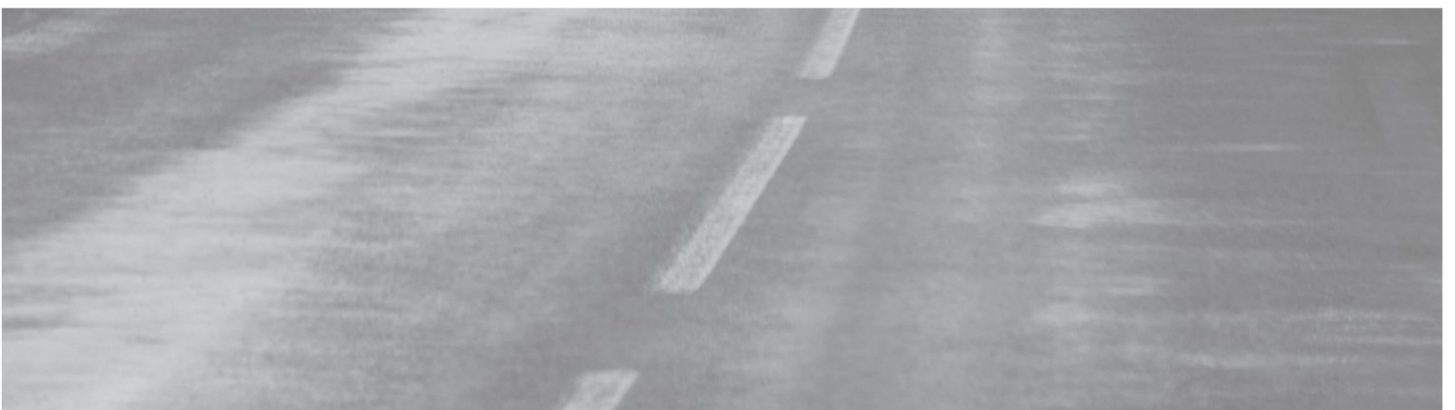




ÖLFUSVEGUR/SUNNUMÖRK Í HVERAGERÐI OG BRÚ YFIR VARMÁ

Greinargerð með tilkynningu til ákvörðunar um matsskyldu

12.03.2020



SKÝRSLA – UPPLÝSINGABLAÐ

SKJALALYKILL

2970-289-08-SKY-001-V01

SKÝRSLUNÚMÉR / SÍÐUFJÖLDI

01 / 30

VERKEFNISSTJÓRI / FULLTRÚI VERKKAUÐA

Einar Óskarsson

VERKEFNISSTJÓRI EFLA

Páll Bjarnason

LYKILORÐ

Lykilorð

STAÐA SKÝRSLU

- ☐ Drög
- ☐ Drög til yfirlstrar
- ☒ Lokið

DREIFING

- ☐ Opin
- ☒ Dreifing með leyfi verkkaupa
- ☐ Trúnaðarmál

TITILL SKÝRSLU

Ölfusvegur/Sunnumörk í Hveragerði og brú yfir Varmá

VERKHEITI

Ölfusvegur/Sunnumörk í Hveragerði og brú yfir Varmá

VERKKAUÐI

Vegagerðin

HÖFUNDUR

Andri Rafn Yeoman

Snævarr Örn Georgsson

ÚTDRÁTTUR

Vegagerðin hyggur á framkvæmdir við gerð nýs vegar og brúar yfir Varmá samhliða Suðurlandsvegi. Um er að ræða tæplega 1 km langan vegkafla fyrir tengiveg milli hverfa í Hveragerði. Framkvæmdin nær til svæðis á náttúruminjaskrá og samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 fellur fyrirhuguð framkvæmd í B flokk framkvæmda, sbr. tl. 10.09 í 1. viðauka laganna og er því tilkynningarskyld til Skipulagsstofnunar til ákvörðunar um matsskyldu

Vegagerðin hefur falið verkfræðistofunni EFLU hf. að undirbúa greinargerð með tilkynningu til ákvörðunar um matsskyldu.

ÚTGÁFUSAGA

NR.	HÖFUNDUR	DAGS.	RÝNT	DAGS.	SAMÞYKKT	DAGS.
01	Andri Rafn Yeoman Snævarr Örn Georgsson	10.3.20	Jón Ágúst Jónsson	12.3.20	Andri Gunnarsson	12.3.20
02	Andri Rafn Yeoman Snævarr Örn Georgsson	24.3.20	Guðmundur F. Baldursson	7.4.20	Andri Gunnarsson	7.4.20
03	Andri Rafn Yeoman Snævarr Örn Georgsson	8.4.20	Einar Óskarsson	16.4.20	Andri Gunnarsson	16.4.20

EFNISYFIRLIT

1	INNGANGUR	7
1.1	Almennt	7
1.2	Framkvæmdaraðili	8
1.3	Markmið framkvæmdar	8
1.4	Mat á umhverfisáhrifum	8
1.5	Fyrirliggjandi skipulagsáætlanir og leyfi	9
1.5.1	Landsskipulag og svæðisskipulag	9
1.5.2	Aðalskipulag	9
1.5.3	Deiliskipulag	10
2	UPPLÝSINGAR UM FRAMKVÆMDASVÆÐIÐ	12
2.1	Staðhættir og landnotkun	12
2.2	Landslag og áskýnd	12
2.3	Náttúrufar	13
2.4	Vatnafar	13
2.5	Menningarminjar	14
2.6	Vernd	15
3	UPPLÝSINGAR UM FRAMKVÆMD	17
3.1	Lýsing á framkvæmd	17
3.1.1	Vegur	17
3.1.2	Gatnamót	18
3.1.3	Göngu-, hjóla- og reiðstígar	18
3.1.4	Brú yfir Varmá	18
3.2	Efnisþörf, efnistaka og efnislosun	19
3.3	Frágangur	20
3.4	Tímasetning framkvæmdar	20
3.5	Leyfi sem framkvæmdin er háð	20
4	UMHVERFISÁHRIF	22
4.1	Þættir framkvæmdar sem valdið geta umhverfisáhrifum	22
4.2	Umhverfisáhrif	23
4.2.1	Landnotkun	23
4.2.2	Landslag og áskýnd	23
4.2.3	Náttúrufar	23
4.2.4	Vatnafar	24
4.2.5	Hljóðvist	25
4.2.6	Menningarminjar	25
4.2.7	Náttúruminjar	26
4.3	Samantekt á umhverfisáhrifum	27
5	HEIMILDASKRÁ	28
VIÐAUKI A	FYLGIGÖGN	30

MYNDASKRÁ

MYND 1.1	Staðsetning framkvæmdarinnar er merkt með rauðum punkti skammt SA við Hveragerði. _____	7
MYND 1.2	Hluti af skýringarupprætti aðalskipulags Hveragerðisbæjar 2017-2029 sem sýnir Ölfusveg og Suðurlandsveg [5]. _____	10
MYND 1.3	Deiliskipulagsáætlanir sem ná til vegkaflans [8]. _____	11
MYND 2.1	Yfirlitsmynd sem sýnir fyrirhugaðar breytingar á Suðurlandvegi og framkvæmdasvæði Ölfusveg (rauðmerkt). Mynd: Vegagerðin. _____	13
MYND 2.2	Varmá norðan núverandi Suðurlandsvegur við fyrirhugað brúarstæði Ölfusvegur. _____	14
MYND 2.3	Minjar úr aðalskipulagi Hveragerðisbæjar 2017-2029 [5]. _____	15
MYND 3.1	Veglega samhliða Suðurlandsvegi og yfir Varmá. _____	17
MYND 3.2	Þversnið af fyrirhuguðum vegi. Myndina má sjá í betri gæðum í fylgigögnum. _____	17
MYND 3.3	Líkanmynd af brú yfir Varmá. _____	19
MYND 3.4	Þversnið af brú yfir Varmá. _____	19
MYND 4.1	Nýleg loftmynd af framkvæmdasvæðinu. Svæðið er nú þegar mikið raskað eftir eldri vegi og framkvæmdir við Suðurlandsveg. _____	23
MYND 4.2	Líkanmynd af brú yfir Varmá og nærumhverfi. _____	25

TÖFLUSKRÁ

TAFLA 4.1	Stefnuskjöl sem horft var til við gerð greinagerðarinnar. _____	22
TAFLA 4.2	Yfirlit yfir umhverfisáhrif vegna framkvæmdar. _____	27

1 INNGANGUR

1.1 Almennt

Greinargerð þessi fjallar um framkvæmd á Ölfusvegi/Sunnumörk á um 0,5 km vegkafla innan Hveragerðisbæjar. Um nýja vegarframkvæmd er að ræða, sem liggur frá fyrirhuguðum gatnamótum Sunnumerkur og Þelamerkur að núverandi gatnamótum Ölfusborgarvegur og Ölfusvegur. Vegurinn er skilgreindur sem tengivegur og er ætlað að tengja fyrirhugað íbúðarhverfi í Hveragerði austan Varmár við núverandi þéttbýli. Hugað verður að aðgengi gangandi og hjólandi vegfarenda samhliða veginum. Vegurinn mun þvera Varmá norðan við Suðurlandsveg en Varmá er á náttúruminjaskrá. Vegurinn mun liggja samhliða Suðurlandsvegi sem verður breikkaður og tengingum hans við Hveragerði breytt



MYND 1.1 Staðsetning framkvæmdarinnar er merkt með rauðum punkti skammt SA við Hveragerði.

Breidd Ölfusvegjar verður 7 m með 1,5 m öxlum beggja vegna. Áhrifasvæði vegarins, þ.e. heildarsvæði sem raska þarf vegna framkvæmdar er um 12.200 m². Brúin yfir Varmá verður 47,8 m að lengd og um 15 m á breidd. Vegurinn er skilgreindur sem tengivegur og er veghelgunarsvæði tengivega 15 m til beggja átta frá miðlínu vegar, samtals 30 m. Þar má t.d. ekki framkvæma nema með leyfi veghaldara.

