

MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM

SAMKVÆMT LÖGUM NR. 63/1993 VEGNA BORGARBRAUTAR OG DALSBRAUTAR, AKUREYRI

NÍÐURSTÖÐUR FRUMATHUGUNAR OG ÚRSKURÐUR SKIPULAGSSTJÓRA RÍKISINS

1. INNGANGUR

Skipulagsstjóri ríkisins hefur fengið til frumathugunar lagningu Borgarbrautar og Dalsbrautar á Akureyri, samkvæmt lögum nr. 63/1993 um mat á umhverfisáhrifum.

Framkvæmdaraðili: Akureyrarbær.

Framkvæmd kynnt í frummatsskýrslu:

Borgarbraut sem verður um 1450 m að lengd og mun liggja frá gatnamótum Glerárgötu og Tryggvabrautar, upp með Glerá, þvera ána í mynni Glerárgils ofan uppistöðulóns og liggja sunnan Bakkahlíðar að Hlíðarbraut. Yfir Glerá verða reistar tvær samsíða brýr, sú syðri 39 m löng og sú nyrðri 36 m.

Dalsbraut sem verður 780 m að lengd og mun liggja frá Borgarbraut að núverandi gatnamótum Dalsbrautar við Akurgerði.

Markmið framkvæmdar: Bæta samgöngur og stuðla að bættu umferðaröryggi innan Akureyrar. Vegirnir tengja saman bæjarhluta og aðalaðsetur Háskólans á Akureyri við gatnakerfi bæjarins.

Frumathugun: Þann 14. febrúar 1997 tilkynnti Akureyrarbær framkvæmdina til embættis skipulagsstjóra ríkisins og lagði fram frummatsskýrslu. Embætti skipulagsstjóra ríkisins tók formlega á móti frummatsskýrslunni með bréfi til Akureyrarbæjar 19. febrúar 1997. Framkvæmdin var auglýst opinberlega þann 26. febrúar 1997 í Lögbirtingablaðinu, Morgunblaðinu og Degi Tímanum. Frummatsskýrslan lá frammi til kynningar frá 26. febrúar til 2. apríl 1997 á bæjarskrifstofum Akureyrarbæjar og á Amtsbókasafninu, Akureyri. Einnig í Þjóðarbókhöðunni og hjá Skipulagi ríkisins, Reykjavík. Framkvæmdin var kynnt á opnum fundi í Glerárskóla á vegum Akureyrarbæjar 3. mars 1997. Ein athugasemd barst á kynningartíma. Leitað var umsagnar bæjarstjórnar Akureyrarbæjar, Náttúruverndar ríkisins, Hollustuverndar ríkisins, Náttúrufræðistofnunar Íslands og Vegagerðarinnar. Auk þess var framkvæmdin kynnt Þjóðminjasafni Íslands, Minjasafni Akureyrar og Heilbrigðiseftirliti Eyjafjarðar.

Gögn lögð fram við frumathugun:

Frummatsskýrsla: Borgarbraut og Dalsbraut. Borgarbraut frá Glerárgötu að Hlíðarbraut og Dalsbraut frá Borgarbraut að Akurgerði. Frummat á umhverfisáhrifum. Tæknideild Akureyrarbæjar - Hönnunardeild, febrúar 1997.

Viðbótargögn: Borgarbraut Akureyri. Möguleikar á færslu vegarins fjær Bakkahlíð. Vegagerðin og Akureyrarbær, Verkfræðistofa Sigurðar Thoroddsen hf, mars 1997.

2. UMSAGNIR

Leitað var umsagnar **bæjarstjórnar Akureyrarbæjar** með bréfi dagsettu 20. febrúar 1997 og barst umsögn með bréfi dagsettu 9. apríl 1997. Þar segir:

„Bæjarráð bendir á að frummatið er unnið á vegum Akureyrarbæjar af tæknideild bæjarins í samráði við Vegagerðina og ofangreindar götur hafa verið í staðfestu Aðalskipulagi Akureyrar frá 1975.

Áformaðar vegaframkvæmdir eru í öllum atriðum í samræmi við hugmyndir og stefnu í samgöngumálum á Akureyri.

Bæjarráð er sammála frummatinu og þeim mótvægisáðgerðum sem á er bent.“

Leitað var umsagnar **Náttúruverndar ríkisins** með bréfi dagsettu 20. febrúar 1997 og barst umsögn með bréfi dagsettu 19. mars 1997. Þar segir:

„Náttúruvernd ríkisins telur mikilvægt að tekið verði tillit til náttúruverndar-sjónarmiða þegar efnistökuastaður verður valinn og fer fram á að haft verði samráð við eftirlitsmann stofnunarinnar á Norðurlandi um val á efnistökuastað. Einnig verði haft samráð við eftirlitsmann Náttúruverndar ríkisins á Norðurlandi vegna jarðefnisnáms og frágangs námusvæða og vegfláa.

Að öðru leyti gerir Náttúruvernd ríkisins ekki athugasemdir við framkvæmdina en leggur áherslu á að Glerárgili, sem er á Náttúruminjaskrá, verði raskað sem minnst. Einnig leggur Náttúruvernd ríkisins áherslu á að vel verði gengið frá vegstæði og umhverfi þess þar sem framkvæmdirnar eru í bæjarhluta sem á framtíð fyrir sér sem útivistarsvæði.“

Leitað var umsagnar **Hollustuverndar ríkisins** með bréfi dagsettu 20. febrúar 1997 og barst umsögn með bréfi dagsettu 1. apríl 1997. Þar segir:

„Í ljósi þeirra upplýsinga sem fram koma í skýrslunni telur Hollustuvernd líklegt að breytingar á loftmengun, vatnsmengun og mengun vegna úrgangsförgunar verði ekki umtalsverðar og mengun verði innan viðmiðunarmarka ef fylgt er ákvæðum reglugerða um framkvæmdina.

