

## Reykjanesbraut (41), Hafnavegur (44) – Garðskagavegur (45), Reykjanesbæ og Suðurnesjabæ

### Álit um matsáætlun

#### 1 Inngangur

Þann 2. júlí 2024 barst Skipulagsstofnun matsáætlun Vegagerðarinnar vegna Reykjanesbrautar (41), Hafnavegar – Garðskagavegar, Reykjanesbæ og Suðurnesjabæ samkvæmt 21. gr. laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021, sbr. lið 10.06 í 1. viðauka laganna.

Skipulagsstofnun leitaði umsagna Reykjanesbæjar, Suðurnesjabæjar, Skipulagsnefndar Keflavíkurflugvallar, Heilbrigðiseftirlits Suðurnesja, Minjastofnunar Íslands, Náttúrufræðistofnunar Íslands, Isavia, Samgöngustofu og Umhverfisstofnunar um matsáætlun Vegagerðarinnar.

Matsáætlun var kynnt með auglýsingu í Morgunblaðinu 3. júlí 2024 og var aðgengileg á Skipulagsgátt. Kynningartími matsáætlunar var frá 2. júlí til 1. ágúst 2024.

#### 2 Gögn lögð fram

Matsáætlun framkvæmdaraðila: Reykjanesbraut (41), Hafnavegur – Garðskagavegur. Matsáætlun. Vegagerðin – júní 2024.

Umsagnir um matsáætlun bárust frá:

- Reykjanesbæ 25. júlí og 5. september 2024
- Suðurnesjabæ 3. september 2024
- Heilbrigðiseftirliti Suðurnesja 18. júlí 2024
- Skipulagsnefnd Keflavíkurflugvallar 27. ágúst 2024
- Minjastofnun Íslands 28. ágúst 2024
- Náttúrufræðistofnun Íslands 31. júlí 2024
- Isavia 22. ágúst 2024

Ekki bárust umsagnir frá Umhverfisstofnun og Samgöngustofu.

Frekari upplýsingar bárust frá framkvæmdaraðila þann 11. september 2024.

#### 3 Framkvæmd

Í matsáætlun framkvæmdaraðila eru kynnt áform um tvöföldun Reykjanesbrautar um Keflavík, frá Hafnavegi að Rósaselstorgi við Keflavíkurflugvöll og gerð grein fyrir hvernig fyrirtækið hyggst standa að mati á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar.

Um er að ræða 4,7 km langan kafla Reykjanesbrautar í bæjarfélögum Reykjanesbæ og Suðurnesjabæ. Vegurinn verður fjögurra akreina vegur, með tveimur akreinum í hvora átt og aðskilnaði akstursstefna með vegriði. Vegamót á framkvæmdakaflanum verða mislæg. Þá er mögulegt að breyting verði á tengingu Hafnavegar við Reykjanesbraut og hann tengdur við mislæg vegamót Reykjanesbrautar og Njarðvíkurvegur í stað hringtorgs við Víknaveg sem yrði aflagt. Ný veglína Hafnavegar yrði um 1,5 km löng. Einnig þarf að leggja nýjar vegtengingar frá nýjum



mislægum gatnamótum að gatnakerfi Reykjanesbæjar. Með endurbótum á Reykjanesbraut mun umferðaröryggi batna á svæðinu.

Framkvæmdakaflinn hefst við Hafnaveg þar sem nú er hringtorg sem tengir Reykjanesbraut við Hafnaveg og Víknaveg/Stekk í Njarðvík við Fitjar. Framkvæmdakaflinn endar við Rósaselstorg þar sem nú er hringtorg þar sem Reykjanesbraut, Sandgerðisvegur og Garðskagavegur koma saman. Fyrirhugað er að nýta núverandi Reykjanesbraut eins og hægt er fyrir umferð frá austri til vesturs en byggja nýjan tveggja akreina veg við hlið hans að sunnanverðu fyrir umferð frá vestri til austurs. Vegurinn er í dag 8 m breiður með 3 m breiðar vegaxlir hvoru megin. Leyfður hámarkshraði á veginum er 70 km/klst. og á honum eru fimm hringtorg. Undir veginn liggja tvö undirgöng þ.e. við Grænás og Hafnaveg og eru þau fyrir gangandi og hjólandi sem og hestaumferð. Umferð á veginum fer vaxandi og var árdagsumferð á bilinu 14.000-15.500 bílar á sólahring árið 2022. Á skipulagi er gert ráð fyrir svæði fyrir uppbyggingu hágæða almenningssamgöngukerfis í sérrými sem muni þjóna almenningssamgöngum í byggðarlögum í nærumhverfi ásamt almenningssamgöngum milli flugvallar og höfuðborgarsvæðisins.