Fjallað var um áhrif þverunar Varmár vegna breikkunar Suðurlandsvegjar í matsferli árið 2009. Verður því að einhverju leyti stuðst við upplýsingar þaðan [1].

1.2 Framkvæmdaraðili

Framkvæmdin er unnin af Vegagerðinni. Framkvæmdin fellur undir samkomulag Hveragerðisbæjar og Vegagerðarinnar vegna breikkunar Suðurlandsvegjar og kröfu um tengingu byggða við stofnvegakerfi.

1.3 Markmið framkvæmdar

Markmið framkvæmdarinnar er að tryggja öruggar samgöngur innan Hveragerðisbæjar og við nærsveitir norðan Suðurlandsvegjar. Sunnumörk/Ölfusvegur mun koma til með að tengja fyrirhugaða byggð innan Hveragerðisbæjar við núverandi byggð auk þess að uppfylla kröfur um tengingar byggðarlaga við stofnvegakerfi landsins. Að sama skapi mun vegurinn koma í veg fyrir að íbúar þurfi að nýta sér Suðurlandsveg við ferðir innan bæjarins og nærumhverfis, eykur það bæði öryggi íbúa og vegfarenda á Suðurlandsvegi.

1.4 Mat á umhverfisáhrifum

Samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 fellur fyrirhuguð framkvæmd í B flokk framkvæmda, sbr. tl. 10.09 í 1. viðauka laganna og er því tilkynningarskyld til ákvörðunar um matsskyldu. Þar segir [2]:

„Nýir tveggja akreina vegir styttri en 10 km í þéttbýli. Nýir vegir utan þéttbýlis á verndarsvæðum. Enduruppbygging vega utan þéttbýlis á verndarsvæðum.“

Í samráði við Skipulagsstofnun var metið svo að vegurinn liggur að hluta til á verndarsvæði utan þéttbýlis. Í svari Skipulagsstofnunar við fyrirspurn um framkvæmdina og hvaða tl. laganna hún felli undir kom fram [3]:

„Skipulagsstofnun telur að lagning Ölfusvegjar falli undir tl. 10.09 í 1. viðauka við lög um mat á umhverfisáhrifum þar sem um er að ræða endurbyggingu vegar að hluta til á verndarsvæði utan þéttbýlis og er framkvæmdin því tilkynningarskyld til Skipulagsstofnunar til ákvörðunar um matsskyldu, skv. 6. gr. laganna.“

1.5 Fyrirliggjandi skipulagsáætlanir og leyfi

1.5.1 Landsskipulag og svæðisskipulag

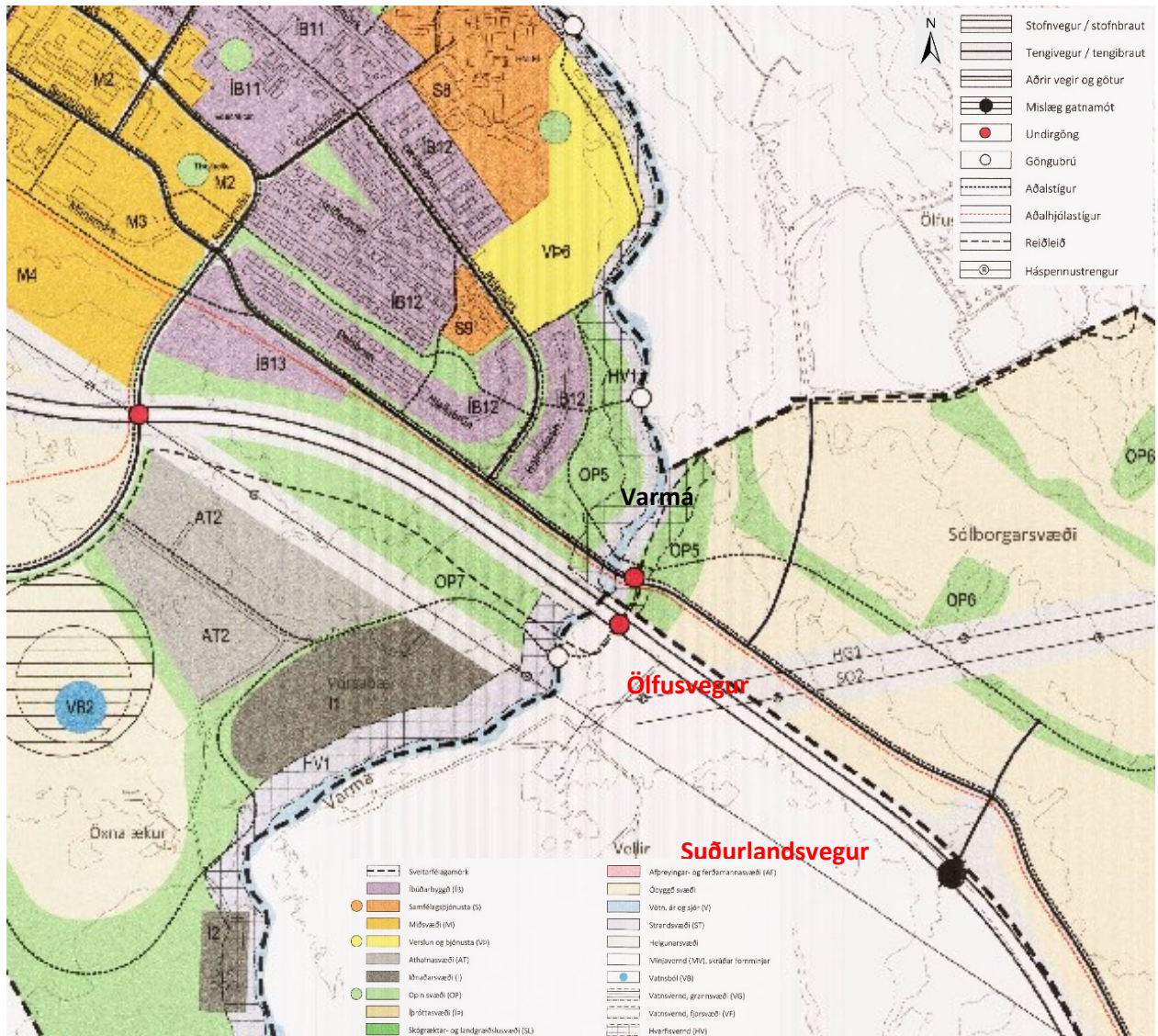
Í landsskipulagsstefnu 2015-2026 er sett fram stefna um að skipulag landnotkunar feli í sér samþætta stefnu um byggðarþróun í þéttbýli og dreifbýli með áherslu á greiðar, öruggar og vistvænar samgöngur og fjölbreyttan ferðamáta. Einnig kemur fram að skipulagsgerð sveitarfélaga eigi að stuðla að greiðum samgöngum innan skilgreindra vinnusóknar- og þjónustusvæða megin kjarna, með styrkingu byggðar að leiðarljósi [4]. Ekki er í gildi svæðisskipulag fyrir Hveragerðisbæ.

1.5.2 Aðalskipulag

Gerð er grein fyrir veginum í gildandi aðalskipulagi Hveragerðisbæjar 2017-2029 sem auglýst var í B-deild Stjórnartíðinda þann 21. desember 2017 [5]. Þar segir að:

„Með færslunni [þ.e. færsla Suðurlandsvegur] mun tenging frá Grænumörk inná Suðurlandsveg leggjast af og því mikilvægt að tengibraut í framhaldi af Sunnumörk verði lögð áfram til austurs að nýjum innansveitarvegi, Ölfusvegi.“

Í núverandi aðalskipulagi er svæðið skilgreint sem opið svæði (OP) og óbyggt svæði. Eins og áður segir, mun vegurinn þvera Varmá með brú en áin er skilgreind sem vötn, ár og sjór (V) í aðalskipulaginu. Á mynd 1.2 má sjá þann hluta skipulagsupphráttis aðalskipulags Hveragerðisbæjar sem inniheldur Ölfusveg.



MYND 1.2 Hluti af skýringarupprætti aðalskipulags Hveragerðisbæjar 2017-2029 sem sýnir Ölfusveg og Suðurlandsveg [5].

Í greinargerð aðalskipulagsins kemur fram að þótt að svæði austan Varmár sé skilgreint sem óbyggt svæði er ráðgert að nýta það sem framtíðar byggingarland Hveragerðisbæjar [5].

1.5.3 Deiliskipulag

Í gildi er deiliskipulag annars vegar vestan Varmár og hins vegar austan Varmár sem fjalla um Ölfusveg.

Deiliskipulag við Dalsbrún, Hjallabrún og Hólmabrún var samþykkt árið 2017 og nær til þéttbýlis vestan Varmár. Um íbúðasvæði er að ræða sem býður upp á hefðbundna og lágreista byggð. Ölfusvegur spilar mikilvægt hlutverk í samgöngum og tengingu innan skipulagsins [6].

Deiliskipulag Sólborgar var samþykkt árið 2008 og nær það til fyrirhugaðar íbúðabyggðar austan Varmár. Umhverfisskýrsla var unnin samhliða deiliskipulaginu og er gert ráð fyrir að ný íbúðabyggð

verði á um 77,5 ha landi [7]. Í deiliskipulaginu er fjallað um tengingu skipulagsáætlana í gegnum veg um Sunnumörk vestan Varmár, sem er fjallað um sem Ölfusveg í þessari greinargerð.

Ekki er því í gildi deiliskipulag sem nær til vegkaflans í heild sinni. Ljóst er þó að hann tengist meginatriðum skipulagsáætlana Hveragerðisbæjar.



MYND 1.3 Deiliskipulagsáætlanir sem ná til vegkaflans [8]. Gróf staðsetning vegarins merkt rauð inn á mynd.

