

---

# Ölfusvegur, Sunnumörk í Hveragerði og brú yfir Varmá

## Hveragerðisbær

### Ákvörðun um matsskyldu

---

## 1 INNGANGUR

Þann 6. maí 2020 barst Skipulagsstofnun tilkynning frá Vegagerðinni um ofangreinda framkvæmd samkvæmt 6. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum, sbr. lið 10.09 í 1. viðauka laganna.

Skipulagsstofnun leitaði umsagna Hveragerðisbæjar, Sveitarfélagsins Ölfus, Fiskistofu, Hafrannsóknarstofnunar, Heilbrigðiseftirlits Suðurlands, Minjastofnunar Íslands, Náttúrufræðistofnunar Íslands, Samgöngustofu og Umhverfisstofnunar.

## 2 GÖGN LÖGÐ FRAM

Tilkynning til Skipulagsstofnunar: Ölfusvegur, Sunnumörk í Hveragerði og brú yfir Varmá, greinargerð með tilkynningu til ákvörðunar um matsskyldu. Vegagerðin og Efla hf, 6. maí 2020.

Umsagnir um tilkynninguna bárust frá:

- Hveragerðisbæ með bréfi dags. 20. maí 2020.
- Sveitarfélaginu Ölfus með tölvubréfi dags. 28. maí 2020.
- Fiskistofu með bréfi dags. 9. júní 2020.
- Hafrannsóknarstofnun með bréfi dags. 25. maí 2020.
- Heilbrigðiseftirliti Suðurlands með bréfi dags. 20. maí 2020.
- Minjastofnunar Íslands með tölvubréfi dags. 15. júní 2020
- Náttúrufræðistofnun Íslands með bréfi dags. 22. maí 2020.
- Samgöngustofu með bréfi dags. 25. maí 2020.
- Umhverfisstofnun með bréfi dags 27. maí 2020.

Frekari upplýsingar bárust frá framkvæmdaraðila með tölvupósti þann 12. júní 2020.

## 3 FYRIRHUGUÐ FRAMKVÆMD

Áður hefur verið fjallað um áhrif þverunar á Varmá vegna breikkunar Suðurlandsvegar í matsferli 2009 en Varmá og nágrenni hennar eru á náttúruminjaskrá. Fram kemur í gögnum framkvæmdaraðila að fyrirhugaðar framkvæmdir feli í sér að leggja tengiveg og brú yfir Varmá. Um er að ræða nýja vegarframkvæmd sem liggur frá fyrirhuguðum gatnamótum Sunnumerkur og Þelamerkur í Hveragerði að núverandi gatnamótum Ölfusborgarvegar og Ölfusvegar. Ætlunin er að tengja fyrirhugað íbúðahverfi í Hveragerði austan Varmár við núverandi þéttbýli með það að markmiði að tryggja öruggar samgöngur innan Hveragerðisbæjar við nærsveitir norðan Suðurlandsvegar auk þess að uppfylla kröfur um tengingar byggðarlaga við stofnvegakerfi landsins. Vegurinn mun liggja samsíða Suðurlandsvegi sem verður breikkaður og tengingum við hann breytt.



Mynd 1. Yfirlitsmynd sem sýnir fyrirhugaðar breytingar á Suðurlandsvegi og framkvæmdarsvæði Ölfusvegur og brúar yfir Varmá (rauðmerkt).

### Vegur

Fram kemur að fyrirhugaður vegur muni tengjast núverandi vegi við Sunnumörk sem sé 7 m breiður vegur, og liggja þaðan austur yfir Varmá að Ölfusborgarvegi. Áætlað er að vegurinn verði ein akrein í hvora átt alls 7 m breiður og að utan við akreinarnar verði 1,5 m breið öxl beggja vegna fyrir hjólandi vegfarendur. Áhrifasvæði vegarins, þ.e. heildarsvæði sem raska þarf vegna framkvæmdar er um 1,22 ha. Brú yfir Varmá verður tæpir 50 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.