Breyting á hávaðamengun verður hins vegar umtalsverð. Í íbúðarbyggð þar sem nú er lítill umferðarhávaði mun verða talsverð aukning hávaðamengunar. Hávaðamengunin mun verða umfram hið almenna viðmiðunargildi mengunarvarnarreglugerðar, 55 dB(A). Hávaðinn verður þó að öllum líkindum undir þeim undanþágugildum sem gefin eru í reglugerðinni þegar um er að ræða verulega breytingu á umferð í byggð sem fyrir er, 65 dB(A).

Þrátt fyrir þetta telur stofnunin rétt, þar sem ekki er búið að leggja göturnar, að koma fyrir hljóðtálmum, þegar í upphafi, sem takmarka breytingar á hljóðvist, þannig að ekki verði farið yfir almenn viðmiðunarmörk, 55 dB(A).“

Leitað var umsagnar **Náttúrufræðistofnunar Íslands** með bréfi dagsettu 20. febrúar 1997 og barst umsögn með bréfi dagsettu 25. mars 1997, svo hljóðandi:

„Náttúrufræðistofnun hefur farið yfir frummatsskýrslu er varðar Borgarbraut og Dalsbraut á Akureyri.

Jarðfræði. *Skessukatlar eru víða í gilinu ofan og neðan við brúarstæðið, en brúin er lögð þvert yfir gilið þar sem það er mjög þröngt og ekki sjáanlegt að þeim minjum verði spillt.*

Gróðurfar. *Brautirnar fara að miklu leyti um manngert umhverfi og sá villti gróður sem fyrir er á svæðinu hefur orðið fyrir verulegum áhrifum þess. Veikur hlekkur í matinu er að gróður skuli hafa verið skoðaður í mars (að vísu á meðan jörð var auð), en allgóðar upplýsingar eru þó til um svæðið í gagnabanka Náttúrufræðistofnunar og ekkert sem bendir til að þar sé sérstæður gróður sem þörf er á að vernda.*

Dýralífi hefur verið lýst í riti Náttúrugripasafnsins á Akureyri, Glerárgil, 1982. *Fuglar eru allir algengar tegundir. Varast ber að skemma varpstaði smyrils og fæðusvæði straumandar. Því ber að skerða farveg árinna sem minnst. Mófuglar ættu ekki að vera í hættu þó brautirnar séu að hluta til lagðar yfir mólendi. Sama er að segja um smádýr og spendýr.*

Náttúruminjar. *Svæðið er á Náttúruminjaskrá. Því ber að hafa eins lítið rask á svæðinu og unnt er við framkvæmdirnar.“*

Leitað var umsagnar **Vegagerðarinnar** með bréfi dagsettu 20. febrúar 1997 og barst umsögn með bréfi dagsettu 21. mars 1997, svo hljóðandi:

„Þetta mat er unnið í samráði við Vegagerðina.

Við erum sammála matinu og þeim mótvægisáðgerðum sem þar er bent á.“

Framkvæmdin var kynnt **Þjóðminjasafni Íslands** og **Minjasafninu á Akureyri**. Í bréfi Þjóðminjasafns dags. 17. mars 1997 og Minjasafnsins dags. 17. mars 1997, kemur fram að engar fornleifar eru þekktar á væntanlegu vegsvæði en að fornleifaskráning hafi ekki farið fram á svæðinu. Til standi að skrá fornleifar norðan Glerár á sumri komanda og mun Minjasafn Akureyrar sjá um þá skráningu. Í bréfi Minjasafnsins er ennfremur farið fram á frest til að gera athugasemdir vegna mats á umhverfisáhrifum þar til í sumar.

Allar umsagnir voru sendar Tæknideild Akureyrarbæjar.

Skipulag ríkisins óskaði eftir frekari upplýsingum frá Tæknideild Akureyrarbæjar með bréfi dagsettu 7. mars 1997 vegna athugasemda sem fram komu á kynningarfundum um framkvæmdirnar 3. mars um vegstæði Borgarbrautar sunnan Bakkahlíðar. Svar barst frá **Tæknideild Akureyrarbæjar** með bréfi dags. 25. mars 1997, ásamt skýrslu VST um færslu Borgarbrautar fjær Bakkahlíð, dags. mars 1997. Kynntir eru fjórir aðrir legukostir Borgarbrautar sunnan Bakkahlíðar:

„Tilhögun 1. Um er að ræða færslu Borgarbrautar um 1,25 m til suðurs á vegkafla sem er samsíða lóðarmörkum sunnan Bakkahlíðar.

Tilhögun 2. Um er að ræða færslu Borgarbrautar um 2 til 7 m til suðurs sunnan Bakkahlíðar, færslan er mest um miðbik Bakkahlíðar, en minnst til enda.

Tilhögun 3. Um er að ræða færslu Borgarbrautar um 3 til 9 m til suðurs sunnan Bakkahlíðar, færslan er mest um miðbik Bakkahlíðar en minnst til enda.

Tilhögun 4. Um er að ræða færslu Borgarbrautar um 3 til 23 m til suðurs sunnan Bakkahlíðar. Færslan er mest neðst (austast) við Bakkahlíð, en minnst í vesturenda.“

„Skoðun okkar sem að þessum framkvæmdum standa er að veglína 4 þar sem brúarstæði er flutt um 25 m til suðurs sé vart ásættanlegt með tilliti til náttúrusjónarmiða, umfangs og stærðar mannvirkis og kostnaðar. Veglínán vinnur líka á móti landinu á þann hátt að hún stefnir inn í hæðardrag austan við Glerá og fer síðan á fyllingu yfir lægð vestan hennar. Hins vegar finnst okkur veglínur 1 - 3 allar geta komið til greina eftir því hvaða forsendur eru lagðar til grundvallar.“

Allar umsagnir liggja frammi hjá Skipulagi ríkisins þar til kærufrestur er liðinn.

3. ATHUGASEMDIR

Frá 11 íbúum við Bakkahlíð barst athugasemd með bréfi dagsettu 25. mars 1997. Þar segir:

„A) Samkvæmt tillögunni á gatan að liggja mun nær húsunum en gert er ráð fyrir í því deiliskipulagi sem við teljum að sé í gildi. Hér vísun við til þess deiliskipulags sem hverfið er byggt eftir, og lá til grundvallar þegar lóðum var úthlutað 1975 og 1976. Samkvæmt deiliskipulaginu er gatan tvær 7 m akbrautir með 5 m miðeyju og minnst 6 m fjarlægð frá lóðarmörkum að akbraut, við þrjár neðstu lóðirnar í Bakkahlíðinni vex fjarlægðin þar sem gatan sveigir til suðurs. Fjarlægð frá lóðarmörkum að akbraut og í miðlínu götu á því að minnka verulega samkvæmt tillögunni, um 1,3 m til 6 m í brún akbrautar og um 4,3 til 9 m í miðlínu vegar. Sérstaklega bendum við á að gatnamót Skarðshlíðar og Borgarbrautar eru færð alveg að lóðinni Bakkahlíð 1, og þarf að skerða lóðina af þeim sökum. Óþægindi íbúa í Bakkahlíð 1 af nálægð við gatnamótin eru því aukin verulega, bæði af hávaða og mengun af útblæstri. Við mótmælum þessari færslu vegarins og teljum hana ólöglega og óþarfa.

B) Umferðarhávaði er allur metinn út frá því að aðeins þurfi að uppfylla kröfur um 65 dB(A) samkvæmt fráviksmörkum I í lið 5 í viðauka 5 við mengunarvarnareglugerð. Enginn útreikningur er sýndur á því hvar umferðarhávaði fer upp fyrir almennu viðmiðunarmörkin (55 dB). Samkvæmt skýrslunni virðist framkvæmdaaðilinn ekki ætla sér að gera neitt til að minnka óþægindi af umferðarhávaðanum við Bakkahlíðina fyrr en efstu hugsanlegu fráviksmörkum er náð.

Samkvæmt kafla 2.3.13 um hættu, óþægindi og skaða og í bréfi framkvæmdastjóra Heilbrigðiseftirlits Eyjarfjarðar dags. 19.4.1996 virðist lítið svo á að áðurnefnd fráviksmörk I (65 dB) gildi sem viðmiðunar mörk við framkvæmdina, „gilda þar sem veruleg breyting er á umferðaræð í byggð sem fyrir er“. Mengunarvarnareglugerðin, 7. kafli 50. gr. segir að heimila megi undanþágu sem lýst er í viðauka 5. Við viljum benda á huganlegt vanhæfi heilbrigðisnefndarinnar á Akureyri til að fjalla um áðurnefnda undanþáguheimild til handa framkvæmdaaðilanum, Akureyrarbæ, en nefndin er að meirihluta skipuð fulltrúum bæjarins. Í því tilfalli að framkvæmdin verði talin í þeim flokki sem heimila megi undanþágu fyrir, þ.e. allt að 65 dB, teljum við sjálfsagða skyldu framkvæmdaaðilans að hann geri strax við lagningu vegarins ráðstafanir til að minnka umferðarhávaða við húsin í Bakkahlíðinni, með t.d. jarðvegsgarði og gróðri. Ekki verður séð að rík ástæða sé til að gefa undanþágu upp að hæsta hugsanlega fráviki, enda landrými fyrir hendi til að lækka hljóðstig við húsin með flutningi vegarins lengra frá lóðunum. Sú færsla veldur öðrum ekki óþægindum eða tjóni. Hljódtálma eins og sýndir eru á mynd 3 (sneiðing gegnt Bakkahlíð - tillaga að hljódtálma) teljum við ekki boðlega og drögum í efa að þeir yrðu nokkurntíma settir upp vegna þeirrar snjósöfnunar sem að þeim myndi leiða á akbrautinni.

C) Útreikningur á umferðarhávaða. Undirrituð eru ekki sérfróð um útreikning á umferðarhávaða en vilja benda á hæpna forsendu um hraða (50) sem miðað er við í útreikningum. Þó svo að leyfilegur hámarksökuhraði sé 50 km/t teljum við líklegt að umferðarhraðinn verði hærri.

Undirrituð hafa síður en svo á móti því að Borgarbrautin verði lögð en vilja að vegurinn valdi okkur ekki meiri óþægindum en ástæða er til.

Óskir okkar eru fyrst og fremst að vegstæðið verði flutt lengra frá húsum okkar og að hljódtálmar á milli akbrautar og lóða verði gerðir með gróinni jarðvegsmön.“

Athugasemdin liggur frammi hjá Skipulagi ríkisins þar til kærufrestur er liðinn.

Skipulag ríkisins óskaði, með bréfi dags. 7. apríl 1997, eftir svari Akureyrarbæjar við athugasemdum íbúa við Bakkahlíð. Svar **Tæknideildar Akureyrarbæjar** barst með bréfi dags. 9. apríl 1997.

4. UMHVERFISÁHRIF BORGARBRAUTAR OG DALSBRAUTAR

4.1 Fyrirhuguð framkvæmd

Lagning Borgarbrautar og Dalsbrautar á Akureyri. Ein akrein verður lögð í hvora átt 3,5 - 4,25 m breið. Beggja vegna vegarins verða 0,75 m breiðar vegaxlir og ármegin við Borgarbraut og vestan Dalsbrautar 3 m breið öryggissvæði.

4.1.1 Lega vega

Borgarbraut verður um 1450 m að lengd. Hún mun liggja frá gatnamótum Glerárgötu og Tryggvabrautar, upp með Glerá, þvera ána í mynni Glerárgils ofan uppistöðulóns og liggja sunnan Bakkahlíðar að Hlíðarbraut. Næst Glerárgötu mun vegurinn liggja um áreyrar Glerár og þar þarf að færa árfarveginn til á um 100 m kafla. Yfir Glerá verða reistar tvær samsíða brýr, sú syðri 39 m löng og sú nyrðri 36 m. Tenging verður frá Borgarbraut að háskólasvæði við Sólborg og ný gatnamót við Skarðshlíð við norðurenda brúarinnar.

Dalsbraut verður 780 m að lengd og mun liggja frá Borgarbraut eftir Lækjardal, að núverandi gatnamótum Dalsbrautar við Akurgerði.

4.1.2 Aðrir kostir

Kynntir hafa verið fjórir aðrir kostir á legu Borgarbrautar sunnan Bakkahlíðar.

Kostur 1: Færsla Borgarbrautar um u.þ.b. 1 m til suðurs á vegkafla sem er samsíða lóðarmörkum sunnan Bakkahlíðar.

Kostur 2: Færsla um 2 til 7 m til suðurs sunnan Bakkahlíðar, mest um miðbik Bakkahlíðar en minnst til enda.

Kostur 3: Færsla Borgarbrautar um 3 til 9 m til suðurs sunnan Bakkahlíðar, mest um miðbik Bakkahlíðar en minnst til enda.

Kostur 4: Færsla Borgarbrautar um 3 til 23 m til suðurs sunnan Bakkahlíðar. Færslan er mest austast við Bakkahlíð, en minnst í vesturenda.

Við kosti 1, 2 og 3 verður brúarstæði yfir Glerá nánast óbreytt, en skv. kosti 4 færir það um 25 m til suðurs. Í öllum tilvikum er tenging Borgarbrautar við Hlíðarbraut óbreytt.

Kostnaðarauki við kosti 1-3 yrði á bilinu 2-5 milljónir króna, en um 30 milljónir króna við kost 4.

4.1.3 Efnistaka

Fram kemur í frummatsskýrslu Akureyrarbæjar að áætlað er að bjóða út efnisnám vegna vegaframkvæmda. Áætluð efnisþörf er um 55.000 m³ og verða um 47.000 m³ teknir úr námum í nágrenni Akureyrar, en 8.000 m³ nýtast úr skeringum innan svæðisins. Efni í burðarlag gatna og gangstíga verður væntanlega tekið úr námum sem þegar eru í notkun á Akureyrarsvæðinu. Grjót til rofvarna á árbökkum mun falla til vegna sprenginga á vegstæði og verður tekið úr grjótnámi við Krossanes.

4.2 Áhrif á landnotkun

Gert var ráð fyrir Borgarbraut og Dalsbraut í Aðalskipulagi Akureyrar 1972-1993 sem staðfest var 1975. Í nágildandi Aðalskipulagi Akureyrar 1990 - 2010 er áfram gert ráð fyrir Borgarbraut og Dalsbraut. Tillaga skv. frummatsskýrslu felur í sér breytta legu gatnanna frá staðfestu aðalskipulagi. Nú er gert ráð fyrir að Borgarbraut verði ráðandi og að Dalsbraut tengist henni með T-gatnamótum. Við þessa breytingu færast Borgarbraut nær Glerá.

Samkvæmt frummatsskýrslu munu vegaf framkvæmdirnar stuðla að auknu umferðaröryggi þar sem umferð er létt af aðalgatnakerfi bæjarins og beint frá íbúðarhverfum. Auk þess munu aksturvegalengdir stytta inn bæjarins. Vegirnir munu tengja miðbæ og iðnaðar- og hafnarhverfi á Oddeyri við byggð í efri hluta Glerárhverfis og efri Brekkum. Auk þess mun Borgarbraut tengja aðalaðsetur Háskólans á Akureyri á Sólborgarsvæðinu við gatnakerfi bæjarins.

Skerðing verður á nokkrum lóðum í tengslum við framkvæmdina:

- Iðnaðarsvæði við Dalsbraut 1 um 10 m².
- Lóð Bakkahlíðar 1 um u.þ.b. 7 m² á gatnamótum Borgarbrautar og Skarðshlíðar.
- Bensínstöðvarlóð á horni Hlíðarbrautar og Borgarbrautar.

Báðir vegirnir munu liggja um opið svæði milli íbúðarhverfa og hafa nokkur áhrif á notkun svæðisins til útivistar. Áform eru uppi um það hjá Akureyrarbæ að leggja nýtt kerfi göngustíga og reiðleiða um svæðið og að nýta núverandi brú yfir Glerá fyrir gangandi umferð. Í umsögn Náttúruverndar ríkisins er lögð áhersla á mikilvægi frágangs við vegstæði og umhverfis þess vegna útivistargildis svæðisins.

Íbúar við Bakkahlíð gera athugasemdir við tillögu að legu Borgarbrautar sunnan Bakkahlíðar og við framlögð gögn framkvæmdaraðila þar um. Íbúarnir telja að lega vegarins sé ekki í samræmi við þau gögn sem fyrir lágu þegar hús þeirra voru byggð og mótmæla skerðingu á lóðinni nr. 1 við Bakkahlíð.

Í deiliskipulagi Hlíðahverfis sem samþykkt var í skipulagsnefnd Akureyrar 9. júní 1976 er gert ráð fyrir Borgarbraut sunnan byggðar við Bakkahlíð. Lega vegarins er þar sýnd sambærileg við það sem nú er gert ráð fyrir, utan að sunnan við hús nr. 1 og 3 við Bakkahlíð sveigir Borgarbraut skv. deiliskipulaginu til suðurs og þverar Glerárgil aðeins sunnar en nú er gert ráð fyrir.

4.3 Áhrif á menn og samfélag

Í frummatsskýrslu er gerð grein fyrir niðurstöðum útreikninga á hljóðmengun frá Borgarbraut og Dalsbraut. Þar er miðað við umferðartölur fyrir árið 1996, umferðarspá fyrir „Akureyri fullbyggða“ (þ.e. eftir lok gildistíma Aðalskipulags Akureyrar 1990-2010) og 65 dB(A) hljóðstig (viðmiðunarmörk mengunarvarnareglugerðar fyrir verulega breytingu á umferðaræð í byggð sem fyrir er (frávik D)). Reikningar á hljóðmengun frá Borgarbraut og Dalsbraut leiða í ljós að miðað við umferðartölur fyrir árið 1996 er hljóðstig frá umferð á Borgarbraut og Dalsbraut undir viðmiðunarmörkum. Hljóðstig frá umferð um Borgarbraut fer hinsvegar yfir viðmiðunarmörk við hús sunnan Bakkahlíðar, þegar miðað er við umferðarspá fyrir „Akureyri fullbyggða“. Jafngildislína miðað við 65 dB(A) hljóðstig reyndist liggja

næst húsi nr. 5 við Bakkahlíð og samkvæmt reikningum verður hljóðstig við húshlíð þar um 63 dB(A) árið 1996, en um 66 dB(A) þegar Akureyri er „fullbyggð“.

Á milli akbrautar og lóðarmarka húsanna sunnan Bakkahlíðar er gert ráð fyrir um 4-5 m breiðu belti þar sem koma megi fyrir hljóðtálma. Fram kemur í frummatsskýrslu að framkvæmdaraðili gerir ráð fyrir að þar megi koma fyrir hljóðtálma síðar, ef hávaðamælingar gefi tilefni til. Tillaga að hljóðtálma er kynnt í frummatsskýrslu, fylgiskjali 12, 1,1 m há jarðvegsmön með 1,0 m háum vegg ofan á.

Hollustuvernd ríkisins bendir á að í íbúðarbyggð þar sem nú sé lítil umferðarhávaði muni verða talsverð aukning hávaðamengunar og að umferðarhávaði verði á tilteknum stöðum umfram hið almenna viðmiðunargildi mengunarvarnareglugerðar, 55 dB(A). Hollustuvernd telur rétt að komið verði fyrir hljóðtálma þegar í upphafi, þannig að hljóðstig frá umferð við nærliggjandi byggð verði undir almennum viðmiðunarmörkum, 55 dB(A).

Íbúar við Bakkahlíð gera athugasemdir við tillögu að legu Borgarbrautar sunnan Bakkahlíðar og við framlögð gögn framkvæmdaraðila þar um. Þeir gera athugasemdir við umfjöllun um umferðarhávaða, forsendur hávaðaútreikninga og tillögur að mótvægisáðgerðum.

Í svari Tæknideildar Akureyrar við athugasemdum íbúanna er gerð grein fyrir áhrifum snjósöfnunar, forsendur þess að miðað er við 50 km/klst umferðarhraða og ástæðu þess að ekki er miðað við 55 dB(A) viðmiðunargildi í frummatsskýrslu.

Aðrir kostir:

Vegna fyrirsjáanlegrar hljóðmengunar við Bakkahlíð frá umferð um Borgarbraut og nálægðar brautarinnar við byggð þar voru athugaðir fjórir kostir á færslu Borgarbrautar til suðurs á þeim kafla.

Kostir 1, 2 og 3 felast í færslu um u.þ.b. 1-9 m og brúarstæði yfir Glerá nær óbreyttu frá framlagðri tillögu. Kostur 3, sem færast lengst til suðurs af kostum 1-3, hefur í för með sér að hljóðmengun frá umferð um veginn lækkar um u.þ.b. 1 dB við húshlíð húss nr. 5 við Bakkahlíð.

Samkvæmt kosti 4 færast vegurinn um 3-23 m til suðurs. Þá yrði brúin um 25 m sunnar en framlögð tillaga gerir ráð fyrir. Jafngildislína fyrir 65 dB(A) hljóðstig frá umferð um Borgarbraut færast til suðurs sem nemur færslu veglínunnar, þannig að miðað við Akureyri „fullbyggða“ verður 65 dB(A) viðmiðunargildi náð nálægt lóðarmörkum húsanna við Bakkahlíð þar sem færslan verður mest, þ.e. austast og næst ánni.

Allir kostirnir fjórir gefa heldur meira svigrúm en framlögð tillaga til að koma fyrir hljóðtálma milli vegar og lóða við Bakkahlíð.

4.4 Áhrif á menningarmínjar

Engar skráðar eða friðlýstar fornleifar eru þekktar á því svæði sem fyrirhugaðir vegir munu liggja um. Fornleifaskráning er fyrirhuguð á vegum Minjasafnsins á Akureyri sumarið 1997.

4.5 Áhrif á gróður og dýralíf

Vegstæði Borgarbrautar og Dalsbrautar fara á nokkrum stöðum yfir ræktað land en að mestu leyti um manngert umhverfi og sá villti gróður sem fyrir var á svæðinu hefur þegar orðið fyrir verulegum áhrifum þess.

Í umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands kemur fram að ekkert bendi til að í vegstæðinu sé sérstæður gróður sem þörf sé á að vernda. Fuglar eru allir algengar tegundir, en varast ber að skemma varpstaði smyrils og fæðusvæði straumandar. Önnur dýr (mófuglar, smádýr og spendýr) ættu ekki að vera í hættu vegna framkvæmdanna.

4.6 Áhrif á jarðmyndanir og landslag

Borgarbraut:

Næst Glerárgötu mun Borgarbraut liggja um áreyrar Glerár og þar þarf að færa árfarveginn til á um 100 m kafla á mótis við iðnaðarsvæði. Svæðið hefur þegar orðið fyrir miklu raski af manna völdum og hafa verið hlaðnir grjótgardar til að marka ánni ákveðinn farveg og vinna þar landrými.

Áhrif framkvæmdarinnar á landslag verða mest á kaflanum frá gatnamótum við Dalsbraut að háskólasvæðinu. Á þessu svæði einkennist umhverfið af miklum landhalla og klettum. Vegstæðið verður sprengt inn í klöpp að sunnan, en er á töluverðri fyllingu að norðan og verður hæð bergstáls brekkumegin allt að 5 m og breidd fyllingar ármegin allt að 16 m út frá öryggissvæði.

Frá háskólasvæðinu að Skarðshlíð fer vegurinn yfir Glerárgil og um land sem er að mestu ósnortið, klappir og melagróður. Glerárgil, ofan núverandi brúar á mótis við Háhlíð er á Náttúruminjaskrá vegna fjölbreyttra árrofsmyndana, foss, skessukatla, skúta og söguminja. Fyrirhugað brúarstæði liggur yfir gilið þar sem það er mjög þröngt og mun vegurinn liggja þvert á gilið. Veghæðin á þessu svæði er bundin af legu gatnamóta við Skarðshlíð og verða sjónræn áhrif vegna skeringa og fyllinga við gilið töluverð. Vegurinn verður að mestu á fyllingum á þessum kafla og munu fyllingar ná allt að 10 - 12 m frá öryggissvæði við brúarenda. Undir brúnum verður jarðvegur fjarlægður af klöppunum en fyllingar munu ekki ná fram á gilbrún. Við hönnun brúar yfir Glerárgil var tekið mið af því að takmarka sjónræn áhrif á áskýnd gilsins. Því er gert ráð fyrir tveimur aðskildum brúm, svo léttara verði yfir mannvirkinu og bjartara niðri í gilinu.

Dalsbraut:

Frá gatnamótum við Borgarbraut mun Dalsbraut liggja eftir nokkuð þröngu gili eða dal. Landhalli verður töluverður þvert á veginn og því langar skeringar, fyrst að vestan en síðan einnig að austan og miklar fyllingar. Hliðra þarf farvegi Kotárlæks þar sem hann rennur um Lækjardal og verður hann lagður í röri þar sem vegurinn þverar farveg hans.

Borgarbraut og Dalsbraut:

Í umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands kemur fram að skessukatlar séu víða í gilinu ofan og neðan við brúarstæðið, en brúin verður lögð þvert yfir gilið þar sem það er mjög þröngt og ekki sjáanlegt að þeim minjum verði spillt.

Náttúruvernd ríkisins gerir ekki athugasemdir við legu vega og brúar en leggur áherslu á að Glerárgili verði raskað sem minnst.

Aðrir kostir:

Athugaðir voru fjórir kostir á færslu Borgarbrautar til suðurs við Bakkahlíð. Kostir 1, 2 og 3 fela í sér færslu um u.þ.b. 1-9 m og brúarstæði yfir Glerá nær óbreyttu frá framlagðri tillögu. Áhrif þeirra á ásýnd Glerargils eru svipuð framlagðri tillögu. Þær hafa þó í för með sér heldur meiri sjónræn áhrif, þar sem brúarendi og vegur færast nær árgljúfrinu og því þarf að lengja stoðvegg vestan brúar. Samkvæmt kosti 4 færast vegurinn um 3-23 m til suðurs. Þá yrði brúin um 25 m sunnar en framlögð tillaga gerir ráð fyrir. Þessi kostur hefði töluvert rask í för með sér við Glerárgil þar sem skering yrði í hæð austan árgilsins og fylling vestan árinna. Einnig yrði vegstæðið við árgilið verulega hærra í landi en framlögð tillaga gerir ráð fyrir. Allir þessir kostir ganga meira á svæði á Náttúruminjaskrá, sem jafnframt eru verndunarsvæði skv. Aðalskipulagi Akureyrar 1990-2010, kostur 4 sýnu mest.

Efnistaka:

Áhrif efnistöku til framkvæmdanna hafa ekki verið metin. Náttúruvernd ríkisins telur mikilvægt að tekið verði tillit til náttúruverndarsjónarmiða þegar efnistökuastaður verður valinn og fer fram á samráð um val á efnistökuastað. Einnig er óskað samráðs varðandi jarðefnisnám og frágang námusvæða og vegfláa.

5. NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTJÓRA RÍKISINS

Framkvæmdir við Borgarbraut og Dalsbraut eru ekki taldar hafa veruleg áhrif á gróður og dýralíf á framkvæmdasvæðinu. Vegirnir munu að miklu leyti liggja um svæði sem þegar er raskað af manna völdum og ber sá villti gróður sem fyrir er á svæðinu þess merki. Þeir fuglar sem finnast á svæðinu er allir af algengum tegundum. Varast ber að trufla varpstaði smyrils og fæðusvæði straumandar.

Áhrif framkvæmdanna á landslag verða töluverð. Sprengingar og fyllingar verða miklar úr klettum og brekkum vegna Borgarbrautar á kaflanum frá Dalsbraut að háskólasvæði. Lagning Dalsbrautar mun hafa mótandi áhrif á landslag í Lækjardal, þar sem mikill landhalli kallar á langar skeringar og fyllingar. Brúun Glerár mun hafa mótandi áhrif á ásýnd Glerárgils en reynt hefur verið að takmarka sjónræn áhrif mannvirkja og rask í gílinu með því að velja brúarstæði þar sem gilið er þröngt.

Fyrirhugaðar framkvæmdir fara um útivistarsvæði í þéttbýli, sem jafnframt er að hluta verndunarsvæði og á Náttúruminjaskrá. Mikilvægt er að mannvirki séu aðlöguð vel að landi og að þess sé gætt að halda raski utan vegstæðis í lágmarki. Sérstaklega á það við um Glerárgil og næsta nágrenni þess.

Samráð skal haft við Náttúruvernd ríkisins um val á efnistöðustöðum og eingöngu tekið efni á viðurkenndum efnistöðustöðum. Einnig skal haft samráð við Náttúruvernd ríkisins um frágang náma og vegfláa.

Engar menningarminjar eru þekktar á framkvæmdasvæðinu, en fornleifaskráning er fyrirhuguð þar sumarið 1997 og skal framkvæmdaraðili hafa samráð við Minjasafnið á Akureyri vegna hennar. Minnt er á skyldur framkvæmdaraðila samkvæmt þjóðminjalögum ef fornleifar finnast við framkvæmdir.

Komið hafa fram athugasemdir við tillögu að legu Borgarbrautar sunnan Bakkahlíðar vegna umferðarhávaða og nálægðar við íbúarbyggð þar. Íbúar við Bakkahlíð fóru fram á færslu vegarins til suðurs á þessum kafla og að komið yrði fyrir gróinni jarðvegsmön milli byggðar og vegar. Í kjölfar athugasemda voru lagðar fram hugmyndir um fjóra aðra legukosti Borgarbrautar á kaflanum sunnan Bakkahlíðar. Það sem helst hamlar möguleikum á færslu vegarins á þessum kafla er tenging hans við Hlíðarbraut, bensínstöðvarlóð sunnan Borgarbrautar og óæskileg áhrif á landslag og jarðmyndanir á verndunarsvæði í og við Glerárgil. Einnig er kostnaðarsamara að leggja veginn sunnar. Mögulegt er að færa veginn um u.þ.b. 1-9 m til suðurs (kostir 1-3 skv. viðbótargögnum framkvæmdaraðila) án þess að breyta þurfi brúarstæði yfir Glerárgil. Þessi færsla kallar á meiri fyllingar og stoðveggi næst gílinu og kostnaðarauka um 2-5 milljónir króna. Kostur 4 með færslu til suðurs allt að 23 m hefur mestan kostnaðarauka í för með sér, m.a. vegna hönnunar á nýju brúarstæði og mikilla fyllinga.

Vegna nálægðar Borgarbrautar við íbúdarbyggð við Bakkahlíð er gerð krafa um að reistur verði hljóðtálmi milli Borgarbrautar og byggðar við Bakkahlíð um leið og vegurinn verður lagður, til að draga úr óæskilegum áhrifum umferðar um veginn á byggð þar. Tryggja þarf að hljóðmengun við Bakkahlíð frá umferð um Borgarbraut fari ekki yfir viðmiðunarmörk mengunarvarnareglugerðar fyrir „verulega breytingu á umferðaræð í byggð sem fyrir er“, 65 dB(A). Ennfremur skal stefnt að því að uppfylla þar almenn viðmiðunarmörk mengunarvarnareglugerðar, 55 dB(A) og skal hafa

samráð við íbúa sunnan Bakkahlíðar um endanlega útfærslu hljóðtálma sem miði að sem mestri skermun umferðarhávaða, án þess að valda óásættanlegum sjónrænum áhrifum.

Samkvæmt 54. gr. mengunarvarnareglugerðar nr. 48/1994 með síðari breytingum skulu fara fram reglulegar eftirlitsmælingar á hávaða á vegum heilbrigðisnefndar. Framkvæmdaraðila er gert að bregðast við með viðhlítandi mótvægisáðgerðum leiði reglulegar mælingar heilbrigðisnefndar í ljós að hljóðmengun frá umferð um Borgarbraut eða Dalsbraut sé yfir viðmiðunarmörkum mengunarvarnareglugerðar.

Á grundvelli frummatsskýrslu framkvæmdaraðila, umsagna, athugasemda og svara framkvæmdaraðila við þeim er það mat skipulagsstjóra ríkisins að, miðað við að nánar tiltekin skilyrði séu uppfyllt, hafi fyrirhuguð lagning Borgarbrautar og Dalsbrautar á Akureyri, eins og henni er lýst í frummatsskýrslu, ekki í för með sér umtalsverð áhrif á umhverfi, náttúruauðlindir eða samfélag.

Lega Borgarbrautar samkvæmt kostum 1, 2 og 3, eins og þeim er lýst í viðbótargögnum framkvæmdaraðila, mun ekki leiða til umtalsverðra umhverfisáhrifa á svæði sunnan Bakkahlíðar og brúarstæði helst óbreytt. Hljóðvist í byggð við Bakkahlíð mun þó ekki batna til muna með slíkri færslu frá því sem verður samkvæmt tillögu í frummatsskýrslu, en aukið rými skapast þó fyrir hljóðtálma milli byggðar og vegar. Framkvæmdaraðili ákveði endanlega legu vegarins á þessum kafla, í samræmi við tillögu í frummatsskýrslu og kosti 1, 2 og 3, að höfðu samráði við íbúa sunnan Bakkahlíðar. Endanleg útfærsla miði að fullnægjandi mótvægisáðgerðum vegna hljóðmengunar og sem minnstri röskun og truflun fyrir íbúa við Bakkahlíð.

Kostur 4, þar sem Borgarbraut færir um 3-23 m til suðurs sunnan Bakkahlíðar, er ekki talin ásættanlegur vegna áhrifa á landslag austan árgilsins og fyllingar vestan árinna. Einnig yrðu áhrif framkvæmdar á ásýnd gilsins meiri vegna hærri legu í landi, auk þess sem breytingin myndi hafa í för með sér mikla kostnaðaraukningu.

Gert er ráð fyrir Borgarbraut og Dalsbraut í staðfestu Aðalskipulagi Akureyrar 1990-2010. Lega þeirra er þó lítillega breytt næst gatnamótum þeirra þar sem nú er gert ráð fyrir að Dalsbraut tengist inn á Borgarbraut með T-gatnamótum en í gildandi aðalskipulagi er gert ráð fyrir forgangi Dalsbrautar. Breyta þarf Aðalskipulagi Akureyrar 1990 - 2010 til samræmis við þetta og er mælt með að það verði gert samkvæmt 3. og 4. mgr. 19. gr. skipulagslaga nr. 19/1964 með síðari breytingum.

6. ÚRSKURÐARORÐ

Með vísun til 8. greinar 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.

Fallist er á fyrirhugaða lagningu Borgarbrautar og Dalsbrautar eins og henni er lýst í framlagðri frummatsskýrslu, sem og á legu Borgarbrautar sunnan Bakkahlíðar skv. kostum 1, 2 og 3 eins og þeim er lýst í viðbótargögnum framkvæmdaraðila, með eftirfarandi skilyrðum:

1. Reistur verði hljóðtálmi norðan Borgarbrautar, frá Hlíðarbraut að Glerárgili um leið og vegurinn verður lagður. Áhrif hljóðtálma miði við að hljóðvist í byggð sunnan Bakkahlíðar uppfylli viðmiðunarmörk mengunarvarnareglugerðar um 65 dB(A). Framkvæmdaraðili skal hafa samráð við íbúa sunnan Bakkahlíðar um endanlega hönnun hljóðtálma.
2. Komi í ljós við reglubundnar mælingar heilbrigðisnefndar Akureyrar að hávaðamengun frá umferð um Borgarbraut eða Dalsbraut fari yfir leyfileg viðmiðunarmörk á íbúðarsvæðum, s.s. við Bakkahlíð og Hamragerði, skal framkvæmdaraðili grípa til viðeigandi mótvægisáðgerða.
3. Haft verði samráð við Minjasafnið á Akureyri vegna fornleifaskráningar sem fyrirhuguð er sumarið 1997.
4. Haft verði samráð við Náttúruvernd ríkisins um val á efnistökuastað, jarðefnisnám og frágang námusvæða og vegfláa.

7. KÆRUFRESTUR

Samkvæmt 14. grein laga nr. 63/1993 má kæra úrskurð skipulagsstjóra ríkisins til umhverfisráðherra. Kærufrestur er til 28. maí 1997.

Reykjavík, 22. apríl 1997,

Stefán Thors

Ásdís Hlökk Theodórsdóttir