2 UPPLÝSINGAR UM FRAMKVÆMDASVÆÐIÐ

2.1 Staðhættir og landnotkun

Sunnumörk liggur á milli Breiðumerkur og Grænumerkur og að fyrirhuguðum gatnamótum við Þelamörk. Austan við gatnamótin við Dalsbrún er Sunnumörk ófrágenginn malarslóði. Ölfusvegur mun tengjast Sunnumörk við gatnamót Þelamerkur. Við breikkun og breytingar á Suðurlandsvegi verður núverandi tenging Grænumerkur við Suðurlandsveg afnumin og mun þá Ölfusvegur tengjast Suðurlandsvegi um Sunnumörk og Breiðumörk. Nú liggur malarslóði frá fyrirhuguðum gatnamótum Þelamerkur að Varmá þar sem Ölfusvegur mun liggja. Austan Varmár liggur slóð frá Varmá að Ölfusborgarvegi, að hluta til í fyrirhuguðu vegarstæði Ölfusvegar. Svæðinu sem fer undir Ölfusveg frá Ölfusborgarvegi að fyrirhuguðum gatnamótum við Þelamörk hefur því að miklu leyti verið raskað. Ölfusvegur tengist nú Suðurlandsvegi um 0,3km. austan við gatnamót við Ölfusborgarveg en skv. aðalskipulagi Hveragerðisbæjar 2017-2029 mun koma þar nýtt hringtorg með tengingu við Suðurlandsveg.

Varmá á upptök sín í Hengladölum og nefnist áin Hengladalsá vestan Sauðár við Gufudal. Hún fellur mjög brött niður af Hellisheiði. Varmá rennur um Hveragerði og þar er Reykjafoss sem er talsverð hindrun fyrir göngufisk en er fiskgengur. Eftir að Varmá hefur sameinast Sandá, neðan við bæinn Kröggólfsstaði, nefnist hún Þorleifslækur sem rennur í Ölfusá um 6 km frá sjó. Veiði hefur verið stunduð í Varmá og Þorleifslæk og heldur Veiðifélag Varmár og Þorleifslækjar utan um starfsemina. Veiðitímabilið er langt en það hefst strax í apríl og stendur til 20. október [9].

2.2 Landslag og ásynd

Landslag og ásynd svæðisins einkennist af stórum hluta af Varmá, núverandi þéttbýli og samgöngumannvirkjum, t.d. Suðurlandsvegi sem er sunnan við og samhliða fyrirhuguðum Ölfusvegi. Fjórar háspennulínur fara um framkvæmdasvæðið eða eru í næsta nágrenni, þær eru Búrfellslína 2 (220 kV), Sogslína 2 (132 kV) og Hveragerðislína 1 (66 kV) og Þorlákshafnarlína 1 (66 kV) og hafa þær áhrif á ásynd svæðisins. Ummerki af völdum manna er því allsráðandi á svæðinu. Á mynd 2.1 má sjá yfirlitsmynd af svæðinu, þar sést hvernig áætlað er að breyta legu Suðurlandsvegar við Hveragerði.



MYND 2.1 Yfirlitsmynd sem sýnir fyrirhugaðar breytingar á Suðurlandvegi og framkvæmdasvæði Ölfusvegur (rauðmerkt).
Mynd: Vegagerðin.

2.3 Náttúrufar

Náttúrufar í nágrenni vegarins einkennist af landi sem nýtt hefur verið undir byggð, samgöngumannvirki og raforkumannvirki. Næst Varmá og á austanverðu framkvæmdasvæðinu einkennist landið af ánni sjálfri og að einhverju leyti óröskuðu landi við hana, þar er þó búið að deiliskipuleggja íbúðarbyggð. Beggja vegna árinna er svo að finna slóða sem nýttir hafa verið til aðgengis að ánni.

Byggð í Hveragerði er að mestu á hraunlögum sem runnu löngu fyrir landnám, komu þau af núverandi Hellsheiði niður Kambana [5]. Samkvæmt vistgerðakorti Náttúrufræðistofnunar Íslands finnast eftirfarandi vistlendi á svæðinu: mólendi, graslendi, moslendi, straumvötn (Varmá), hraunlendi, þéttbýli og annað manngert land. Vegkaflinn er þó stuttur, er að mestu á röskuðu landi og nær ekki yfir langa samfellda kafla af vistlendum eða vistgerðum.

Fjölskrúðugt fuglalíf er í Ölfusforum allt árið þökk sé Varmá og fjölmörgum kaldavermslum. Þannig spilar Varmá hlutverk í því að viðhalda því fuglalífi sem finna má í Ölfusforum og er á náttúruminjaskrá vegna m.a. fuglalífs [5]. Ekki fundust beinar upplýsingar um fuglalíf á því svæði sem verður raskað vegna framkvæmdar en svæðið er mjög nálægt byggð og Suðurlandsvegi auk þess sem háspennulínur fara um svæðið sem geta haft áhrif á fuglalíf.

2.4 Vatnafar

Varmá er um 25 km að lengd og vatnasvið hennar er um 115 km². Rennsli hennar er breytilegt en er að jafnaði um 2,2 m³/sek, lágmarksrennsli getur orðið um 0,5 m³/sek en hámarkið 10 m³/sek [10].

Stangveiði er stunduð í Varmá og á vatnasvæði hennar er að finna allar tegundir íslenskra vatnafiska, urriða, bleikju, lax, ál, hornsíli og flundru. Í ánni en mest er veitt af urriða, sem bæði er sjógenginn og staðbundinn, en 2018 veiddust 355 slíkir. Sama ár veiddist einn lax og 40 bleikjur [11]. Fiskgengi hluti árinna er líklega um 15 km [10].

Á þeim kafla sem áin rennur um byggðina í Hveragerði, þ.e. á kafla sem nær frá Reykjavossi niður fyrir Hringveg á móts við bæinn Velli, er áin nokkuð stríð og eru nokkrar flúðir á þeim kafla. Klöpp er mest áberandi í botni en þarna eru einnig gróf og fín mól. Uppeldisskilyrði seiða eru fremur rýr [10]. Rannsókn á vatnalífi Varmár (og víðar) var gerð samhliða mati á umhverfisáhrifum fyrir breikkun Suðurlandsvegar 2009, þar er m.a. að finna umfjöllun um áhrif vegna þverunar á Varmá.



MYND 2.2 Varmá norðan núverandi Suðurlandsvegar við fyrirhugað brúarstæði Ölfusvegar.

2.5 Menningarminjar

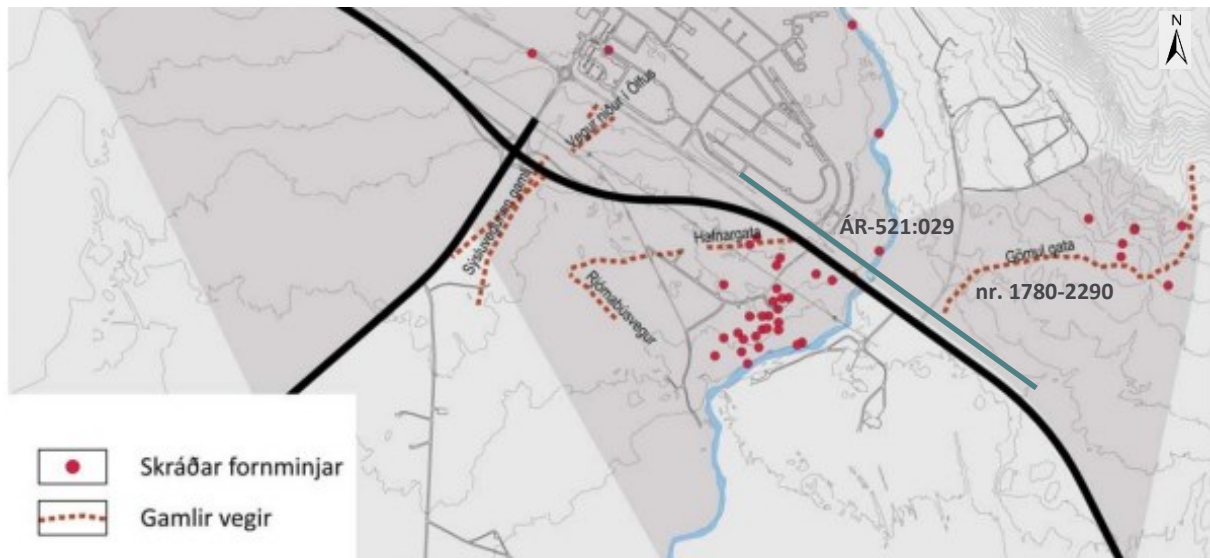
Samhliða deiliskipulagsgerð hefur farið fram fornleifaskráning í næsta nágrenni fyrirhugaðs vegar. Vegna áforma um íbúðarbyggð austan Varmár kom út deiliskráning fyrir svæðið 2006 undir heitinu „Fornleifar í Hveragerði austan Varmár“ eftir Adolf Friðriksson og Elínu Ósk Hreiðarsdóttir. Nær sú könnun til þess hluta vegarins sem verður austan Varmár.

Deiliskipulag vestan Varmár nær ekki alla leið að Varmá en í greinargerð skipulagsins kemur fram að engar fornleifar sé að finna innan skipulagssvæðisins. Farið hefur fram nákvæm fornleifaskráning unnin af Fornleifastofnun Íslands og birt í skýrslu FS137-00171. Í skýrslunni má sjá að nokkrar minjar er að finna við Varmá en einungis ein er í nálægð við fyrirhugaðan Ölfusveg yfir Varmá, merkt ÁR-521:029.