Leggja á fram einn valkost um tvöföldun brautarinnar þar sem staðsetning tenginga og hliðarvega hefur verið ákveðin en meta umhverfisáhrif mismunandi áfanga framkvæmdarinnar, þ.e. fyrsta áfanga og síðari áfanga. Fram kemur í matsáætlun að þær fjárveitingar sem nú liggja fyrir muni ekki duga til að byggja mislæg vegamót og óvíst með tímasetningu frekari fjárveitinga. Engin ákvörðun hefur verið tekin um áfangaskiptingu en umfjöllun um áfangaskiptingu í matsáætlun byggir á frumdrögum frá árinu 2020. Í frumdrögum segir að í fyrsta áfanga verði farið í að aðgreina akstursstefnur og tvöfalda veginn. Í öðrum áfanga verði gerð mislæg vegamót norðvestan við Grænás og undirgögn undir Reykjanesbraut við Grænásbraut ásamt því að núverandi hringtorg við Fitjar, Grænás, Þjóðbraut og Aðalgötu verði fjarlægð. Hæðarlega brautarinnar verði lagfærð og nauðsynlegir tengivegir kláraðir.



**Mynd 1.** Fyrirhugað framkvæmdasvæði afmarkað með svörtum ferhyrningi. Mynd fengin úr matsáætlun Vegagerðarinnar.



Landsvæðið sem verður raskað er á Miðnesheiði. Um er að ræða graslenda lágheiði í grennd við strönd. Landslag framkvæmdasvæðisins einkennist af nálægð við þéttbýlið beggja vegna hans. Stærstur hluti svæðisins er innan veghelgunarsvæðis núverandi vegar, sem er raskað land að hluta til og land sem kvöð hvílir á samkvæmt vegalögum. Mögulegt framkvæmdasvæði nær til Nikel-svæðisins en þar var olíubirgðastöð fyrir Bandaríkjaher á árum áður. Innan svæðisins er mengaður jarðvegur og gömul neðanjarðar mannvirki.

Um framkvæmdalýsingu vísast að öðru leyti til matsáætlunar Vegagerðarinnar.

## 4 Álit Skipulagsstofnunar

Skipulagsstofnun hefur farið yfir framlagða matsáætlun framkvæmdaraðila ásamt umsögnum og viðbrögðum framkvæmdaraðila við þeim í samræmi við 21. gr. laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021.

Samkvæmt 3. mgr. 21. gr. laga nr. 111/2021 skal álit Skipulagsstofnunar fela í sér leiðbeiningar til framkvæmdaraðila um vinnslu, efni og framsetningu umhverfismatsskýrslu. Álit Skipulagsstofnunar er bindandi fyrir framkvæmdaraðila og skal hann leggja það til grundvallar umhverfismatsskýrslu ásamt matsáætlun. Að öðru leyti er kveðið á um kröfur til umhverfismatsskýrslna í 22. gr. laga nr. 111/2021 og 15. gr. reglugerðar um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 1381/2021.

Að neðan er gerð grein fyrir atriðum sem fjalla þarf um í umhverfismatsskýrslu umfram það sem tilgreint er í matsáætlun framkvæmdaraðila eða leiðir beint af kröfum í 21. gr. laga nr. 111/2021 um umhverfismat framkvæmda og áætlana og reglugerðar á grundvelli þeirra.

### Mengun

Í matsáætlun Vegagerðarinnar kemur fram að mengaður jarðvegur sé á og við fyrirhugað framkvæmdasvæði. Rannsóknir um mengaða jarðveginn liggja fyrir og um sé að ræða mengun frá starfsemi Bandaríkjahers þar með talið frá olíubirgðastöð á Efra-Nikelsvæði sem hafi verið hönnuð og byggð á árunum 1951-1957. Meta eigi jarðvegsmengunina með frekari rannsóknum og leggja nánara mat á grunnástand Efra-Nikelsvæðis. Í umhverfismatsskýrslu verði gerð grein fyrir grunnástandi svæðisins og metin möguleg áhrif á framkvæmdir og settar fram tillögur að meðhöndlun og förgun á jarðvegi samkvæmt reglugerð um mengaðan jarðveg. Samráð verði haft með Umhverfisstofnun um hvort ráðast þurfi í frekari rannsóknir og sýnatökur á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði vegna mengaðs jarðvegs á svæðinu.

Í umsögn Heilbrigðiseftirlits Suðurnesja kemur fram að embættið hafi vitneskju um að á svæðinu fyrir ofan Flugvelli 7 og 15 hafi verið gamall sorplosunarstaður sem gæti náð að áformuðu framkvæmdasvæði. Embættið leggi áherslu á að verktakar sem vinni að framkvæmdunum séu vel upplýstir um tilkynningaskyldu til Heilbrigðiseftirlits Suðurnesja verði þeir varir við mengun í jarðvegi.

