

MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM

NIÐURSTÖÐUR FRUMATHUGUNAR OG ÚRSKURÐUR SKIPULAGSSTJÓRA RÍKISINS UM REYKJANESBRAUT VIÐ MJÓDD TVENN MISLÆG GATNAMÓT

1. INNGANGUR

Skipulagsstjóri ríkisins hefur fengið til frumathugunar lagningu tveggja mislægra gatnamóta á mótum Reykjanesbrautar, Nýbýlavegar og Breiðholtsbrautar annars vegar og Reykjanesbrautar, Smiðjuvegar og Stekkjarbakka hins vegar, samkvæmt lögum nr. 63/1993 um mat á umhverfisáhrifum.

Framkvæmdaraðili: Vegagerðin í samvinnu við Reykjavíkurborg og Kópavogsbæ.

Framkvæmd kynnt í frummatsskýrslu: Bygging tveggja mislægra gatnamóta á mótum Reykjanesbrautar, Nýbýlavegar og Breiðholtsbrautar annars vegar og Reykjanesbrautar, Smiðjuvegar og Stekkjarbakka hins vegar.

Markmið framkvæmdar: Að auka umferðarrým og draga úr slyshættu.

Frumathugun: Þann 30. maí 2000 tilkynnti Vegagerðin framkvæmdina til Skipulagsstofnunar. Framkvæmdin var auglýst opinberlega þann 9. júní 2000 í Lögbirtingablaðinu og Morgunblaðinu. Frummatsskýrsla lá frammi til kynningar frá 9. júní til 14. júlí 2000 á bæjarskrifstofum Kópavogs, hjá Borgarskipulagi Reykjavíkur og í Borgarbókasafni í Gerðubergi. Einnig í Þjóðarbókhöðunni og hjá Skipulagsstofnun í Reykjavík. Frummatsskýrslan var aðgengileg á heimasíðu Línuhönnunar; <http://www.lh.is/deiglan>. Tvær athugasemdir bárust á kynningartíma. Leitað var umsagnar borgarráðs, bæjarstjórnar Kópavogs, Náttúruverndar ríkisins, Heilbrigðiseftirlits Hafnarfjarðar- og Kópavogssvæðis, Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur og Hollustuverndar ríkisins.

Gögn lögð fram við frumathugun:

Frummatsskýrsla: Reykjanesbraut við Mjódd, Tvenn mislæg gatnamót. Frummat á umhverfisáhrifum. Línuhönnun hf. Verkfræðistofa. Maí 2000.

Önnur gögn: Svör framkvæmdaraðila við umsögnum, athugasemdum og fyrirspurnum Skipulagsstofnunar dags. 8. júní, 19. og 25. júlí 2000.

2. UMSAGNIR

Umsagnir bárust frá:

Borgarráði með bréfi dags. 11. júlí 2000.

Bæjarstjórn Kópavogs með bréfi dags. 28. júní 2000.

Heilbrigðiseftirliti Hafnarfjarðar- og Kópavogssvæðis með bréfi dags. 26. júní 2000.

Heilbrigðiseftirliti Reykjavíkur með bréfi dags. 3. júlí 2000.

Náttúruvernd ríkisins með bréfi dags. 29. júní 2000.

3. ATHUGASEMDIR

Athugasemdir bárust á kynningartíma frá:

Breiðholtssókn með bréfi dags. 13. júlí 2000.

Svæðisfélaginu í Mjódd með bréfi dags. 13. júlí 2000.

4. UMHVERFISÁHRIF BYGGINGAR TVEGGJA MISLÆGRA GATNAMÓTA Á REYKJANESBRAUT VIÐ MJÓDD SAMKVÆMT FRAMLÖGÐUM GÖGNUM VIÐ FRUMATHUGUN

4.1 FYRIRHUGUÐ FRAMKVÆMD

Í frummatsskýrslu er kynnt bygging tveggja mislægra gatnamóta á Reykjanesbraut við Mjódd. Á svæðinu eru nú 5 gatnamót með umferðarljósum og hafa umferðarslys verið algeng. Framkvæmdin mun auka umferðarrým og draga verulega úr slyshættu, sérstaklega á Reykjanesbraut. Áætlaður heildarkostnaður er um 1.270 milljónir kr.

4.1.1 Mislæg gatnamót Reykjanesbrautar, Nýbýlavegar og Breiðholtsbrautar

Áætlað er að framkvæmd við 1. áfanga, sem er bygging punkt gatnamóta á mótum Reykjanesbrautar, Nýbýlavegar og Breiðholtsbrautar, verði boðin út seinni hluta ársins 2000 og verði að mestu lokið í árslok 2001. Í 1. áfanga er einnig gert ráð fyrir endurbyggingu hluta Breiðholtsbrautar og Nýbýlavegar frá gatnamótum við Stekkjarbakka/Skógarsel upp að gatnamótum við Valahjalla og Skemmuveg. Einnig eru innifaldar í þessum áfanga lagfæringar á Dalvegi og tengingu að Byko ásamt ljósagatnamótum við Nýbýlaveg. Loks er gert ráð fyrir undirgöngum undir Breiðholtsbraut fyrir umferð um Álfabakka og göngustíg og tvennum undirgöngum fyrir gangandi umferð undir Dalveg og Nýbýlaveg ásamt nauðsynlegum tengingum göngustíga.

4.1.2 Mislæg gatnamót Reykjanesbrautar, Smiðjuveggar og Stekkjarbakka

Áætlað er að 2. áfangi, sem er bygging óhefðbundinna slaufugatnamóta við Reykjanesbraut, Smiðjuveg og Stekkjarbakka, verði boðinn út árið 2003, meginþungi framkvæmda muni verða árið 2004 og frágangi ljúki vorið 2005. Í 2. áfanga er einnig fyrirhuguð tenging gatnamótanna við verslunarhverfið í Mjódd og bráðabirgðatenging inn á núverandi Stekkjarbakka. Loks er gert ráð fyrir tveimur undirgöngum fyrir gangandi umferð undir slaufur og rampa og nauðsynlegum tengingum göngustíga við stígakerfi sveitarfélaganna. Við opnun gatnamótanna verður gatnamótum Álfabakka við Reykjanesbraut lokað.

4.1.3 Bygging göngubrúar yfir Reykjanesbraut og frágangur á göngustígakerfi

Fjárveiting fyrir 3. áfanga, sem er bygging göngubrúar yfir Reykjanesbraut í stað undirganga sem þar eru og frágangur á göngustígakerfi, er ekki á vegaáætlun og samkvæmt frummatsskýrslu er ekki hægt að tímasetja þann áfanga.

4.1.4 Lýsing á bráðabirgðaf framkvæmdum

Bráðabirgðatengingar vegna umferðar á byggingartíma verða boðnar út haustið 2000 og verði lokið um áramótin 2000/2001. Lokafrágangi á landi og bráðabirgðatengingum verði lokið vorið 2002. Samkvæmt frummatsskýrslu verður framkvæmdatími stytur eins og kostur er til að lágmarka óþægindi sem íbúar og vegfarendur verða fyrir vegna framkvæmdanna. Flutningar efnis og umferð vinnuvéla verður takmörkuð við fyrirfram ákveðnar leiðir.

4.1.5 Lýsing á fyrirhuguðum gönguleiðum

Gert er ráð fyrir þremur gönguleiðum yfir eða undir Reykjanesbraut og göngustígum meðfram henni báðum megin. Tengjast þeir undirgöngum undir aðliggjandi götur, það er Dalveg, Nýbýlaveg og Breiðholtsbraut meðfram Álfabakka, rampa við gatnamót Smiðjuvegur og rampa við gatnamót Stekkjarbakka norður-suður og austur-vestur. Þá eru kynnt undirgöng undir Breiðholtsbraut neðan við Stekkjarbakka og undir Stekkjarbakka austur-vestur ofan gatnamóta.

4.1.6 Efnistaka

Samkvæmt svörum framkvæmdaraðila er áætluð efnisþörf 215.000 m³. Burðarlög úr námum eru áætluð 45.000 m³. Efni úr skeringum er áætlað 130.000 m³, þar af verða 7.000 m³ af efninu notaðir í fyllingar, 83.000 m³ í landmótun og um 40.000 m³ verður ekið á brott og nýtt við aðrar framkvæmdir á höfuðborgarsvæðinu í samvinnu við Reykjavíkurborg og Kópavogsbæ. Efni verður tekið úr námum samþykktum af Náttúruvernd ríkisins og Vegagerðinni.

4.1.7 Aðrir kostir

Á undirbúningstíma framkvæmdarinnar voru bornir saman nokkrir valkostir og er gerð grein fyrir þeim í frummatsskýrslu. Núllkostur, þ.e. óbreytt ástand, þrjár ólíkar tillögur að gatnamótum Reykjanesbrautar, Nýbýlavegar og Breiðholtsbrautar og fimm tillögur að gatnamótum Reykjanesbrautar, Smiðjuvegur og Stekkjarbakka.

Valkostur framkvæmdaraðila að gatnamótum Reykjanesbrautar, Nýbýlavegar og Breiðholtsbrautar gerir ráð fyrir punkt gatnamótum. Helstu kostir eru að mati framkvæmdaraðila þeir hversu lítið land fer undir þau, hve akstursvegalengdir verða stuttar, afkastageta mikil og kostnaður samt hóflegur. Varðandi gatnamót Reykjanesbrautar, Smiðjuvegur og Stekkjarbakka gerir valkostur framkvæmdaraðila ráð fyrir óhefðbundnum slaufugatnamótum. Helstu kostir eru að mati

framkvæmdaraðila að sú tillaga gerir alla umferðarstrauma mögulega, umferðarrýmnd verði viðunandi og biðtímar ekki miklir. Ennfremur þarf umferð af Reykjanesbraut til suðurs inn í Mjódd ekki að bíða á umferðarljósum.

4.2 ÁHRIF Á MENN OG SAMFÉLAG

4.2.1 Áhrif á landnotkun

Breyta þarf Aðalskipulagi Kópavogs 1992-2012 vegna stækkunar veghelgunarsvæðis norðan Nýbýlavegar.

4.2.2 Áhrif á samgöngur

Samkvæmt frummatsskýrslu mun tilkoma mislægu gatnamótanna breyta samgöngukerfi höfuðborgarsvæðisins til mikils batnaðar. Slysum og óhöppum á þeim götum og gatnamótum sem framkvæmdin nær til muni fækka um 40%, umferðarrýmnd aukast og taftímar minnka til mikilla muna. Gatnamótin muni jafnframt stuðla að minni eldsneytisnotkun og þar með draga úr loftmengun frá umferð.

Samkvæmt frummatsskýrslu var síðdegisumferð um Reykjanesbraut norðan Mjóddar við talningu árið 1999 5.042 bílar á klst. Gert er ráð fyrir að árið 2008 verði þeir orðnir 5.650 (hlutfallsleg aukning 1,12) og árið 2027 um 8.098 (hlutfallsleg aukning 1,61). Sunnan Mjóddar mun umferðin nær þrefaldast á næstu 30 árum eða úr um 2.600 bílum í tæplega 6.700 bíla á klst. Þá er gert ráð fyrir að umferð um Nýbýlaveg, Dalveg og Stekkjarbakka austur-vestur, aukist um 50% næstu 30 árin en um Breiðholtsbraut aðeins um 12% eða úr 3.900 í u.þ.b. 4.400 þar sem Breiðholtshverfið er að mestu fullbyggt. Hámarkshraði gæti hækkað á Reykjanesbraut og við Stekkjarbakka eftir framkvæmdir. Annars staðar verði hámarkshraði óbreyttur.

Í umsögn bæjarstjórnar Kópavogs kemur fram að matsskýrslan geri nægjanlega grein fyrir umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar en lögð er áhersla á að framkvæmdum við Breiðholtsbraut og Nýbýlaveg verði lokið á áætluðum tíma áður en verslunarmiðstöðin Smáralind verði opnuð í september 2001. Annars skapist algert öngþveiti á gatnamótunum.

Í athugasemd frá Svæðisfélaginu í Mjódd er þess óskað að vandlega verði skoðað hvort ekki verði hægt að hafa hringtorg á Álfabakka og aðreina fyrir almenna umferð frá Mjóddinni í norður inn á Reykjanesbraut.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að umferðartæknileg greining á Reykjanesbrautinni í Mjódd sýni að þjónustustig Reykjanesbrautar félli um einn flokk að meðaltali væri tenging af Álfabakka opin fyrir almenna umferð. Í ljósi þessa ákváðu framkvæmdaraðilar að fella niður tengingu frá Álfabakka og einnig svipaða tengingu af Reykjanesbraut inn í neðri enda Skemmuvegur í Kópavogi. Samanburður við fjarlægð á milli gatnamóta á Miklubraut sýni að ef innákeyrsla verði leyfð frá Álfabakka verði 380 m frá innákeyrslu að útkeyrslu, en sambærileg fjarlægð er rúmir 600 m á milli innákeyrslu á Miklubraut frá Skeiðarvogi að útkeyrslunni suður Reykjanesbraut.

4.2.3 Áhrif á umferð gangandi vegfarenda og hjólréiðafólks

Samkvæmt frummatsskýrslu mun framkvæmdin bæta aðgengi íbúa við Stekkjarbakka, Nýbýlaveg og við Mjódd að útivistarsvæðum í Elliðaárdal, Fossvogsdal og Kópavogsdal.

Í umsögn Heilbrigðiseftirlits Hafnarfjarðar- og Kópavogssvæðis er gerð krafa um að

göngustígar verði lagðir samkvæmt framkominni tillögu. Svæðið frá Stekkjarbakka að Nýbýlavegi verði mótað samhliða lagningu göngustígs, gert aðlaðandi og tryggt að akstur verði ekki yfir það af Reykjanesbraut.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að gangstígur verði lagður vestan Reykjanesbrautar og verði lagning hans hluti af framkvæmdinni. Gengið verði frá svæðinu milli Reykjanesbrautar og göngustígsins og muni landslagsarkitekt sjá um þann frágang.

Í umsögn Náttúruverndar ríkisins er bent á að ekki sé fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á almenningssamgöngur við Elliðaárdalinn eða aðgengi að honum almennt. Er lögð áhersla á að aðgengi gangandi vegfarenda og hjólreiðafólks að Elliðaárdalnum verði tryggt.

Í svörum framkvæmdaraðila er bent á að í matsskýrslunni komi greinilega fram, að umferð fyrir hjólandi og gangandi vegfarendur frá Stekkjarbakka, Árskógum og Mjódd muni verða öruggari og greiðari niður í Elliðaárdal en áður. Nýir göngustígar bæti þannig mjög aðgengi íbúa að Elliðaárdalnum.

Í umsögn borgarráðs er fallist á frummatið en jafnframt lögð áhersla á að undirgöng við Stekkjarbakka verði gerð jafnhliða gatnamótunum við Breiðholtsbraut/Nýbýlaveg.

Í athugasemd Breiðholtssóknar er því mótmælt að fyrirhuguð undirgöng undir Breiðholtsbraut við Stekkjarbakka skuli ekki vera hluti þessa framkvæmdaáfangs og m.a. bent á að einkum aldraðir og börn eigi þarna leið um og að kostnaður muni verða tvöfalt meiri ef rífa þarf upp götuna eftir nokkur ár til þess að byggja undirgöngin. Mælt er til þess að skipulagsstjóri ríkisins geri það að skilyrði að undirgöngin verði liður í framkvæmdinni. Þá er einnig bent á að tryggja þurfi öryggi fólks á meðan á framkvæmdum stendur þar sem bráðabirgðaakbraut fari m.a. mjög nærri aðalinngangi safnaðarheimilisins.

Í athugasemd Svæðisfélags í Mjódd er lögð mikil áhersla á að undirgöng fyrir gangandi umferð undir Breiðholtsbraut verði gerð á ásættanlegum stað við gatnamót Breiðholtsbrautar/Stekkjarkakka/Skógarsels.

Í svörum framkvæmdaraðila er vísað til fundar borgarráðs þann 11. júlí 2000, en þar leggi borgarráð áherslu á að undirgöng við Stekkjarbakka verði gerð jafnhliða gatnamótunum við Breiðholtsbraut/Nýbýlaveg.

4.2.4 Loft- og rykmengun

Samkvæmt frummatsskýrslu mun loftmengun á framkvæmdarsvæðinu miðað við umferðarspá verða innan viðmiðunarmarka mengunarvarnareglugerða. Er þá miðað við umferðarspá fram til ársins 2027 og 70 km/klst umferðarhraða á hraðbrautum en 50 km/klst á römpum. Að auki er gert ráð fyrir að eldsneytisnotkun hvers bíls sem fer um gatnamótin minnki um 33% með tilkomu mislægra gatnamóta, kolefnissambönd um 19,2% og köfnunarefnisoxíð um 5,1%.

Í umsögn Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur kemur fram að sú skipting í ökutækjaflokka sem birtist í viðauka 5 sé líklega úrelt þar sem innflutningur díselbifreiða hafi aukist. Þessi aukna notkun á díselolíu geri það að verkum að hlutfallslega meira sót og brennisteinstvíldi (SO₂) berst út í andrúmsloftið, styrkur breinnisteinstvíldis muni þó ekki fara upp fyrir viðmiðunarmörk. Í skýrslunni sé eingöngu reiknað það sót sem komi með útblæstri bifreiða, en t.d. þurfi að taka tillit til hluts uppspænds malbiks vegna nagladekkja sem samkvæmt rannsóknum á svifryki í Noregi sé 10-20% yfir

vetrartímam. Af þessu megi sjá að ofan á útreiknaðan sötstyrk sem komi fram í skýrslunni eigi eftir að bætast verulegt magn. Engin staðfest gögn séu þó fyrirleggjandi um hvert það magn sé í raun og veru en án þeirra verði ekki gerðir raunhæfir nálgunarreikningar varðandi mat á umhverfisáhrifum svifryks. Ennfremur bendir Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur á að í nýrri tilskipun Evrópusambandsins nr. 30/1999, en samþykkt hafi verið að taka ákvæði hennar upp í EES-samninginn, segi að umhverfismörk fyrir sólarhringsgildi skuli lækka samfellt frá næstu áramótum til 1. janúar 2005. Vandséð sé hvort áætlaður heildarstyrkur svifryks standist umhverfismörk sem væntanlega verði sett í náinni framtíð.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að líklega sé það rétt að hlutfall díselbíla hafi aukist í bílaflota landsmanna á síðustu árum. Því megi gera ráð fyrir að líkanaútreikningar af loftmengun gefi fremur lág gildi, einkum með tilliti til PAH-efna og svifryks. Tekið er undir það að frekari rannsóknir vanti á svifryki í Reykjavík almennt. Samkvæmt matsskýrslu verði svifryk frá bílum við Reykjanesbraut þó innan leyfilegra marka.

4.2.5 Hljóðmengun

Samkvæmt frummatsskýrslu er hljóðstig nú þegar á fjórum stöðum yfir viðmiðunarmörkum, 65 dB(A), reglugerðar um hávaða nr. 933/1999, þ.e. að Árskógum 6 og 8, Þangbakka 8-10, Bleikargróf við Reykjanesbraut og við Smiðjuveg 13-23. Hvergi mun hljóðstig á nýjum svæðum fara yfir viðmiðunarmörk.

Samkvæmt frummatsskýrslu mun hljóðstig lækka lítillga við byggingu gatnamótanna við Árskóga 6 og við nyrstu húsin við Smiðjuveg og verður hljóðstig við þau innan viðmiðunarmarka, 65 dB(A). Alls staðar annars staðar mun hljóðstig standa í stað eða hækka. Samkvæmt frummatsskýrslu mun hljóðvist á svæðinu í heild heldur versna við framkvæmdirnar. Þar kemur einnig fram að hljóðstig muni vaxa næstu 30 árin með vaxandi umferð og fara yfir viðmiðunarmörk við Trönuhjalla og við efra hús í Elliðaárdal og að viðmiðunarmörkum við Dalveg og Stekkjarhverfi.

Í umsögn Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur kemur fram að stofnunin fái iðulega kvartanir frá borgarbum vegna umferðarhávaða. Lausleg athugun á niðurstöðum mælinga vegna slíkra kvartana sýni að tilefni flestra kvartana sé jafngildishljóðstig á bilinu 56-64 dB(A). Um sé að ræða jafngildishljóðstig sem hafi verið leiðrétt fyrir endurvarpi en ekki umreiknuð í sólarhringsgildi út frá umferðarpunga. Við umreikning yfir í sólarhringsgildi muni þessi gildi lækka þar sem allar mælingarnar fóru fram að degi til. Bent er á að í þessu samhengi sé rétt að hafa í huga að hljóðstig í nágrenni fyrirhugaðra framkvæmda sé það hátt að óvíst sé nema lítills háttar hækking á hljóðstigi kunni að reynast mikill ónæðisvaldur hjá nágörnum gatnamótanna. Hvatt er til þess að ráðist verði í mótvægisáðgerðir sem hluta af framkvæmdinni en þær ekki geymdar til að bregðast við kvörtunum eftir á þar sem fyrirséð er að hljóðstig verði ofan marka um hljóðmengun.

Í svörum framkvæmdaraðila er tekið undir að hljóðstig í nágrenni fyrirhugaðra framkvæmda sé þegar hátt og að ráðast verði í mótvægisáðgerðir sem hluta af framkvæmdinni. Töluverðir möguleikar séu á landmótun þannig að verulega megi draga úr hávaða við íbúðarbyggð. Slíkar mótvægisáðgerðir verði hannaðar á verkhönnunarstigi.

1. Dalvegur (Lækjarhjalli, Skógarhjalli og Trönuhjalli)

Samkvæmt frummatsskýrslu mun hljóðstig hækka um 2-3 dB(A) vegna byggingar

gatnamótanna og vaxa einnig um 2-3 dB(A) með aukinni umferð til ársins 2027 og fer hljóðstig við enda hússins Trönuhjalla 19-23 yfir viðmiðunarmörk.

Í frummatsskýrslu er tekið fram að vegna hækkaðs hljóðstigs þá sé við Dalveg mögulegt að hækka hljóðveggi. Á horni Dalvegar og Nýbýlavegar þurfi að móta land þannig að hljóðstig lækki við neðra húsið við Trönuhjalla og að nauðsynlegt geti verið að byggja hljóðvegg á því svæði. Ef ekki sé vilji íbúa að hækka veggi, og hljóðstig innandyra fari yfir 40 dB(A) með lokaða glugga, megi einangra glugga betur.

Í umsögn bæjarstjórnar Kópavogs kemur fram að nauðsynlegt sé að huga vel að mótvægisáðgerðum gegn umferðarhávaða. Sérstaklega er bent á fjölbýlishúsin að Trönuhjalla 13-17 og 19-23. Mælt er með því að setja hljóðvarnarvegg við vegöxl Nýbýlavegar á kaflanum frá Dalvegi til vesturs meðfram umræddum húsum að Trönuhjalla. Með slíkri áðgerð megi ná viðunandi hljóðstigi á þessum stað. Mælt er með því að hljóðvarnarveggur verði tæplega 2 m hár og úr timbri, sérstaklega styrktur gagnvart ákeyrslu ökutækja á Nýbýlavegi.

Í umsögn Heilbrigðiseftirlits Hafnarfjarðar- og Kópavogssvæðis er mælt með því að framkvæmd verði heimiluð með þeim mótvægisáðgerðum sem lýst er í skýrslunni til að tryggja hljóðvist í íbúðarhúsnæði við Trönuhjalla.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að brugðist verði við með því að settur verði upp hljóðvarnarveggur við vegöxl Nýbýlavegar á kaflanum frá Dalvegi til vesturs meðfram húsum Trönuhjalla 13-17 og 19-23 til þess að ná viðunandi hljóðstigi á þeim stað.

2. Árskógar og Þangbakki í Mjódd

Samkvæmt frummatsskýrslu er hljóðstig nú þegar yfir viðmiðunarmörkum reglugerðar um hávaða nr. 933/1999 að Árskógum 6 og 8 og á efri hæðum Þangbakka 8-10. Ennfremur kemur fram að hljóðstig muni lækka lítillega við byggingu gatnamótanna við Árskóga 6 og fara niður fyrir viðmiðunarmörk, 65 dB(A). Með vaxandi umferð til ársins 2027 sæki hljóðstig í svipað horf og nú.

Varðandi háhýsin að Árskógum 6-8 og Þangbakka 8-10 sé erfitt að bæta hljóðstig utan við glugga nema e.t.v. á neðstu hæðunum. Það verði því að einbeita sér að því að einangra glugga betur til að bæta hljóðstig þar.

3. Mjódd og Skemmuhverfi

Samkvæmt frummatsskýrslu vex hljóðstig umtalsvert eða 6-8 dB(A) við vesturhliðar húsanna í Mjódd sem snúa út að Reykjanesbraut og 3-4 dB(A) í Skemmuhverfi vegna byggingar gatnamótanna. Hljóðstig vex síðan enn frekar með vaxandi umferð í um og yfir 70 dB(A) árið 2027. Í frummatsskýrslu er ekki talið líklegt að eigendur iðnaðar- og verslunarhúsnæðis verði áhugasamir um hljóðtálma sem skyggja á hús og því beinist mótvægisáðgerðir þar að bættum frágangi glugga til að halda hljóðstigi innan ásættanlegra marka.

4. Smiðjuvegur

Samkvæmt frummatsskýrslu er hljóðstig nú þegar yfir viðmiðunarmörkum reglugerðar um hávaða nr. 933/1999 í íbúðum við Smiðjuveg 15-23. Þar sem Smiðjuvegur muni fjarlægjast íbúðarhús nr. 19-23 muni hljóðstig lækka en vaxa aftur með aukinni umferð til ársins 2027 en verða innan viðmiðunarmarka.

Í umsögn Heilbrigðiseftirlits Hafnarfjarðar- og Kópavogssvæðis er mælt með því að

framkvæmd verði heimiluð með þeim mótvægisáðgerðum sem lýst er í skýrslunni til að tryggja hljóðvist í íbúðarhúsnæði við Smiðjuveg. Einnig að huga beri sérstaklega að hávaðavörnum við Smiðjuveg 13 og 15 til að bæta hljóðvist á athafnasvæðinu við Smiðjuveg.

5. Blesugróf og Bleikargróf

Samkvæmt frummatsskýrslu er hljóðstig nú þegar yfir viðmiðunarmörkum reglugerðar um hávaða nr. 933/1999 við þær hliðar íbúðarhúsa við Bleikargróf sem standa næst Reykjanesbraut og verði enn ofan viðmiðunarmarkna nema núverandi hljóðveggur verði hækkaður eða færður. Við rampann og slaufuna næst Blesugróf sé mögulegt að koma fyrir hljóðmön sem lækkar hljóðstig.

6. Stekkjarhverfi

Í frummatsskýrslu kemur fram að framkvæmdirnar muni ekki hafa áhrif á hljóðstig í Stekkjarhverfi en með vaxandi umferð muni það fara að viðmiðunarmörkum árið 2027 við hús sem standi næst Stekkjarbakka. Bæta megi hljóðstig umtalsvert við hús í Stekkjarhverfi með hljóðmön við Stekkjarbakka.

7. Elliðaárdalur og göngustígar

Samkvæmt frummatsskýrslu mun hljóðstig vaxa næstu 30 árin með aukningu umferðar og fara yfir viðmiðunarmörk við efra hús í Elliðaárdal.

Í umsögn Náttúruverndar ríkisins er bent á að ekki sé fjallað sérstaklega um hljóðmengun í Elliðaárdalnum en að fram komi í frummatsskýrslu að hljóðstig fari yfir viðmiðunarmörk við efra húsið í dalnum. Lagt er til sem mótvægisáðgerð að Elliðaárdalurinn verði skermaður af í meira mæli en nú er gert, bæði með tilliti til hljóð- og sjónmengunar.

Þá bendir Heilbrigðiseftirlit Hafnarfjarðar- og Kópavogssvæðis á að við lagningu göngustígs á svæðinu frá Stekkjarbakka að Nýbýlavegi, milli athafnasvæðisins og Reykjanesbrautar sé nauðsynlegt að huga að hljóðvist og öryggi þeirra sem um hann fara, velja útfærslu sem bætir þessa þætti og geri um leið umhverfið aðlaðandi með landslagsskipulagi.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að hvað varði þá staðreynd, að sést geti til umferðar á Reykjanesbraut úr Elliðaárdal, þá sé sá möguleiki fyrir hendi að gróðursetja tré til þess að koma í veg fyrir að til umferðarinnar sjáist. Við lagningu göngustígs vestan Reykjanesbrautar mun landslagsarkitekt sjá um frágang á svæði milli Reykjanesbrautar og göngustígs.

8. Á framkvæmdatíma

Í umsögn Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur er vakin athygli á því að varðandi hávaða á framkvæmdatíma hafi stofnunin þurft að hafa afskipti af akstri stórvirkra vinnuvéla að næturlagi. Þetta hafi í sumum tilfellum orðið til þess að bannaðar hafi verið framkvæmdir að nóttu til á stöðum sem valda miklu ónæði í íbúðabyggð. Vert sé að vekja athygli verktaka á þessum þætti því hann virðist gleymast við gerð framkvæmdaáætlana.

Í athugasemd Breiðholtssóknar er bent á að á framkvæmdatíma muni bráðabirgðaakbraut færast nær kirkjunni og hávaði við kirkjuna aukast. Farið er fram á að fullt tillit veðri tekið til athafna í kirkjunni á framkvæmdatímanum og reynt að draga sem mest úr truflun á kirkjustarfið.

Í svörum framkvæmdaraðila er greint frá því að á framkvæmdartíma sé hægt að grípa til ákveðinna aðgerða í samningum við verktaka til að lágmarka óþægindi og truflun. Framkvæmdatíminn verði m.a. stytur eins og kostur er. Flutningur efnis og umferð vinnuvéla verði takmörkuð við fyrirfram ákveðnar leiðir. Einnig megi setja strangari kröfur í útboðsgögnum til verktaka ef ástæða þykir til.

4.2.6 Vatnsmengun

Í frummatsskýrslu kemur fram að yfirborðsvatni af svæðinu verði safnað og veitt um sérstakar tjarnir, sem m.a. hreinsi vatnið. Með þessari útfærslu sé verið að stemma stigu við að mengandi efni berist með afrennslisvatni í vestari kvísl Elliðaáanna og Kópavogslæk. Einnig kemur fram að fjarlægja þurfi reglulega óhreinindi úr tjörnunum og verði að farga þeim á viðeigandi hátt. Framkvæmdin ætti því að hafa sáralítill áhrif á magn yfirborðsvatns sem berst í Elliðaár og Kópavogslæk.

Í umsögn Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur er fyrirhuguðum tjörnum til að hreinsa ofanvatn áður en það berst í Elliðaánnar sérstaklega fagnað. Upplýsingar vanti hins vegar um forsendur þeirrar hreinsivirkni sem vænst er og yfirfærsla erlendra gagna, um virkni slíks búnaðar, sé vandmeðfarin. Engu að síður er þess vænst að framkvæmdin boði bætt vinnubrögð við meðhöndlun á ofanvatni sem víðast í borginni.

Í umsögn Náttúruverndar ríkisins er því fagnað að gert sé ráð fyrir settjörnum til að miðla vatni og hreinsa það. Hins vegar vanti betri upplýsingar um á hvern hátt tjarnirnar eigi að virka, hvað verði t.d. um sink, agnir og aðskotahluti í vatninu. Ekki liggja heldur fyrir álit náttúrufræðings um áhrif framkvæmdanna á vatnafar í Elliðaárdal.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að hönnun hreinsikerfa hafi ekki farið fram, vinna við hönnun hreinsikerfa muni hugsanlega hefjast strax nú í ár, fyrst eigi eftir að ljúka við vinnu að heildarúttekt og tillögugerð varðandi allar ofanvatnsútrásir sem nú renni í Elliðaánnar. Tekið er fram að beitt verði þekktum aðferðum að erlendum fyrirmyndum en slík hreinsikerfi séu algeng víða í Evrópu. Fyrirhugað sé að útbúa tjarnir sem taki við sötögnum, ýmiss konar næringarefnum, þungmálum, söltum og fleiru. Beitt verði eðlisfræðilegum og efnafræðilegum aðferðum, til m.a. að ná vissum dvalartíma og hægja á rennsli til að ná fram botnfalli. Þannig nái sötagnir, þungmálmar, næringarefni, þungar olíur og sölt að falla til botns. Innihald köfnunarefnis og fosfórs ætti þá að minnka um a.m.k. 40% og innihald sínks í vatninu ætti þannig að minnka um a.m.k. 60%.

4.3 ÁHRIF Á GRÓÐUR, DÝRALÍF OG JARÐMYNDANIR

Samkvæmt frummatsskýrslu er framkvæmdasvæðið að langmestu leyti manngert umhverfi hvað varðar gróður og hafi ekkert sérstakt til að bera í gróðurfarslegu tilliti. Röskun verði þó á trjáreit á athafnarsvæði Gróðrarstöðvarinnar Birkihlíðar við Dalveg. Við Stekkjarbakka fari hluti framkvæmdanna inn á jökulárset í Elliðaárdal sem sé nú þegar mjög raskað enda liggja bæði íbúðahverfi í Blesugróf og Stekkjarbakkinn ofan á því. Auk þess voru lengi sandnámur í þessari jarðmyndun. Elliðaárdalur og vatnasvið hans séu á náttúruminjaskrá og gatnamótin við Stekkjarbakka, Smiðjuveg og Reykjanesbraut verði á vatnasviði dalsins.

Í umsögn Náttúruverndar ríkisins er gerð athugasemd við þá fullyrðingu að svæðið sem fer undir framkvæmdir hafi ekkert sérstakt til að bera í gróðurfarslegu tilliti og hún sé órökstudd. Ekki fylgi nein úttekt eða kort sem sýni dýralíf eða gróðurfar, né sé

vitnað í greinargóðar heimildir sem liggi fyrir um náttúrufar á þessu svæði. Ofangreindar upplýsingar þurfi að liggja fyrir áður en ákvörðun verður tekin.

Í umsögn Náttúruverndar ríkisins kemur fram að þó að nánast allt það land sem fari undir mannvirki sé raskað beri að hafa í huga að hluti þess svæðis sem fari undir brautina hafi verið skilgreint sem útivistarsvæði á skipulagi. Bent er á að brautin liggi í næsta nágrenni við eina af náttúruvernum Reykjavíkur, Elliðaárdal og Elliðaár. Framtíð Elliðaárna sem veiðiár sé óljós vegna þess að smám saman hafi verið sorfið að dalnum og þrennt að vatnasviði og náttúru dalsins með mengun og áreiti. Það er álit Náttúruverndar ríkisins að umræddar framkvæmdir muni einungis auka á þetta álag þrátt fyrir allar ráðstafanir. Ítrekað er mikilvægi þess að framtíð Elliðaárdals og Elliðaáa verði tryggð með verndun og tekið verði mið af þeim sjónarmiðum við framkvæmdir í nágrenninu.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að um manngert raskað land sé að ræða. Elliðaárdalurinn sjálfur og Sundin í Reykjavík liggi í þessu sambandi utan framkvæmdasvæðisins. Í svörum framkvæmdaraðila er tekið undir sjónarmið Náttúruverndar ríkisins hvað varði náttúrulega sérstöðu, fegurð og mikilvægi Elliðaárdalsins fyrir íbúa Reykjavíkur. Hins vegar muni framkvæmdir við tvenn mislæg gatnamót á Reykjanesbraut ekki hafa áhrif á Elliðaárdalinn nema að því leyti sem ofanvatn af götum renni í vesturkvísl Elliðaárna. Þær séu einnig í fullu samræmi við stefnumörkun borgarinnar hvað varði útivistarsvæði eins og hún hafi verið sett fram í aðalskipulagi.

Í athugasemd Breiðholtssafnaðar er bent á að bráðabirgðavegur muni skerða trjálund suðaustan kirkjunnar, sem tekið hafi 15 ár að rækta og er til þess mælst að gengið verði frá svæðinu sunnan kirkjunnar strax að framkvæmdum loknum.

Í svörum framkvæmdaraðila er reiknað með því að gengið verði frá þessu svæði með viðunandi hætti og verði sá frágangur hluti framkvæmdarinnar. Nauðsynlegt reynist að raska trjálundi suðaustan kirkjunnar og er reiknað með að þau tré verði flutt til innan svæðisins og endurnýtt eins og ástand þeirra gefi tilefni til.

5. NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTJÓRA RÍKISINS

Vegagerðin, Reykjavíkurborg og Kópavogsbær hafa tilkynnt til frumathugunar, samkvæmt lögum nr. 63/1993 um mat á umhverfisáhrifum, byggingu tveggja mislægra gatnamóta á Reykjanesbraut við Mjódd. Markmið framkvæmdarinnar er að auka umferðarrýmnd og draga úr slyshættu, sérstaklega á Reykjanesbraut.

Áætlað er að framkvæmd við 1. áfanga verði boðin út seinni hluta ársins 2000 og verði að mestu lokið í árslok 2001. Þar er um að ræða byggingu punktgatnamóta á mótum Reykjanesbrautar, Nýbýlavegar og Breiðholtsbrautar ásamt lagfæringum á Dalvegi, tengingum að Byko, ljósagatnamótum við Nýbýlaveg, undirgöngum undir Breiðholtsbraut fyrir umferð um Álfabakka, göngustíg og tvennum undirgöngum fyrir gangandi umferð undir Dalveg og Nýbýlaveg og nauðsynlegum tengingum göngustíga. Áætlað er að 2. áfangi verði boðinn út árið 2003. Þar er um að ræða byggingu óhefðbundinna slaufugatnamóta við Reykjanesbraut, Smiðjuveg og Stekkjarbakka ásamt tengingu gatnamótanna við verslunarhverfið í Mjódd, bráðabirgðatengingu inn á núverandi Stekkjarbakka, tvennum undirgöngum fyrir gangandi umferð undir slaufur og rampa og nauðsynlegum tengingum göngustíga við stígakerfi sveitarfélaganna. Meginþungi framkvæmda muni verða árið 2004 og frágangi ljúki vorið 2005. Fjárveiting fyrir 3. áfanga, sem er bygging göngubrúar yfir Reykjanesbraut í stað undirganga sem þar eru og frágangur á göngustígakerfi er ekki á vegaaætlun og samkvæmt framlögðum gögnum ekki hægt að tímasetja þann áfanga.

Fyrirhugaðar framkvæmdir

Skipulagsstjóri ríkisins gerir ekki athugasemdir við hönnun gatnamótanna en tekur undir umsögn borgarráðs og athugasemdir þar sem lögð er áhersla á að undirgöng fyrir gangandi umferð og hjólréiðafólk, undir Breiðholtsbraut, við gatnamót Breiðholtsbrautar, Stekkjarbakka og Skógarsels, verði gerð samhliða gatnamótum við Reykjanesbraut, Nýbýlaveg og Breiðholtsbraut. Undirgöngin eru mikilvæg fyrir umferð gangandi vegfarenda og kemur gönguleið meðfram Álfabakka ekki í stað þeirra. Að mati skipulagsstjóra ríkisins skulu undirgöngin verða hluti fyrsta áfanga framkvæmdarinnar.

Að mati skipulagsstjóra ríkisins er fyrirhuguð lega og framkvæmd við lagningu göngustíga ásættanleg og er tekið undir ábendingar um mikilvægi þess að tryggt verði öryggi gangandi fólks á framkvæmdatímanum. Við útfærslu og lagningu göngustíga verði haft í huga að bæta hljóðvist og öryggi þeirra sem um þá fara. Um leið verði leitast við að bæta útlit umhverfisins svo sem meðfram Reykjanesbraut, milli Smiðjuvegar og Nýbýlavegar.

Skipulagsstjóri telur mikilvægt að undirgöng undir Stekkjarbakka, milli Mjóddar og Elliðaárdals, verði hluti annars áfanga framkvæmdarinnar en þau muni auka verulega öryggi þeirra er þar fara um og verða mikilvæg tenging stígakerfisins við útivistarsvæðið í Elliðaárdal. Að mati skipulagsstjóra gefa framkvæmdir þær sem hér eru til umfjöllunar ekki tilefni til að fjalla almennt um aðgengi að útivistarsvæðinu í Elliðaárdal þar sem þær varða aðeins lítinn hluta þess.

Loft- og rykmengun

Loftmengun vegna umferðar um gatnamótin miðað við umferðarspá fyrir árið 2027 verður innan marka mengunarvarnareglugerða. Hins vegar bendir Heilbrigðiseftirlit

Reykjavíkur á að í nýrri tilskipun Evrópusambandsins nr. 30/1999, sem samþykkt hefur verið að taka upp í EES-samninginn, munu verða gerðar strangari kröfur um heildarstyrk svifryks en nú eru í gildi. Vandséð sé hvort það heildarmagn svifryks sem gert er ráð fyrir að verði við gatnamótin standist umhverfismörk nánustu framtíðar. Skipulagsstjóri ríkisins beinir því til borgaryfirvalda að gripið verði til viðeigandi aðgerða svo að svifryksmengun í Reykjavík haldist innan viðmiðunarmarka á hverjum tíma.

Hljóðmengun

Viðmiðunargildi hljóðstigs í íbúðarhúsnæði í nýskipulagi er 55 dB(A) en þar sem fyrirhuguð gatnamót hafa verið á aðalskipulagi síðan 1990 og eru breytingar á umferðaræðum sem fyrir eru, er heimilt að miða við frávík frá viðmiðunargildum reglugerðar um hávaða nr. 933/1999 við “verulega breytingu á umferðaræð í byggð sem fyrir er” þ.e. 65 dB(A). Samkvæmt framlögðum gögnum er hljóðstig nú þegar á fjórum stöðum yfir viðmiðunarmörkum við íbúðar- og atvinnuhúsnæði í nágrenni við gatnamótin þ.e. Árskógum 6 og 8, Þangbakka 8-10, Bleikargróf við Reykjanesbraut og við Smiðjuveg 13-23. Samkvæmt framlögðum gögnum mun hljóðstig lækka lítillega við byggingu gatnamótanna við Árskóga 6 og við nyrstu húsin við Smiðjuveg og verða innan viðmiðunarmarka. Alls staðar annars staðar mun hljóðstig standa í stað eða hækka. Í heild mun hljóðvist heldur versna við framkvæmdirnar en einnig mun umferð aukast til ársins 2027 og er gert ráð fyrir að hljóðstig fari yfir viðmiðunarmörk við Trönuhjalla og við efra hús í Elliðaárdal og að viðmiðunarmörkum við Dalveg og í Stekkjarhverfi.

Skipulagsstjóri tekur undir ábendingar Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur þess efnis að hljóðstig í nágrenni fyrirhugaðra framkvæmda sé það hátt að óvíst sé nema lítils háttar hækkun á hljóðstigi kunni að reynast mikill ónæðisvaldur í nágrenni gatnamótanna. Þrátt fyrir að vaxandi hljóðstig sé talinn verða fastur fylgifiskur stofnbrauta í framtíðinni er að mati skipulagsstjóra ríkisins ljóst að hávaði frá umferð veldur íbúum verulegum óþægindum og telur skipulagsstjóri því mikilvægt að tekið verði mið af því þannig að unnt verði að bæta hljóðvist á svæðinu eins og kostur er með útfærslu mótvægisáðgerða í samráði við íbúa og eigendur fasteigna.

Ennfremur telur skipulagsstjóri ríkisins mikilvægt að sannreyna með mælingum framlagða útreikninga á umferðarhávaða sem lagðir verði til grundvallar við útfærslu mótvægisáðgerða þannig að unnt verði að grípa til viðhlítandi aðgerða í nágrenni gatnamótanna. Ljóst er af framlögðum gögnum að bílaumferð og hávaði frá umferð mun aukast á svæðinu á næstu áratugum. Því telur skipulagsstjóri eðlilegt að fram fari reglubundnar eftirlitsmælingar á hávaða við gatnamótin samkvæmt 9. gr. reglugerðar um hávaða nr. 933/1999 til dæmis á 5 ára fresti á vegum heilbrigðisnefndar Reykjavíkur, Hafnarfjarðar- og Kópavogssvæðis og framkvæmdaraðila verði gert að grípa til viðhlítandi mótvægisáðgerða í samráði við íbúa og eigendur fasteigna leiði mælingar í ljós að hljóðmengun frá gatnamótunum sé yfir viðmiðunarmörkum.

Skipulagsstjóri telur brýnt að komið verði í veg fyrir aukinn hávaða á útivistarsvæðinu í Elliðaárdal og því verði komið upp hljóðvörnum við breytt gatnamót er miði að því að draga einnig úr sjónmengun frá útivistarsvæðinu séð. Skipulagsstjóri fagnar fyrirætlunum um hreinsun mengunar úr ofanvatni sem rennur af götunum og hvetur til samráðs framkvæmdaraðila og heilbrigðiseftirlits um hönnun hreinsivirkja og rekstur.

Skipulagsstjóri ríkisins tekur undir athugasemdir Breiðholtssóknar um að reynt verði

að draga sem mest úr truflun á athafnir í kirkjunni á framkvæmdatíma.

Framkvæmdirnar eru ekki taldar hafa umtalsverð áhrif á gróður, dýralíf og jarðmyndanir á framkvæmdasvæðinu.

Ganga þarf frá breytingu á Aðalskipulagi Kópavogs 1992–2012 vegna stækkunar veghelgunarsvæðis norðan núverandi Nýbýlavegar. Samkvæmt 27. gr. skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997 m.s.b. þarf að sækja um framkvæmdaleyfi til Reykjavíkur og Kópavogsbæjar vegna framkvæmdanna, bæði vegna lagningar gatnamótanna og vegna efnistöku.

Niðurstaða

Á grundvelli gagna framkvæmdaraðila lögðum fram við frumathugun, umsagna, athugasemda og svara framkvæmdaraðila við þeim fellst skipulagsstjóri ríkisins á byggingu tveggja mislægra gatnamóta á Reykjanesbraut við Mjódd að uppfylltum tilteknum skilyrðum sem gerð er grein fyrir í 6. kafla þessa úrskurðar. Það er mat skipulagsstjóra ríkisins að umhverfisáhrif fyrirhugaðra framkvæmda megi fyrirbyggja með mótvægisáðgerðum og að sá ávinningur sem af framkvæmdum hljóttist vegi þyngra en þau óæskilegu umhverfisáhrif sem framkvæmdirnar hafa í för með sér vegna verri hljóðvistar.

6. ÚRSKURÐARORÐ

Í samræmi við 8. grein laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 63/1993 hefur skipulagsstjóri ríkisins farið yfir þau gögn sem lögð voru fram af hálfu framkvæmdaraðila við tilkynningu ásamt umsögnum, athugasemdum og svörum framkvæmdaraðila við þeim.

Með vísun til niðurstöðu skipulagsstjóra ríkisins sem gerð er grein fyrir í 5. kafla þessa úrskurðar er fallist á fyrirhugaða byggingu tveggja mislægra gatnamóta á Reykjanesbraut við Mjódd eins og þeim er lýst í framlagðri frummatsskýrslu og viðbótargögnum framkvæmdaraðila, með eftirfarandi skilyrðum:

1. Undirgöng fyrir gangandi umferð og hjólréiðafólk, undir Breiðholtsbraut, við gatnamót Breiðholtsbrautar, Stekkjarbakka og Skógarsels, verði gerð samhliða gatnamótum við Breiðholtsbraut og Nýbýlaveg, þ.e. í fyrsta áfanga.
2. Við hönnun hljóðvarna verði miðað að því að bæta hljóðvist við íbúðar- og atvinnuhúsnæði og á útivistarsvæðum á áhrifasvæði framkvæmdanna eins og framast er kostur. Haft verði samráð við íbúa og eigendur fasteigna um endanlega hönnun hljóðvarna og frágang svæðisins.
3. Leiði reglubundnar eftirlitsmælingar, í samræmi við ákvæði reglugerðar um hávaða, í ljós að hljóðstig frá umferð um mislæg gatnamót Reykjanesbrautar við Mjódd sé yfir viðmiðunarmörkum skal framkvæmdaraðili grípa til viðeigandi mótvægisáðgerða eins og framast er kostur í samráði við íbúa og eigendur fasteigna.

7. KÆRUFRESTUR

Samkvæmt 14. grein laga nr. 63/1993 má kæra úrskurð skipulagsstjóra ríkisins til umhverfisráðherra. Kærufrestur er til 8. september 2000

Reykjavík, 4. ágúst 2000.

Stefán Thors

Hólmfríður Sigurðardóttir