„ÁR-521:029 Brotið heimild um vað

Brotið: Vað á Varmánni, skammt neðan við þar, sem Hveralækurinn féll í ána. Gott vað." segir í örnefnalýsingu. Vaðið var skammt ofan við þjóðveg og ofan við rotþró. Áin er auðveld yfirferðar á þessum stað en ekki eru greinileg merki um vaðið."

Einnig liggur fyrirhugaður Ölfusvegur austan Varmár á svæði þar sem fornminjar nr. 1780-2290 eru staðsettar en það er gömul leið sem endar við Ölfusborgarveg. Á mynd 2.3 má sjá ofangreindar minjar á korti og grófa afmörkun Ölfusvegur.



MYND 2.3 Minjar úr aðalskipulagi Hveragerðisbæjar 2017-2029 [5]. Minjar við framkvæmdina eru merktar inn með númeri. Til hliðsjónar er einnig sýnd gróf lega Sunnumerkur/Ölfusvegur (blá lína).

2.6 Vernd

Varmá er hverfisvernduð skv. aðalskipulagi Hveragerðisbæjar. Nær hverfisverndin til Varmár og bakka hennar. Á framkvæmdasvæðinu nær verndin 50 metra til beggja hliða [5]. Hverfisvernd er ákvæði í skipulagsáætlunum sem vernd á sérkenni eldri byggðar, annarra menningarsögulegra minjar eða náttúruminja [11]. Varmá og Ölfusforir eru á náttúruminjaskrá og eru þar flokkaðir sem aðrar minjar (C-hluti náttúruminjaskrár). Forsenda skráningar Varmár og Ölfusfora er vegna jarð- og líffræði auk þess sem áin hefur mikið vísindalegt gildi [12].

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

Varmá er ein örfárri varmáa á Íslandi og er afrennsli frá virkum jarðhitasvæðum ofan við Hveragerði. Vistkerfi hennar er sérstætt vegna hærra hitastigs og meiri efnastyrks en í venjulegum ám og er verndar-, vísinda-, fræðslu- og útivistargildi hennar mikið [1]. Fjölmargar fiskitegundir finnast í ánni og er fjölskrúðugt fuglalíf í Ölfusforum allt árið og er það af stórum hluta vegna Varmár, eins og áður hefur verið fjallað um.

Í aðalskipulagi Hveragerðisbæjar er fjallað um bæði hverfisvernd Varmár og náttúruminjaskrána. Þar er hins vegar tekið fram að gert sé ráð fyrir að sett verði ný akbrú yfir Varmá í framhaldi Sunnumerkur og tvöföldun Suðurlandsvegar. Einnig er heimilt að leggja göngu-, hjóla og reiðstíga og byggja göngubrýr yfir ána.

Líkt og áður hefur komið fram er Hveragerði og framkvæmdasvæðið á eldhrauni sem nýtur sérstakrar verndar skv. 61. gr. náttúruverndarlaga nr. 60/2013. Bakkagróður Varmár nýtur sömuleiðis sérstakrar verndar skv. sömu grein.

Allt Suðurlandsundirlendið eins og það leggur sig er skráð sem mikilvægt fuglasvæði hjá Náttúrufræðistofnun Íslands. Er það einkum þétt varp vaðfugla, votlendissvæði og farsvæði farfugla sem eru forsenda fyrir þeirri skilgreiningu.

3 UPPLÝSINGAR UM FRAMKVÆMD

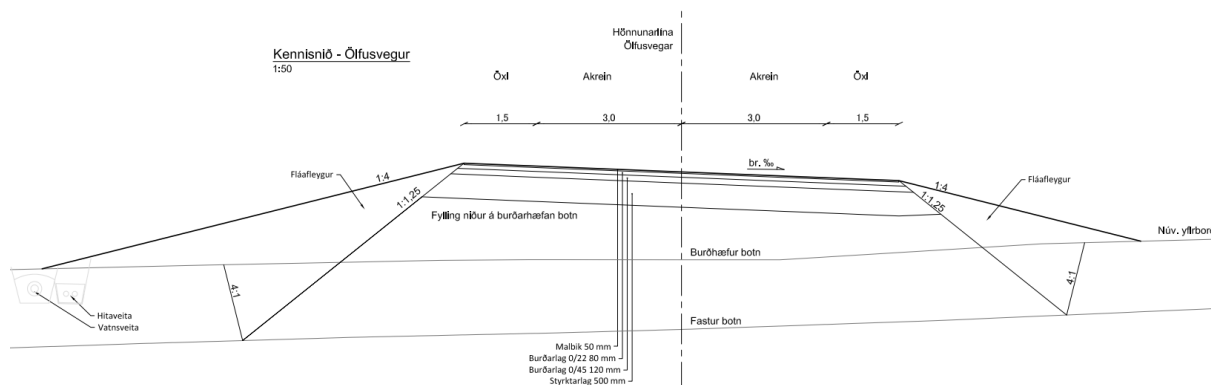
3.1 Lýsing á framkvæmd

3.1.1 Vegur

Vegurinn mun liggja samsíða Suðurlandsvegi. Tengist hann núverandi vegi við Sunnumörk, sem er 7 m breiður vegur, og liggur þaðan til austurs yfir Varmá að Ölfusborgarvegi. Vegurinn verður ein akrein í hvora átt, alls 6 m breiður. Utan við akreinarnar verður 1,5 m breið öxl beggja vegna fyrir hjólandi vegfarendur.



MYND 3.1 Veglega samhliða Suðurlandsvegi og yfir Varmá.



MYND 3.2 Þversnið af fyrirhuguðum vegi. Myndina má sjá í betri gæðum í fylgigögnum.

3.1.2 Gatnamót

Vegkaflinn mun tengjast núverandi veghluta Sunnumerkur. Sunnumörk tengist í dag Suðurlandvegi um Grænumörk en sú tenging verður aflögð og eftir framkvæmdir mun Sunnumörk tengjast Suðurlandsvegi um Breiðumörk. Breiðumörk liggur annars vegar að Suðurlandvegi og hins vegar í gegnum Hveragerðisbæ og endar í Reykjadal. Austan Varmár mun vegurinn liggja að Ölfusborgarvegi, en í framtíðinni að hringtorgi sem mun tengja hann við Suðurlandveg og fyrirhugaða íbúðabyggð.

3.1.3 Göngu-, hjóla- og reiðstígar

Gert er ráð fyrir að aðgengi verði fyrir gangandi og hjólandi umferð samhliða Sunnumörk/Ölfusvegi. Í aðalskipulagi Hveragerðisbæjar kemur m.a. fram að vegurinn verði nýttur til að taka hjólandi umferð frá Suðurlandsvegi, þar segir [5]:

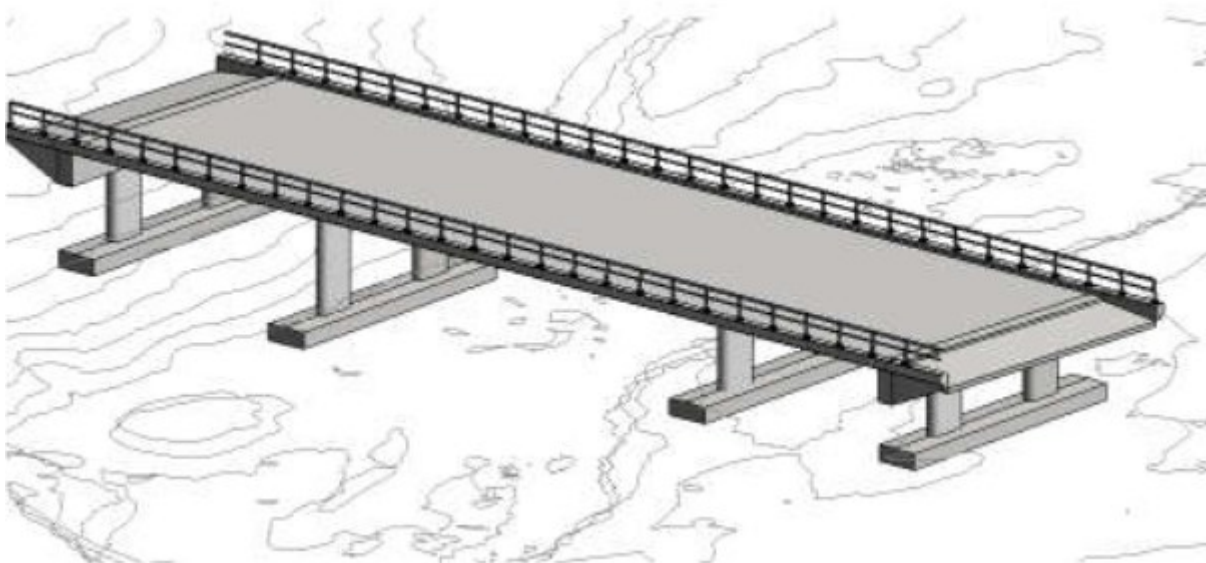
„Ekki er hjólastígur á milli Hveragerðis og Selfoss, né heldur milli Hveragerðis og Þorlákshafnar. Engu að síður er nokkuð um það að fólk hjóli þessar leiðir og skapast af því töluverð hættu, enda lítið pláss á vegöxlum. Milli Hveragerðis og Selfoss mun þetta lagast til muna eftir tvöföldun Suðurlandsvegur en þá mun hjólandi umferð verða beint á nýjan, samfelldan innansveitarveg (Ölfusveg) meðfram Suðurlandsvegi.“

Er því vegkaflanum sem greinargerð þessi nær til ætlað að stuðla að þeim úrbótum og taka við umferð hjólandi vegfarenda.