### Gatnamót

Fram kemur í gögnum framkvæmdaraðila að vegkaflinn muni tengjast núverandi veghluta Sunnumerkur. Í dag tengist Sunnumörk Suðurlandsvegi um Grænumörk en sú tenging verður aflögð og eftir framkvæmdir mun Sunnumörk tengjast Suðurlandsvegi um Breiðumörk. Breiðumörk liggur frá Suðurlandsvegi í gegnum Hveragerðisbæ og endar í Reykjadal. austan Varmár mun vegurinn liggja að Ölfusborgarvegi en fyrirhuguð framtíðarskipan er að vegurinn liggja að hringtorgi sem tengi hann við Suðurlandsveg og fyrirhugaða íbúðabyggð.

### Göngu-, hjóla- og reiðstígar

Fram kemur í greinagerð framkvæmdaraðila að gert verði ráð fyrir gangandi og hjólandi umferð samhliða Sunnumörk/Ölfusvegi. Jafnframt komi fram í aðalskipulagi Hveragerðisbæjar að nýrri veglagningu sé ætlað að taka við hjólandi umferð frá Suðurlandsvegi og auka þannig öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda.

### Brú yfir Varmá

Fram kemur í greinagerð framkvæmdaraðila að við þverun Varmá verði byggð brú. Varmá er á náttúruminjaskrá og því verði sérstaklega hugað að öllu raski við framkvæmdina. Brúin er hefðbundin steypubrú með einni akrein í hvora átt fyrir akandi umferð. Til viðbótar verði rými fyrir hjólandi vegfarendur beggja vegna og gangandi öðru megin. Brúin verður samtals rúmlega 15 m breið. Heildarlengd brúarinnar verður 47,8 m að lengd og lengsta haf, sem þverar Varmá, verður 23 m.



Skipulagstofnun óskaði eftir nánari skýringum frá framkvæmdaraðila á hvort að stöplar brúarinnar væru staðsettir fyrir ofan flóðfar þar sem það kæmi ekki fram með skýrum hætti í greinargerð.

Fram kom í svörum Vegagerðarinnar að endastöplar, þar sem jarðvegsfylling er öðru megin, eru þeir sem takmarka rennsli árinna. Endastöplar verða fyrir utan venjulegt flóðfar árinna og á milli þessara stöpla getur áin runnið án þess að rennsli verði fyrir áhrifum í flóðum svo einhverju nemi. Í venjulegu rennsli verður rennsli Varmár alfarið á milli miðstöpla og verður ekki fyrir neinum áhrifum. Í mjög stórum flóðum mun áin geta flætt beggja vegna við miðstöpla, einkum að vestanverðu. Milli eystri miðstöpsuls og endastöpsuls verður reiðvegur. Þetta mun þó líklega eingöngu gerast í allra stærstu flóðum. Þá eru bakkar Varmár við fyrirhugað brúarstæði mjög grónir og bera þess engin merki að áin flæði reglulega upp úr farvegi sínum.

#### **Efnispörf, efnistaka og efnislosun**

Í greinargerð framkvæmdaraðila kemur fram að áætluð þörf á aðfluttu efni til veglagningarinnar er um 13.000 m<sup>3</sup> sem komi úr námum sem tiltekna séu í aðalskipulagi sveitarfélaga og uppfylli skilyrði um viðeigandi leyfi. Uppgrafið efni sé að mestu mold, allt að 5.000 m<sup>3</sup> verður jafnað út og notað í fláa

#### **Frágangur**

Fram kemur í greinargerð framkvæmdaraðila að gengið verði út frá að lágmarka rask á gróðri og jarðvegi og reynt að græða upp allt jarðrask og sár eins og kostur er. Hugað verði að vindálagi á lausan jarðveg og að frágangur verði útfærður í samræmi við verklagsreglur Vegagerðarinnar. Þá verði sérstök áhersla lögð á frágang við Varmá.

#### **Tímasetning framkvæmdar**

Fram kemur að fyrirhugað sé að framkvæmdir hefist 2021. Skorður eru á framkvæmdum í Varmá og er leyfilegur framkvæmdartími samkvæmt Fiskistofu 31. desember- 31. mars. Fyrirhugað er að hefja framkvæmdir í janúar og ljúka þeim sama ár en áðurnefndar skorður geti orðið til þess að þær dragist og ljúki ekki fyrr en 2022.

