar er ekki nægjanlegt svæði fyrir veg í óbreyttu þversniði nema að til komi skerðing skógarins. Hægt hefði verið að komast hjá þessu ef framsýni hefði verið meiri bæði hjá Reykjavíkurborg og Vegagerðinni. Jákvætt er að við undirbúning þeirrar framkvæmdar sem hér um ræðir er litið til lengri tíma varðandi frekari framkvæmdir við Suðurlandsveg eftir því sem byggð þróast.

Sama má segja um skeringu ofan Vesturlandsvegar þar sem gert var ráð fyrir breikkun Suðurlandsvegar og tillit tekið til þess við efnistöku í skeringunni.

Umhverfisstofnun telur jákvætt að velja lausn 2 þegar að veltengingu við Heiðmerkurveg kemur. Þessi lausn hefur mun minna rask í för með sér á vatnsverndarsvæði og nágrenni friðlands í Rauðhólum. Umhverfisstofnun telur óljóst af hverju gert sé ráð fyrir veltengingu frá Heiðmerkurvegi að húsi sunnan Hafravatnsvegar þar sem einnig er gert ráð fyrir tengingu frá hringtorgi við Hafravatnsveg að sama húsi. Mætti hér draga úr raski við Heiðmerkurveg þar sem ein veltenging að þessu húsi ætti að nægja enda vandséð að þarna verði mikil byggð í framtíðinni. Leggja ætti áherslu á að fjarlægja aflagða vegbúta.

Fram kemur í frummatsskýrslunni að til standi að keyra mold í vegaxlir og græða upp með grassáningu. Umhverfisstofnun vill benda á að slíkt getur orkað tvímælis þar sem slá þarf þetta svæði auk þess sem þarna safnast saman ryk og salli af veginum sem með tímanum getur hindrað vatnsrennsli af veginum og víða hefur þurft að hefла þetta efni

burt. Kanna ætti hvort unnt sé að sleppa þessu og draga með öðrum hætti úr dreifingu mengunarefna.

Umhverfisstofnun telur varðandi rask á gróðri með hátt verndargildi sé erfitt að grípa til mótvægisáðgerða, en ef einstakar sjaldgæfar tegundir eru innan framkvæmdasvæðisins ætti í samráði við Náttúrufræðistofnun Íslands að reyna að flytja slíkar plöntur á öruggari stað. Við framkvæmdina á að leggja mikla áherslu á að landi verði ekki raskað utan við fláafót.

Varðandi brýr og undirgöng ætti að leggja áherslu á að rask verði sem minnst utan við brúarstæðið og leggja áherslu á að vel verði gengið frá athafnasvæðum við mannvirkin.

Umhverfisstofnun telur jákvætt að lögð verði áhersla frá upphafi að aðgreina mismunandi umferð á stígum þar sem vænta má að þetta svæði verði enn vinsælla útivistarsvæði þegar fram líða stundir.

## **Vatn**

Samkvæmt lögum nr. 36/2011 um stjórn vatnamála og vatnaáætlun skulu allar opinberar áætlanir á vegum stjórnvalda, svo sem vegna skipulagsmála, náttúruverndar, orkunýtingar og samgangna vera í samræmi við þá stefnumörkun um vatnsvernd sem fram kemur í vatnaáætlun. Markmið laganna er að vernda allt vatn (yfirborðsvatn og grunnvatn) og vistkerfi þess, hindra frekari rýrnun vatnsgæða og bæta ástand vatnavistkerfa til þess að vatn njóti heildstæðrar verndar. Jafnframt er lögunum ætlað að stuðla að sjálfbærri nýtingu vatns sem og langtímavernd vatnsauðlindarinnar. Samkvæmt vatnaáætlun skulu öll yfirborðsvatnshlot vera í a.m.k. góðu vistfræðilegu ástandi og má ástand vatnshlota ekki rýrna. Gerist slíkt þarf að setja fram aðgerðir til að draga úr álagi á vatnshlotið með það að markmiði að bæta ástandið. Vatnaáætlun var undirrituð í apríl síðastliðnum og telur stofnunin að fjalla ætti um hana, t.d. í kafla 3.11, í frummatsskýrslu. Framkvæmdin getur haft áhrif á vatn, bæði yfirborðsvatn og grunnvatn. Þar er helst að nefna vatnshlotið Hólmsá/Suðurá (104-934-R), en undir þeirri vatnshlotaafmörkun er Bugða, grunnvatnshlotið Stór-Reykjavík (104-261-2-R) ásamt Rauðavatni (bíður afmörkunar árið 2022).

Í kafla 5.5.2 kemur fram „Við mengunarrannsókn á Rauðavatni var náttúrulegt mengunargildi og mengunarálag vatnsins af mannavöldum ákvarðað“. Þessi hugtök „náttúrulegt mengunargildi“ er ekki til og gengur ekki upp í þessu samhengi. Mengun af mannavöldum er aldrei náttúruleg. Hér þarf að útskýra hvað er átt við. Fjalla þarf nánar um mótvægisáðgerðir þegar kemur að ástandi og mengun Hólmsá/Suðurá (104-934-R) á framkvæmdartíma, en framkvæmdir sem þessar mega ekki breyta eða rýra ástand vatnshlotsins. Það mega ekki berasta vegaefti (t.d. grugg) eða mengandi efni í vatnshlot á svæðinu.

Skoða hefði þurft sérstaklega svör EFLU við rannsóknum og athugasemdum Náttúrustofu Kópavogs um Rauðavatn í viðauka D. Þar er fjallað um ýmsar mótvægisáðgerðir við líffræðilegum ferlum í Rauðavatni, sem í raun eru að mestu náttúruleg ferli. Rauðavatn er háð stöðu grunnvatns og er því afrennslislaust vatn af náttúrunnar hendi. Svörin fela í sér margskonar tillögur að breytingum sem væru ekki eðlilegar m.v. vatn eins og Rauðavatn. Yfirborðssveiflur í Rauðavatni eru af náttúrunnar hendi og samfélag



vatnaplantna og dýralífs endurspegla það. Tillögur EFLU myndu breyta þessari náttúrulegu mynd og flokkast undir breytingu á náttúrulegu vistkerfi. Í útfærslu EFLU á landfyllingunni er fjallað um dýpkun vatnsins nær landfyllingunni. Líklega myndu breytingar af þessu tagi falla undir breytingu á vatnshloti og vistfræðilegu ástandi þess.

### **Niðurlag**

Umhverfisstofnun telur að helstu áhrif framkvæmdarinnar geti orðið á gróður vegna breyttrar legu vegarins og vatnshlot af sömu ástæðu. Jákvætt er að leggja veginn meðfram núverandi vegi í stað þess að fara inn á ný svæði. Rík tilhneiging er til að ýta frá nærumhverfi sínum nauðsynlegum innviðum eins og vegum og raflínum. Eða að þrengja þannig að vegunum með mannvirkjagerð að mjög lítið svigrúm sé til að bæta þessi samgöngumannvirki. Þetta hefur stundum í för með sér að mannvirkjagerð færir inn á óröskuð svæði í stað þess að fylgja mannvirkjum sem þegar eru til staðar. Jafnframt mun framkvæmdin geta haft áhrif á vatn, en gæta þarf þess að ástand vatnshlotanna sem eru á eða við framkvæmdarsvæðið sé í samræmi við umhverfismarkmið þeirra og að ástand rýrni ekki vegna framkvæmdanna, hvorki á framkvæmdartíma, né að þeim loknum.

Frummatsskýrslan er ítarleg og vönduð. Umhverfisstofnun bendir á að leita þarf leyfis stofnunarinnar ef jarðrask verður innan friðlands í Rauðhólum.

Að öðru leyti gerir Umhverfisstofnun ekki athugasemdir við framkvæmdina.

Virðingarfyllst,

Björn Stefánsson,  
*sérfræðingur*

Agnes Þorkelsdóttir,  
*sérfræðingur*

## Umsögn Samgöngustofu

**Til** : Jón Smári Jónsson - SLS <Jon.Smari.Jonsson@skipulag.is>;Skipulagsstofnun - SLS <skipulag@skipulag.is>  
**Frá** : Halldór Ó. Zoëga - SGS <halldor.zoega@samgongustofa.is>  
**Heiti** : Umsögn Samgöngustofu  
**Málsnúmer** : 202107030  
**Málsaðili** : Vegagerðin - Reykjavík  
**Skráð dags** : 30.03.2022 00:00:00  
**Höfundur** : Halldór Ó. Zoëga - SGS <halldor.zoega@samgongustofa.is>  
**Viðhengi** [image001.png](#)

Góðan daginn.

Með pósti dagsettu þann 25. mars s.l. óskaði Skipulagsstofnun eftir umsögn Samgöngustofu um mat á umhverfisáhrifum framangreindrar framkvæmdar.

Samgöngustofa tekur ekki afstöðu til mats á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar.

Framkvæmdin er ekki háð leyfi frá Samgöngustofu en vissir þættir starfsemi Vegagerðarinnar eru undir eftirliti Samgöngustofu.

Með kveðju / Best regards,

**Halldór Ó. Zoëga - SGS**

Deildarstjóri mannvirkjadeildar / Specialist, Port Installations and Maritime Navigation



ICELANDIC TRANSPORT AUTHORITY

Ármúli 2 - 108 Reykjavík - Iceland

Sími / Phone +354 480 6000

[www.samgongustofa.is](http://www.samgongustofa.is) - [www.icetra.is](http://www.icetra.is)

---

**From:** Jón Smári Jónsson - SLS

**Sent:** 25.03.2022 12:50:03

**To:** Samgongustofa almennt

**Subject:** Breikkun Suðurlandsveggar frá Bæjarhálsi að Hólmsá - beiðni um umsögn

Góðan dag,

Vegagerðin í samvinnu við Reykjavíkurborg og Mosfellsbæ hefur sent Skipulagsstofnun frummatsskýrslu um mat á umhverfisáhrifum vegna breikkunar Suðurlandsveggar frá Bæjarhálsi að Hólmsá, Mosfellsbæ og Reykjavíkurborg, dags. 8. mars 2022.

Skipulagsstofnun fer fram á að Samgöngustofa veiti umsögn um mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar. Í umsögn skal koma fram hvort umsagnaraðili hafi athugasemdir við umfjöllun í frummatsskýrslu út frá starfssviði umsagnaraðila, svo sem um gögn sem byggt er á, úrvinnslu gagna, mat á vægi og eðli umhverfisáhrifa eða framsetningu umhverfismatsskýrslu. Einnig, ef á skortir, hvaða atriðum umsagnaraðili telur að gera þurfi frekari skil eða hafa sérstaklega í huga við leyfisveitingar, svo sem varðandi mótvægisáðgerðir og vöktun. Leyfisveitendur skulu í umsögn sinni gera grein fyrir þeim leyfum sem eru á starfssviði þeirra og framkvæmdin er háð.

Umsögnin óskast send Skipulagsstofnun fyrir 25. apríl 2022 á tölvupóstföngin: [skipulag@skipulag.is](mailto:skipulag@skipulag.is) og [jon.smari.jonsson@skipulag.is](mailto:jon.smari.jonsson@skipulag.is)

Frummatsskýrsla um mat á umhverfisáhrifum ofangreindrar framkvæmdar auk viðauka er vegna umfangs einungis aðgengileg með rafrænum hætti á vefsvæði Skipulagsstofnunar undir kynningu framkvæmdarinnar. <https://www.skipulag.is/skipulagsstofnun/mal-i-kynningu/safn/breikkun-sudurlandsveggar-fra-baejarhalsi-ad-holmsa-mosfellbae-og-reykjavikurborg>

Bestu kveðjur,

---

**Jón Smári Jónsson**

Sérfræðingur, svið umhverfismats / Specialist, Environmental Assessment

Skipulagsstofnun - National Planning Agency

Borgartún 7b, 105 Reykjavík, Ísland – Iceland

sími 595 4100

[Jon.Smari.Jonsson@skipulag.is](mailto:Jon.Smari.Jonsson@skipulag.is)

[www.skipulag.is](http://www.skipulag.is)

[www.facebook.com/skipulagsstofnun](https://www.facebook.com/skipulagsstofnun)

Fyrirvari á tölvupósti / e-mail disclaimer

<https://www.samgongustofa.is/um/um-stofnunina/husnaedi-simi-og-netfang/fyrirvari-vid-tolvupost/>



Reykjavík 25. apríl 2022

## Umsögn og athugasemdir Skógræktarfélags Reykjavíkur við mat á umhverfisáhrifum – BREIKKUN SUÐURLANDSVEGAR FRÁ BÆJARHÁLSI AÐ HÓLMSÁ.

### Vegamót við Heiðmerkurveg

Heiðmörk er stærsta útivistarsvæðið á höfuðborgarsvæðinu og eitt það vinsælasta. Á hverju ári sækir yfir hálf milljón gesta Heiðmörk heim og nýtur þar fjölbreyttrar útivistar og náttúru. Mikil uppbygging hefur átt sér stað síðan friðlandið var stofnað fyrir rúmum 70 árum og þáttur Heiðmerkur í lýðheilsu borgarbúa sífellt að aukast. Svæðið er einstakt og eini staðurinn þar sem útivistargestir geta notið viðlíka skjóls í merktum skógarstígum í nágrenni höfuðborgarsvæðisins. Menningarsögulegt gildi svæðisins er mikið ásamt mjög fjölbreyttu gróður og dýralífi.