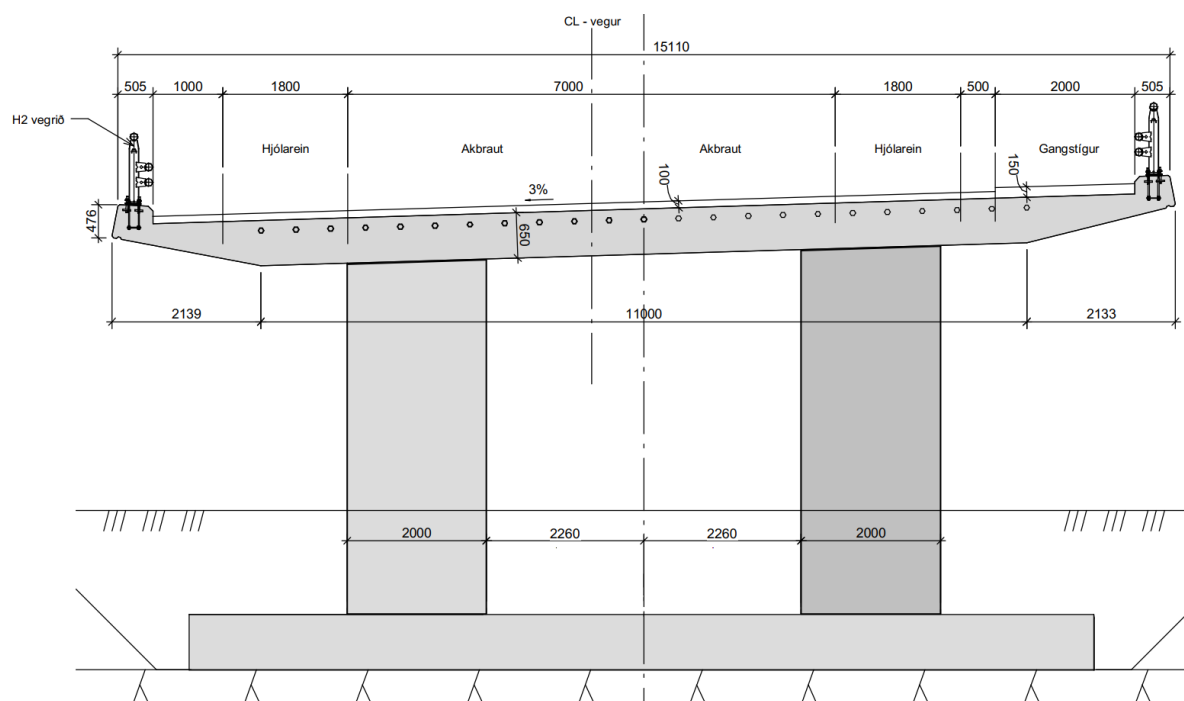
3.1.4 Brú yfir Varmá

Við þverun Varmár verður byggð brú. Varmá er á náttúruminjaskrá og verður því hugað vel að öllu raski á ánni og næsta umhverfi.

Brúin verður hefðbundin steypt brú með einni akrein fyrir akandi umferð í hvora átt. Til viðbótar verður pláss fyrir hjólandi beggja vegna og gangandi öðru megin, brúin verður því alls rúmlega 15 m breið. Heildarlengd brúarinnar verður tæpir 48 m en lengsta haf, og það haf sem þverar Varmá, verður 23 m. Undirstöður eru staðsettar á árbökkum en ekki ofan í ánni til að lágmarka rask af framkvæmdinni. Líkanmynd af brúnni má sjá á mynd 3.3.



MYND 3.3 Líkanmynd af brú yfir Varmá.



MYND 3.4 Þversnið af brú yfir Varmá.

3.2 Efnispörf, efnistaka og efnislosun

Í framkvæmdina þarf að gera ráð fyrir efni í vegfyllingar, burðarlög og slitlög. Áætluð þörf á aðfluttu efni vegna framkvæmdarinnar er um 13.000 m³. Uppgrafið efni er að mestu mold, allt að 5.000 m³, sem verður jafnað út og notað í fláa.

Verkið verður boðið út og er krafa um að bjóðendur geri grein fyrir því hvaðan efni komi og hvar efnistaka muni eiga sér stað. Skilyrði er að efnistaka fari fram í námum sem tiltekna eru í aðalskipulagi sveitarfélaga og hafa að auki viðeigandi leyfi fyrir slíkri starfsemi. Ef verktaki kýs að nota aðrar námur

þarf hann að sýna fram á heimild til efnistöku á þeim stöðum. Efnistakan er því háð því að efnistökustaðir hafi farið í gegnum matsferli laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 (efnistaka fellur undir tl. 2.01–2.04 í 1. viðauka laganna) til þess að fá viðeigandi leyfi.

Efni úr uppgreftri verður nýtt eins og kostur er við framkvæmdina. Burðarhæft efni verður notað í veguppbyggingu en annað efni verður m.a. nýtt í frágang. Það umframefni sem ekki nýtist verður flutt af svæðinu á starfandi móttökustaði.

3.3 Frágangur

Vandað verður við frágang svæða sem óhjákvæmilega þarf að raska við framkvæmdina. Gengið verður út frá að lágmarka rask á gróðri og jarðvegi og verður reynt að græða upp í allt jarðrask og öll sár, eins og kostur er. Að auki verður hugað að því að lágmarka vindálag á lausan jarðveg. Sérstök áhersla verður lögð á frágang við Varmá. Frágangur verður útfærður í samræmi við verklagsreglur Vegagerðarinnar. Í útboðsgögnum verður greint frá nánari upplýsingum um m.a. hvernig haga skuli frágangi vegkanta, fyllinga og skeringa. Við frágang skal raskað svæði aðlagð og mótað að næsta landslagi og umhverfi.

3.4 Tímasetning framkvæmdar

Áætlað er að framkvæmdir hefjist 2021 en nákvæm tímasetning er ekki ákveðin. Það eru skorður á framkvæmdum í Varmá og skv. Fiskistofu er leyfilegur framkvæmdartími í ánni 31. desember til 31. mars. Fyrirhugað er að hefja framkvæmdir í janúar 2021 og stefnt að því að klára þær sama ár. Fyrirnefndar skorður á framkvæmdatíma gætu þó orðið þess valdandi að þær dragist og ljúki ekki fyrir en á árinu 2022.

Gert er ráð fyrir að unnið verði samfleytt yfir framkvæmdatímenn, þ.e. að framkvæmdinni verði ekki áfangaskipt.

3.5 Leyfi sem framkvæmdin er háð

Framkvæmdin er háð eftirfarandi leyfum:

- Framkvæmdaleyfi frá Hveragerðisbæ, skv. 13. gr. skipulagslaga og reglugerðar nr. 772/2012 um framkvæmdaleyfi.

„Framkvæmdir sem tilgreindar eru í lögum um mat á umhverfisáhrifum eru ávallt háðar framkvæmdaleyfi. Framkvæmdir sem háðar eru byggingarleyfi þurfa ekki framkvæmdaleyfi.“

- Leyfi Fiskistofu, skv. 33. gr. laga um lax- og silungsveiði nr. 61/2006 vegna framkvæmda í og við Varmá.

„Sérhver framkvæmd í eða við veiðivatn, allt að 100 metrum frá bakka, sem áhrif getur haft á fiskigengd þess, afkomu fiskstofna, aðstæður til veiði eða lífríki vatnsins að öðru leyti, er háð leyfi [Fiskistofu].“

- Leyfi Minjastofnunar Íslands, verði nauðsynlegt að raska fornminjum, skv. lögum um menningarminjar nr. 80/2012.

„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.“

- Umsögn Umhverfisstofnunar, Náttúrufræðistofnunar Íslands og viðkomandi náttúruverndarnefndar, skv. 3. mgr. 37. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd, þar sem svæðið fellur undir C-flokk náttúru-minjaskrár. Þar sem umsögn þeirra við aðalskipulag Hveragerðisbæjar 2017-2029 tók ekki til þverunar Varmár sem er á náttúru-minjaskrá.

„Áður en leyfi er veitt skal leita umsagnar Umhverfisstofnunar, Náttúrufræðistofnunar Íslands og viðkomandi náttúruverndarnefndar nema fyrir liggi staðfest aðalskipulag og samþykkt deiliskipulag þar sem umsagnir skv. 1. og 2. mgr. 68. gr. liggja fyrir. Við afgreiðslu umsókna um leyfi skal gæta ákvæða 4.–6. mgr. [61. gr.]“

4 UMHVERFISÁHRIF

Þar sem framkvæmdir við nýjan Ölfusveg falla undir lið 10.09 í 1. viðauka laga nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum voru helstu umhverfisáhrif framkvæmdarinnar metin. Matið byggir á fyrirliggjandi gögnum og skráningu menningarminja á svæðinu. Við matið var einnig stuðst við leiðbeiningar Skipulagsstofnunar, annars vegar um mat á umhverfisáhrifum framkvæmda [13] og hins vegar um flokkun umhverfispátta, viðmið, einkenni og vægi umhverfisáhrifa [14]. Við matið var notast við þá skilgreiningu á vægi áhrifa sem fram kemur í leiðbeiningum Skipulagsstofnunar um flokkun umhverfispátta, viðmið, einkenni og vægi áhrifa.

TAFLA 4.1 Stefnuskjöl sem horft var til við gerð greinagerðarinnar.

UMHVERFISÞÁTTUR	STEFNUSKJÖL
Náttúru- og menningarminjar	Lög um náttúruvernd nr. 60/2013. Lög um menningarminjar nr. 80/2012 Náttúruminjaskrá - Suðurland
Vistkerfi	Lög um náttúruvernd nr. 60/2013.
Heilsa og öryggi	Lög um hollustuhætti og mengunarvarnir nr. 7/1998 Reglugerð um hávaða nr. 724/2008 Reglugerð um varnir gegn olíumengun frá starfsemi á landi nr. 35/1994 Reglugerð um varnir gegn mengun vatns nr. 796/1999 Samgönguáætlun 2019-2033
Hagrænir- og félagslegir þættir	Aðalskipulag Hveragerðisbæjar 2017-2029

4.1 Þættir framkvæmdar sem valdið geta umhverfisáhrifum

Áhrif framkvæmdarinnar felast í beinum áhrifum á gróðurlendi, vistgerðir, jarðmyndanir og minjar á því svæði sem fer undir við veglagningu. Hluti kaflans er nú þegar malarslóð og er því þegar raskað svæði. Brú yfir Varmá hefur einnig rask í för með sér og möguleg áhrif á ána. Einungis er gert ráð fyrir truflun á umferð á þeim hluta vegarins sem nú er í notkun á framkvæmdatíma. Framkvæmdir og umferð um veginn á rekstartíma geta einnig haft áhrif á nærliggjandi byggð t.d. vegna áhrifa á hljóðvist.