Í svari framkvæmdaraðila kemur fram að nánari staðsetning sorphauganna verði könnuð við undirbúning framkvæmdarinnar og reynt verði að koma í veg fyrir að þeim þurfi að raska við framkvæmdir. Í útboðsgögnum verði verktakar upplýstir um tilkynningarskyldu til Heilbrigðiseftirlits Suðurnesja verði vart við mengun í jarðvegi. Leitað verði til eftirlitsins eftir þörfum við undirbúning og framkvæmd verkefnisins.

Skipulagsstofnun bendir á að gera þurfi grein fyrir allri mengun sem finnst á framkvæmdasvæðinu í umhverfismatsskýrslu og hvernig standa eigi að meðhöndlun og förgun mengaðs jarðvegar við framkvæmdir.



## Minjar

Í matsáætlun Vegagerðarinnar kemur fram að á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði liggja fyrir skráning á stríðsminjum á Suðurnesjum frá árinu 2019 og séu nokkrar þeirra í minna en 100 m fjarlægð frá Reykjanesbraut. Framkvæmdin geti haft áhrif á menningarminjar á svæðinu vegna jarðraskis af völdum vega- og brúargerðar. Það sé stefna Vegagerðarinnar að hliðra mannvirkjum eins og kostur sé til að fornleifum verði ekki raskað. Ekki séu uppi áform um að ráðast í rannsóknir á fornleifum meðfram Reykjanesbraut á þessum kafla.

Í umsögn Minjastofnunar Íslands kemur fram að ekki sé til fornleifaskráning fyrir framkvæmdasvæðið sem uppfylli núverandi kröfur um fornleifaskráningu að undanskilinni skráningu Antikva frá árinu 2019 sem snúi eingöngu að herminjum. Skráning frá Fornleifastofnun frá árinu 2001 sé komin til ára sinna og uppfylli ekki núverandi kröfur. Ekki sé ljóst hvort þeim minjum sem fjallað sé um í Fornleifakönnun Reykjanesbrautar frá árinu 2001 stafi hættu af fyrirhuguðum framkvæmdum og ekki sé fjallað um þær í matsáætlun. Nauðsynlegt sé að fornleifaskráning fyrir framkvæmdasvæðið verði uppfærð af fornleifafræðingi svo þær uppfylli staðla; minjar séu mældar upp og merktar inn á loftmyndakort. Þá þurfi að fjalla um minjar í umhverfismatsskýrslu og gera grein fyrir mögulegum áhrifum framkvæmdarinnar á þær.

Í svari framkvæmdaraðila kemur fram að endanleg verkmörk framkvæmdarinnar liggja ekki fyrir en það sé mat Vegagerðarinnar að fornminjum stafi ekki hættu af fyrirhuguðum framkvæmdum. Þegar endanleg verkmörk framkvæmdarinnar liggja fyrir muni Vegagerðin fá fornleifafræðing til að uppfæra fornleifaskráningu fyrir svæðið svo hún uppfylli staðla fornleifaskráningar, minjar verði mældar upp og merktar inn á loftmyndakort. Fjallað verði um skráðar minjar í umhverfismatsskýrslu og gerð grein fyrir áhrifum framkvæmdarinnar á þær.

Skipulagsstofnun tekur undir með Minjastofnun Íslands sem telur nauðsynlegt að fornleifaskráning sé framkvæmd fyrir framkvæmdasvæðið af fornleifafræðingi svo þær uppfylli núverandi kröfur og þær merktar inn á loftmyndakort og fjallað um þær í umhverfismatsskýrslu.

## Valkostir

Í matsáætlun Vegagerðarinnar kemur fram að, byggt á valkostagreiningu í frumdrögum frá árinu 2020, sé gert ráð fyrir einum valkosti við tvöföldun brautarinnar en meta eigi mismunandi áfanga framkvæmdarinnar þ.e. fyrsta áfanga sem felst í breikkun Reykjanesbrautar og síðari áfanga, þ.e. mislæg vegamót.

Í umsögn Reykjanesbæjar kemur fram að sveitarfélagið leggi á það áherslu að fjallað sé um alla þá valkosti sem séu til skoðunar og sérstaklega sé horft til samfélagslegra áhrifa sem tækju líka til nærsamfélagsins. Nokkur fjöldi íbúa Reykjanesbæjar sækir störf við flugvöllinn sem sé einn stærsti vinnustaður landsins og nokkur fjöldi sækir í vinnu og nám á Reykjavíkursvæðið, ásamt því fólki á Reykjavíkursvæðinu og á Suðurnesjum sem sækir störf í Reykjanesbæ, svo greiðar tengingar Reykjanesbrautar við gatnakerfi þéttbýlisins séu mikilvægar. Sveitarfélagið óski eftir samráði við nánari útfærslu fyrirhugaðra framkvæmda í framhaldinu.

Í svari framkvæmdaraðila kemur fram að við undirbúning framkvæmdarinnar verði valkostagreining miðað við frumdrög endurskoðuð í samráði við Reykjanesbæ, Suðurnesjabæ, Isavia og Kadeco. Í henni verði valkostir sem taldir séu koma til greina skoðaðir og þeir bornir saman með tilliti til ýmissa þátta og í kjölfarið verði stefnt að því að taka ákvörðun um aðalvalkost. Tekið verður tillit til m.a. tenginga Reykjanesbæjar við Reykjanesbraut, tafatíma á stofnvegum og vegum sveitarfélaga. Valkostaskýrslan verði birt áður en umhverfismatsskýrslan verði lögð fram og umfjöllun um valkosti í umhverfismati muni að stórum hluta byggja á henni. Í umhverfismatsskýrslu verði fjallað um þá valkosti sem sé taldir koma til greina og áhrif þeirra á t.a.m. nærsamfélagið.



Skipulagsstofnun gerir ekki athugaemdir við áform Vegaerðarinnar um umfjöllun og mat á valkostum en bendir á að samkvæmt 15. gr. reglugerðar nr. 1381/2021 ber framkvæmdaraðila að lýsa raunhæfum valkostum sem kannaðir hafa verið (t.d. í tengslum við staðsetningu, stærð og umfang) og leggja mat á þá. Þá þurfa að koma fram upplýsingar um helstu ástæður fyrir þeim valkosti sem framkvæmdaraðili hefur valið, að teknu tilliti til samanburðar umhverfisáhrifa. Samanburður valkosta er mikilvægur liður í mati á umhverfisáhrifum framkvæmdar til að draga eins og kostur er úr neikvæðum umhverfisáhrifum framkvæmdar.

Fyrir liggur að fyrirhuguðum framkvæmdum verður áfangaskipt þar sem í fyrsta áfanga er gert ráð fyrir tvöföldun Reykjanesbrautar og gerð mislægra vegamóta í öðrum áfanga. Þá liggur fyrir að óvíst er hvenær ráðast eigi í annan áfanga en Skipulagsstofnun leggur áherslu á að umfjöllun og niðurstöður um mat á öðrum áfanga komi fram í umhverfismatsskýrslu. Í því sambandi þarf að gera ráð fyrir samanburði á mismunandi útfærslum mislægra vegamóta eftir því sem við á.

### **Vatnshlot**

Í umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar kemur fram að framkvæmdin sé innan tveggja grunnvatnshlota 174-115-1-G (Rosmhvalanes 1) og 104-115-2-G (Rosmhvalanes 2). Á framkvæmda- og rekstrartíma sé mögulegt að mengandi efni geti borist í vatnshlot á svæðinu. Þá er framkvæmdasvæðið í 170 m fjarlægð frá Rósaselsvatni sem framkvæmdaraðili leggi mikla áherslu á að ekki berist mengandi efni í og mun Vegagerðin leita leiðbeininga hjá Umhverfisstofnun með nauðsynlegar mótvægis- og viðbragðsaðgerðir.

Skipulagsstofnun bendir á að í umhverfismatsskýrslu skal fjalla um möguleg áhrif vegagerðarinnar á yfirborðsvatn og vatnshlot á svæðinu. Stofnunin leggur áherslu á mikilvægi mats á skilgreind vatnshlot sem kunna að verða fyrir neikvæðum áhrifum og að í umhverfismatsskýrslu verði birt niðurstaða mats á umhverfismarkmið vatnshlotanna. Í umhverfismatsskýrslu þarf að liggja fyrir áhrifamat sem tekur til vistfræðilegra, eðlisefnafræðilegra og vatnsformfræðilegra gæðapátta umræddra vatnshlota.

### **Vöktun**

Skipulagsstofnun bendir á að í umhverfismatsskýrslu þarf að leggja fram áætlun um vöktun umhverfisáhrifa eftir að framkvæmdum er lokið og starfsemin er komin í rekstur, eftir því sem við á.

Skipulagsstofnun gerir ekki athugasemd við áformaða nálgun við gagnaöflun og aðferðir við mat á áhrifum á aðra umhverfisþætti, eins og þeim er lýst í matsáætlun og svörum framkvæmdaraðila við umsögnum umsagnaraðila.

Reykjavík, 19. september 2024

Jakob Gunnarsson

Þórdís Stella Erlingsdóttir