Í mati á umhverfisáhrifum ofangreindrar framkvæmdar eru tveir valkostir fyrir tengingu Heiðmerkurvegjar við Suðurlandsveg. *Valkostur 2* er sú leið sem framkvæmdaraðili mælir með. Skógræktarfélag Reykjavíkur gerir alvarlegar athugasemdir við *valkost 2* þar sem sá kostur felur í sér verulega neikvæð áhrif á aðgengi að Heiðmörk sem er eitt allra helsta útivistarsvæði höfuðborgarsvæðisins. Þar vegur þyngst að gestir, sem lang flestir koma frá höfuðborgarsvæðinu, þurfa að lengja leið sína til austurs að hringtorgi við Hafravatnsveg þegar haldið er til vil vesturs úr Heiðmörk. Við þetta lengist leið íbúa úr Heiðmörk til höfuðborgarsvæðisins um tæpa 3 km. Mikilvægi góðs aðgengi verður að tryggja bæði hvað varðar öryggi útivistargesta, björgunaraðila ásamt að lengja ekki leiðir útivistargesta sem eykur mengun og lengir ferðatíma. Að erfiða aðgengi að þessu mikilvæga útivistarsvæði höfuðborgarbúa væri andstætt hugmyndafræði Reykjavíkurborgar, ásamt fjölda rannsókna sem sýna fram á mikilvægi grænna svæði fyrir lýðheilsu og andlega endurheimt þeirra sem búa í þéttbýli. Þriggja kílómetra lenging er veruleg fyrir gesti svæðisins. Auk þess sem ætla má að um 90- 95% bílaumferðar fari til vesturs út úr Heiðmörkinni og því óheppilegt að beina allri umferð út úr Heiðmörk fyrst austur að Hringtorginu.

Aðsókn að útivistarsvæðinu í Heiðmörk fer stöðugt vaxandi, ekki síst á allra síðustu árum. Meðvitund fólks um mikilvægi útivistar fyrir líkamlega og ekki síður andlega heilsu eykst stöðugt. Gott aðgengi að heilandi útivistarsvæði eins og Heiðmörk er því brýnt lýðheilsuáttál. Því er mikilvægt að hugsað sé til langrar framtíðar þegar aðgengi er annars vegar. Að erfiða aðgengi höfuðborgarbúa að Heiðmörk væri einnig andstætt þeirri hugmyndafræði sem Reykjavíkurborg hefur lagt fram m.a. í uppbyggingu „Græna trefilsins“. Að auki þarf að hafa í huga greiða aðkomu bráðaaðila vegna slysa eða hamfara. Einnig má benda á að Skógræktarfélag Reykjavíkur sinnir ýmsum verkefnum tengt Austurheiðum. Því er mikilvægt að umferð vinnuvéla milli Austurheiða



SKÓGRÆKTARFÉLAG  
REYKJAVÍKUR

og Heiðmerkur sé greið og ekki skapist hætta með akstri vinnuvéla með þunga trjáboli milli svæðanna.

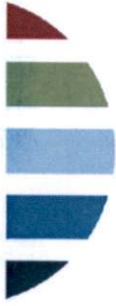
Skógræktarfélag Reykjavíkur álitur að út frá hagsmunum félagsins og þeirra fjölmörgu sem nýta Heiðmörk sem útivistarsvæði sé vænlegra að tenging Heiðmerkurveggar við Suðurlandsveg sé þróuð út frá valkosti 1.

### **Rauðavatnsskógur**

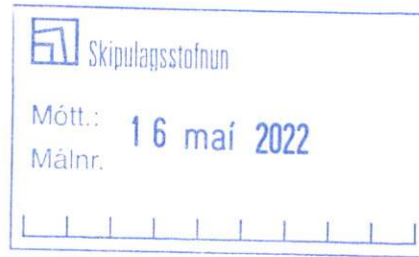
Skógræktarfélag Reykjavíkur lýsir yfir ánægju sinni með að tekið sé tillit til Rauðavatnsskógar við hönnun framkvæmdarinnar. Auk ótvíræðs gildis skógarins fyrir náttúruunnendur og útivistarfólk hefur Rauðavatnsskógur mikið sögu- og menningarlegt gildi í íslenskri skógræktarsögu en þar hófst skógrækt á fyrstu árum 20. aldar. Félagið leggur áherslu á að mjög vel sé gætt að jaðri skógarins við framkvæmdirnar.

Fyrir hönd Skógræktarfélags Reykjavíkur.  
Auður Kjartansdóttir, framkvæmdastjóri





Skipulagsstofnun  
Borgartúni 7b  
105 Reykjavík



Reykjavík 6. maí 2022

## Efni: Umsögn Veitna um frummatsskýrslu vegna breikkunar Suðurlandsvegar frá Bæjarhálsi að Hólmsá.

### Inngangur

Veitur ohf. hafa fengið til umsagnar frummatsskýrslu *Breikkun Suðurlandsvegar frá Bæjarhálsi að Hólmsá. Mat á umhverfisáhrifum – frummatsskýrsla*, dags. 02.03.2022, ásamt fylgiskjöllum. Veitur ohf. hafa rýnt frummatsskýrsluna á grundvelli hlutverks Veitna sem rekstraraðili Vatnsveitu Reykjavíkur.

Veitur sækja neysluvatn í vatnsból á Heiðmerkursvæðinu<sup>1</sup> sem er dreift til íbúa og fyrirtækja Reykjavíkurborgar. Íbúar og fyrirtæki annarra sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu fá einnig neysluvatn úr vatnsbólum á svæðinu. Ef vatnsbólin í Heiðmörk mengast geta áhrifin verið óafturkræf og takmarkað vatnstöku á svæðinu til frambúðar. Það eru því ríkir hagsmunir Veitna, allra höfuðborgarbúa og atvinnulífs höfuðborgarsvæðisins að tryggja öryggi og gæði sameiginlegra vatnsbóla og lágmarka áhættu á að óæskileg efni lendi í vatnsbólunum með ófyrirsjáanlegum afleiðingum.

Fyrirhugað framkvæmdasvæði er að hluta til innan verndarsvæða vatnsbóla skv. vatnsverndarsamþykkt Samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu dags. 19. júní 2015. Markmið samþykktarinnar er að tryggja verndun grunnvatns innan vatnsverndarsvæða höfuðborgarsvæðisins þannig að gæði neysluvatns á vatnstökustað uppfylli ávallt kröfur sem gerðar eru í gildandi löggjöf. Framkvæmdasvæðið liggur innan svokallaðra *öryggissvæða vatnsverndar*, bæði vegna grunnvatns og yfirborðsvatns. Samkvæmt samþykktinni er skilgreining þeirrar afmörkunar annars vegar svæði þar sem talið er að efni sem berast í jörð geti mögulega borist í grunnvatn og þaðan inn á áhrifasvæði vatnstökustaða og hins vegar svæði þar sem talið er að mengun á yfirborði geti mögulega borist inn á áhrifasvæði vatnstökustaða.

### Athugasemdir Veitna - Samantekt

Veitur fagna þeim jákvæðu áhrifum sem tvöföldun Suðurlandsvegar mun hafa á umferðaröryggi og lækkun á slysatíðni og þannig minnka mengunaráhættuna sem umferð um Suðurlandsveg kann að hafa í för með sér. Enn fremur er afar jákvætt að með framkvæmdinni skapist mikilvægt tækifæri til að útfæra mótvægisáðgerðir vegna vatnsverndar samhliða hönnun vegarins.

Þó er umfjöllun í frummatsskýrslu um möguleg áhrif framkvæmdarinnar ófullnægjandi hvað varðar möguleg áhrif á vatnsverndarsvæði höfuðborgarsvæðisins og mætir, að mati Veitna, ekki þeim kröfum sem tilgreindar eru í ákvörðun Skipulagsstofnunar um tillögu að matsáætlun dags. 15. desember 2020.

Tillögur Vegagerðarinnar og Reykjavíkurborgar sem kynntar eru í framlagðri frummatsskýrslu geta valdið óafturkræfum skaða á vatnsból höfuðborgarbúa ef ekki er rétt að verki staðið, en jafnframt er með forrannsóknnum og réttum undirbúningi mögulegt að draga úr hættu á því að mengun berist í vatnsbólin og takmarka áhrif slíkra mengunaratburða.

Veitur telja að umfjöllun um eftirfarandi þætti sé ábótavant í framlagðri frummatsskýrslu:

- Ekki liggur fyrir áhættumat vegna áhrifa framkvæmdanna á vatnsbólin og skortir því upplýsingar til að meta þá hættu sem framkvæmdin getur haft í för með sér.

<sup>1</sup> Borholur við Gvendarbrunna, Jaðar, Myllulæk og Vatnsendakrika.







- Sýna þarf betur fram á að við veghönnun hafi verið tekið tillit til vatnsverndarsvæðis höfuðborgarsvæðisins og þeirrar mögulegu hættu sem vatnsbólunum stafar af framkvæmdum og aukinni umferð um Suðurlandsveg.
- Umfjöllun um mótvægisáðgerðir er af mjög skorum skammti og byggir ekki á rannsóknum né fyrri reynslu nema að mjög takmörkuðu leyti. Draga þarf úr hættu á að mengun berist í vatnsbólun ef óhöpp verða við framkvæmdina.
- Í umfjöllun í frummatsskýrslu um áhættu og möguleg áhrif framkvæmdanna hefur ekki verið tekið tillit til fyrirliggjandi rannsókna um dreifingu mengunarefna á nærliggjandi svæði, né líkana um dreifingu mengunarefna ef til slyss kemur á vatnsverndarsvæði Heiðmerkur. Enn fremur er tilvísun í niðurstöður rannsóknar Vatnaskila um mat á mögulegri mengunarhættu vegna uppbyggingar athafnasvæðis á Hólmsheiði misvísandi<sup>2,3</sup>.
- Ekki er fjallað um hvernig mengunarhætta framkvæmdanna gagnvart nærliggjandi vatnsbólum verður metin eða hvaða rannsóknir eru áformaðar. Hafa þarf í huga að olía sem berst í jarðveg getur valdið langvarandi mengun í vatnsbólum og að olía getur safnast upp yfir tíma og farið af stað í flóði. Gera þarf grein fyrir áhrifum á vatnsvernd, og skal sú umfjöllun vera byggð m.a. á áhættumati. Áhættumat og viðbragsáætlanir þarf að vinna eins langt og unnt er áður en framkvæmdin er fullhönnuð og skal sú vinna byggja á bestu mögulegri þekkingu og aðferðafræði.
- Fjallað er um vatnsvernd í fylgiskjali við frummatsskýrslu: Viðauki H: Vatnsvernd. Minnisblaðið er dagsett 25. mars 2020 og skiluðu Veitur rýni á minnisblaðið þann 22. apríl 2020. Minnisblaðið er skrifað áður en matsáætlun var kynnt fyrir umsagnaraðilum og enn fremur áður en niðurstöður Skipulagsstofnunar við matsáætlun lágu fyrir. Minnisblaðið tekur því ekki tillit til ábendinga umsagnaraðila eins og Veitna, né niðurstöðu Skipulagsstofnunar.

#### Rökstuðningur

Hér að neðan koma rök fyrir ofangreindum athugasemdum. Enn fremur er í fylgiskjali með umsögn þessari greinargerð Vatnaskila sem tekin var saman að beiðni Veitna (Fylgiskjal 1). Í greinargerð Vatnaskila eru dregnar saman helstu greiningar og rannsóknir síðustu missera um vatnsvernd á svæðinu. Enn fremur er lagt mat á umfjöllun frummatsskýrslu um vatnsvernd og mengunarhættu vatnsbóla og er vísað til kafla í frummatsskýrslu þar sem úrbóta er þörf. Veitur styðja þær niðurstöður sem fram koma í greinargerð Vatnaskila.

#### 1. Umsögn Veitna um tillögu að matsáætlun, dags. 9. júní 2020

Veitur sendu umsögn um tillögu að matsáætlun með bréfi til Skipulagsstofnunar, dags. 9. júní 2020. Þar kom fram að Veitur telja umfjöllun um vatnsvernd í tillögu að matsáætlun ófullnægjandi. Það er mat Veitna að úrbóta sé þörf við endanlega matsáætlun og fjalla þurfi ítarlegar um vatnsvernd og mengunarhættu í frummatsskýrslu, auk þess að gera þurfi grein fyrir valkostum við legu og hönnun vegar m.t.t. vatnsverndar. Enn fremur þurfi að tilgreina mótvægisáðgerðir og viðbrögð ef kæmi til mengunarslyss. Í umsögn Veitna er enn fremur vísað til rannsókna sem gerðar hafa verið í nágrenni fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis undanfarin ár sem geta varpað ljósi á möguleg áhrif framkvæmdanna á vatnsverndarsvæðið. Einnig lögðu Veitur sérstaka áherslu á að skoða þurfi áhrif olíuleka á vatnsverndarsvæði og viðkvæm svæði í nágrenni framkvæmdarinnar og bentu í því samhengi á nýtt reiknilíkan Vatnaskila sem gæti nýst við slíkt mat.