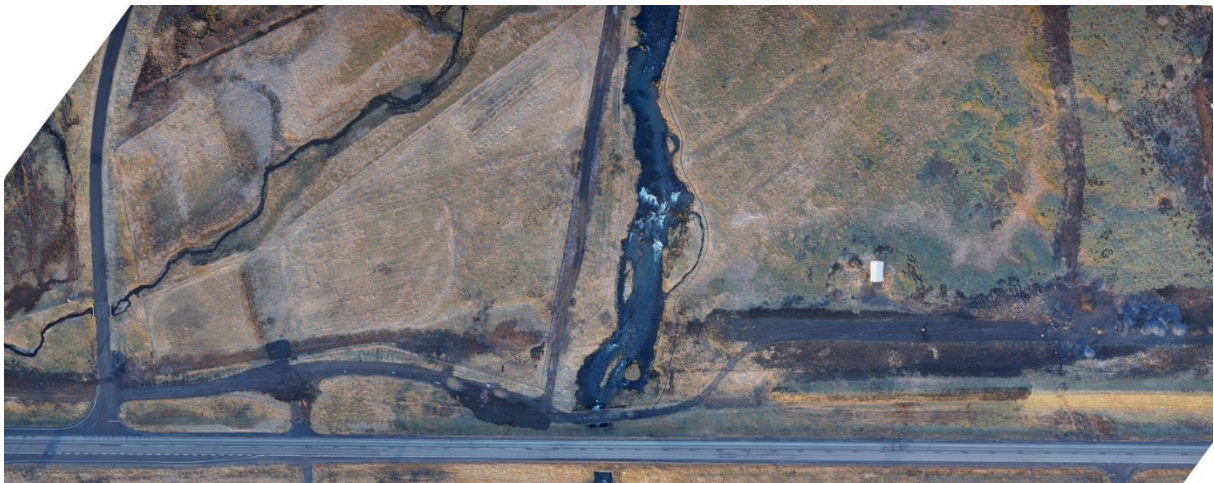
4.2 Umhverfisáhrif

4.2.1 Landnotkun

Talið er að framkvæmdin muni hafa óveruleg áhrif á landnotkun þar sem svæðið er í dag að mestu nýtt undir þéttbýli og annað manngert land, t.d. núverandi malarslóð sem er á hluta fyrirhugaðrar veglínu. Vegurinn mun koma til með að tengja framtíðarbyggð innan Hveragerðisbæjar og stuðla að auðveldari og öruggari umferð akandi, gangandi og hjólandi vegfarenda. Landið sem fer undir veginn er ekki nýtt á neinn sérstakan hátt í dag og ekki er fyrirhugað að nýta svæðið á annan hátt en undir samgöngumannvirki. Framkvæmdin er á aðalskipulagi sveitarfélagsins. Í heildina litið eru áhrif á landnotkun á framkvæmdasvæðinu vegna Ölfusvegur og brúar yfir Varmá talin óveruleg.

4.2.2 Landslag og ásýnd

Landslag og ásýnd svæðisins einkennist að miklu leyti af núverandi þéttbýli í Hveragerði og samgöngumannvirkjum, s.s. Suðurlandsvegi. Að auki er malarvegur og slóð beggja vegna Varmár sem raskar náttúrulegri ásýnd svæðisins. Fjórar háspennulínur eru í næsta nágrenni við framkvæmdasvæðið og setja svip sinn á umhverfið. Því er ljóst að svæðið einkennist af raski af mannavöldum og mun einkenni landslags í heildarmyndinni ekki breytast verulega við framkvæmdina (myndir 2.1 og 4.1). Ölfusvegur mun liggja lægra í landinu og verður hærri og breiðari Suðurlandsvegur mun meira áberandi. Stærri svæði en áður mun þó verða fyrir áhrifum og bera ummerki rasks af mannavöldum. Því eru áhrif vegna framkvæmdarinnar á landslag og ásýnd metin óveruleg.



MYND 4.1 Nýleg loftmynd af framkvæmdasvæðinu. Svæðið er nú þegar mikið raskað eftir eldri vegi og framkvæmdir við Suðurlandsveg.

4.2.3 Náttúrufar

Náttúrufar við fyrirhugaða leið Sunnumerkur/Ölfusvegur hefur að stórum hluta nú þegar verið raskað, einkum vegna þéttbýlismyndunar og byggingu samgöngu- og raforkumannvirkja. Svæði sem mun verða undir veglínu mun óhjákvæmilega raskast varanlega, en aðallega er um að ræða hraunlendi og moslendi. Rasksvæði er um 1,22 ha og hefur stórum hluta þess þegar verið raskað nú þegar. Ekki er

talið að sjaldgæfan eða mikilvægan gróður eða jarðmyndanir sé að finna á svæðinu [1]. Ekki er talið að framkvæmdin muni hafa veruleg áhrif á fuglalíf svæðisins, þar sem brú mun liggja yfir Varmá og hafa takmörkuð áhrif á búsvæði eða fæðuöflun fugla í Varmá. Stöplar brúarinnar verða á bökkum árinna og því mun Varmá renna áfram óhindrað um sama farveg og áður, áhrif á vatnalíf eru því lítil og bundin við framkvæmdatíma. Áhrif framkvæmdar á náttúrufar eru því metin óveruleg.

4.2.4 Vatnafar

Áætla má að eðli áhrifa á vatnafar verði sambærileg og við þverun Varmár við Suðurlandsveg, 50 m sunnan við fyrirhugaðrar framkvæmdar. Um mun minni truflun á ánni er þó að ræða og umfang áhrifa ekki af sömu stærðargráðu. Ár og lækir eru kvik samfélög og eru fljótari að jafna sig eftir tímabundið rask samanborið við t.d. stöðuvötn og tjarnir [10]. Ekki verður breyting á farvegi árinna og ekki er gert ráð fyrir að varanlegt rask verði á botngerð.

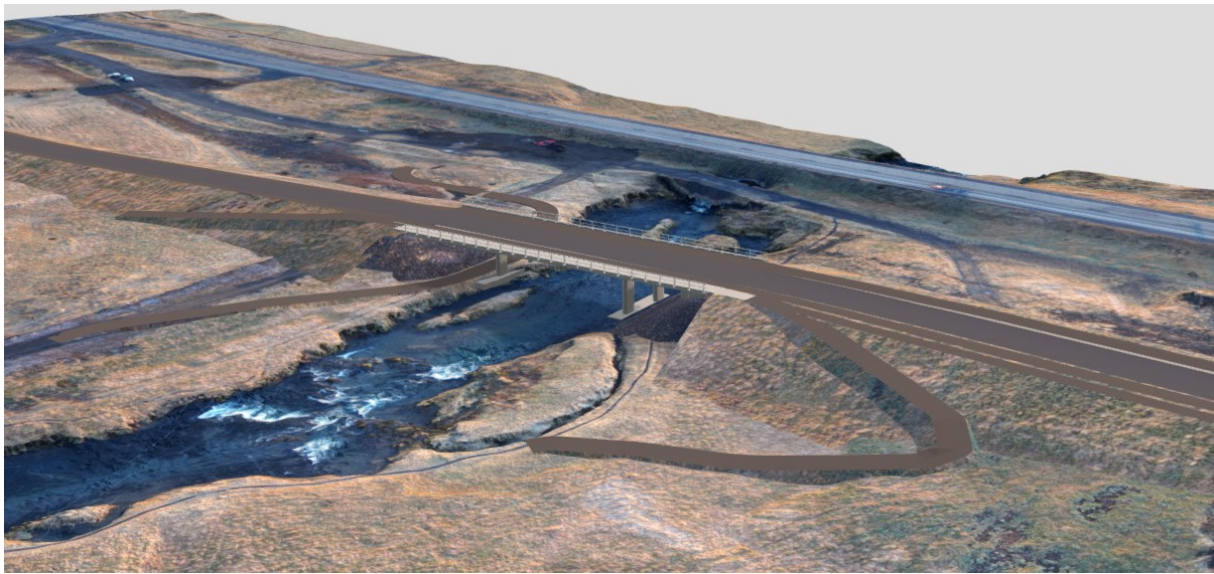
Útfærsla og tímasetning framkvæmda skiptir miklu máli og ber að lágmarka allt rask á framkvæmdatíma, eins og kostur er. Samráð þarf að hafa við sérfræðinga um tímasetningu framkvæmda. Tímasetning framkvæmda í og við Varmá er best að haga þannig að þær falli utan veiðitíma og göngutíma laxfiska, bæði niðurgöngu seiða og uppgöngu fullorðins fisks eða nærri hrygningartíma. Sá tími er frá 1. apríl til 30. desember. Verktakar þurfa einnig að vera upplýstir um hvaða áhrif framkvæmdir kunna að hafa og eftirlit þarf að vera með að verklagsreglum sé fylgt. Framkvæmdir geta haft bein en tímabundin áhrif með röskun á búsvæðum lífvera í vatni t.d. með flutningi botnefna, tilfærslu eða lokun farvega eða þrengingu þeirra. Grugg sem berst í og niður ár við framkvæmdir getur einnig valdið röskun á lífríki í vatni. Gæta skal þess að olíur frá tækjum eða önnur skaðleg efni berist ekki í ána við framkvæmdir. Á rekstartíma geta orðið áhrif frá umferð og efnum sem berast af veginum út í ána. Má þar nefna útblástur frá ökutækjum, efni sem leysast upp úr slitlagi vega og söltun vega vegna hálku. Þá geta afleiðingar óhappa haft mikil áhrif og huga þarf að viðbragðsáætlunum við slíkar aðstæður.