## **4 UMHVERFISÁHRIF**

Hér er fjallað um umhverfisáhrif framkvæmdarinnar eins og þeim er lýst í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila og umsögnum umsagnaraðila.

Samkvæmt greinargerð framkvæmdaraðila mun framkvæmdin hafa áhrif, með beinum hætti, á gróðurlendi, vistgerðir, jarðmyndanir og minjar á því svæði sem lendir undir vegstæði. Hluti vegkaflans er malarslóði og er því þegar raskað svæði. Þá geti lagning brúar yfir Varmá haft rask í för með sér og haft möguleg áhrif á lífríki í ánni. Truflun geti orðið á umferð á þeim hluta vegarins sem þegar er í notkun á framkvæmdartíma. Þá geti framkvæmdir og umferð haft áhrif m.a. á hljóðvist á nærliggjandi byggð.

#### **Landnotkun**

Fram kemur að áhrif framkvæmdar á landnotkun séu talin óveruleg en svæðið er í dag að mestu þéttbýli. Á fyrirhugaðri veglínu liggur malarslóði að hluta og hefur svæðinu að stórum hluta þegar verið raskað. Í gögnum framkvæmdaraðila kemur fram að áhrif á landnotkun eru talin vera óveruleg. Óveruleg.

#### **Ásýnd og landslag**

Fram kemur í gögnum framkvæmdaraðila að landslag og ásýnd svæðisins einkennist að miklu leyti af núverandi þéttbýli og samgöngumannvirkjum í Hveragerði þar með talið Suðurlandsvegi. Fram kemur að fjórar háspennulínur séu í næsta nágrenni svæðisins og hafa þær áhrif á ásýnd þess. .



Ölfusvegur mun liggja lægra í landinu en Suðurlandsvegur sem mun vera meira áberandi. Framkvæmdaraðili telur að framkvæmdin muni ekki breyta verulega einkennum landslags í heildarmyndinni og að áhrif framkvæmdar á landslag og ásýnd verði óveruleg.

### Náttúrufar

Fram kemur í gögnum framkvæmdaraðila að náttúrufari við fyrirhugaða leið Ölfusvegar og Sunnumerkur hafi að stórum hluta nú þegar verið raskað, einkum vegna þéttbýlismyndunar og byggingu samgöngu- og raforkumannvirkja en heildarrask með tilkomu vegar verður um 1,2 ha og er þá tekið með rask sem er fyrir á áhrifasvæði framkvæmdarinnar. Um 1 Ekki er talið að mikilvægum gróður eða jarðmyndanir sé að finna á svæðinu en ekki hafi fundist beinar upplýsingar um fuglalíf á framkvæmdarsvæðinu en svæðið er nálægt byggð og Suðurlandsvegi auk þess sem háspennulínur liggja um það og geti haf áhrif á fuglalíf. Framkvæmdaraðili telur að framkvæmdin muni ekki hafa veruleg áhrif á fuglalíf á svæðinu þar sem brú mun liggja yfir Varmá og hafa takmörkuð áhrif á búsvæði og fæðuöflun fugla í Varmá

### Vatnafar - Vatnalíf

Fram kemur í gögnum framkvæmdaraðila að ætla megi að áhrif á vatnafar verði sambærileg og við þverun Varmár við Suðurlandsveg um 50 m sunnan við fyrirhugaðar framkvæmdir. Þó sé um að ræða minni röskun á ánni og umfang áhrifa séu ekki af sömu stærðargráðu. Þá skipti útfærsla og tímasetning framkvæmda miklu máli. Ekki verður gerð breyting á farvegi árinna og ekki gert ráð fyrir varanlegt rask á botni. Fyrirhugað er að stöplar brúarinnar verði á bökkum árinna og verður framkvæmdum háttáð á þann veg að byrjað er á að gera lítinn varnargarð til að beina ánni frá árbakkanum þeim megin. Þá verði stöplinum komið fyrir og gengið frá árbakkanum á sambærilegan hátt og fyrir framkvæmdir. Með því móti þarf ekki að stífla eða þurrka farveg Varmár. Rennsli verði eðlilegt nema beint undir brúarstæðinu þar sem það verður eilítið þrengra.

Í sérfræðiskýrslu Veiðimálastofnunar, núverandi Hafrannsóknastofnunar, vegna umhverfismats á breikkun Suðurlandsvegar var eindregið mælt með byggingu brúar í stað ræsis með það víðu hafi að það nái ekki niður fyrir flóðfar árinna.

Um 50 m neðar í farvegi árinna sé ræsi undir Suðurlandsvegi sem sé þrengra og takmarki rennsli árinna. Framkvæmdaraðili telur því að víðara brúarhaf myndi ekki stuðla að óheftara rennsli neðar í vatnakerfinu og aðeins kalla á stærra og dýrara mannvirki með tilheyrandi umhverfisáhrifum vegna meiri jarðvinnu og efnisþörf á nokkurs ávinnings.

Framkvæmdaraðili telur 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. Stöplar brúar yfir Varmá verða á bökkum árinna og hafa ekki áhrif á rennsli hennar svo nokkru nemi eða farveg. Áhrif á vatnalíf eru því lítil og bundin við framkvæmdartíma. Það er mat framkvæmdaraðila að áhrif framkvæmdar á náttúrufar séu óveruleg.

Fram kemur í umsögn Hafrannsóknarstofnunar að framkvæmdirnar munu hafa bein en tímabundin áhrif með röskun á búsvæðum lífvera í vatni, t.d. með flutningi botnefna, tilfærslu farvegar og þrengingu. Grugg sem berst í og niður straumvatn 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.

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að með teknu tilliti til þess að hönnun brúar verði með þeim hætti sem fram kemur í greinargerð þ.e. að reist verður brú með það víðu hafi að stöplar brúarinnar nái ekki niður fyrir flóðfar og að jafnframt verði gætt að því að lágmarka allt rask á framkvæmdartíma og að framkvæmdartími verði utan veiði- og göngutíma laxfiska sé ekki líklegt



að framkvæmdin hafi áhrif á fiskgengd í ánni. Að teknu tilliti til ofangreindra atriða sé ekki líklegt að umrædd framkvæmd hafi umtalsverð umhverfisáhrif í för með sér.

Fram kemur í umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands að mikilvægt sé að hönnunar brúar tryggi að ánni verði ekki raskað að neinu marki og að gætt verði að því að vinna við framkvæmdina sjálfa valdi ekki óþarfa röskun á lífríki árinna. Með skilyrðum í framkvæmdarleyfi telur stofnunin að hægt sé að tryggja ofangreint.

### **Náttúruminjar**

Fram kemur í gögnum framkvæmdaraðila að Varmá er á náttúruminjaskrá vegna jarð- og líffræði auk þess sem áin hefur mikið vísindalegt gildi enda ein fárra varmáa á Íslandi. Fjallað er um möguleg áhrif brúar yfir Varmá á vatnafar hér á undan.

Fram kemur að svæði innan hverfisverndar, þ.e. 50 m beggja vegna Varmár muni raskast og fara undir veglínu. Á framkvæmdartíma megi búast við neikvæðum áhrifum vegna gruggs í ánni en áætlað er að framkvæmdir fari fram að vetri til þegar áhrif á fiska og fuglalíf sé í lágmarki. Þá séu áhrifin staðbundin og ná einungis til lítils hluta hverfisverndarsvæðisins á svæði sem þegar hefur verið raskað með mannvirkjagerð. Þá muni brú yfir Varmá aðeins hafa möguleg áhrif á örlítinn hluta svæðis sem er á náttúruminjaskrá. Bakkar Varmár munu raskast þar sem brúarstöplar verða en þau áhrif séu mjög staðbundin en bakkagróður Varmár nýtur sérstakrar verndar samkvæmt 61 gr. náttúruverndarlaga. Fram kemur í gögnum framkvæmdaraðila að gengið verði frá árbakkanum í kringum brúarstöplana með þeim hætti að þeir falli sem best að náttúrulegum bökkum Varmár.

Í gögnum framkvæmdaraðila kemur fram að framkvæmdarsvæðið sé á eldhrauni sem einnig nýtur verndar samkvæmt náttúruverndarlögum. Fram kemur í athugasemdum með frumvarpi því sem varð að lögum um náttúruvernd að eldhraun sem séu að öllu leyti sandorpin eða hulin jarðvegi og gróðri og ekki lengur hægt að greina um hvort hraun sé að ræða hefur að öllu jöfnu tapað þeim einkennum sem mynda verndargildi þess sem jarðmyndunar eða „hraunvistgerðar“ og nýtur það ekki sérstakrar verndar. Hraun á framkvæmdarsvæðinu er mikið til gróið og svæðið sem fer undir veginn hefur þegar verið raskað. Framkvæmdaraðili telur að áhrif á náttúruminjar séu óveruleg.

### **Hljóðvist**

Fram kemur í greinargerð framkvæmdaraðila að þar sem vegurinn liggir um þéttbýli mun umferð sem um hann fer óhákvæmilega hafa áhrif á hljóðvist. Hámarkshraði verður skilgreindur sem 50 km/klst. Íbúar á svæðinu gætu orðið fyrir ónæði á framkvæmdartíma en vinna við framkvæmdir mun fara fram á hefðbundnum vinnutíma, sbr. reglugerð um hávaða nr. 724/2008. Þá verði áhrif á hljóðvist á framkvæmdatíma aðeins tímabundin. Þar sem að umferðarhraði er tekinn niður á Ölfusvegi samanborið við Suðurlandsveg auk þess sem nýr Ölfusvegur bætir aðgengi gangandi og hjólandi má gera ráð fyrir að jákvæðum áhrifum á hljóðvist að framkvæmdum loknum.

## **5 SKIPULAG OG LEYFI**

Framkvæmd er í samræmi við Aðalskipulag Hveragerðisbæjar 2017-2029.

Framkvæmdin er háð framkvæmdaleyfi Hveragerðisbæjar samkvæmt skipulagslögum og reglugerð um framkvæmdaleyfi og leyfi Fiskistofu samkvæmt lögum um lax- og silungsveiði.

Einnig starfsleyfi Heilbrigðiseftirlits Suðurlands samkvæmt lögum um hollustuhætti og mengunarvarnir og samkvæmt reglugerð um losun frá atvinnurekstri og mengunarvarnaeftirlit, auk starfsmannabúða samkvæmt reglugerð um hollustuhætti.

Þá getur framkvæmdin eftir atvikum verið háð leyfi Minjastofnunar Íslands samkvæmt lögum um menningaminjar.



## 6 NIÐURSTAÐA

Um er að ræða nýja vegaframkvæmd tengivegar og brúar yfir Varmá Framkvæmdin er tilkynningarskyld til ákvörðunar um matsskyldu samkvæmt 6. gr. og lið 10.09 í 1. viðauka í lögum um mat á umhverfisáhrifum.

### Eðli og staðsetning framkvæmdar

Við mat á því hvort tilkynningarskyld framkvæmd skuli háð umhverfismati skal taka mið af eðli framkvæmdar, svo sem stærð og umfangi framkvæmdar og nýtingu náttúruauðlinda, sbr. 1. tl. 2. viðauka laga nr. 106/2000. Einnig þarf að taka mið af staðsetningu framkvæmdar, svo sem verndarákvæðum, einkum svæða sem njóta verndar skv. lögum um náttúruvernd, sbr. 2 tl. 2. viðauka laga nr. 106/2000. Auk þess að líta til álagsþols náttúrunnar m.t.t. sérstæðra jarðmyndana og kjörlendis dýra.

Fyrirhugaðar framkvæmdir eru umfangslitlar en lagðir verða stuttir vegkaflar að um 50 m langri brú yfir Varmá. Efnisþörf er lítil og framkvæmdasvæði vegar hefur þegar að stórum hluta verið raskað. Varðandi áhrif á vatnafar og vatnalíf Varmár kemur fram í umsögnum Hafrannsóknarstofnunar, Umhverfisstofnunar og Náttúrufræðistofnunar að mikilvægt sé að hönnun brúar tryggi að ánni verði ekki raskað að neinu marki og að gætt verði að því að vinna við framkvæmdina valdi ekki óþarfa röskun á lífríki árinna. Ljóst er að áhrif framkvæmdar mun hafa neikvæð áhrif á lífríki Varmár með tilfærslu og þrengingu árinna á framkvæmdartíma. Þá geti grugg sem framkvæmdunum fylgi einnig haft áhrif á lífríki í ánni. Tryggja þarf að olíur frá tækjum eða önnur skaðleg efni berist ekki í ánni. Með mótvægisáðgerðum sem miða að því að lágmarka allt rask og að framkvæmdartími verði utan veiði- og göngutíma laxfiska verði hægt að draga úr þessum áhrifum. Ekki verður varanleg breyting á farvegi árinna og ekki er gert ráð fyrir að varanlegt rask verði á botngerð.

Skipulagsstofnun telur í ljósi ofangreinds og að teknu tilliti til að framkvæmdin er á þegar röskuðu svæði auk þess að Varmá er leidd um ræsi 50 m neðan við fyrirhugað framkvæmdarsvæði að áhrif framkvæmdar á Varmá, verndargildi hennar og lífríki verði nokkuð neikvæð, staðbundin og að mestu bundin við framkvæmdartíma en óveruleg að þeim loknum. Minnt er á að eftir sem áður þarf við leyfisveitingar til framkvæmdanna að uppfylla skilyrði sem tilgreind eru í 61. gr. náttúruverndarlaga.

### Gerð og eiginleikar hugsanlegra áhrifa framkvæmdar

Áhrif framkvæmdar ber að skoða í ljósi eiginleika hugsanlegra áhrifa einkum með tilliti til: umfangs, eðlis, styrks og fjölbreytileika áhrifa, hverjar líkur séu á áhrifum, tímalengdar, tíðni og afturkræfni áhrifa og möguleika á að draga úr áhrifum, sbr. 3. tl. 2. viðauka laga nr. 106/2000.

Skipulagsstofnun telur að áhrif veglagningar og bygging brúar yfir Varmá á ásýnd og landslag, jarðmyndanir og hljóðvist verði óveruleg. Áhrif eru staðbundin, að mestu óafturkræf og bundin við afmarkað svæði innan þéttbýlis en þær áætlanir um frágang sem Vegagerðin hefur boðað eru til þess fallnar að draga að einhverju leyti úr þeim áhrifum sem verða af framkvæmdinni.

Umhverfisáhrif fyrirhugaðra framkvæmda felast einna helst í áhrifum á bakka og gróður Varmár sem falla undir ákvæði náttúruverndarlaga auk áhrifa ávatnafar. Áhrifin verða að hluta til varanleg en eru bundin við afmarkað svæði. Svæðið hefur manngert yfirbragð og búið er að raska bæði Varmá, um 50 m neðan við framkvæmdarsvæðið, og fyrirhuguðu vegstæði áður og því verður ekki grundvallarbreyting á yfirbragði svæðisins með framkvæmdunum. Ónæði verður á framkvæmdatíma í íbúðabyggð og mikilvægt að framkvæmdaraðili taki mið af ákvæðum reglugerðar um hávaða sem lúta að háværum framkvæmdum.



### **Ákvörðunarorð**

Á grundvelli fyrirbyggjandi gagna er það niðurstaða Skipulagsstofnunar að fyrirhuguð framkvæmd sé ekki líkleg til að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif, sbr. þau viðmið sem tilgreind eru í 2. viðauka laga um mat á umhverfisáhrifum. Því skal framkvæmdin ekki háð mati á umhverfisáhrifum.

Samkvæmt 14. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum má kæra ákvörðunina til úrskurðarnefndar umhverfis- og auðlindamála. Kærufrestur er til 7. ágúst 2020.

Reykjavík, 2. júlí. 2020

Egill Þórarinsson

Tinna Jónsdóttir