Mótvægisáðgerðir vegna mengunarhættu eru því óskýrar þar sem ekki hefur verið lagt fram áhættumat vegna vatnsverndar. Í því mati þarf að horfa til mótvægisáðgerða á framkvæmdartíma

<sup>2</sup> Athafnasvæði á Hólmsheiði. Mat á mögulegri mengunarhættu gagnvart nærliggjandi vatnsbólum. Vatnaskil, 19.6.2019.

<sup>3</sup> Sjá fylgiskjal 1. Ábendingar vegna umfjöllunar frummatsskýrslu um breikkun Suðurlandsveggar frá Bæjarhálsi að Hólmsá um vatnsvernd og mengunarhættu vatnsbóla. Verkfræðistofan Vatnaskil, 4. maí 2022.

JTK





og meta virkni mótvægisáðgerða. Einnig er æskilegt að taka tillit til mótvægisáðgerða vegna uppbyggingar svæðis norðan vegar.

## 2. Samræmi við ákvörðun Skipulagsstofnunar um matsáætlun

Í niðurstöðu Skipulagsstofnunar um matsáætlun, dags. 15. desember 2020 er fallist á tillögu framkvæmdaraðila að matsáætlun að uppfylltum tíu skilyrðum. Skilyrði nr. 1, 2, 3, 9 og 10 lúta að hluta til eða að öllu leyti að vatnsvernd.

Að mati Veitna hefur ekki verið brugðist á fullnægjandi hátt við ofangreindum þáttum í frummatsskýrslu og uppfyllir hún því ekki 22. gr laga um umhverfismat framkvæmd og áætlana nr. 111/2021 þar sem segir „gerð og efni umhverfismatsskýrslu skal vera í samræmi við matsáætlun og álit Skipulagsstofnunar um hana, sbr. 21. gr.“.

Á það sérstaklega við um eftirfarandi atriði:

- **Áhættumat og áhrif á forsendur vatnsverndar.** Í niðurstöðum Skipulagsstofnunar kemur fram að drög að áhættumati eigi að liggja fyrir þegar frummatsskýrslan er kynnt. Drög að áhættumati voru ekki kynnt sem hluti af frummatsskýrslu, en á bls. 125 (kafla 5.8.1.5.) í frummatsskýrslu kemur fram að drög að áhættumati muni liggja fyrir sumarið eða haustið 2021. Í samantekt og niðurstöðum frummatsskýrslu kemur hins vegar fram að unnið sé að áhættumati vegna vatnsverndar og það verði lagt fram með umsókn framkvæmdaraðila um framkvæmdaleyfi. Af þessu má draga þá ályktun að áhættumatið muni ekki liggja fyrir sem hluti af matsferlinu.

*Ekki er mögulegt að meta möguleg áhrif framkvæmdanna á vatnsbólun fyrir en niðurstöður áhættumats liggja fyrir. Að mati Veitna ber slíkt áhættumat að liggja til grundvallar hönnun vegar og endanlegri ákvörðun um veglínu og mótvægisáðgerðir.*

- **Fyrirliggjandi rannsóknir.** Fjöldi rannsókna hafa verið unnar síðastliðin ár sem fjalla um líkur og áhrif mengunar á vatnsverndarsvæðið í Heiðmörk<sup>4</sup>, en ekki er vísað til þeirra rannsókna að undanskilinni skýrslu um rannsókn sem Veitur og Reykjavíkurborg kostuðu sameiginlega á líkum og mögulegum áhrifum mengunar af uppbyggingu athafnasvæðis á Hólmsheiði á vatnsbólin í Gvendarbrunnum árið 2019<sup>5</sup>. Vísað er í niðurstöður þeirrar skýrslu, en túlkunin er ekki í samræmi við niðurstöður skýrsluhöfunda. Í frummatsskýrslu er ranglega dregin sú ályktun að lítil hættu sé á að grunnvatn frá öryggisvæðum mengi vatnsbólin. Niðurstöður skýrslu Vatnaskila frá 2019 sýna hins vegar ótvírætt að mengun sem berst inn á öryggisvæði vatnsverndar getur borist með grunnvatni til vatnsbóla. Í fylgiskjali með þessari umsögn er greinargerð Vatnaskila þar sem ítarlegar er fjallað um fyrirliggjandi rannsóknir og bent á nauðsynlegar úrbætur umfjöllunar í frummatsskýrslu.

*Að mati Veitna hefur verið horft framhá fyririrliggjandi upplýsingum sem nauðsynlegar eru til að meta þá hættu sem vatnsbólunum stafar af fyrirhuguðum framkvæmdum og er frummatsskýrsla því ekki fullnægjandi.*

- **Aðrir kostir og samlegð.** Ekki er fjallað um aðra kosti m.t.t. áhrifa á vatnsverndarsvæðin. Um umfangsmiklar framkvæmdir er að ræða sem fela í sér, auk tvöföldun vegar, nýja aðkomuvegi og mislæg gatnamót. Staðsetning og útfærsla þessara mannvirkja geta haft afgerandi áhrif á hættu á því að mengun berist til vatnsverndarsvæðanna.

<sup>4</sup> Áhættumat vegna vatnsverndar fyrir Sandskeiðslínu 1 og tengivirki á Sandskeiði. EFLA. 2.2.2017; Uppbygging aðstöðu við Þríhnjúkagíg og Bláfjöll, áhættumat gagnvart vatnsvernd. Mannvit, desember 2017; Þríhnjúkagígur og skíðasvæði í Bláfjöllum. Dreifingarreikningar vegna áhættumats uppbyggingar og starfsemi. Verkfræðistofan Vatnaskil; Áhættumat starfshóps Kópavogsbæjar vegna Þríhnjúkagígs og skíðasvæða, febrúar 2018; Vatnsvernd SSH <https://www.ssh.is/vatnsverndin>.

<sup>5</sup> Athafnasvæði á Hólmsheiði. Mat á mögulegri mengunarhættu gagnvart nærliggjandi vatnsbólum. Vatnaskil, 19.6.2019.





*Að mati Veitna hefur ekki verið fjallað á fullnægjandi hátt um umhverfisáhrif annarra kosta m.t.t. hagsmuna vatnsverndar. Ekki er heldur fjallað um samlegð við aðra uppbyggingu í nágrenni við framkvæmdasvæðið m.t.t. áhrif á vatnsverndarsvæðin.*

- **Mótvægisáðgerðir.** Í frummatsskýrslu eru gefin dæmi um mögulegar mótvægisáðgerðir en ekki færð rök fyrir því á hvaða forsendum þær eru valdar eða hvort og þá hvernig þær virka ef til mengunarslyss kemur eða hvað varðar viðvarandi mengunarálag rekstrar vegarins. Val á mótvægisáðgerðum ætti að byggja á mati viðeigandi aðila á því hvaða mengunaráhætta sé ásættanleg á áhrifasvæðum vatnsbóla. Þ.e.a.s. lauslegt mat, byggt á hugsanatilraunum, sem fyrst og fremst miða að því að meta hvort áhætta kunni að aukast eða minnka frá gefnu grunnástandi getur ekki talist fullnægjandi að mati Veitna, miðað við þá hagsmuni sem eru undir. Umfjöllun um mótvægisáðgerðir ætti að sýna fram á með greinargóðum hætti að fyrirhugaðar mótvægisáðgerðir viðhaldi áhættu sannarlega innan ásættanlegra marka við þær aðstæður sem um ræðir þá til dæmis með vísun í reynslurannsóknir á framlögðum lausnum, með sannfærandi staðfærslu þeirra niðurstaðna við þær aðstæður sem eru fyrir hendi á því svæði sem um ræðir. Vanda þarf afmörkun umfjöllunar og taka tillit til, sem dæmi, hvort tveggja framkvæmda og rekstrartíma, hvort tveggja staðbundinna mengunaráfalla (t.d. sly) og viðvarandi dreifðra áhrifa (t.d. vegryk í ofanvatni), hvort tveggja hefðbundinna og fyrirsjáanlegra en e.t.v. fátíðra aðstæðna (t.d. frosin jörð, óvæntar fyrirstöður í ofanvatnslausnum o.s.frv.).

*Það er mat Veitna að skýrt þurfi að koma fram hvaða mótvægisáðgerðir eru fyrirhugaðar af hendi framkvæmdar- og rekstraraðila vegarins. Enn fremur ber að vera skýrt hvaða eftirfylgni er áformuð af hendi rekstraraðila vegarins hvað slík viðbrögð varðar.*

#### *Niðurstöður og lokaorð*

Veitur telja afar mikilvægt að í ákvörðun um matsskýrslu verði brugðist við ofangreindum athugasemdum Veitna og sýnt verði fram á með skýrum hætti að við undirbúning fyrirhugaðra framkvæmda, þ.m.t. veghönnun, ákvörðun um staðsetningu vegar og fyrirhugaðan rekstur, séu hagsmunir íbúa og atvinnulífs í ljósi vatnsverndar hafðir að leiðarljósi.

Í því felst að ítarlega hafi verið fjallað um möguleg áhrif framkvæmdarinnar á forsendur vatnsverndar. Gerð verði grein fyrir niðurstöðum áhættumats, hvernig unnið hafi verið með þær við hönnun vegarins og hvernig mótvægisáðgerðir hafi verið ákveðnar m.t.t. þeirra. Þannig komi skýrt fram hvernig staðið verði að forvörnum og viðbragði svo að koma megri í veg fyrir að mengun berist í vatnsból stórs hluta þjóðarinnar.

Virðingarfyllst,

f.h. Veitna

Jón Trausti Kárasón

Forstöðumaður vatns- og fráveitu

*Afrit:*

Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur

Heilbrigðiseftirlit Garðabæjar, Hafnarfjarðar, Kópavogs, Mosfellsbæjar og Seltjarnarness



*Fylgiskjal 1:*

Ábendingar vegna umfjöllunar frummatsskýrslu um breikkun Suðurlandsvegar frá Bæjarhálsi að Hólmsá um vatnsvernd og mengunarhættu vatnsbóla. Verkfræðistofan Vatnaskil, 4. maí 2022.



Skipulagsstofnun  
Borgartúni 7b  
105 Reykjavík

Reykjavík 12. maí 2022

## **Efni: Athugasemdir Veitna við frummatsskýrslu vegna breikkunar Suðurlandsvegar frá Bæjarhálsi að Hólmsá m.t.t. hitaveitu**

Veitur ohf. óska eftir að gera athugasemd við umfjöllun um hitaveitu í framlagðri frummatsskýrslu Vegagerðarinnar og Reykjavíkurborgar *Breikkun Suðurlandsvegar frá Bæjarhálsi að Hólmsá. Mat á umhverfisáhrifum – frummatsskýrsla*, dags. 02.03.2022, ásamt fylgiskjöllum.

### **Umfjöllun í frummatsskýrslu**

Í frummatsskýrslu er fjallað um áhrif á veitukerfi í kafla 3.7. undir fyrirsögninni *Lagnir og strengir*:

- Í kafla 3.7.1. er greint frá staðsetningu hitaveitulagna og -mannvirkja. Þar kemur fram að í Áfanga 1, vestasta hluta framkvæmdasvæðisins, munu framkvæmdirnar raska 900 mm flutningslög hitaveitu sem liggur við Selás/Reykás (st. 2.700) og við gatnamót á mótum Suðurlandsvegar og Breiðholtsbrautar (st. 3.640).
- Lokahús hitaveitu er staðsett í SV-horni núverandi gatnamóta og liggja lagnir frá lokahúsi sunnan Suðurlandsvegar að Bæjarhálsi, en þær lagnir voru lagðar 2020.
- Enn fremur liggja flutningslagnir hitaveitu frá tönkum á Reynisvatnsheiði á um 130 m löngum kafla samhliða Suðurlandsvegi.

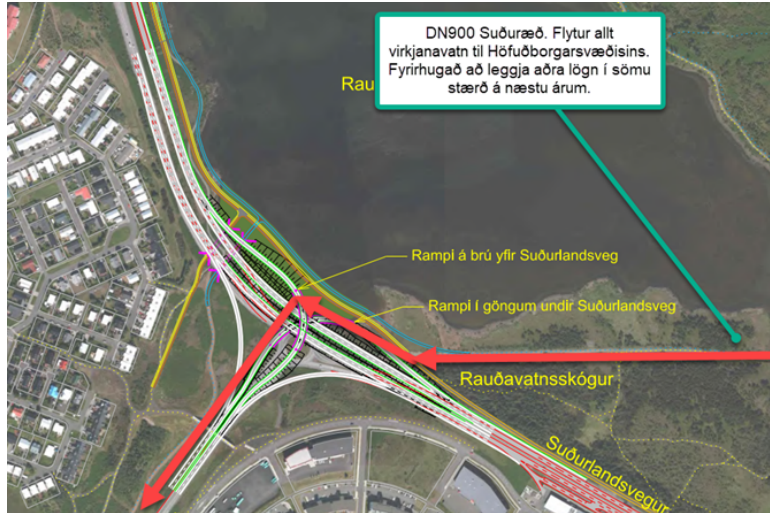
Staðsetning ofangreindra hitaveitulagna er sýnd á uppdráttum 201 og 202 í teikningasetti sem fylgir með frummatsskýrslu.

Niðurstaða kafla 3.7.1. í frummatsskýrslu er að fyrirhuguð vegamót við Breiðholtsbraut hafi töluverð áhrif á hitaveitulagnir á svæðinu. Hins vegar gæti lokahúsið verið áfram á sínum núverandi stað, miðað við þær tillögur að vegamótum sem settar eru fram.

### **Athugasemdir Veitna**

Veitur vilja árétta að framkvæmdirnar munu hafa umtalsverð áhrif á helstu flutningsæðar hitaveitu til höfuðborgarsvæðisins og er þar um að ræða stofnlagnir virkjanavatns frá Nesjavöllum og Hellisheiði. Annars vegar er um að ræða Suðuræð, sem liggur frá Reynisvatnsheiði í Hafnarfjörð og hins vegar Árbæjaræð sem tengir Suðuræð við Rauðavatn að dælustöð í Árbæ.

Á mynd 1 er sýnd lega Suðuræðar norðan Suðurlandsvegar og við vegamót við Breiðholtsbraut.



Mynd 1: Staðsetning Suðurræðar við vegamót Suðurlandsvegjar og Breiðholtsbrautar.

Stofnlagnirnar sjá stórum hluta höfuðborgarsvæðisins fyrir heitu vatni, þ.m.t. efri byggðum Reykjavíkur (Árbæ, Breiðholti, Ártúnshöfða), Kópavogi, Garðabæ og Hafnarfirði, sjá mynd 1. Rask á lögnunum myndi hafa mikil áhrif á dreifingu hitaveitu til notanda þar sem ekki er hægt að beina þessu vatni aðrar leiðir. Flutningur þarf ávallt að vera tryggður til notanda og því þyrfti að leggja aðrar lagnir ef þörf er á færslu hitaveitulagna vegna framkvæmda við tvöföldun Suðurlandsvegjar.



Mynd 2: Uppruni heita vatnsins á höfuðborgarsvæðinu.

Samkvæmt fyrirbyggjandi teikningum eru líkur á að framkvæmdir kalli á flutning á núverandi hitaveitulögnum, ekki einungis þar sem Suðurlandsvegur þverar lagnir, heldur einnig þar sem staðsetning vegar, fláa og framkvæmdasvæðis er nær en 6 metra frá miðlínu lagnar.

Enn fremur má ekki reisa brúarstólpa né hljóðmanir ofan á lögnunum.

Ef þörf er á að flytja lagnir í nýja legu vegna framkvæmdanna kallar það á að færslan sé framkvæmd og ný lögn tengd áður en að núverandi lögn er raskað. Slíkar framkvæmdir eru bæði tímafrekar og kostnaðarsamar og hafa í för með sér jarðvegsrask þar sem þarf að leggja þarf djúpa skurði og veldur óþægindum fyrir vegfararendur á meðan framkvæmdunum stendur. Áætlaður framkvæmdatími við síkar framkvæmdir frá forhönnun að yfirborðsfrágangi eru a.m.k. 1-2 ár. Enn fremur þurfa Veitur að gera ráð fyrir slíkum fjárfestingum í fjárhagsáætlun.





Ef þörf er á slíkum framkvæmdum mun það hafa áhrif á tímaáætlun Vegagerðarinnar þar sem framkvæmdum við hitaveitulagnir þarf að vera lokið áður en framkvæmdir Vegagerðarinnar geta hafist á því svæði sem er undir.

Veitur óska eftir því að gripið verði til eftirfarandi aðgerða að hálfu framkvæmdaaðila:

- Áhrif framkvæmdanna á lögnina verði metin og gerð verði grein fyrir þeim áhrifum með jarðvegsrannsóknaskýrslu.
- Gert verði grein fyrir nauðsynlegum framkvæmdum við færslu afleiddum áhrifum þeirra framkvæmda.
- Samtal eigi sér stað á milli Veitna og Vegagerðarinnar með því markmiði að takmarka rask á núverandi lögnum og minnka þörf á færslu lagna og nýjum framkvæmum. Slíkt samtal gæti t.d. falið í sér endurskoðun á veglínu eða útfærslu vegar.
- Tryggð verði ný lagnaleið fyrir færslu stofnlagna og gengið verði frá kvöðum fyrir ný lagnastæði.
- Tekið verði tillit til áforma Veitna um að tvöfalda Suðuræð frá Reynisvatnsheiði að Suðurfelli og samvinna Veitna og Vegagerðarinnar verði tryggð.

Virðingarfyllst,

f.h. Veitna

Sunna Mjöll Sverrisdóttir

Sérfræðingur í fjárfestingum hitaveitu á höfuðborgarsvæðinu

Áhrif á útivistarsvæði innan athugunarsvæðisins

Í kaflanum um umhverfispætti er bent á að stuðst verði við úttektir sem fram fóru 2008. Það hlýtur að vera eðlileg krafa að taka út alla umhverfispætti sem snúa að gróðurfari og dýralífi á nýjan leik, enda hefur áhrifasvæði framkvæmdanna umhverfis Rauðvatn og Hólmsheiði gróið verulega upp undanfarna áratugi, þókk sé skógrækt og hlýnandi loftslagi. Staðan á lífríki innan athugunarsvæðisins í dag hefur því tekið breytingum frá því sem það var þegar umrædd úttekt fór fram. Bæði gróðurþekja og tegundasamsetning hefur breyst á undanförunum árum.

### **Landfylling í Rauðavatni**

Vegna landfyllingar og verulegrar breytinga á suðurströnd Rauðavatns segir í kynningunni að stuðst verði við úttekt á fuglalífi Rauðavatns sem framkvæmd var 2008. Augljóst er að framkvæma þarf nýja athugun. Allt umhverfi Rauðavatns hefur gróið verulega undanfarna áratugi og fuglalífið þróast með því. T.d. verpir flórgoði þar nú á hverju ári, sem er breyting frá því sem áður var. Flórgoði og búsvæði hans nýtur verndar undir Bernarsamningnum um verndun tegundir og búsvæða. Landfylling í Rauðavatni er í ósamræmi við þann samning. Einnig halda fuglategundir á valista Náttúrufræðistofnunar til á vatninu, svo sem himbrimi, kría og duggönd. Tvö til þrjú flórgoðapör hafa orpið undanfarnin ár í vikinni austast undir fyrirhugaðri landfyllingu.

Landfyllingin sjálf verður enn fremur ekki nýtt undir vegstæði á meðan ekki eru lögð mislæg gatnamót. Því er ekki hægt að sjá tilganginn með því að fylla upp í vatnið í náinni framtíð, þar sem mislægu gatnamótin við Breiðholtsbraut eru ekki á samgönguáætlun næsta áratuginn. Tilgangsleysi landfyllingarinnar verður því algjört a.m.k. næsta áratuginn og því varla hægt að réttlæta það rask sem henni fylgir. Má í þessu samhengi benda á að Suðurlandsvegur er nú þegar 2+2 meðfram öllu því sem svæði sem til stendur að útbúa umrædda landfyllingu, óháð því að akreinum verði fjölgað akreinum áleiðis að Bæjarhálsi.

Daníel Freyr Jónsson,  
Íbúi í Norðlingaholti

Rvík. 16 maí 2022.

Skipulagsstofnun

1 af 2.

Borgartún 7

105 Reykjavík.

**Málefni .:** Tvöföldun Suðurlandsvegar ,Umferðatafir, Flóttaleið, Verndun Bugðu og Hólmsá.

Eftir kynningu á gerð Suðurlandsvegar í Norðlingaskóla var kynnt að hugsanlega yrði ekki farið í mislæg gatnamót á þessum áföngum innan borgarmarka. Frestun !! bendi eg á að Keflavíkuvegurinn er áfram í frestun. Framkvæmdir eru dýrari með að gera fyrst hringtorg , breyta þeim síðan aftur í mislæg Gatnamót.

**Eg verð að segja að það er alveg galið að klára ekki þessa framkvæmd strax.**

**Ástæður eru :**

Þetta er flóttaleið ef til kemur frá borginni : Hengilsvæðið Bláfjöll Brennisteinsfjöll og Fagradalsfjall ljóst að þarna krauma virk eldfjöll , bara spurning um tíma.

Einnig vil eg benda á að Viðey og Engey eru gamlar eldstöðvar. Hraun rann niður Elliðarárdalinn.

Það er ekki hægt að treysta á heppni eins og gerðist í Vestmannaeyjar gosinu , þar sem bátar björguðu fólk á síðustu stundu í skyldu landlegu.

Einnig vil eg benda á Kristnihalds samkoman á Þingvöllum fyrir nokkrum árum , þar sem bílaröðina náði frá Þingvöllum og niður í Ártúnsbrekku ,sem slapp fyrir horn slysalega séð. Þá var gott veður sem er ekki alltaf.

Hringtorg sitt hvoru megin við Olís í Norðlingaholti eru svo slæm að biðraðir myndast frá austara hringtorgi og stundum alveg upp að Gunnarshólma. Þíring bílstjóra Gætir.

Hringtorgið við Rauðavatn, þar er biðröð alla daga niður á Vesturlandsveg á álags tímum

Bæði þessi hringtorg eru vandamál á veturna vegna snjóa meiri mokstur sem kostar tafir og stopp og peninga.

Þegar bíla sitja fastir í röð og snjó ,skapast mikil mengun, hávaði eykst þegar tekið er af stað aftur

Kvartanir heyrast frá íbúum í blokkunum serm búa við hringtorgið austast .

Eg hef oft horft upp á það að Sjúkrabílar Lögregla og Björgunar sveitir hafa ekki komist leiðar sinnar og jafvel setið föst vegna tafa við hringtorgin.



**Mengun Umhverfis vegna Bugðu (Hólmsá):**

Á fundinum í Norðlingskóla var mér sagt að það yrðu kant steinar og niðurföll ármegin. Það dugar ekki til þar sem Snjóruðningstæki skafa skít, tjöru sem koma undan bilum langt út frá veginum ; sem síðan rennur niður í Bugðu og Hólmsá sem er hluti af \*Vatnsverdarsvæði\*.Þetta eru uppeldissvæði Lax fyrir Elliðarárnar, Svæði Silungs, Bleikju,Urriða og einnig varpsvæði fugla.

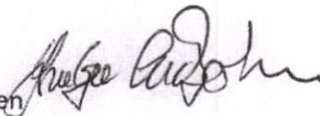
Einhvernvegin þarf að leysa þetta vandamál þannig að mengunin endi ekki í ánni.

Gera þarf plan eða pláss fyrir snjó sem þarf að mokla burtu á þeim stöðum sem eru næst ánni.

Svar óskast

Virðingarfyllst

Sveinbjörn Guðjohnsen



Umhverfisverndarsinni, íbúi Norðlingaholti

Sími 897 2256

Email ..: [sveinbjorn@heimsnet.is](mailto:sveinbjorn@heimsnet.is)

Skipulagsstofnun  
Borgartúni 7b  
105 Reykjavík  
[skipulag@skipulag.is](mailto:skipulag@skipulag.is)

16.05.2022

**Efni : Breikkun Suðurlandsvegur (1) frá Bæjarhálsi að Hólmsá – frummatsskýrsla**

Fyrir hönd Reiðveganefndar SV-svæðis eru eftirfarandi athugasemdir gerðar við  
“Breikkun Suðurlandsvegur (1) frá Bæjarhálsi að Hólmsá – frummatsskýrsla”  
Reiðveganefnd SV-svæðis er sammála þeim athugasemdum sem Dagný Bjarnadóttir fyrir  
hönd Hestamannafélagið Fákur hefur sent inn.  
Einnig er bent á nauðsyn þess að gera ráð fyrir góðum reiðleiðaleiðtengingum til austurs  
bæði sunnan við Suðurlandsveg og áfram að norðanverðu.

Reiðveganefnd SV-svæðis  
Sæmundur Eiríksson formaður  
S : 699 7747, [klopp@simnet.is](mailto:klopp@simnet.is)

Fákur 16.05.2022



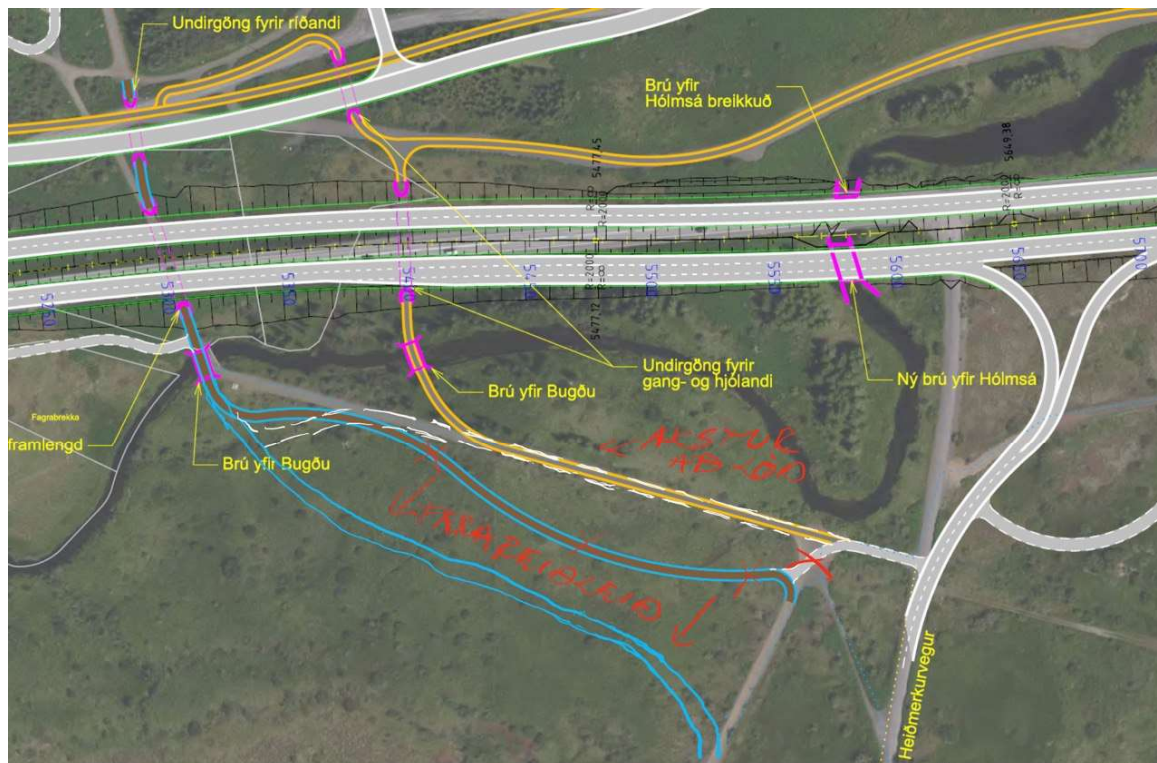
## Breikkun Suðurlandsvegjar – frummatsskýrsla

Meðfylgjandi er nokkrar athugasemdir og hugleiðingar frá reiðveganefnd Fáks er varða framkvæmd á tvöföldun Suðurlandsvegjar frá Bæjarhálsi að Hólmsá

- Það vantar alveg kaflann um mikilvæga hesthúsabyggð sem er háð þessum tvennum undirgöngum til að komast inn á reiðleiðanet svæðanna. Það eru tæpir 2000 félagsmenn í Fáki og sennilega um 3-4000 sem stunda hestamennsku í Reykjavík og eru alveg háð aðgengi undir Suðurlandsveg. Það er talið að um 10.000 stundi hestamennsku á stór Reykjavíkursvæðinu (þar af eru tæpir 6000 skráðir í hestamannafélag) og þessar leiðir undir Suðurlandsveg tengja öll svæðin saman.
- Okkur finnst vanta að tala um áhrif framkvæmdarinnar á þennan stóra útivistarhóp, þar sem talað er um útivist og áhrif framkvæmdar, er lítið sem ekkert minnst á útivistarhópinn hestamenn. Sem er þó alveg staðbundinn beggja megin við veginn og kemst ekki inn á reiðleiðanetið nema um undirgöng undir veginn. (En sem dæmi er það talið til trafala að þurfa að keyra í eina mínútu um hringtorg til að komast inn í Heiðmörk)
- Hvernig verður umferð hestamanna undir Suðurlandsveg tryggð á meðan framkvæmdum standa? Einnig í þessu samhengi áhrif á þennan hóp á framkvæmdatíma almennt, ætti ekki að vera einhver umfjöllun um það í frummatsskýrslunni?
- Af hverju þarf bilið á milli tvöföldrakreina að vera svona breitt 11m? Það lengir svo mikið undirgöngin/ brúna. Á korti mælast reiðgöng að Rauðavatni 70m löng, er einhver leið að stytta þetta, með því að færa aðreina að Breiðholtsbraut sem dæmi.
- Í hönnunarferlinu þarf að öryggisrýna alveg sérstaklega reiðgönginn, gagnvart atriðum sem geta fælt hross og skapað knöpum hættu. T.d hljóðvist í göngunum, hversu opin, rúm og þægileg þau verða, það má ekki myndast það sem kallast sog á hestamannamáli, þannig að hross muni flýja í gegnum þau, af því þeim finnst að sér þrengt og vilja vilja drífa sig í gegn. Hæð gangnanna er líka mjög mikilvæg 4 m lofthæð er nauðsynleg og breiddin má ekki vera minni en 5m. Þetta þarf að rýna alveg sérstakleg (í kennisniði er lofthæð sýnd 3m, það er of lágt, breiddin er 5m sem er gott).
- Í kennisniði undir brú, er margt sem þarf að huga að, ef þetta er gróttflái, getur það skapað slyshættu ef eh gerist undir brúnni og knapar detta af baki í grjótið. Loftæðin undir brúnni er líka of lág 3m. Ef þessi lausn verður valin þarf veggurinn að vera steyptur og ná upp undir veginn. Hestar geta fælst við hljóð sem þeir heyra hinu megin við vegginn ef þetta er léttur timburveggur t.d. Það þarf líka að hindra að hávaði við opið á milli veganna magnist niður undir brúnni. Þarf líklega að steypa hljóðvörn sem beinir hljóðinu frá opinu.



- Við fyllingu við Rauðavatn þarf ákveðna fjarlægð frá kantinum sem verður út í vatnið, það þarf mjög líklega handlista þar sem þrengst er plássíð til að búa til fláann að vatnsborðinu, getur orðið nokkuð bratt við hækkun stíganna
- Væri hægt að endurskoða að það verði þessi veltenging áfram að athafnasvæðinu sunnan við Fjárdal. Þetta skapar aukna umferð sem er þó alveg samhliða Suðurlandsvegi og færi mikið betur þar.
- Nálægt hringtorginu við Norðlingaholt sýnist mér þurfa að gera ráð fyrir færslu á reiðleið á smá kafla og rétt að hafa það með í framkvæmdapakkanum.
- Þar sem gert er ráð fyrir samnýtinu á stígakerfi vegna aðkomu að einni lóð sunnan megin við reiðgöng í Almannaadal, væri mun heppilegra að samnýta göngu/hjólaleiðina sem er malbikuð. Þá væri einnig hægt að færa reiðleiðina fjær hjólaleiðinni



ndir (Lidar) EFLA og Vegagerðin  
óðarkerfi: H2004  
ndir



Mælikvarði 0 20 40 60 80 100 m

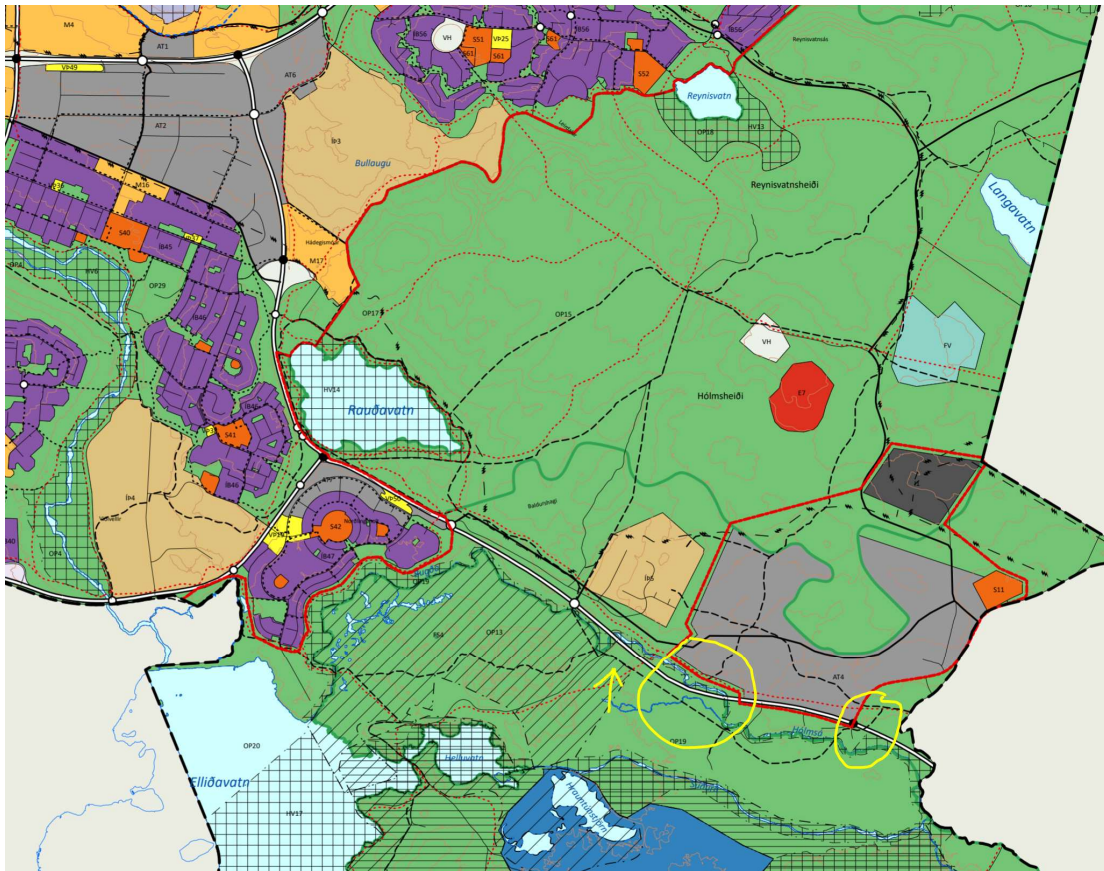


*Myndin sýnir tillögu að því að malbikaður göngu/hjólástígur verði nýttur sem akfær leið að lóð í stað þess að nýta reiðleiðina. Hér er líka tilvalið að skapa meiri fjarlægð á milli útivistarhópa og færa reileiðina sunnar, fyrst það þarf á annað borð að gera nýja leið.*





- Það dugir ekki að framlengja núverandi röri við Almannadal í þessa lengd á göngum sem ráðgerð er. Mælist um 40-50 m á teikningum. Þau eru hvorki nógu víð né hljóðvistarlega nógu örugg í svona lengd. Þetta þarf allavega að útfæra og mæla hljóðvist ofl, líka æskilegt að það sé góð lýsing í þessum löngum göngum.
- Það vantar alveg að sýna reiðleiðatengingu sem ráðgerð er í gegnum athafnasvæðið austan við Fjárborg og þyrfti að fara undir Suðurlandsveg til að tengjast reiðleið að sunnanverðu í átt að Rauðhólum.
- Það þarf að gera ráð fyrir að komast líka undir Suðurlandsveg lengra til austurs, þar sem ráðgert er að reiðleiðin haldi áfram sunnan megin við veginn. Ein hugmynd gæti verið að fara undir þar sem ný brú á Hólmsá verður gerð (skoða hvort hæðin leyfi það) Læt hér fylgja með teikningu sem Sæmundur í reiðveganefnd LH varpaði fram árið 2010)



Hér má sjá gildangi aðalskipulag Reykjavíkur og hvernig reiðleiðir eru sýndar þar (svörtu slitnu línurnar)

Frakvæmd leiðarinnar að sunnanverðu þarf að fylgja vegaframkvæmdinni, þar sem reiðleið norðan við veginn dettur út. Þetta þarf að fara inn í deiliskipulagsgerðina rétt eins og vegtengingin fyrir byggðina þarna megin.



Við erum ein í heiminum með þessa merkilegu menningu sem hestamennskan á Íslandi er og örugglega einstakt að það séu heshúsabyggð við hvern einasta þéttbýliskjarna á landinu.

Þetta er risastór útivistarhópur sem leigir eða á heshús til að sinna sínu áhugamáli og það er mikil fjárfesting í greininni á báðum þessum svæðum sem framkvæmdin snertir við.

Við verðum sjálf að finna upp hjólið er kemur að stöðlum og öryggismálum þessa útivistarhóps og þar hvílir ábyrgðin í þessu verkefni sem tvöföldun Suðurlandsveggar er og skömmu seinna tvöföldun Breiðholtsbrautar. Við treystum því að það verði lögð mikil áhersla í ferlinu framundan að rýna og útfæra sérstaklega undirgöng og eða brú og allar skaranir við aðra vegfarendur, með öryggi knapa í huga, allt er þetta leysanlegt ef fólk er meðvitað um hvað þarf að huga að.

Dagný Bjarnadóttir landslagsarkitekt

Formaður reiðveganeftdar Fáks

**Skipulagsstofnun,**

**Borgartúni 7b.,**

**105 Reykjavík.**

### **Efni: Tvöföldun Suðurlandsvegur við Rauðavatn.**

Hér með sendi ég inn athugasemd vegna tvöföldunar Suðurlandsvegur frá Hádegismóum að Hólmsá. Ég hef unnið að umferðaröryggismálum í fjölda ára og m.a. tekið út megnið af íslenska vegakerfinu á árunum 2006 til 2018, þegar ég var tæknistjóri EuroRAP öryggisúttektarinnar sem unnin var í samvinnu við Félag Íslenskra Bifreiðaeigenda, Samgönguráðuneytisins og fleiri aðila.

Það er orðinn stór ósiður á Íslandi að klára ekki vegagerð strax. Tvöföldun Reykjanesbrautar hófst árið 2000, svo dæmi sé tekið og við erum enn að og langt í land. Reykjanesbrautin er fyrsti 2+2 vegurinn á Íslandi. Þessu hálfkákí verður að ljúka.

Nú er verið að undirbúa tvöföldun Suðurlandsvegur og það virðist eiga að endurtaka leikinn, með því að halda hringtorgum í stað mislægra gatnamóta. Gerum ekki sömu mistökin aftur og ítrekað. Fyrstu 2 áfangar Reykjanesbrautar voru með mislægum gatnamótum, en megnið af því sem gert hefur verið síðan á Vesturlandsvegi og Suðurlandsvegi hefur verið með hringtorgum og mjög sérstökum gatnamótum í plani, sem ég hef hvergi séð annarsstaðar.

Þegar ákveðið er að tvöfalda veg þýðir það ákveðin grundvallar atriði:

- Tvöföldun vegar þýðir örugga miðjuskiptingu eins og vegrið.
- Minnsta útgáfan er 1+1 en þar fyrir ofan kemur 2+1.
- Ef settar eru tvær akreinar í hvora átt er talað um 2+2.
- 2+2 þýðir ákveðin atriði til viðbótar við tvöföldunina.
- 2+2 þýðir að það þarf að uppfylla atriði eins og breidd, merkingar o.fl.
- 2+2 þýðir að amk. öryggissvæði þurfa að vera beggja vegna eða vegrið.
- 2+2 þýðir að það þurfa að vera lágmarks vegaxlir.
- 2+2 þýðir að öll gatnamót þurfa að vera mislæg.

Ástæða þess að farið er í tvöfaldanir vega eru fyrst og fremst vegna umferðaröryggis, en þar á eftir kemur umferðarflæðið og afkastageta vegarins. Umferðaröryggið næst fyrst og fremst með aðgreiningu akstursstefna, öryggissvæða, vegbúnaði og gerð gatnamóta.

Bætt afkastageta og umferðarflæði næst fyrst og fremst með fjölgun akreina, en gerð gatnamóta er hitt lykill atriðið. Erlendis er notuð þumalputtaregla í þessu sambandi. Þegar umferðarmagnið er komið yfir 15.000 bíla á sólagring (ADU) er þörf á 2+1 vegi. Þegar umferðarmagnið fer yfir 20.000 bíla á sólahring er þörf á 2+2 og dugur slíkur vegur upp í c.a. 60.000 ef gatnamótin eru rétt gerð.



Til þess að 2+2 vegur gagnist, skili betra flæði og afköstum, verða öll gatnamót að vera mislæg og skurðarpunktur umferðarstrauma sem fæstir. Því má ná með mismunandi útfærslum, eins og mislægum slaufugatnamótum, brúm, uppbyggðum hringtorgum og öðrum mislægum lausnum eins og "Demanta" gatnamótum sem eru blanda af þessu. Aðalatriðið er að tvöfaldi meginstraumurinn sé í frjálsu flæði og án hindrana. Þannig nást hámarksafköst, mesta öryggið, minnsta mengunin og hagkvæmasta umferðin.

Umferðarmagnið á Suðurlandsvegi frá Vesturlandsvegi og Nesbraut, upp að Sandskeiði er komin í þessa þörf miðað við umferðarmagn og því á að byggja hann sem 2+2 miðað við fulla mislæga útfærslu.

Viðbótarrök fyrir þessu er að hér er um að ræða eina helstu tengingu höfuðborgarsvæðisins við landsbyggðina og hringveginn um Ísland. Þar við bætist sú staðreynd að allt lítur út fyrir að tímabil eldvirkni sé að hefjast á Reykjanesi, sem gæti staðið næstu áratugina ef ekki lengur. Því afar mikilvægt að huga vel að umferðartengingum og flóttaleiðum fyrir suðvestur horn landsins í heild sinni, en um það bil 2/3 þjóðarinnar búa á þessu svæði.

Suðurlandsvegur ein helsta flóttaleið höfuðborgarsvæðisins og Suðurnesja, ásamt Vesturlandsvegi. Það er því afar mikilvægt og mikilvægara en nokkru sinni fyrr, að allar þessar lykilleiðir sem nú eru 2+2 vegir verði með mislægum útfærslum svo að hægt sé að nýta allar 4 akreinar í frjálsu flæði ef til rýmingar kemur. Hringtorg verða helstu flöskuhálsarnir ef sú staða kæmi upp og þau draga verulega úr afkastagetu þegar umferð er mikil. Öruggt er að þar yrðu alvarlegar umferðarteppur við rýmingu.

Ég legg því mikla áherslu á að það sé vandað til þessa verks og tvöföldun Suðurlandsvegar kláruð á besta mögulega hátt, þannig að flæðið verði sem best, hámarks öryggi náð og almannavarna hlutverkið sé metið mun hærra en gert hefur verið hingað til.

Ef frekari upplýsinga, hugmynda eða álits er óskað af minni hendi er ég ávalt reiðubúinn til viðræðna um þessi mál. Endilega hefði því bara samband ef þörf er á.

Reykjavík 16. maí 2022.



Olafur Kr. Guðmundsson.

Umferðarsérfræðingur.

GSM.: 897.6154

Tölvupóstur: olafurkr@centrum.is



## Athugasemdir við breikkun Suðurlandsveggar frá Bæjarhálsi að Hólmsá

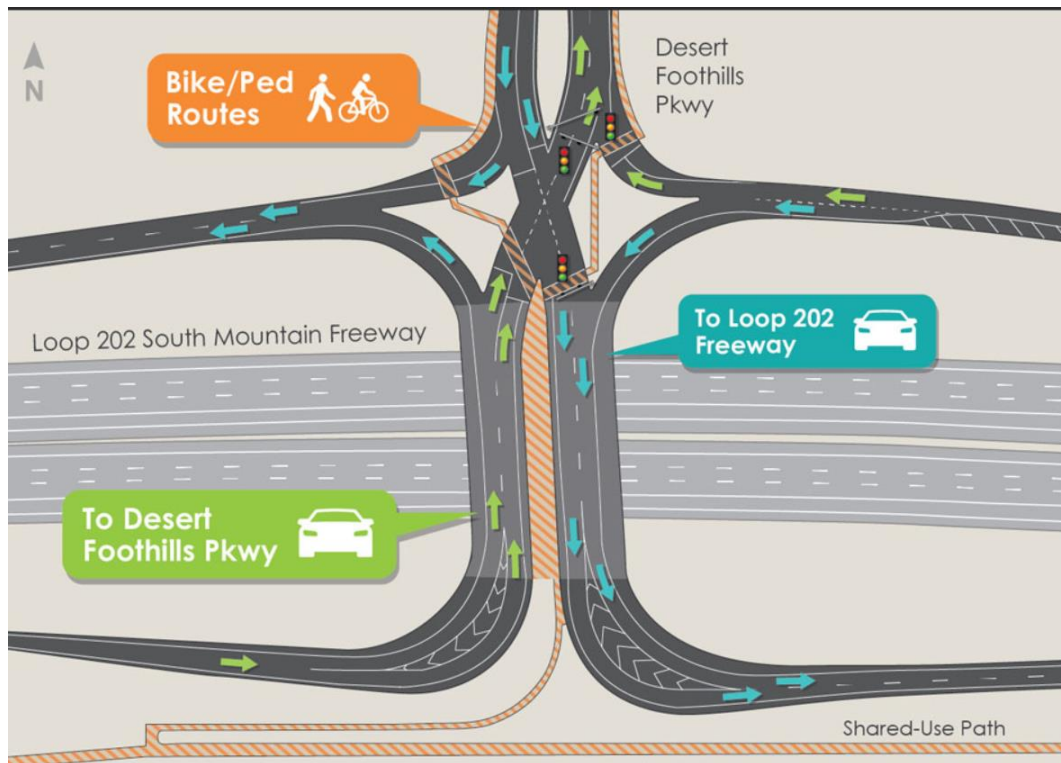
Reykjavík 16.05.2022

Eftir að hafa kynnt mér og farið yfir þær tillögur sem fyrir liggja um breikkun Suðurlandsveggar frá Bæjarhálsi að Hólmsá, verður maður enn og aftur orðlaus, en ætti kannski ekki að vera það eftir allt það ofbeldi og einelti sem einkabíllin og umferð yfir höfuð hefur mátt líða hér á höfuðborgarsvæðinu. Því þessar tillögur eru ekki einusinni hægt að kalla plástursaðferð, því hér væri einfaldlega betur hætti við allt og haf þetta eins og er, frekar en að henta peningunum í að svo til eingöngu að tvöfalda hringtorg í plani. Þetta er gott dæmi um það hversu einfalt það er búa til eitthvað þegar maður þarf ekki að borga fyrir eða bera ábyrgð á þegar hægt er að segja „Vegagerðin lagði þetta til“ því þeir sem betur þekkja vita að þessar tillögur sem nú liggur fyrir og á eiga að keirast í gegn, er eingöngu hugmynd skipulagsyfirvalda í Reykjavík undur forustu þess meirihluta sem verið hefur verið við völd.

Ef við byrjum á grundvallar atriðum í umferðarskipulagningu þá á aldrei að stöðva eða hægja mikið á hraða á stofnbraut nema engar aðrar leiðir séu til staðar. Það er ekki hægt að berja hausnum við stein og telja fólki trú um að þetta sér gert í þágu umferðaöryggis og eins og talað var um í tilfelli Arnanesveggar og Breiðholtsbrautar að ljósastýrðgatnamót leysi einhvern vanda, því hvað verður mikil koldíoxíð mengun við það að hafa jarðefnaeldsneytis knúna bíla í gang í biðtíma við hringtorg og umferðarljós. Sú tillaga sem liggur fyrir á gatnamótum Arnanesvegi og Breiðholtsbraut er skipulögð á dauðagildur eins og ég hef komið að í öðrum athugasemdum mínum.

Ég ætla nú bara að fara fáum orðum yfir það hvernig ég sé þetta og hef fengið aðstoð frá félagamínum í Þýskalandi sem er umferðaverkfræðingur sem einfaldlega skilur ekki hvernig hægt er að gera svona einfalt mál flókið og klúðra sem fádæmi er í skipulagshugmyndum á meginlandi Evrópu og víðar á þessum tímum. Hér einfaldlega verður fólk að taka á sig rögg nýta það fjármagn á sem bestan hátt í framkvæmd sem hægt er að gera mjög svo arðvænlega í öllum þjóðhagslegum sjónarmiðum.

**Gatnamót Suðurlandsveggar og Breiðholtsbrautar** eiga að vera það sem kallast hálfur demantur eins sýnishorn er af sambærilegum gatnamótum hér í þessum athugasemdum við skipulagið. Þetta er ekki að taka mikið pláss, en eins og ég hef sagt þá er þessi tegund gatamóta sérlega góð lausn þar sem landrími er takmarkað og erfit að koma plássfrekum tillögum fyrir.

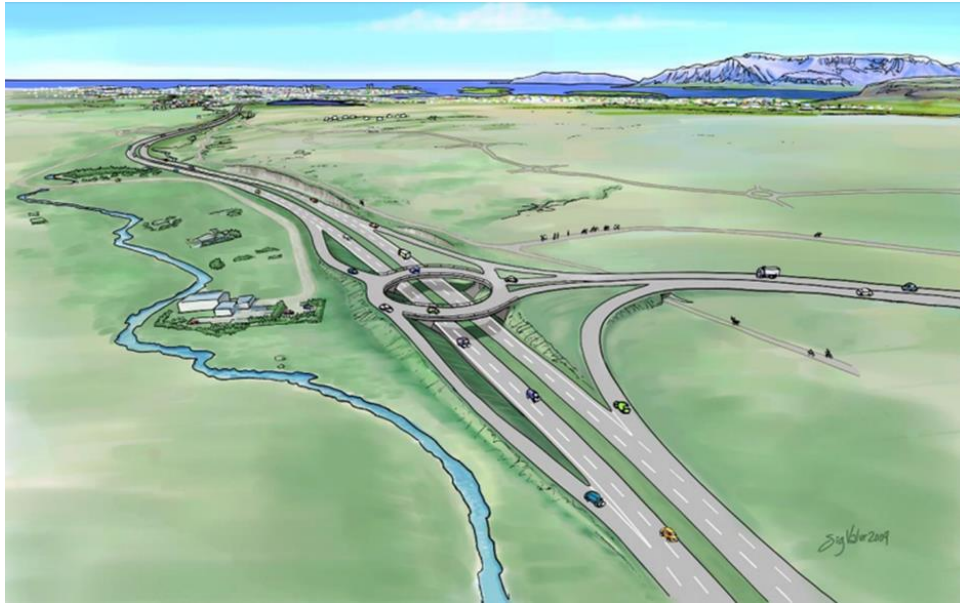


Þetta eru jú að vísu svolítið stór gatnamót, sem ég fann á netinu sem dæmi um hálfan demant, þar sem á þessari mynd er verið að hugsað um að í framtíðinn yrði 4 akreinar í hvora átt, en í tilfalli Suðurlandsvegur væri eflaust nóg að halda sig við tvær akreinar svo lengi sem ekki verður komið fyrir hringtorgum eða ljósa stýrðum gatnamótum í framhaldi. Hjóla og gönguleiðin þyrfti ekki að vera þarna, eins og sýnt er á myndinni þar sem sú umferð fer annarsstaðar undir ak brautina.

**Gatnamót Suðurlandsvegur og Norðlingavaðs** eiga eingöngu að vera með út af og inná keyrslu möguleikum og ef menn telja þörf á mega vera undirgöng með takmarkað veggþétt líkt og við þekkjum í Garðabæ þar sem Hnoðraholtstraup fer undir Reykjanesbraut, nema að þetta á bara að vera einstefna það er fyrir þá sem aka í austur frá Reykjavík og geta beygt þá út af og farið undir Suðurlandsveg og áfram upp í hesthúsahverfið.

**Gatnamót Suðurlandsvegur og Heiðmerkurvegur** eiga að vera eins og sýnt er á blaðsíðu 14 í teikningapakka með undirgöngum undir Suðurlandsveg og það einstefna með hjóla og göngustíg líka og eingöngu út af og innákeyrslukeyrslumöguleika við gamla Heiðmerkurveginn en ekki þverun, líkt og ég nefni sem möguleika á gatnamótum Suðurlandsvegur og Norðlingavaðs.

**Gatnamót Suðurlandsvegur og Nesjavallavegur** geta verið bæði yfir byggt hringtorg (eins og ein af upphaflegu hugmyndunum var og/eða hálfur demantur sem væri þá með tengingu við húsinn sunnan Suðurlandsvegur í að reininni að hringtorginu eða hálfu demantinum. Í þessari útfæris af Suðurlandsvegi yrði nauðsynlegt að hafa tengingu eins og er gert ráð fyrir í framtíðinni niður í hestamannahverfið í Almannadal þannig að það yrði líka hringleið sem hægt væri að fara.



Hér er nú mynd af einum af þeim hugmyndum sem lagt var til í upphafi og er mun betri en það sem nú er verið að hugsa með hringtorgi í plani við Nesjavallaveg sem myndi þýða langar raðir á álagstímum inn og út úr borginni því vel hannað hringtorg er í besta falli að ná að afkasta 3.000 bílum á klukkustund.

Það er algert skilyrði fyrir þessari framkvæmd að það verði ekki hægt á umferð Suðurlandsvegar á einn eða neinn hátt og umferðin þar gagni eins vel og hægt er í gegn. Það má ekki gleyma því að þetta er stórt Almannaáttar þáttur að ef til kæmi á neyðartímum að hægt væri að hafa 4 akreinar út úr bænum óhindrað austur fyrir fjall til að tappa af Reykjavíkursvæðinu.

Ég hef svo eina spurningu að lokum, af hverju eru allflestir vegir nú svæðinu norðan Suðurlandsvegar merktir sem reiðstígar, ég hef hjólað þarna um í yfir 20 ár, á gömlum gönguslóðum, akstursvegum og línuvegum sem núna er allt í einu orðnir merktir meira og minna á þessu korti sem reiðstígur og/eða Reiðleið(núv. og nýjar), er engum hjá skipulaginu kunnugt um samkomusáttmálanum sem gerður var mill hjóla- göngu- hlaupa- og hestafólks með aðkomu sveitarfélagana á höfuðborgarsvæðinu og ríkisstjórnarinnar sem undirritaður var undir forustu Sigurðar Inga Jóhannesson þáverandi samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra, en síðan þá hefur orðið sprenging í merkingu þessara tegund vega sem reiðleiða. Þetta er eitthvað sem kemur ekki þessum athugasemdum beint við, en þarf að skoða.

Með von um svör með rökstuðningi við þessum athugasemdum mínum.

Halldór Páll Gíslason

Áhugamaður um bættu umferðaröryggi á Íslandi og Formaður Hollvinasamtaka Elliðaárdalsins

## Umsögn um vegalagningu

1. Við erum ósáttir við staðsetningu vegarins, hægt væri að fara norðar með veginn, inní heiðina og sleppa því að fara 3 sinnum yfir Hólmsá með tilheyrandi raski á lífríki árinna. Þá þyrfti aðeins að þvera ána einu sinni.

2. Að breikka núverandi vegstæði Suðurlandsvegur niður í Hólmsárdalinn er mjög mikið inngríp á afar fallegu og viðkvæmu svæði, auk þess að valda íbúum óþarfa veseni og ónæði, sérstaklega á veturna - með algerlega ófullnægjandi vegtenginum - sem ekkert er rætt um hver muni bera ábyrgð og snjómokstur á.

3. Við teljum að vegur frá Hólmi að hringtorgi við Hafravatnsveg sé óþarfur, auk þess að fara yfir ræktað austurtún Bakkakots séu óásættanleg spjöll. Vegtengingar eru settar þvert yfir ræktartún- og húsbyggingar, og fara aukalega yfir Hólmsland.

(líka við Bakkakot, sem er í Hólmslandi) og yfir hæðina, og mjög nálægt fornminjum. Þetta vegstæði er þekkt fyrir að vera mjög snjóþungt og vegurinn þar verður ófær strax á fyrstu klukkustundum vegna skafrennings, og verður væntanlega ófær dögum saman.

4. Líkt og um fyrirhugaðar vegtengingar við Lækjarbotna (Valdorfskóla) virðist vera sama vandamál þar og hér við Hólmi, sömu rök gilda um óvissu um notagildi og færðar-áreiðanleika vegtenginga að vetrarlagi.

5. Vegfyllingar úti Rauðavatn eru klárlega óásættanleg spjöll á lífríki vatnsins, umhverfismat mjög vanmetið, sjálfsprottinn gróður sem styður lífríki vatnsins er eyðilagður og vatnið skaðað og minnkað óþarflega, hægt væri að hafa þrengra vegsnið líkt og við Rauðavatnsskóg.

6. Gengið er óþarflega á land Hólms og Bakkakots sem yrkt hefur verið í aldaradír og þrengt mjög að hagsmunum okkar sem sannanlega hafa ábúendarétt og nýtingarrétt.

7. Að lokum verður Vegagerðin að huga að ferli eignarnámsbóta á Hólmslandi, í sama dúr og gert var vegna vegarins (Hraðbrautarinnar) 1971-76.

Til eru afrit af bréfum Páls Línalds borgarlögmanns og fl. lögfræinga vegna þessa, þar sem úrskurðað var um að greiða ber fyrir missi lands til ábúenda, þótt Reykjavíkurborg leggi til landið, sem opinber aðili. Reykjavíkurborg fékk líka bætur fyrir land sitt vestan Hólmslands.

8. Ábúendur Hólms og Bakkakots krefjast funda og nánara samráðs við Vegagerðina vegna fyrirhugaðra framkvæmda á tvöföldun Suðurlandsvegur.

Virðingarfyllst, Valur Norðdahl, Eggert Norðdahl, ábúendur á Hólmi.  
Ólafur Þórarinnsson, ábúandi í Bakkakoti.



## Eggert Norðdahl

**Til** : Skipulagsstofnun - SLS <skipulag@skipulag.is>;irn <irn@irn.is>  
**Frá** : Eggert Norðdahl <ednorth@simnet.is>  
**CC** : netfrett@mbl.is <>;katrinja <katrinja@althingi.is>;frettir@ruv.is <>;frettir <frettir@visir.is>;torg <torg@torg.is>;helgi <helgi@stundin.is>;ingibjorg <ingibjorg@stundin.is>;bjornfreyr <bjornfreyr@althingi.is>;Skráningardeild Byggingarfulltrúa <skranbygg@reykjavik.is>;ritstjorn <ritstjorn@mbl.is>;dmr <dmr@dmr.is>;urn@urn.is <urn@urn.is>;Skipulagsstofnun - SLS <skipulag@skipulag.is>;Valur Norðdahl <valurnor@gmail.com>;Bergdís Norðdahl <bergdisnorth@gmail.com>;dilla@simnet.is <dilla@simnet.is>;Skrá - THS <skra@skra.is>;Birta Austmann Bjarnadóttir - THS <birta.austmann.bjarnadottir@skra.is>;abendingar <abendingar@lrh.is>;Valur Norðdahl <valurnor@gmail.com>;jonamargretkristins <jonamargretkristins@gmail.com>  
**Heiti** : Eggert Norðdahl  
**Málsnúmer** : 202107030  
**Málsaðili** : Vegagerðin - Reykjavík  
**Skráð dags** : 25.05.2022 00:00:00  
**Höfundur** : Eggert Norðdahl <ednorth@simnet.is>

**Viðhengi** [Photo0128.jpg](#)  
[Photo0127.jpg](#)  
[Photo0126.jpg](#)  
[Photo0271.jpg](#)  
[Photo0270.jpg](#)  
[Photo0269.jpg](#)  
[Hólmi 25. maí 2022 \(vegagerð mótmælt\).pdf](#)  
[1773906.jpg](#)  
[Screenshot \(5305\)b.jpg](#)

Reykjavík 25. maí 2022.

Bréf í viðbót (í viðhengi .pdf) lýsir mótrökum Ráðherra (1942) um að eyðileggja land með vegbreikkun. Mynd af afa á Hólmi 1947 (Þar sést húsið á Hólmi í Baksýn Mynd Guðni Þórðarson/Ljósmyndasafn RVIKUR.) Landamerki Hólmslands eftir best fáanlegum heimildun í viðhengi Screenshot(0505)b.jpg (blátt 1889, rautt 2022),

en Þjóðskrá virðist hafa þurkað Hólmsland út, og út af kortinu og úr kerfinu. Undarlegt að Rvik Borg hafi EKKI tilkynnt eða látið vita um það og segist "engu hafa breytt". Hefur RVIK borg beinan aðgang að skrár Þjóðskrár? eða er hér eitthvað annað og alvarlegra sem þarf etv. að vísa til rannsóknar Lögreglu?

Einbeyttur brotavilji Þjóðskrár virðist staðfestur þar sem það tók innan við 30 min að finna ótilkynnta breytingu á færslu Lögheimilis mína (2019) merкта "Advania 28.08.2019", en finna svo ekki rangar skráningar á Húsum á Hólmi. ATH Forkaupsréttur ábúenda í 69 ár (1960) virðist hafa verið að engu gerður af Alþingi þegar árið 1942. Í raun, þá sagði pabbi mér að það hafi verið Rauðhólarnir (möl) og Gvendarbrunnar (vatn) sem var um að tefla, en vatnið var EKKI talið með í sölusamningi, og er þá væntanlega auðlind ábúenda (en sem hirt er auralaust af RVIKBORG og SELD notendum).

Það tilkynnist hér með að Hólmslandi virðist hafa verið stolið.

Kv. Eggert Norðdahl, rithöfundur  
Kt. 100258-5529  
Hólmur við Suðurlandsveg (Hólmsland)  
110 (161) Reykjavík.

"Eigandi Hólmslands"  
GSM 699 8122  
ednorth@simnet.is

Cc: Innviðaráðuneyti , skra , frettir , frettir , torg , helgi , ingibjorg , bjornfreyr , postur , Katrín Jakobsdóttir (Alþingi) , Fanney Rós Þorsteinsdóttir , netfrett , Skráningardeild Byggingarfulltrúa , ritstjorn , Dómsmálaráðuneytið

----- Original Message -----

From: "Eggert Norðdahl"

To: "skipulag"

Cc: "Valur Norðdahl" , "Bergdís Norðdahl"

Sent: Sunday, 15 May, 2022 16:57:20

Subject: Suðurlandsvegur við Hólmsá, breikkun, ófullnægjandi hönnun og gallaðar fyrirætlanir

Góðan dag,

Meðfylgjandi er afrit af bréfi mínu um athugasemdir mínar vegna vegbreikkunar við Hólm (Hólmur við Suðurlandsveg) sem fer í gegnum Hólmsland, sent Vegagerð 14. maí 2022. Þar kemur fram allt sem ég vil koma á framfæri vegn fyrirhugaðar vegagerðar/breikkunar.

ATH Reykjavíkurborg hefur ítrekað skipulagt eitthvað í Hólmslandi en alltaf án samráðs við íbúa eða ábúandi. Fyrir liggur krafa á Þjóðskrá um leiðréttingu skráningar Hólmslands, en mikil óreiða hefur komið í ljós á skráningum þeim sem Reykjavíkurborg ber ábyrð á. Þetta virðist vera rosalega aulalegt eða "viljandi óreiða", mér og öðrum íbúum í óhag og ama.

ATH Allar Þinglýsingar liggja ljóst fyrir um ábúð og jörðina Hólm en sveitarstjórnarráðuneyti stakk kærur á RVIK undir stól 2019, en UNB ALÞ úrskurðaði brot Ráðherra SIJ á hendur mér, en það hefur ekki enn verið gert neitt að hálfu INR. Undarlegt. Ekkert eftirlit virðist með skráningum RVIK borgar að hálfu Ráðherra SIJ.

MbKv. Eggert Norðdahl

Kt 100258-5529

ábúandi á

Hólmi við Suðurlandsbraut (Hólmsland)

110 (161) Reykjavík

GSM 699 8122

----- Forwarded Message -----

From: "Eggert Norðdahl"

To: "Guðmundur Valur Guðmundsson, VG" , "irn"

Cc: "Valur Norðdahl" , "Erna Bára Hreinsdóttir, VG" ,

Sent: Sunday, 15 May, 2022 00:47:55

Subject: Re: Suðurlandsvegur við Hólmsá, breikkun, ófullnægjandi hönnun og gallaðar fyrirætlanir

Reykjavík 14. maí 2022

Góðan dag,

Guðmundur Valur Guðmundsson - Vegagerðin í Garðabæ

(6 myndir í viðhengjum)

Takk fyrir að svara. Leiðinleg að innihald póstsins er ekki í samræmi við það sem ég var að kvarta yfir símleiðis, og að kynningar-fundurinn haldinn í Norðlingaskola nýlega, var auglýstur og haldin á fölskum forsemdu, þar sem klárlega var EKKI auglýst opinberlega að hann gildi fyrir alla leið, frá Selás og að Hólmsárbrú (neðan við Gunnarshólma.) Ég grandskoðaði auglýsinguna og þar var ekkert sem gaf til kynna að verið væri að kynna veginn yfir allt Hólmsland og bara sýnt um áfanga að hringtorgi við gamla Baldurshaga (þar sem N1 stöðin er við Rauðavatn).

Þetta er dæmigert fyrir slæma stjórnunarhætti og þekkt taktík af hálfu Reykjavíkurborgar til að reyna að lauma

Í gegn hlutum sem þeir nenna ekki (eða vilja bara ekki) hafa samráð um við íbúa (á svæðinu). VG og RVK.borg hefur haft á fjórða ár til að semja um eða leita að betri lausna, og við erum búin að kvarta bréflaga áður, þegar árið 2019, og ekkert hefur heyrst frá hönnuðum heldur. Ekkert hefur heyrst frá Reykjavíkurborg. Ekkert fundarboð hefur borist eða nein boð fyrr en ég vakti athygli VG (og yðar) á málinu í sl viku. Að ég best veit er alveg ósamið um afnot landsins sem færi undir veginn og úr Hólmslandi.

Það er ekkert um að semja, ef fara á fram með núverandi teikningu og að benda á fundi með undirtyllum og sem ekki hafa neitt ákvörðunarvald, er bara sóun á tíma. Ég samþykki ekki, að ekki sé skoðað annað vegstæði, beint undir og/eða yfir heiðina frá Rauðavatni og að gatamótum Hafravatnsvegjar, eða beint í Úlfarsárdal eða niður að Gröf (sunnað við Golfvöll og Grafarholt) - og td um brekkurnar sk+áhallt norðan við Rauðavatn, land sem er alveg nothæft og er óbyggt.

Að hafa Suðurlandsveg óbreyttan og vegfylling úr í Rauðavatn er líka afar slæmur kostur. Nýr vegur (td. bara 2 akgreinar til viðbótar í fyrstu) til Vesturs og NorðVesturs - yfir heiðina frá Hafravatnsvegsmótum, norðan við Fjárborg - fórnar ekki neinu viðkvæmu landi og landið er fjarri byggð og öllum árfarvegum (vatnalífriki). Vegur þar opnar fyrir frekari þróun lands og bætir algjörlega úr þörf þess svæðis fyrir vegtenginu vegna útivistar, t.d. á Reynisvatnheiði.

Að ráðherra ákverði þetta einhliða svona, að fórna fallegum dalnum er óásættanlegt, bæði í ljósi sögunnar og einnig nú á tímum. Er ekki nóg að Vegagerð Ríkisins og Vélamiðstöð Reykjavíkurborgar eyðilögðu mestan hluta Rauðhóla (allt í Hólmslandi) og fóru líka í friðaða-hóla vestan við Hólmsland (árin eftir 1960 til 1973) og efnið fór undir út-hverfis-götur í Reykjavík (Kringluhverfi og Háaleitisbraut/Sogamýri). Það er bara ósatt og áróður að allt efni úr Rauðhólunum hafi farið undir og ofan í flugvöllinn.

Magn efnis sem fór í flugvöllinn 1940-42 var bara ca. 5% af öllu teknu efni sem flutt var til Reykjavíkur (1937 - 1973) og flugvöllurinn var fullbyggur strax 1942-43 (efnið kom að mestu úr Öskjuhlíð og eitthvað úr sandnámum, td. austan við Blesugróf), en ein braut lengd á tímabilinu 1944-45, og önnur 1960-1970s, og það efni var að mestu uppgröfur og annað tilfallandi efni úr byggingar- og framkvæmdum nálægt vellinum. Ss. drasli var bara sturtað í sjóinn og búin til landfylling.

Að breikka núverandi vegstæði Suðurlandsvegjar niður í Hólmsárdalinn er mjög mikið inngrip á afar fallegu og viðkvæmu svæði, auk þess að valda íbúum óþarfa veseni og ónæði, sérstaklega á veturna - með algerlega ófullnægjandi vegtenginum - sem ekkert er rætt um hver muni bera ábyrgð á.

Líkt og um fyrirhugaðar vegtengingar við Lækjarbotna (Valdorfskóla) virðist vera sama vandamál þar og hér við Hólmi, sömu rök gilda um óvissu um notagildi og færðar-áreiðanleika vegtenginga að vetrarlagi. Reykjavík er þekkt fyrir áhugaleysi um alla þjónustu (líka á Hólmslandi) og vegþjónusta malarvega hér er nánst óþekkt og þá bara í algjörru neyð. Brotavilji Borgarinnar á málefnum er sterkur.

Fyrirhugaðar vegtengingar eru EKKI þær sem ég get samþykkt, tengingar eru settar þvert yfir ræktartún- og húsbýggingar, og fara aukalega yfir Hólmsland (líka við Bakkakot, sem er í Hólmslandi) og yfir hæðina, og mjög nálægt fornminjum. Þetta vegstæði er þekkt fyrir að vera mjög snjópungt og vegurinn þar verður ófær strax á fyrstu klukkustundum vegna skafrennings, og verður væntanlega ófær dögum saman.

Sem dæmi má nefna að sl. vetur mokaði borgin bara í helmingi tilfella þess að vegurinn (núverandi afleggjari) varð ófær. Af ellefu skiptum, sem beðið var um mokstur, kom tæki bara einu sinni sama dag. Öll hin skiptin kom tæki daginn eftir eða bara alls ekki.

Oft þurftu íbúar og nágrannar að moka bara sjálfir og skilja bíla eftir upp við Þjóðveg, en jafnvel þar varð ófært því Vegagerðin sveikst að moka gatnamótin og verktaki þeirra skildi eftir ófæran yfir meters skafli við sjálfan Þjóðveginn og ein kona varð að taka leigubíl til vinnu (í skóla).  
Íbúar hér hafa líka brugðist við ástandinu með því að gista í borginni og komast heim degi síðar, eða síðar.

Einnig eru þessir vegir og tengingar á ábyrgð borgarinnar og ég sé ekki að borgin moki þennan fyrirhugaðan veg (3 x lengri leið) frekar en vegspottann (300 m) sem fyrir er. Undirritaður hefur þurft að hafa samband við Lögreglu og Gæslumann-Borgarinnar vegna þess að ófært hafði oft verið dögum saman (Almannavarnarástand var að skapast) og ekkert útlit fyrir að mokað yrði. Svæðið hér er víst aftast í forgangsröð þrátt fyrir að úrkoma hér sé 5 sinnum meiri hér en við Rauðavatn og 10 sinnum meiri en 101 svæðið. Og mokstur hér er oft illa gerður, verktakar sem ekki þekkja vel til staðháttu skilja oft eftir ófært við önnur nærliggjandi hús (sjá myndir í viðhengjum, bæð frá fyrri árum og nýliðnum vetri, sem var líka slæmur vegna lélegs moksturs. ATH einn íbúi notði eign traktor-moksturæki fimm sinnum sl. vetur og bjargaði oft nágrönnum sínum líka.)

Að lokum verður Vegagerð Ríkisins að huga að ferli eingnarnámsbóta á Hólmslandi, í sama dúr og gert var vegna vegarins (Hraðbrautarinnar) 1971-76 og ég hef afrit af bréfum Páls Línalds borgarlögmanns og fl. lögfræinga vegna þessa, þar sem að úrskuðað var um að það þarf að greiða fyrir missi lands til ábúenda, þótt Reykjavíkurborg leggi til landið, sem opinber aðili. Reykjavíkurborg fékk líka bætur fyrir land sitt vestan Hólmslands við veglagingu Hraðbrautarinna um árin 1968-70. Ríki getur fengið land úr Hólmsland (skv. sölusamningsákvæis 1960) gegn greiðslu en ekki ókeypis (og ekkert hefur enn verið greitt fyrir lóð úr Hólmslandi sem fór undir fangelsi á Hólmsheiði eftir 2010.)

MbKv. Eggert Norðdahl  
Kt 100258-5529  
ábúandi á  
Hólmi við Suðurlandsbraut (Hólmsland)  
110 (161) Reykjavík

GSM 699 8122





ING 3492















Hólmi 25.05.2022:

Tilvitnun hefst: "04.05.1942  
Efri deild: 48. fundur, 59. löggjafarþing.  
Sjá dálk 742 í B-deild Alþingistiðinda. (2125)  
56. mál, sala Hólms í Seltjarnarneshreppi

\*Forsrh. (Hermann Jónasson):

Það er alveg rétt, að dálítill dráttur hefur orðið á framkvæmdum í þessum efnum, og mun það fyrst og fremst stafa af því, að málið er hér til umr. á Alþ., en þetta ætti nú að lagast.

Ég fyrir mitt leyti er ekkert hræddur um, að bæjarstjórnin fái ekki til að selja ríkinu hluta af Knútskotslandi fyrir tilraunastofnunina á Keldum, því að Knútskot er grýtt land og mikill munur á því og Hólmslandi, sem er prýðisvel fallið til ræktunar og enn fremur einhver fegursti staðurinn í nágrenni Reykjavíkur. En aðalatriðið er, að ríkið fái land hér í nágrenninu fyrir þessa stofnun á Keldum.

\*Jónas Jónsson: Ég álít mjög eðlilegt, að Reykjavíkurbær vilji fá Hólmi, en það er mikil nauðsyn fyrir ríkið að fá land út frá Keldum, og það lítur út fyrir, að Keldur þurfi land á tvo vegu. Annað er hið umrædda land frá Knútskoti, og hitt er land, sem Keldur áttu áður fyrr, en Thor Jensen keypti síðar. Nú fara fram samningar um, að bærinn kaupir flestar jarðeignir Thors Jensens, en um það er ekki ákveðið enn þá. Thor Jensen er fánlegur til að selja ríkinu þetta stykki, ef bærinn kaupir það ekki. en þar sem mikið útlit er fyrir, að bærinn kaupir það, þá þarf ríkið að eiga gott við bæinn í þeim sökum, því að Keldum er fullnægt, ef þær fá sitt gamla land að viðbættum þessum skika frá Knútskoti.

Ég vil skjóta því til hv. 1. þm. Reykv., hv. 11. landsk. og hv. 2. landsk., hvort þeir væru því ekki samþ. að taka málið út af dagskrá í dag og fá yfirlýsingu borgarstjóra um, að Reykjavíkurbær léti af hendi þetta land. - Tilvitnun lýkur“

<https://www.althingi.is/alttext/raeda/?lthing=59&rnr=2125>

Þetta var sagt á Alþingi Íslendinga, áður en sjálfstæði komst í gegn, og Rvík.borg keypti landið, og Rvíkb. og Vegagerðin (Ríkið) eyðilagði Rauðhóla að mestum hluta, og virðist með öllu óafturkræft. Að leyfa Vegagerð (tvöföldun Hraðbrautar) um dalbotninn og breikkun brúa (þrisvar, í stað einnar, við Gunnarshólma) yfir Hólmsá er forkastanleg á tímum almennrar góðurverndar, verndun lífríkis árinna (vatnalífríki) og almennra friðunartilburða ALÞ.

Kv. Eggert Norðdahl  
(rithöfundur, tækniteiknari ofl.)  
Kt. 100258-5529  
Hólmur við Suðurlandsveg (Hólmsland)  
110 (161) Reykjavík.

GSM 699 8122  
ednorth@simnet.is









Tommy's Islands