Stöplar brúarinnar verða á bökkum árinna og verðum framkvæmdum háttað þannig að byrjað er á því að gera lítinn varnargarð til að beina ánni frá árbakkanum þeim megin. Stöplinum er síðan komið fyrir og gengið frá árbakkanum á sambærilegan hátt og fyrir framkvæmdir. Því næst er slíkt hið sama gert á hinum bakkanum. Við framkvæmdir þarf því ekki að þurrka farveg eða stífla Varmá. Rennsli verður fullkomlega eðlilegt nema farvegurinn verður eilítið þrengri beint undir brúarstöðinu. Í sérfræðiskýrslu Veiðimálastofnunar vegna umhverfismats fyrir breikkun Suðurlandsvegar var eindregið mælt með byggingu brúar frekar en ræsis:

„Hér [Varmá] er eindregið lagt til að byggð verði brú en ekki ræsi. Verði byggð brú, með það víðu hafi að það nái ekki niður fyrir flóðfar, verður ekki séð að framkvæmdin takmarki framleiðslu né raski gönguleið fiska verulega.“ [15]

Stöplar brúarinnar hefta ekki rennsli árinna í venjulegu vatnsmagni en í flóðum mun áin líklega lenda á þeim. Vatn mun þá geta flætt beggja vegna við þá og því mun brúin ekki hefta flæði árinna svo nokkru nemi. Í því sambandi er vert að nefna að nokkrum metrum neðar í farveginum er ræsi undir Suðurlandsveg sem er mun þrengri og hefur takmarkandi áhrif á rennsli árinna. Víðara brúarhaf myndi því ekki stuðla að óheftara rennsli neðar í vatnakerfinu á nokkurn hátt. Víðara brúarhaf myndi eingöngu

kalla á stærra og dýrara mannvirki með tilheyrandi umhverfisáhrifum vegna meiri jarðvinnu og meiri steypu, án nokkurs ávinnings.



MYND 4.2 Líkanmynd af brú yfir Varmá og nærumhverfi.

Í heildina er því metið að áhrif á vatnafar vegna framkvæmdarinnar séu háð útfærslu en geti verið nokkuð neikvæð á framkvæmdartíma vegna gruggs og umferð vinnuvéla. Að framkvæmdum loknum mun Varmá renna áfram óhindrað um sama farveg og fyrir framkvæmdir. Til lengri tíma eru áhrif á vatnafar talin óveruleg.

4.2.5 Hljóðvist

Vegurinn er innan þéttbýlis og óhjákvæmilega mun þeirri umferð sem um hann fer fylgja einhver áhrif á hljóðvist. Þar sem vegurinn fer um íbúðabyggð verður hámarkshraði í samræmi við aðstæður og er hann skilgreindur sem 50 km/klst. Íbúar í nágrenninu gætu orðið fyrir ónæði á framkvæmdatíma en vinna á svæðinu mun fara fram á hefðbundnum vinnutíma, sbr. reglugerð um hávaða nr. 724/2008 [16]. Áhrif á framkvæmdatíma verða aðeins tímabundin. Umferð um Ölfusveg er hægari en ef hún þyrfti að fara um Suðurlandsveg, einnig auðveldar nýr Ölfusvegur vegfarendum að fara um gangandi eða á hjóli. Bæði þessi atriði hafa jákvæð áhrif á hljóðvist. Er því talið að áhrif á hljóðvist vegna framkvæmda verði óveruleg.

4.2.6 Menningarminjar

Skráning hefur farið fram á framkvæmdasvæðinu, annars vegar fyrir Hveragerðisbæ og hins vegar fyrir deiliskipulag sem gerir ráð fyrir nýrri íbúðabyggð austan Varmár. Taka þarf tillit til tveggja minja sem eru í hættu vegna framkvæmdarinnar. Um er ræða annars vegar gamla leið austan Varmár (nr. 1780-2290) og hins vegar vað yfir Varmá (ÁR-521:029) (mynd 2.3). Hvorki áin né bakkar hennar ættu að raskast við vaðið. Við endalega útfærslu verður reynt að hlífa minjunum eins og kostur er. Samkvæmt lögum um menningarminjar nr. 80/2012 þarf leyfi Minjastofnunar Íslands ef raska þarf minjum. Að auki verður 24. gr. laganna um áður ókunnar minjar höfð til hliðsjónar en þar segir [17]:

„Ef fornminjar sem áður voru ókunnar finnast við framkvæmd verks skal sá sem fyrir því stendur stöðva framkvæmdar án tafar. Skal Minjastofnun Íslands láta framkvæma vettvangskonnnun 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.“

Hægt er að koma í veg fyrir allt rask á minjum nema mögulega að litlum hluta af gömlum vegi austan Varmár. Verður þó stærstum hluta hans óraskað. Því er talið að framkvæmdin í heildina muni hafa óveruleg áhrif á menningarminjar.

4.2.7 Náttúruminjar

Eins og áður segir er Varmá á náttúruminjasrá vegna jarð- og líffræði auk þess sem áin hefur mikið vísindalegt gildi. Vatnafari árinna verður hlífir eins og kostur er bæði við hönnun og framkvæmd. Áður hefur verið fjallað um möguleg áhrif brúarinnar á vatnafar.

Brú yfir Varmá mun einungis hafa möguleg áhrif á örlíttinn hluta svæðis sem er á náttúruminjasrá. Svæði innan hverfisverndar, þ.e. 50 m beggja megin Varmár, mun hins vegar raskast og fara undir veglínu. Hins vegar er gert ráð fyrir framkvæmdinni í aðalskipulagi Hveragerðisbæjar og er hún nauðsynlegur hluti í að tengja saman byggð innan bæjarins. Á framkvæmdartíma má búast við neikvæðum áhrifum vegna gruggs í ánni en þær framkvæmdir fara fram að vetri til þegar áhrif á fugla og fiska eru í algjöru lágmarki. Að framkvæmdum loknum mun Varmá renna áfram óhindrað um sama farveg og fyrir framkvæmdir. Áhrifin eru staðbundin og ná einungis til lítils hluta hverfisverndarsvæðisins á svæði sem þegar hefur verið raskað með mannvirkjagerð.

Bakkagróður Varmár nýtur sérstakrar verndar skv. 61. gr. náttúruverndarlaga nr. 60/2013. Bakkar árinna munu raskast þar sem brúarstöplar verða en það eru mjög staðbundin áhrif. Að framkvæmdum loknum verður gengið frá árbakkanum í kringum stöplana með þeim hætti að þeir falli sem best að náttúrulegum árbökkum Varmár beggja vegna brúarinnar.

Framkvæmdasvæðið er á eldhrauni sem sömuleiðis nýtur sérstakrar verndar skv. 61. gr. náttúruverndarlaga nr. 60/2013. Í frumvarpi með lögum um náttúruvernd kemur þó fram að verndargildi hrauna lækkar við rask og veðrun og því hafa yngri hraun almennt hærra verndargildi en eldri hraun. Í frumvarpinu kemur einnig fram að eldhraun sem er að öllu leyti sandorpið eða hulið jarðvegi og gróðri og ekki er lengur hægt að greina hvort um hraun sé að ræða hefur að öllu jöfnu tapað þeim einkennum sem mynda verndargildi þess sem jarðmyndunar eða „hraunvistgerðar“ og nýtur það því ekki sérstakrar verndar samkvæmt lögum. Hraunið við Varmá er mikið til gróið og svæðið sem fer undir veginn er mikið til raskað nú þegar. Áhrif á eldhraun eru því staðbundin og óveruleg.

Þegar horft er til fyrrnefndra atriða eru áhrif á náttúruminjar metin óveruleg.

4.3 Samantekt á umhverfisáhrifum

Í heildina litið er talið að Sunnumörk/Ölfusvegur og brú yfir Varmá muni ekki hafa umtalsverð umhverfisáhrif í för með sér þegar litið er til viðmiða í 2. viðauka laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 [2]. Yfirlit yfir áhrif vegna framkvæmdarinnar er að finna í töflu 4.2.

TAFLA 4.2 Yfirlit yfir umhverfisáhrif vegna framkvæmdar.

VIÐMIÐ SKV. 2. VIÐAUKA LAGA UM MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM	HELSTU UPPLÝSINGAR SEM TENGJAST FRAMKVÆMD
1. Eðli framkvæmdar	Um 0,5 km vegkafla sem tengir núverandi veg í Sunnumörk við fyrirhugað íbúðahverfi austan Varmár og inn á nýjan Ölfusveg. Veginum er ætlað að taka við innanbæjarumferð Hveragerðisbæjar svo m.a. sé hægt að fækka tenginum Suðurlandvegar við Hveragerðisbæ og þannig auka umferðaröryggi. Vegurinn tekur einnig við gangandi og hjólandi umferð.
2. Staðsetning framkvæmdar	- Innan Hvergerðisbæjar. Núverandi vegur (Sunnumörk) er framlengdur til austurs yfir Varmá þar sem vegkaflinn tengist öðrum vegköflum við fyrirhuguð gatnamót. - Brú yfir Varmá sem er á náttúruminjaskrá.
3. Eiginleikar hugsanlegra áhrifa framkvæmdar	- Framkvæmdin er ekki umfangsmikil í sniðum og er að mestu á þegar röskuðu landi. - Á framkvæmdatíma gætu orðið neikvæð áhrif sökum vegna gruggs í Varmá en þær framkvæmdir fara fram að vetri til þegar áhrif á fugla og fiska eru í algjöru lágmarki. - Áhrif á alla umhverfisþætti eru metin óveruleg.

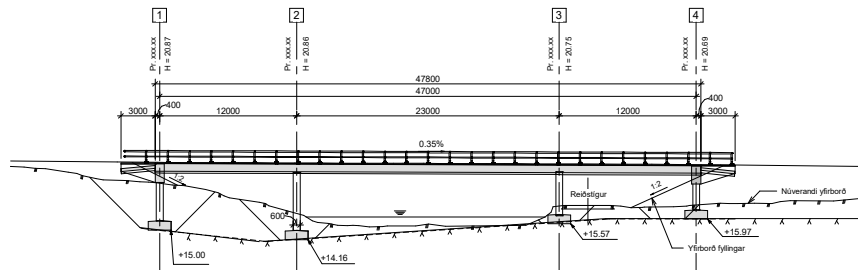
Hér með óskar Vegagerðin eftir ákvörðun Skipulagsstofnunar um það hvort lýst framkvæmd sé matsskyld skv. lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 [2].

5 HEIMILDASKRÁ

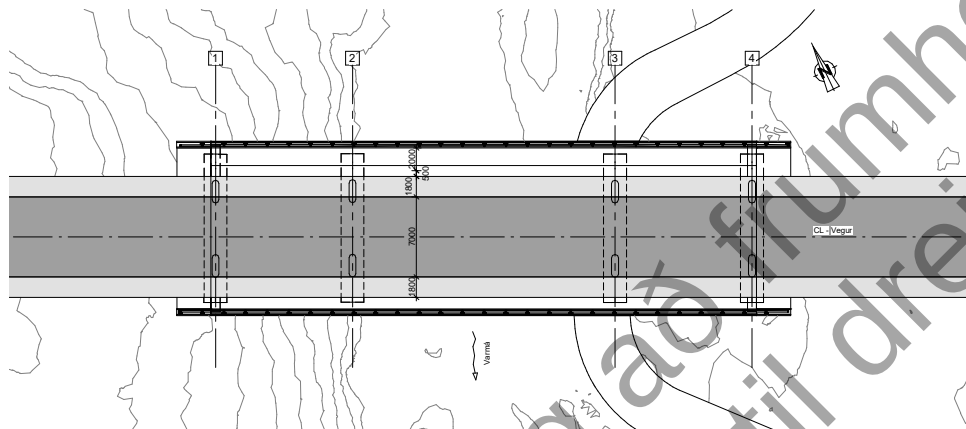
- [1] EFLA verkfræðistofa, „Suðurlandsvegur - Frá Hveragerði og austur fyrir Selfoss,“ Vegagerðin, Reykjavík, 2010.
- [2] „Lög um mat á umverfisáhrifum nr. 106/2000“.
- [3] Skipulagsstofnun, Jakob Gunnarsson, munnleg heimild (tölvupóstur) þann 3. janúar 2019.
- [4] Skipulagsstofnun, „Landsskipulaggstefna 2015-2026 ásamt greinagerð,“ Skipulagsstofnun, Reykjavík, 2016.
- [5] Hveragerðisbær, „Aðalskipulag hveragerðisbæjar 2017-2029,“ 2017.
- [6] Hveragerðisbær, „Hveragerði - Deiliskipulag við Hólmabrún og Dalsbrún,“ Hveragerðisbær, 2006.
- [7] Hveragerðisbær, „Deiliskipulag Sólborga í Hveragerði - Deiliskipulagsuppdráttur,“ 2008.
- [8] Skipulagsstofnun, „Skipulagssvefsjá,“ Sótt þann 18. febrúar 2019 af: <https://www.map.is/skipulag/>.
- [9] SFVR, „Varmá - almennar upplýsingar,“ Sótt þann 18. febrúar 2019 af <https://www.svfr.is/varma-thorleifslaekur/>, Reykjavík.
- [10] Magnús Jóhannsson og Benóný Jónsson, „Mat á búsvæðum laxfiska á vatnasvæði Varmár og Þorleifslækjar,“ Veiðimálastofnun, Reykjavík, 2016.

- [11] Guðmunda Þórðardóttir og Guðni Guðbergsson, „Lax- og silungsveiðin 2018,“ Hafrannsóknarstofnun, Reykjavík, 2019.
- [12] „Skipulagsreglugerð nr. 90/2013“.
- [13] Umhverfisstofnun, „Náttúruminjaskrá Suðurlands,“ Sótt þann 18. febrúar 2019 af: <https://www.ust.is/einstaklingar/nattura/natturuminjaskra/sudurland/>, Reykjavík.
- [14] Skipulagsstofnun, Leiðbeiningar um mat á umhverfisáhrifum framkvæmda, Reykjavík, 2005.
- [15] Skipulagsstofnun, Leiðbeiningar um flokkun umhverfispátta, viðmið, einkenni og vægi umhverfisáhrifa., Reykjavík: Skipulagsstofnun, 2005a.
- [16] Benóný Jónsson, Magnús Jóhannsson, „Tvöföldun Suðurlandsvegur í Ölfusi, áhrif á ár og vötn,“ Veiðimálastofnun, Selfoss, 2009.
- [17] „Reglugerð um hávaða nr. 724/2008“.
- [18] „Lög um menningarminjar nr. 80/2012“.

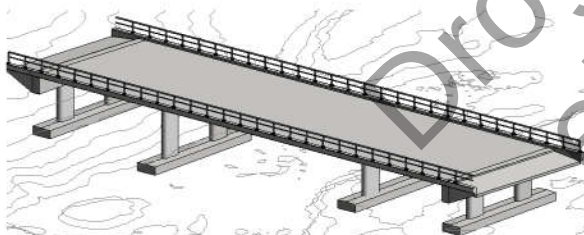
VIÐAUKI A FYLGIGÖGN



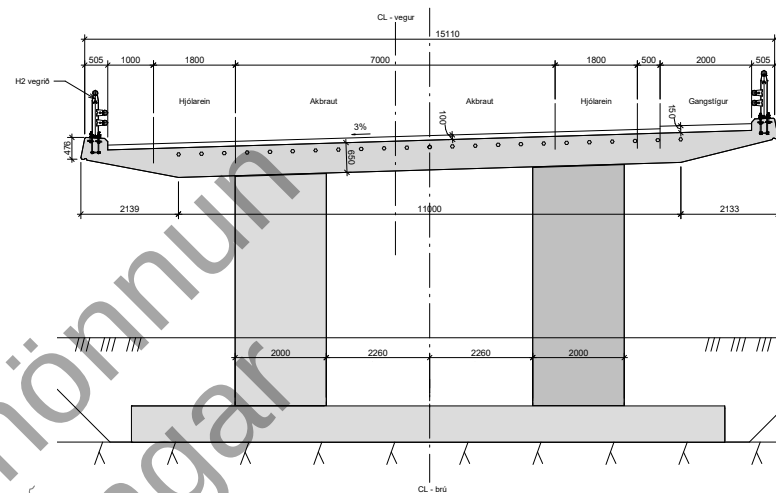
1 Langsnið
1 : 200



2 Grunnmynd
1 : 200



3 3D-Yfirlitsmynd



4 Brúarsn 2
1 : 50

SKÝRINGAR

BRÚ

Brúin er samfelld eftirspennit bitabrá úr steinsteypu í þremur höfum. Sútur og landstóplar eru einnig úr steinsteypu.

VEGUR

Yfir brú: Ölfusvegur/Sunnurörk, hámarksbraði 50 km/klst, ÁDT: XX.XX (20xx)
Hjólareinar beggia vegna akbrauta auk göngustígs á nýrri kanti brúar

Undir brú: Reið- og útivistarstígur með 3,0 m fría hæð

HÖNNUNARFORSENDUR

Mannvirkir eru hannað skv. gildandi evrópsku álags- og hönnunarstöðlunum ásamt viðeigandi íslenskum þjóðarskjólum og útgáfu Vegagerðarinnar Reglur um hönnun brúa (2015)

EFTIRLITS OG FRAMKV/EMDAFLOKKAR

Brúin er í framkvæmdaflokki 3 og aðhylningarflokki 4.

STEYPA OG SLAKBENT BENDISTÁL

Um alla steypu í mannvirkni gildir:
Brotþolsflokkur: C40/50 skv. ÍST EN 206:2013
Umhverfistlokkur: XF4
Sigmálflokkur: S4

Bendistál skal vera suðuhæft kambstál B500NC skv. ÍST NS3576-3:2012

SPENNISTÁL

23 stk 13x150mm² spenniklar.
ETA-vottað kerfi Y1860S7-15,7 skv prEN 10138-3:2006

GRUNDUN

Grundun er á hreinsaðri klöpp eða föstum grunni.

LEGUR OG ÞENSLURAUFAFAR

Brúin er byggð án lega og þensluraufa

VEGRID/HANDRID

Brúarvegrið í styrkleikaflokki H2 með yfirgangsvetrið.

YFIRBORD GÖTU OG STIGA

Það er skilgreint 100 mm malbik á brúardekk.
Ákvarðandi þungi fyrir yfirborðslag er skilgreindur sem 3,0 kN/m².
Það er steinsteypst gangstétt á göngustíg.

HNITAKERFI

ÍSN 93 (lárétt og lóðrétt ?)
Hæðarkátar eru gefnir í m nema annað sé tekið fram

				ÚDGEFNING	NAFN			Ölfusvegur - Brú á Varmá Yfirlitstekning		Vagn: Bláinn: Útgáfa: Tölur:
				Hannað	28.01.2019					
				Teknað	28.01.2019					
				Yfirleitt	28.01.2019					
				Gestgjafi						
				Teknað						
dag	skýring	dag	nafn	stíll						K101

SAMPYKKT:
Kennitala: