

REYKJANESBRAUT, TVÖFÖLDUN FRÁ FÍFUHVAMMSVEGI Í KÓPAVOGI AÐ ÁLFTANESVEGI Í GARÐABÆ

Úrskurður Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum

1. INNGANGUR

Skipulagsstofnun hefur fengið til athugunar tvöföldun Reykjanesbrautar frá Fífuhvammsvegi í Kópavogi að Álftanesvegi í Garðabæ samkvæmt lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum.

Framkvæmdaraðilar: Vegagerðin, Garðabær og Kópavogsbær.

Framkvæmd kynnt í matsskýrslu: Tvöföldun Reykjanesbrautar, stofnvegur nr. 41, frá Fífuhvammsvegi í Kópavogi að Álftanesvegi í Garðabæ úr 2 akreinum í 4. Bygging 3 mismætra vegamóta á umræddum vegakafla, þ.e. við Arnarnesveg, Vífilsstaðaveg og Urriðaholtsbraut.

Markmið framkvæmdar: Að greiða fyrir umferð og auka umferðaröryggi.

Athugun Skipulagsstofnunar: Þann 6. maí 2002 tilkynnti Vegagerðin framkvæmdina til Skipulagsstofnunar. Framkvæmdin var auglýst opinberlega þann 24. maí 2002 í Lögbirtingablaðinu og í Morgunblaðinu. Matsskýrsla lá frammi til kynningar frá 24. maí til 5. júlí á bæjarskrifstofum Kópavogsbæjar og Garðabæjar og á bókasöfnum Kópavogs, Garðabæjar og Hafnarfjarðar. Einnig í Þjóðarbókhöðunni og hjá Skipulagsstofnun í Reykjavík. Matsskýrslan var einnig aðgengileg á Netinu: www.vegagerdin.is og www.hnit.is. Leitað var umsagnar Kópavogsbæjar, Garðabæjar, Hafnarfjarðarbæjar, Fornleifaverndar ríkisins, Heilbrigðiseftirlits Hafnarfjarðar- og Kópavogssvæðis, Hollustuverndar ríkisins, Náttúruverndar ríkisins og samvinnunefndar um svæðisskipulag á höfuðborgarsvæðinu. Á kynningartíma bárust 9 athugasemdir.

Gögn lögð fram við athugun Skipulagsstofnunar:

Matsskýrsla: Vegagerðin, Kópavogsbær, Garðabær. Tvöföldun Reykjanesbrautar frá Fífuhvammsvegi að Álftanesvegi. Mat á umhverfisáhrifum. Matsskýrsla. Hnit hf, maí 2002. Viðaukar með matsskýrslu.

Önnur gögn: Svör Vegagerðarinnar við umsögnum, athugasemdum og fyrirspurnum Skipulagsstofnunar dags. 16. og 18. júlí, 8. og 12. ágúst og 11. og 13. nóvember 2002. Útreikningar á hljóðstigi-sérathugun. Reykjanesbraut í Garðabæ milli Arnarnesvegur og Vífilsstaðalækjar. Hnit hf., unnið fyrir Vegagerðina, október 2002. Umferðarspár höfuðborgarsvæðisins í tengslum við svæðisskipulag 2002. Vegagerðin og VST, júní 2002.

2. UMSAGNIR

Umsagnir bárust frá:

Garðabæ með bréfi dags. 24. júní 2002.
 Hafnarfjarðarbæ með bréfi dags. 4. júlí 2002.
 Kópavogsbæ með bréfi dags. 8. ágúst 2002.
 Fornleifavernd ríkisins með bréfi dags. 31. maí 2002.
 Heilbrigðiseftirliti Hafnarfjarðar- og Kópavogssvæðis með bréfi dags. 24. júní 2002.
 Hollustuvernd ríkisins með bréfum dags. 24. júní og 16. ágúst 2002.
 Náttúruvernd ríkisins með bréfi dags. 10. júní 2002.
 Samvinnunefnd um svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins með bréfi dags. 5. júní 2002.

3. ATHUGASEMDIR

9 athugasemdir bárust á kynningartíma frá:

Dagmar Kristjánsdóttur og Skúla Þórðarsyni með bréfi dags. 4. júlí 2002.
 Eyþóri Þórhallssyni með bréfi dags. 3. júlí 2002.
 Grétari Magnússyni og 53 öðrum íbúum Hnoðraholtshverfis með bréfi dags. 2. júlí 2002.
 Inga Olsen og Þóru Nielsen með bréfi dags. 10. júní 2002.
 Kristjáni Sigurðssyni o.fl. með bréfi dags. 28. júní 2002.
 Ólafi Hermannssyni og Maríu Ammendrup með bréfi dags. 4. júlí 2002.
 Pétri Valdimarssyni með bréfi dags. 4. júlí 2002.
 Sigrúnu Stefánsdóttur með bréfi dags. 2. júlí 2002.
 Sveinbirni Sveinbjörnssyni með tölvupósti dags. 5. júlí 2002.

4. UMHVERFISÁHRIF FRAMKVÆMDAR SAMKVÆMT FRAMLÖGÐUM GÖGNUM VIÐ ATHUGUN SKIPULAGSSTOFNUNAR

4.1 FYRIRHUGUÐ FRAMKVÆMD

Í matsskýrslu er kynnt tvöföldun Reykjanesbrautar á um 4 km kafla frá Fífuhvamsvegi í Kópavogsbæ að Álftanesvegi í Garðabæ. Reykjanesbraut hefur þegar verið breikkuð suður fyrir Fífuhvamsveg og er fyrirhuguð framkvæmd framhald þaðan að Álftanesvegi. Fyrirhugað er að leggja nýja, tveggja akreina akbraut austan núverandi akbrautar og jafnframt að gera 3 mislæg vegamót á vegkaflanum; við Arnarnesveg, Vífilsstaðaveg og við fyrirhugaða Urriðaholtsbraut. Ekki hafa verið skoðaðir aðrir kostir á legu Reykjanesbrautar þar sem aðstæður eru ekki fyrir hendi en kynntar eru tvær útfærslur á mislægum vegamótum við Arnarnesveg og Urriðaholtsbraut. Stærð þess svæðis sem tekið verður undir nýja akbraut og mislæg vegamót er um 70.000 m². Hönnunarhraði Reykjanesbrautar verður 100 km/klst og skiltaður hraði 80 km/klst og hönnunarhraði rampa verður á bilinu 50-60 km/klst og skiltaður hraði 40-50 km/klst. Kostnaður við framkvæmdina er áætlaður um 1,9 milljarðar króna miðað við núverandi verðlag og samkvæmt vegaáætlun er áætlað að

hefja framkvæmdir árið 2003. Ákvörðun um endanlega áfangaskiptingu hefur ekki verið tekin en tvenns konar áfangaskipting kemur til greina. Annars vegar er tvöföldun tiltekins hluta vegarkaflans og gerð mislægra vegamóta við þann hluta og hins vegar tvöföldun Reykjanesbrautar í einum áfanga og gerð mislægra vegamóta í næstu áföngum.

4.1.1 Lega vegar

Í matsskýrslu kemur fram að Reykjanesbraut verði tvöfölduð með lagningu nýrrar, tveggja akreina akbrautar, samsíða núverandi akbraut að austanverðu með akstursstefnu til norðurs. Akbrautin verði 7,5 m breið og svæði á milli núverandi og fyrirhugaðrar akbrautar, svokölluð miðeyja, um 11 m. Vegaxlir verði 3 m á breidd í útjaðri akbrauta og 1 m inn að miðeyju. Fram kemur að miðað verði í stórum dráttum við hæðarlegu núverandi akbrautar við ákvörðun á hæðarlegu nýrrar akbrautar. Nýja akbrautin fylgi hönnunarlínu núverandi brautar með um 10 m hliðrun til austurs.

4.1.2 Mislæg vegamót og vegtengingar

Arnarnesvegur. Í matsskýrslu kemur fram að á mótum Reykjanesbrautar og Arnarnesvegar muni verða mislæg vegamót og jafnframt verði um 500 m kafla Arnarnesvegar endurbyggður. Vegamótin verði um 80 m norðan við núverandi vegamót. Lagt sé til að þau verði svokallaður þjappaður tígull með einum umferðarljósavegamótum. Sú útfærsla rúmist innan þess litla svæðis sem sé til umráða og anni einnig hönnunarumferð betur en aðrar fyrirferðarmeiri útfærslur. Fram kemur að fyrirhuguð brú yfir Reykjanesbraut verði 5 akreinar með gangstéttum báðum megin og kantbitum, samtals um 25 m á breidd og lengd hennar verði um 38 m milli endastólpa.

Vífilsstaðavegur. Í matsskýrslu kemur fram að Vífilsstaðavegur verði endurbyggður yfir Reykjanesbraut á 560 m kafla og tengdur núverandi Vífilsstaðavegi. Þverun vegarins á Reykjanesbraut færist um 80 m til suðurs frá núverandi Vífilsstaðavegi. Um sé að ræða 8 m breiðan, tveggja akreina veg og gerð verði tígulvegumót með hringtorgum sem séu talin anna hönnunarumferð. Sú útfærsla sé að auki nokkuð hagkvæm þar sem byggð verði mjórri og ódýrari brú yfir Reykjanesbraut en unnt sé með hefðbundnum tígulvegumótum með beygjuakrein til vinstri. Gert sé ráð fyrir gönguleiðum beggja vegna vegarins og undir Vífilsstaðaveg vestan Reykjanesbrautar. Fyrirhugað sé að brú yfir Reykjanesbraut verði steinsteypt bitabré, u.þ.b. 60 m löng milli endastólpa og um 13,5 m breið. Hæð brúargólfs yfir Reykjanesbraut verði a.m.k. 6,2 m.

Urriðaholt/Molduhraun. Í matsskýrslu kemur fram að mislæg vegamót Urriðaholtsbrautar og Reykjanesbrautar verði blanda af svokölluðum trompet og hálfum smára. Tenging verði við Molduhraunshverfi á mótum Miðhrauns og Austurhrauns en megin umferðaræðin muni liggja undir Reykjanesbraut til austurs; inn í fyrirhugaðan hátæknigarð í Urriðaholti. Um sé að ræða um 22 m breiðan, fjögurra akreina veg og sé reiknað með súluundirstöðum í miðju brúarhafinu. Hæð undir brú verði a.m.k. 5,0 m.

Aðrar vegtengingar. Í matsskýrslu kemur fram að minni vegtengingar muni tengja Smárahverfi og Lindahverfi í Kópavogi við Reykjanesbraut á svonefndum fléttuköflum.

4.1.3 Efnistaka

Í matsskýrslu kemur fram að áætluð efnispörf í fyllingar og burðarlög í tengslum við framkvæmdina sé ríflega 210.000 m³. Reikna megi með að allt að 280.000 m³ efnis falli til úr skeringum við gerð vega og vegamóta. Verði hafist handa við gerð mislægra vegamóta við Urriðaholt samhliða vinnu við fyrsta áfanga breikkunar sé hugsanlegt að allt efni fái úr vegskeringum. Verði byrjað á fyrsta áfanga en ekki á framkvæmdum við Urriðaholt þurfi að sækja allt að 140.000 m³ efnis í fyllingar annað. Búast megi við því að það efni verði sótt í viðurkenndar námur sem þegar séu í rekstri á höfuðborgarsvæðinu eða í námunda við það, t.d. við Lambafell og Bolaöldur í landi Ölfuss, Undirhlíðar og Vatnsskarð í landi Hafnarfjarðar, Sandskeið og í námur í Faxaflóa. Framboð jarðvegs og efnispörf til frágangs fláa og rampa sé nálægt því að vera í jafnvægi en líklegt sé að sækja þurfi annað jarðefni til frágangs.

Í umsögn Náttúruverndar ríkisins kemur fram að stofnuninni sé ókunnugt um hvað felist í hugtakinu „viðurkennd efnisnáma“ og bent er á að engin þeirra náma sem getið er um í matsskýrslu uppfylli skilyrði laga nr. 44/1999 um náttúruvernd þar sem ekki liggja fyrir áætlun um efnistöku.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að með viðurkenndri efnisnámu sé átt við námu sem verið sé að selja efni í miklu magni úr í dag og að efni úr námunni standist gæðakröfur Vegagerðarinnar.

4.1.4 Hljóðvarnir

Í matsskýrslu kemur fram að hækka þurfi núverandi hljóðmön við Hæðahverfi eftir því sem að umferð aukist. Skipta þurfi trépili sunnan manarinnar við Bæjargil út fyrir hljóðeinangrandi vegg sem dragi úr endurkasti. Fram kemur að nokkur stallur sé vestan húsaðarinnar í Eskiholti í Hnoðraholtshverfi og þar sé unnt að koma fyrir jarðvegsmön.

4.1.5 Göngu- og hjólreiðastígar

Í matsskýrslu kemur fram að fyrirhugað sé að göngustígur verði lagður meðfram Reykjanesbraut að vestanverðu frá Fífuhvamsvegi að Arnarnesvegi. Þverun yfir Reykjanesbraut verði við Arnarnesveg til beggja handa á brúnni og ennfremur verði Arnarnesvegur þveraður í undirgöngum vestan brúar. Þá verði lagður nýr göngustígur til norðurs frá undirgöngum neðan Hnoðraholtis, meðfram holtinu. Þverun við Vífilsstaðaveg verði samskonar og við Arnarnesveg, þ.e. göngustígur til beggja handa á brúnni og undirgöng undir Vífilsstaðaveg vestan brúar. Fyrirhugað sé að stígurinn þveri Reykjanesbraut í undirgöngum skammt norðan vegamóta við Urriðaholt/Molduhraun og jafnframt verði önnur þverun undir brúnni, samhliða fyrirhugaðri Urriðaholtsbraut. Þá verði Urriðaholtsbraut þveruð í undirgöngum við fyrirhugaðan hátæknigarð í Urriðaholti. Fram kemur að ekki sé fyrirhugað að ráðast í gerð sérstakra hjólreiðastíga, heldur gert ráð fyrir því að hjólreiðafólk og aðrir sem um svæðið fari án vélknúinna ökutækja noti sömu stíga.

4.1.6 Aðrir kostir

Í matsskýrslu kemur fram að val á kostum sem gerð sé grein fyrir í skýrslunni hafi að langmestu leyti verið grundað á veg- og umferðartæknilegum rökum. Ekki hafi verið skoðaðir aðrir kostir á legu sjálfrar Reykjanesbrautar þar sem ekki sé svigrúm fyrir þá. Suður að Vífilsstöðum þrengi byggð að veginum og hindri aðra legu hans og sunnan Vífilsstaða liggja vegurinn í gegnum Búrfellshraun. Þar sé eðlilegt að ný akbraut liggji sem næst þeirri sem fyrir sé til að forðast frekari röskun hraunsins. Ekki hafi verið

skoðuð sú útfærsla að fella brautina í stökk. Fram kemur að bornir hafi verið saman tveir möguleikar á vegamótum við Arnarnesveg, annars vegar venjulegur tígull með tvennum umferðarljósum og hins vegar þjappaður tígull með einum umferðarljósum. Venjulegur tígull sé fyrirferðameiri en þjappaður tígull, sér í lagi ramparnir. Miðað við gefnar forsendur í umferðarspá muni þessi tegund vegamóta ekki anna hönnunarumferð, nema með lagningu 8 akreina á brú yfir Reykjanesbraut. Því sé þjappaður tígull með einni ljósastýringu valkostur framkvæmdaraðila. Fram kemur að önnur tillaga hafi verið sett fram varðandi mislæg vegamót við Urriðaholt sem geri ráð fyrir vegamótum með tveim samsíða lykkjum. Ókostur við þessa tillögu sé að fjöldi bifreiða sem komi frá Reykjavík þurfi að taka vinstri beygju á umferðarljósum við framhald Miðhrauns en bein umferð á vegamótunum verði mjög lítil. Einnig sé óeðlilegt út frá skipulagssjónarmiðum að tengibraut liggi í beinu framhaldi inn í götu sem sé húsagata í iðnaðarhverfi. Ekki hafi verið skoðaðar aðrar útfærslur á vegamótum Vífilsstaðavegar og Reykjanesbrautar enda hafi umferðarspár ekki gefið til kynna að mikil aukning verði á umferð þar. Framsett útfærsla við Vífilsstaði sé talin vera ódýrust í framkvæmd, örugg með tilliti til umferðar og talin anna hönnunarumferð.

Núll kostur. Í matsskýrslu kemur fram að verði ekki af fyrirhuguðum framkvæmdum muni umferð engu að síður aukast um svæðið vegna aukinna umsvifa verslunar og þjónustu og þéttingar byggðar, ásamt uppbyggingu hátæknigarðs í Urriðaholti í Garðabæ. Reykjanesbraut í núverandi mynd anni ekki umferð á álagstímum og muni núverandi ástand versna til muna við aukna umferð. Við verslunarkjarna myndi umferð að talsverðu leyti verða eftir tengibrautum, safngötum og jafnvel húsagötum, einkum í Kópavogi en einnig í Garðabæ. Það hefði aukna mengun, hávaða og ónæði í för með sér fyrir nálæg íbúðarhverfi.

Í umsögn Hollustuverndar ríkisins kemur fram að stofnunin telji það ágalla á framlagðri matsskýrslu að ekki skuli hafa verið kynntur möguleiki á niðurgreftri Reykjanesbrautar eða lagningu í lokaðan stökk, einkum á kaflanum sem liggi milli Hnoðraholtis og Bæjargils.

Í athugasemdum Dagmarar Kristjánsdóttur og Skúla Þórðarsonar, Grétars Magnússonar og 53 annarra íbúa Hnoðraholtshverfis og Sigrúnar Stefánsdóttur er bent á að ekki sé skoðaður sá möguleiki í matsskýrslu að leggja Reykjanesbraut í stökk.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að hæðarlega nýrrar akbrautar hafi ekki verið ákveðin. Í frumdrögum Vegagerðarinnar sé fyrirhuguð akbraut í sömu hæð og núverandi akbraut þó að við endanlega hönnun þurfi svo ekki að vera. Hægt sé að lækka akbrautina um Nónhæð og við Vífilsstaðaveg nokkuð án verulegs aukakostnaðar.

Í frekari svörum framkvæmdaraðila, dags. 11. nóvember 2002, við fyrirspurnum Skipulagsstofnunar kemur fram að með því að lækka Reykjanesbraut á kaflanum frá Arnarnesvegi að Vífilsstaðavegi leggist Hnoðraholtshbraut af en hún tengi saman íbúðarhverfin austan og vestan Reykjanesbrautar á þessum kafla. Ennfremur sé heildarkostnaður vegagerðar ásamt nauðsynlegum hljóðvörnum um 500-700 milljónir króna meiri ef brautin verði lækkuð um allt að 4,5 m á fyrrgreindum kafla. Það sé því mat Vegagerðarinnar að lækkun Reykjanesbrautar sé ekki raunhæfur valkostur.

4.2 ÁHRIF Á MENN OG SAMFÉLAG

4.2.1 Landnotkun og skipulag

Í matsskýrslu kemur fram að í Kópavogsbæ sé einkum um verslun og þjónustu að ræða á svæðinu vestan Reykjanesbrautar, auk svæðis með blandaða notkun þar sem einnig sé gert ráð fyrir iðnaði. Hið sama gildi að austanverðu næst Fífuhvamsvegi en syðri hluti svæðisins austan Reykjanesbrautar sé útivistarsvæði sem nýtt sé af Hestamannafélaginu Gusti. Í Garðabæ liggja byggð að Reykjanesbraut að vestanverðu frá Arnarnesvegi að Hraunsholtslæk en hluti svæðis meðfram Reykjanesbraut sé skilgreint til útivistar á skipulagi. Frá Hraunsholtslæk til suðurs sé óbyggt, bæjarverndað svæði, Búrfellshraun, en sunnan þess taki við svæði með blandaða landnotkun. Fram kemur að austan Reykjanesbrautar í Garðabæ sé íbúðarsvæði á Hnoðraholti nokkuð nálægt vegi. Í Vetrarmýri, sunnan Hnoðrahólts, sé fyrirhugað að verði verslun og þjónusta og sunnar sé land Vífilsstaða en það sé svæði opinberra stofnana. Sunnan þess sé bæjarverndað hraun.

Í athugasemdum Dagmarar Kristjánsdóttur og Skúla Þórðarsonar, Grétars Magnússonar og 53 annarra íbúa Hnoðraholtshverfis og Ólafs Hermannssonar og Maríu Ammendrup kemur fram að í matsskýrslu sé ekki tekið á hugsanlegri verðryrnun sem geti orðið á húseignum í Hnoðraholti með tilkomu nýrrar akbrautar. Ef verði af fyrirhugaðri veglagningu á þann hátt sem að sé stefnt, sé fyrirsjáanlegt að íbúðir geti orðið torseljanlegri en ella.

Í svörum framkvæmdaraðila er vísað til svara við athugasemdum við tillögu að matsáætlun sem send voru Skipulagsstofnun en þar komi m.a. fram að of margir utanaðkomandi þættir hafi áhrif á rýrnun fasteiganverðs og verði að telja að óvissa sé of mikil fyrir slíkt mat.

Í matsskýrslu kemur fram að samkvæmt núgildandi Aðalskipulagi Kópavogsbæjar 1992-2012 sé Reykjanesbraut sýnd sem stofnbraut frá Fífuhvamsvegi, um Arnarneshæð og áfram inn í Garðabæ. Á vegamótum Reykjanesbrautar og Arnarnesvegar sé gert ráð fyrir mislægum vegamótum. Í núgildandi Aðalskipulagi Garðabæjar 1995-2015 sé gert ráð fyrir áframhaldandi stofnbraut frá Arnarnesvegi og suður fyrir bæjarmörk Garðabæjar og Hafnarfjarðar. Gert sé ráð fyrir mislægum vegamótum við Vífilsstaðaveg og við Álftanesveg. Í breytingartillögum við Aðalskipulag Garðabæjar sé einnig gert ráð fyrir mislægum vegamótum við Molduhraun/Urriðaholt. Fram kemur að í Kópavogi sé í gildi deiliskipulag af öllum svæðum sem liggja að Reykjanesbraut og sé framkvæmdin í samræmi við skipulag. Í Garðabæ hafi verið gert deiliskipulag af íbúðarsvæðum sem liggja að Reykjanesbraut, auk Molduhrauns og Urriðahólts en hið síðarnefnda hafi ekki tekið gildi enn.

4.2.2 Samgöngur, umferð og umferðaröryggi

Í matsskýrslu kemur fram að Reykjanesbraut anni ekki núverandi umferð á álagstímum og langar raðir bifreiða myndist við öll vegamót á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Umferðarspár, byggðar á umferðarlíkani fyrir höfuðborgarsvæðið í tengslum við svæðisskipulag frá október 2000, geri ráð fyrir því að árdagsumferð á Reykjanesbraut muni aukast úr 22.000 bílum á sólarhring í allt að 55.000 bíla á sólarhring árið 2010 og allt að 72.000 bíla á sólarhring árið 2020. Fram kemur að tvöföldun vegarins og gerð mislægra vegamóta muni leiða til greiðari umferðar og minni tafa, draga muni umtalsvert úr slysum og óhöppum á Reykjanesbraut og veltengingum hennar og miklir fjármunir muni sparast. Áætlað sé að fækkun slysa á beinum vegköflum verði um 0,1 slys á hverja milljón ekinna km og á vegamótum allt

að 0,15 á hverja milljón bíla við gerð mislægra vegamóta. Á sama hátt sé áætlað að óhöppum geti fækkað um allt að 0,7 á milljón ekinna km á beinum vegköflum og allt að 0,9 á milljón bíla á vegamótum. Á framkvæmdatíma megi þó búast við aukningu umferðaróhappa en gerð verði krafa um að merkingar verði sem bestar og í samræmi við reglur.

Í umsögn samvinnunefndar um svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins kemur fram að fyrirhugaðar framkvæmdir séu í samræmi við stefnumörkun í tillögu að Svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 2001-2024. Eitt af meginmarkmiðum skipulagsins sé að umferð gangi greiðlega á þeim stofnbrautum þar sem séu mislæg vegamót eða þau fyrirhuguð. Tvöföldun Reykjanesbrautar sé ein þeirra framkvæmda sem sérstaklega sé getið í þessu sambandi.

Í athugasemdum Dagmarar Sigurðardóttur og Skúla Þórðarsonar kemur fram að í matsskýrslu sé fjallað um slys og óhöpp á Reykjanesbraut frá Breiðholtsbraut að Fjarðarhrauni. Ekki komi fram hvers vegna þessi hluti brautarinnar sé valinn til viðmiðunar en ekki einungis sá vegkaflí sem sé til umfjöllunar í matsskýrslu. Umfjöllun í matsskýrslu sé þar af leiðandi misvísandi.

Í athugasemdum Péturs Valdimarssonar er bent á að tölur um umferðarspá séu ekki í samræmi við umferðartölur í endurskoðuðu Aðalskipulagi Kópavogs 1992-2012.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að í nýju Aðalskipulagi Kópavogs sé miðað við nýrri útgáfu af svæðisskipulagi fyrir höfuðborgarsvæðið og skýri það ósamræmi í umferðartölum. Mismunurinn gefi þó ekki tilefni til endurskoðunar í matsskýrslu.

Í frekari svörum framkvæmdaraðila við fyrirspurnum Skipulagsstofnunar dags. 13. nóvember 2002 kemur fram að fyrir liggja endurskoðuð umferðarspá sem komið hafi út í skýrslu í júní 2002 í framhaldi af vinnu sveitarfélaganna við gerð svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins. Þessar spár gefi eindregið til kynna að sú umferðarspá sem gengið var út frá við gerð matskýrslu hafi verið of há. Nýja spáin geri ráð fyrir 47.000 bílum á sólarhring á Reykjanesbraut frá Arnarnesvegi að Vífilsstaðavegi árið 2024, 60.000 bílum á kaflanum frá Fífuhvamsvegi að Arnarnesvegi og 44-45.000 bílum á sólarhring frá Vífilsstaðavegi að Álfanesvegi. Fram kemur að Vegagerðin telji þessi skýrslu byggða á bestu fánlegum skipulagsáætlunum sem nú gildi á svæðinu.

4.2.3 Hljóðvist og sjónræn áhrif hljóðvarna

Viðmiðunargildi-frávikstilvik. Í matsskýrslu kemur fram að hávaðamengun sé einn stærsti áhrifaþáttur fyrirhugaðrar framkvæmdar. Ábendingar hafi komið frá íbúum í Garðabæ um mikinn umferðarhávaða og ljóst sé að aukning umferðar um Reykjanesbraut á næstu árum muni auka hljóðmengun á svæðinu. Fram kemur að í reglugerð um hávaða nr. 933/1999 sé kveðið á um viðmiðunargildi vegna hávaða frá umferð og frávikstilvik. Fyrirhuguð framkvæmd falli undir frávikstilvik I þar sem um sé að ræða verulega breytingu á umferðaræð í byggð sem fyrir sé. Samkvæmt reglugerðinni megi hávaði ekki vera meiri en 65 dB(A) utan við jarðhæð við íbúðarhúsnæði og á útivistarsvæði í þéttbýli.

Í umsögn Hollustuverndar ríkisins kemur fram að stofnunin fallist í meginráttum á þá túlkun framkvæmdaraðila að á kaflanum milli Fífuhvamsvegar og Álfanesvegar skuli miða við frávikstilvik sem sett séu fram í viðauka reglugerðar nr. 933/1999 um hávaða. Stofnunin vilji þó benda á að lengi hafi verið uppi áætlanir um tvöföldun Reykjanesbrautar. Á sama tíma hafi íbúðarbyggð verið skipulögð nærri brautinni á sumum stöðum, að því er virðist án þess að hliðsjón hafi verið tekin af hljóðstigi.

Stofnunin telji því ástæðu til að benda á mikilvægi skipulagsgerðar varðandi hljóðstig í íbúðarbyggð þannig að ekki þurfi að grípa til frávikstilvika reglugerðar.

Í umsögn Heilbrigðiseftirlits Hafnarfjarðar- og Kópavogssvæðis kemur fram að gerður sé fyrirvari við þá túlkun sem fram komi í matsskýrslu um það hvað teljist vera viðmiðunargildi reglugerða varðandi viðunandi ástand. Í stað þess að miða við leiðbeiningar- og viðmiðunargildi í reglugerð (45 og 55 dB(A)) sé vísað beint til svokallaðra frávikstilvika I í viðauka og þau ranglega sögð vera viðmiðunargildi reglugerðarinnar (65 dB(A)). Heilbrigðiseftirlitið telji að hvergi í matsskýrslu hafi verið sýnt fram á að ekki sé hægt að halda hávaða innan leiðbeiningargilda reglugerðarinnar (45 dB(A)) eða viðmiðunargilda hennar (55 dB(A)) með skynsamlegum mótvægisáðgerðum. Einhliða ákvörðun um að leggja 65 dB(A) til grundvallar, þegar lagt sé mat á hvort framkvæmdin standist markmið reglugerða, sé ekki í samræmi við ákvæði reglugerðar. Stofnunin telji að miða eigi við 45 dB(A) sem hönnunarforsendu en grípa eigi til sértækra áðgerða á húsum til að tryggja að hávaðinn fari ekki upp fyrir viðmiðunargildi reglugerðarinnar, 55 dB(A). Sá kafli Reykjanesbrautar sem hér um ræði liggja að stærstum hluta í jaðri byggðar en sé á kafla með byggð til beggja handa. Byggð þrengi óverulega að götustæði og því ættu að vera til staðar góðir möguleikar til að grípa til mótvægisáðgerða til að tryggja viðunandi hljóðvist í íbúðarhverfum. Því verði að gera þá kröfu til framkvæmdaraðila að á hönnunarstigi sé leitast við að mæta sanngjörnum kröfum sem flestra. Stofnunin vekur ennfremur athygli á að hávaðamörk (viðmiðunargildi) í reglugerð kveði á um hæstu mörk sem fólk þurfi að umbera en það geti verið meiri hávaði en fólk telji ásættanlegt.

Í athugasemdum Eypórs Þórhallssonar, Dagmarar Sigurðardóttur og Skúla Þórðarsonar, Grétars Magnússonar og 53 annarra íbúa í Hnoðraholtshverfi, Kristjáns Sigurðssonar o.fl. og Sveinbjörns Sveinbjörnssonar kemur fram gagnrýni á að miðað sé við að uppfylla frávikstilvik, 65 dB(A), reglugerðar nr. 933/1999 um hávaða en ekki viðmiðunargildi, 55 dB(A), í umfjöllun í matsskýrslu um hljóðstig vegna fyrirhugaðrar framkvæmdar. Fram kemur að slíkt sé í andstöðu við markmið laga nr. 7/1998 um hollustuhætti og mengunarvarnir sbr. reglugerð nr. 933/1999 þar sem leitast skuli við að draga úr hávaða eftir því sem við verði komið. Ennfremur megi telja að í þessu samhengi hefði skýrsluhöfundum borið að geta þess nánar hvernig sú niðurstaða sé fengin og jafnframt í leiðbeiningaskyni að fjalla um þann mun sem sé á 55 dB(A) og 65 dB(A). Ljóst hafi verið frá upphafi að Reykjanesbraut yrði tvöfölduð og skipulagsáætlanir hafi miðast við þá ráðagerð. Því sé ekki eingöngu um að ræða verulega breytingu á umferðaræð heldur sé verið að fullklára framkvæmd á stofnbraut. Dregið er í efa að það hafi verið skilningur stjórnvalds við gerð reglugerðar nr. 933/1999 um hávaða að hægt sé að meta nýja umferðaræð með helmings flutningsafköstum út frá grunntilfelli og síðar, við tvöföldun flutningsgetu umferðaræðar, sé miðað við frávikstilvik I, í stað þess að meta alla framkvæmdina frá upphafi samkvæmt grunnild. Líta beri svo á að um fyrirhugaðar framkvæmdir gildi meginregla reglugerðar nr. 933/1999 um að hönnunarforsendur skuli miðast við 45 dB(A) en hæstu þolmörk geti farið í 55 dB(A). Framkvæmdaraðili hafi alla möguleika til þess á hönnunarstigi að koma hljóðmengun niður fyrir lögbundin mörk, ýmist með því að setja brautina í stokk, byggja yfir að hluta eða færa hana neðar.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að sú skilgreining hafi verið lögð til grundvallar fyrirhugaðrar framkvæmdar að um verulega breytingu á umferðaræð væri að ræða og því hafi hljóðstig verið miðað við frávik I í 5. gr. viðauka við reglugerð nr. 933/1999 um hávaða, þ.e. allt að 65 dB(A) utan við húsvegg á jarðhæð eða

opnanlegan glugga. Ekki sé dregin dul á það í matsskýrslu að í framtíðinni muni skapast ástand sem kalli á aðgerðir.

Í matsskýrslu kemur fram að samkvæmt líkanútreikningum, miðað við 2 metra hæð yfir jörðu, sé núverandi hljóðstig undir frávíksmörkum, þ.e. 65 dB(A), við flest hús á svæðinu en hljóðstig sé jafnan hæst í kringum vegamót og einnig þar sem land standi hærra. Fram kemur í viðauka með matsskýrslu um hljóðmengun sýni útreikningar að hljóðstig í Garðabæ sé þegar komið yfir 65 dB(A) við a.m.k. 2 hús við Eskiholt og og a.m.k. 1 hús við Bæjargil og að frávíksmörkum við flest hinna húsanna í Eskiholti sem standi næst Reykjanesbraut. Ljóst sé að aðgerða verði þörf fljótlega eftir að framkvæmdir hefjist við breikkun. Hús við Bæjargil séu betur sett því gatan liggir neðar í landi en Reykjanesbraut. Vegna endurkasts frá malbiki varpist hljóðið meira upp á við en niður. Þunnur skilvegur sé meðfram Reykjanesbraut við Bæjargil en gildi hans til hljóðeinangrunar sé ekki fullnægjandi miðað við þá umferð sem fara muni um Reykjanesbraut. Með tilliti til hávaðamengunar séu hús við Eskiholt einna verst sett, sé litið til framtíðar. Ný akbraut verði nær Eskiholti en núverandi akbraut og muni hljóðstig fara yfir 65 dB(A) í öllum húsum í vestanverðu Eskiholti og við a.m.k. 3 hús í Bæjargili sem standi næst Reykjanesbraut miðað við 72.000 bíla umferð árið 2020 án hljóðvarnaraðgerða. Hafa beri í huga að hljóðstig sé reiknað í 2 metra hæð yfir jörðu og því megi búast við að hávaðinn verði meiri á efri hæðum húsa við Bæjargil þar sem þau standi mun lægra í landi en vegurinn. Fram kemur að við Vífilsstaði verði hljóðstig undir viðmiðunargildi.

4.2.3.1 Mótvegisaðgerðir

Í matsskýrslu kemur fram að við hljóðstigsútreikninga í matsskýrslu, miðað við umferðarspá til ársins 2020, sé gert ráð fyrir 3 metra háum, hljóðeinangrandi vegg með litlu endurkasti við Bæjargil í stað núverandi tréþils og verði hljóðstig undir 65 dB(A) í öllum húsum við götuna að lokinni uppsetningu hans. Fram kemur að samkvæmt útreikningum fari hljóðstig í 2 m hæð niður fyrir 65 dB(A) við hús í Eskiholti að nýju með tilkomu 3 metra hárrar hljóðmanar miðað við 72.000 bíla umferð á sólarhring til ársins 2020, án þess að útsýni skerðist að marki. Hönnun hljóðveggja og hljóðmana verði með þeim hætti að þær skapi ekki hættu fyrir börn að leik. Fram kemur að hljóðveggur og hljóðmön sem reiknað sé með í matsskýrslu séu ekki endanleg hönnun, heldur sé einungis verið að sýna fram á að unnt sé að koma við slíkum hljóðvörnum og að þær geti borið árangur.

Í umsögn Garðabæjar kemur fram að lögð sé áhersla á að tryggð verði hljóðvist í íbúðarhverfum við Reykjanesbraut þar sem þörf krefji í samræmi við lög og reglugerðir.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að Vegagerðin muni, í samráði við Garðabæ, skipuleggja framkvæmdina þannig að allt jarðefni, sem falli til nýtist sem best, t.d. í hljóðmanir.

Í umsögn Heilbrigðiseftirlits Hafnarfjarðar- og Kópavogssvæðis er bent á að samkvæmt matsskýrslu muni fjöldi íbúða í Hnoðraholti, Hæðahverfi, Bæjargili, Búðahverfi, Efstalundi og Hörpulundi auk íbúða við Sunnuflöt lenda innan hávaðamarka sem sé yfir 50 dB(A) og stærsti hluti þeirra sé yfir viðmiðunargildi, 55 dB(A) og þar með yfir þeim mörkum sem reglugerð nr. 933/1999 telji að fólk þurfi að umbera. Það sé því fyrirsjáanlegt að bregðast þurfi við þessum vanda með breytingum á hönnun, með hljóðmönnum, hugsanlegri hljóðvörn milli akbrauta (í miðdeili) s.s. fyrir neðan Hnoðraholt og með markvissum mótvegisaðgerðum við

einstök hús. Stofnunin telji að ekki sé tekið á því í matsskýrslu. Með vísun til ofangreindra fyrirvara telur stofnunin að heimila beri framkvæmdina með skilyrðum um að séð verði til þess á hönnunarstigi að uppfyllt verði leiðbeiningagildi reglugerðar um hávaða við sem flestar íbúðir og að gripið verði til sértækra aðgerða á húsum þar sem þeim mörkum verði ekki náð.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að mögulegt sé að ná hljóðmengun niður fyrir lögbundin mörk og að það sé skylda framkvæmdaraðila. Áréttað sé að hljóðreikningar séu gerðir á grundvelli frumdraga. Endanleg hönnun vegar hafi ekki legið fyrir þegar þeir hafi verið framkvæmdir og liggja ekki fyrir enn. Það sé ljóst að endanleg hæðarlega vegarins ráði miklu um hljóðstig beggja vegna hans. Af þessu verði að taka mið þegar endanlegar hljóðvarnir verði hannaðar. Vegagerðin líti svo á að nægilegt sé að lýsa fyrirhuguðum mótvægisáðgerðum, líkt og tilgreint sé í reglugerð um mat á umhverfisáhrifum og að auki sé lagt mat á þær og sýnt fram á að þær muni bera árangur. Þetta telji Vegagerðin sig hafa gert í matsskýrslu en endanleg hönnun á hljóðskermunum sé verkfræðilegt úrlausnatriði sem tekið verði á við endanlega hönnun vegarins.

Í athugasemdum Kristjáns Sigurðssonar o.fl. og Inga Ólsen og Þóru Nielsen kemur fram að ekki sé tekin afstaða til Flatahverfis í Garðabæ í matsskýrslu hvað hávaðavarnir varði en þó komi þar fram að hús nr. 45 við Sunnuflöt verði innan þess svæðis þar sem gert sé ráð fyrir hljóðstigi á bilinu 65-70 dB(A) og við nokkur hús verði hljóðstig á bilinu 60-65 dB(A). Ekki sé gert ráð fyrir hljóðvörnum við vegamót Reykjanesbrautar og Vífilstaðavegar og gerð sé sú krafa til framkvæmdaraðila að metnir verði möguleikar á að koma upp hljóðmön við ofangreind vegamót þannig að hljóðstig uppfylli að minnsta kosti frávikstilvik reglugerðar nr. 933/1999 um hávaða.

Í frekari svörum framkvæmdaraðila dags. 8. ágúst 2002 kemur fram að í nýjum hljóðstigsútreikningum hafi verið reiknað með 4 m hárrí hljóðmön vestan Reykjanesbrautar til suðurs frá Hnoðrahóltsbraut. Hún sveigi til vesturs meðfram Vífilstaðavegi og sé ætlað að skerma af Búða- og Lundahverfi í Garðabæ. Enn fremur sé gert ráð fyrir 4 m hárrí hljóðmön sunnan megin Vífilstaðavegar og hún sveigið til suðurs meðfram Reykjanesbraut og skermi af Sunnuflöt í Garðabæ.

Útivistarsvæði. Í umsögn Hollustuverndar ríkisins er bent á að ekki sé fjallað um hljóðstig á golfvelli í Vetrarmýri sem falli undir útivistarsvæði í þéttbýli og samkvæmt reglugerð nr. 933/1999 um hávaða sé hámarkshljóðstig skv. frávikstilviki I 65 dB(A). Í matsskýrslu komi fram að hljóðstig fari vel yfir þessi mörk á svæðinu. Samkvæmt Aðalskipulagi Garðabæjar 1995-2015 sé skipulagt miðbæjarsvæði/opinber þjónusta á svæðinu milli Vetrarbrautar og Reykjanesbrautar. Stofnunin telji að skýra þurfi stöðu mála á þessu svæði, m.a. hvenær uppbygging sé áætluð og mótvægisáðgerðir vegna hljóðstigs.

Í frekari svörum framkvæmdaraðila dags. 8. ágúst 2002 kemur fram að í nýjum hljóðstigsútreikningum hafi verið reiknað með 4 m hárrí hljóðmön austan Reykjanesbrautar til suðurs frá Hnoðrahóltsbraut og verði hljóðstig undir 65 dB(A) á svæði austan hennar.

Í umsögn Kópavogsbæjar er bent á að í matsskýrslu komi fram að umferðarhávaði og loftmengun verði afleiðing aukinnar umferðar um Reykjanesbraut sem muni hafa áhrif á hesthúshverfið í Glaðheimum, athafnasvæði Hestamannafélagsins Gusts. Fram komi að engar mótvægisáðgerðir séu þó fyrirhugaðar. Bent er á að hesthúshverfið sé skilgreint sem útivistarsvæði til sérstakra nota í nýstaðfestu

Aðalskipulagi Kópavogs 2000-2012 og hafi svæðið verið skilgreint þannig um áratugaskeið. Kópavogsbær leggi áherslu á að hljóðvist verði tryggð þar sem þörf krefji og lög og reglugerðir áskilji. Í 5. gr. reglugerðar um hávaða nr. 933/1999 sé kveðið á um að leitast skuli við að uppfylla þau viðmiðunarmörk sem upp séu gefin fyrir hávaða frá bílaumferð. Ef unnt sé að fara niður fyrir uppgefin mörk með ódýrum hætti, t.d. með jarðvegsmönnum, þá leggi bæjaryfirvöld til að það verði gert.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að það sé afstaða Vegagerðarinnar að hægt verði að koma fyrir hljóðmön úr jarðvegi sem dugi til að ná hávaða niður fyrir leyfileg viðmiðunargildi. Þetta þurfi þó að kanna í samvinnu við Kópavogsbæ.

Nýskipulagt hverfi á Hnoðraholti. Í umsögn Hollustuverndar ríkisins kemur fram að stofnunin hafi þá viðmiðun að í nýskipulögðum íbúðarhverfum skuli allt gert til að hljóðstig frá umferð fari ekki yfir 45 dB(A) sem sé leiðbeiningargildi reglugerðar nr. 933/1999 um hávaða. Hollustuvernd ríkisins bendir á að skv. gildandi Aðalskipulagi Garðabæjar 1995-2015 sé gert ráð fyrir mun meiri byggð í Hnoðraholti en nú sé, sbr. matsskýrslu. Þessi byggð sé áætluð norðan við núverandi byggð og liggja að Arnarnesvegi. Hollustuvernd ríkisins telji að fyrir þessa byggð gildi ekki frávikstilvik heldur þurfi að tryggja a.m.k. 55 dB(A) viðmiðunargildi en samkvæmt matsskýrslu sé hljóðstig þar áætlað um og yfir 70 dB(A). Stofnunin telji að framkvæmdaraðili þurfi að fjalla um hljóðstig á þessu svæði og mótvægisáðgerðir í því skyni að uppfylla ákvæði reglugerðar.

Í athugasemdum Dagmarar Kristjánsdóttur og Skúla Þórðarsonar og Eypórs Þórhallssonar kemur fram að ekki sé gerð grein fyrir hljóðstigi í fyrirhuguðu íbúðarhverfi samkvæmt Aðalskipulagi Garðabæjar 1995-2015 í norðurhluta Hnoðraholtis.

Í frekari svörum framkvæmdaraðila kemur fram að í nýskipulögðu hverfi nyrst á Hnoðraholti verði hljóðstig yfir viðmiðunargildi (55 dB(A)) þrátt fyrir mótvægisáðgerðir og ljóst sé að ekki verði unnt að ná hljóðstigi þar undir viðmiðunargildi nema með mjög stórvægilegum áðgerðum sem myndu líklega draga verulega úr útsýni þeirra húsa sem þar myndu rísa. Því verði að leggja til að staðsetning þessa hverfis eða skipulag verði endurskoðað.

Hljóðstig við 2. hæð. Í matsskýrslu kemur fram að ef reiknað sé hljóðstig í 4,5 m hæð yfir jörðu til að meta það ástand sem skapist utan við 2. hæð húsa í nágrenni Reykjanesbrautar komi í ljós að viðunandi ástand verði í húsum við sunnanvert Hnoðraholt en hávaði verði yfir 65 dB(A) mörkum við nyrstu húsin.

Hollustuvernd ríkisins bendir á að vafamál sé að fyrirhugaðar mótvægisáðgerðir við núverandi byggð í Hnoðraholti nægi til að uppfylla ákvæði reglugerðar. Samkvæmt matsskýrslu sé gert ráð fyrir því að hljóðstig fari upp fyrir 65 dB(A) fyrir utan nokkur hús, sérstaklega við 2. hæð og ekki komi fram til hvaða ráðstafana verði gripið til að uppfylla ákvæði reglugerðar.

Í athugasemdum Ólafs Hermannssonar og Maríu Ammendrup kemur fram að samkvæmt matsskýrslu bendi allt til þess að hljóðstig verði 70 dB(A) við 2. hæð í Eskiholti 1 og farið er fram á að gerðar verði viðeigandi ráðstafanir til að tryggja að hljóðstig á þeirri hæð verði ekki meira en 55 dB(A).

Í athugasemdum Dagmarar Kristjánsdóttur og Skúla Þórðarsonar kemur fram að ekki sé gerð grein fyrir hvernig sporna eigi við hávaða og öðru ónæði á framkvæmdatíma. Ennfremur sé ljóst að hljóðmön við Hnoðraholt sem ætlað sé að skýla neðri hæðum húsa geti engan veginn skýlt efri hæðum svo fullnægjandi sé. Þá sé staðsetning og

fyrirkomulag hljóðmanar óljós og ekki gerð grein fyrir öðrum tillögum um hljóðvarnir.

Í athugasemdum Grétars Magnússonar og 53 annarra íbúa í Hnoðraholtshverfi kemur fram að í matsskýrslu sé ekki fjallað um hvernig leysa eigi hávaða í efri hluta Hnoðraholtshverfis né heldur á efri hæðum húsa í Eskiholti.

Í frekari svörum framkvæmdaraðila, dags. 8. ágúst 2002 kemur fram að frísviðsgildi hafi verið reiknuð fyrir 2. hæð húsa við Eskiholt, Bæjargil og Sunnuflöt og miðað við nýrri útfærslu hljóðvarna sé hljóðstig við 2. hæð húsa í ofangreindum götum undir 65 dB(A). Í nýjum útreikningum á hljóðvist sé reiknað með 7 metra hárrí hljóðvörn meðfram Arnarnesvegi til vesturs og sveigi hún meðfram endilöngu Hnoðraholti. Hljóðmönin sé staðsett mun neðar en neðstu húsin í Eskiholti og skyggi því ekki umtalsvert á útsýni af efri hæðum húsa við Eskiholt. Ennfremur sé reiknað með 4 m hárrí mön meðfram Reykjanesbraut að austanverðu, milli Hnoðraholtbrautar og Vífilsstaðavegar. Hún myndi einnig stuðla að því að draga úr hávaða við sunnanvert Hnoðraholt.

Sjónræn áhrif hljóðvarna. Hollustuvernd ríkisins telur að sjónrænum áhrifum hljóðmana og hljóðveggja sé ekki nægjanlega lýst í matsskýrslu. Ef íbúar telji að sjónræn áhrif hljóðvarna verði óásættanleg sé hætta á að hljóðvörnum verði breytt og áhrif þeirra á dreifingu hávaða verði með öðrum hætti en gert hafi verið ráð fyrir. Stofnunin telur því að umfjöllun um hljóðstig og hávaðamengun sé ófullnægjandi hvað þetta varðar.

Í athugasemdum Eyþórs Þórhallssonar kemur fram að ljóst sé að með tilkomu 3 m hárrar hljóðmanar við Hnoðraholt verði mikil útsýnisskerðing fyrir íbúa í Eskiholti og ástæða til að skoða möguleika á hljóðveggi úr hertu gleri í stað hljóðmanar. Fram kemur að nauðsynlegt sé að gerð hljóðvarna eða breytingar á hljóðvörnum, m.a. við Hæðarhverfi í Garðabæ fari fram samhliða tvöföldun Reykjanesbrautar en ekki síðar.

Í athugasemdum Dagmarar Kristjánsdóttur og Skúla Þórðarsonar, Eyþórs Þórhallssonar, Grétars Magnússonar og 53 annarra íbúa Hnoðraholtshverfis og Ólafs Hermannssonar og Maríu Ammendrup er farið fram á að fullt samráð verði haft við íbúa á fyrirhuguðu áhrifasvæði framkvæmdarinnar einkum hvað varði hljóðvist og fyrirkomulag hljóðvarna.

Útreikningar á hljóðstigi. Í matsskýrslu kemur fram að samkvæmt reglugerð nr. 933/1999 um hávaða skuli nota samnorrænt reiknilíkan við útreikninga á hljóðstigi. Fram kemur að við hljóðútreikninga í matsskýrslu sé stuðst við umferðartalningar og umferðarspá í frumdrögum Vegagerðarinnar um tvöföldun Reykjanesbrautar þar sem miðað sé við 56.000 bíla á sólarhring árið 2010 og 72.000 bíla árið 2020.

Í umsögn Hollustuverndar ríkisins kemur fram að stofnunin teldi eðlilegt að nota rauntölur úr sjálfvirkum umferðargreinum frá sambærilegum vegum þar sem síritandi upplýsinga er aflað við mat á líklegri hraðadreifingu. Fram kemur að í slíkum umferðagreinum sé einnig greining á stærðarflokkun bíla og bili milli þeirra. Ekki verði séð að þessar upplýsingar hafi legið sem grunnur að útreikningum á loftmengun eða hávaða.

Í athugasemdum Dagmarar Kristjánsdóttur og Skúla Þórðarsonar, Kristjáns Sigurðssonar o.fl. og Sveinbjörns Sveinbjörnssonar eru gerðar athugasemdir við forsendur hljóðútreikninga og að ekki sé stuðst við raunverulegar mælingar á núverandi hávaða frá umferð heldur sé stuðst við reiknilíkan. Athugasemdir eru gerðar við forsendur reiknilíkansins.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að almennt sé gert ráð fyrir því við hljóðútreikninga að umferðarhraði ökutækja sé með dreifingu samkvæmt normalkúrfu með allt að 5 % ökutækja yfir leyfilegum hraða. Ekki liggi neinar forsendur til annars en að gera einnig svo hér.

4.2.3.2 55 dB(A) viðmiðunargildi

Með bréfi dags. 21. ágúst 2002 fór Skipulagsstofnun fram á upplýsingar um hljóðvarnir sem miði að því að tryggja að hljóðstig fari ekki yfir 55 dB(A) viðmiðunargildi í núverandi íbúðarbyggð í Hnoðraholti, Bæjargili og Hæðahverfi miðað við forsendur í umferðarspá til ársins 2020 og nánari upplýsingar um þær hljóðstigsbreytingar sem breytt hæðarlega fyrirhugaðrar akbrautar myndi hafa í för með sér.

Í frekari svörum framkvæmdaraðila, dags. 28. október og 11. nóvember 2002, við fyrirspurnum Skipulagsstofnunar kemur fram að reiknað hafi verið hljóðstig við Reykjanesbraut í Garðabæ, milli Arnarnesvegur og Vífilsstaðavegur, miðað við tvennar forsendur hvað umferðarmagn varði og einnig miðað við tvenns konar aðstæður út frá mismunandi legu akbrauta. Annars vegar hafi verið reiknað hljóðstig fyrir umferð sem nemi 50.000 bílum á sólarhring, en það sé hámarksúmferð sem 4 akreina vegur anni, bæði miðað við óbreytta hæðarlegu akbrauta og lækun veglínu um allt að 4,5 m. Hins vegar hafi verið reiknað hljóðstig miðað við 72.000 bíla umferð á sólarhring sem sé hámarksúmferð sem 6 akreina vegur anni, samkvæmt umferðarspá fyrir árið 2020, miðað við fyrrgreindar forsendur á legu vegar.

Tafla 1 Markmið: 55 dB. Númer, staðsetning, lengd og hæð þeirra hljóðvarna sem gert er ráð fyrir í útreikningum miðað við óbreytta hæðarlegu.¹

Nr	Tegund	Staðsetning	Lengd (m)	Hæð (m)
1	Hljóðmön	Meðfram Reykjanesbraut við Hnoðraholt	980	4,0
2	Hljóðmön	Meðfram Reykjanesbraut og Arnarnesvegi	460	4,0
3	Hljóðmön	Meðfram Reykjanesbraut við Hnoðraholtbraut	150	4,0
4	Hljóðmön	Meðfram Reykjanesbraut við Hnoðraholtbraut	120	4,0
5	Hljóðmön	Við Reykjanesbraut og Vífilsstaðaveg að norðan	850	4,0
6	Hljóðmön	Við Reykjanesbraut og Vífilsstaðaveg að sunnan	160	4,0
7	Hljóðveggur	Meðfram Reykjanesbraut við Hnoðraholt	980	2,0
8	Hljóðveggur	Meðfram Reykjanesbraut við Bæjargil	350	3,0
9	Hljóðveggur	Meðfram Reykjanesbraut við Hnoðraholtbraut	80	3,0
10	Hljóðveggur	Við Vífilsstaðaveg að sunnan	300	2,5

Óbreytt hæðarlega Reykjanesbrautar. Í frekari svörum framkvæmdaraðila kemur fram að miðað við 50.000 bíla umferð á sólarhring og óbreytta hæðarlegu vegar þurfi verulegar hljóðvarnir til svo að unnt sé að nálgast ákvæði reglugerðar nr. 933/1999 um 55 dB(A) jafngildishljóðstig í íbúðarbyggð í Hnoðraholti, Bæjargili og Hæðahverfi. Unnt sé að ná hljóðstigi niður fyrir 55 dB(A) í flestum þeirra hverfa sem liggi að Reykjanesbraut. Verulegar breytingar á umhverfinu þurfi þó að koma til, t.d. þurfi að fylla upp landið meðfram Bæjargili svo unnt sé að koma þar fyrir hljóðmön, þar sem 3 metra hár hljóðveggur dugi ekki til. Miðað við 3 m háan hljóðvegg fari hljóðstig yfir 55 dB(A) við austustu húsin í Bæjargili vegna þess að hljóð berist meðfram Hnoðraholtbraut. Hæð hljóðveggja takmarkist einkum af vindálagi og því

¹ Útreikningar á hljóðstigi-sérathugun, Hnit hf verkfræðistofa, okt. 2002

sé ekki lagt til að hæð veggjar sé meiri en 3 m. Fram kemur að við Sunnuflöt, Lundahverfi og Holtsbúð muni hljóðstig fara niður fyrir 55 dB(A). Hljóð muni hins vegar „leka“ til vesturs meðfram Hnoðraholtbraut, jafnvel þótt reynt verði að skerma hana af með hljóðmönnum og veggjum og muni hljóðstig því fara yfir viðmiðunarmörk nyrst í Ásbúð. Við Eskiholt muni hljóðstig fara niður fyrir 55 dB(A) á jarðhæð, en á kostnað útsýnis, þar sem gert sé ráð fyrir 4 m hárrí mön framan við vestustu húsin og 2 m háum hljóðvegg þar ofan á. Í fyrirhugaðri íbúðarbyggð, samkvæmt skipulagi, norðan núverandi byggðar í Hnoðraholti muni hljóðstig verða á bilinu 55- 60 dB(A). Muni þar mestu um Arnarnesveg sem liggja nokkuð hátt í landi. Hugsanlega þurfi að breyta þar landnotkun á skipulagi, nema til komi enn hærri hljóðmanir. Í frekari svörum framkvæmdaraðila kemur fram að hljóðstig verði alls staðar yfir 55 dB(A) við 2. hæð húsa sem liggja að Reykjanesbraut. Því þurfi að grípa til sértækra aðgerða við þau hús sem nefnd séu í töflu 2 og hugsanlega fleiri þar sem einungis hafi verið reiknað hljóðstig fyrir þau hús sem standi næst Reykjanesbraut. Sértækar aðgerðir geti m.a. falist í breytingum á gluggum er viti að umferðaræðum.

Tafla 2 Markmið: 55 dB. Reiknað hljóðstig við 2. hæð húsa er liggja í námunda við Reykjanesbraut. Gert er ráð fyrir óbreyttri hæðarlegu vegar og 50.000 bílum á sólarhring. Tekið er tillit til hljóðvarna.²

Götuheiti	Hljóðstig dB(A)	Frávik frá mörkum* dB(A)	Götuheiti	Hljóðstig dB(A)	Frávik frá mörkum* dB(A)
Ásbúð 40	57,0	2,0	Eskiholt 9	57,7	2,7
Bæjargil 17	57,7	2,7	Eskiholt 10	57,0	2,0
Bæjargil 28	58,0	3,0	Eskiholt 11	60,5	5,5
Bæjargil 51	58,0	3,0	Eskiholt 12	57,3	2,3
Bæjargil 57	58,2	3,2	Eskiholt 13	60,3	5,3
Bæjargil 77	56,7	1,7	Eskiholt 14	57,3	2,3
Bæjargil 83	58,3	3,3	Eskiholt 15	60,3	5,3
Bæjargil 101	57,8	2,8	Eskiholt 16	57,1	2,1
Bæjargil 105	56,4	1,4	Eskiholt 17	61,2	6,2
Bæjargil 119	56,9	1,9	Eskiholt 18	58,4	3,4
Bæjargil 125	57,1	2,1	Eskiholt 19	61,1	6,1
Eskiholt 1	58,9	3,9	Eskiholt 20	60,0	5,0
Eskiholt 2	58,4	3,4	Eskiholt 21	60,3	5,3
Eskiholt 3	60,3	5,3	Eskiholt 23	62,0	7,0
Eskiholt 4	56,1	1,1	Holtsbúð 43	61,4	6,4
Eskiholt 5	59,1	4,1	Holtsbúð 45	60,1	5,1
Eskiholt 6	56,9	1,9	Holtsbúð 49	63,3	8,3
Eskiholt 7	59,0	4,0	Sunnuflöt 45	63,1	8,1
Eskiholt 8	56,8	1,8			

* Séu gildin neikvæð er jafngildishljóðstig undir viðmiðunarmörkum

Lækkun Reykjanesbrautar. Í frekari svörum framkvæmdaraðila kemur fram að með því að lækka legu núverandi akbrautar um allt að 4,5 m á kaflanum milli Vífilsstaðavegar og Arnarnesvegjar sé unnt að halda hljóðstigi innan 55 dB(A) í núverandi íbúðarbyggð í Hnoðraholti, Bæjargili og Hæðahverfi auk íbúðarbyggðar í Lunda- og Búðahverfi og við Sunnuflöt og því verði unnt að draga heldur úr hljóðvörnum á yfirborði og bæta útsýni frá húsum. Þannig verði hljóðmön við Eskiholt í Hnoðraholti án veggjar og mön lækki nokkuð við Búðir í Garðabæ. Hins vegar þurfi að klæða vegg í stokki með hljóðdeyfandi efni og að auki reisa vegg meðfram öllum stokknum. Hljóðstig verði þó eftir sem áður yfir viðmiðunarmörkum í nýskipulagi norðan Hnoðraholtis. Fram kemur að þrátt fyrir lækkun vegarins á

² Útreikningar á hljóðstigi-sérathugun, Hnit hf verkfræðistofa, okt. 2002

ofangreindum kafla verði hljóðstig við 2. hæð húsa ekki mjög frábrugðið þeim gildum sem komi fram í töflu 2, enda miði aðgerðir fyrst og fremst við að reyna að lækka hljóðstigið á jarðhæð húsa og í húsagörðum. Því þurfi eftir sem áður að grípa til sértækra aðgerða til úrlausnar hljóðstigi við 2. hæð húsa.

Fram kemur að Vegagerðin telji að lækkun á hæðarlegu Reykjanesbrautar á kaflanum frá Arnarnesvegi að Víflisstaðavegi sé ekki raunhæfur valkostur vegna kostnaðar og vegna lokunar Hnoðrahóltsbrautar. Vegagerðin álíti eðlilegt að við breikkun Reykjanesbrautar á umræddum kafla verði, í samvinnu við Garðabæ, framkvæmdum hagað þannig að jarðefni sem til falli við verkið, verði nýtt í hljóðvarnir og tryggt að hljóðstig verði ekki yfir 65 dB(A) næstu 5 til 10 ár. Jafnframt verði þannig gengið frá landi að ekki torveldi frekari aðgerðir sem síðar verði talið nauðsynlegt að grípa til og sé þá fyrst og fremst átt við byggingu hljóðvarnarveggja og í einhverjum tilfellum frekari hækkun jarðvegsmana. Fram kemur að mat Vegagerðarinnar byggi ekki síst á þeirri staðreynd að umferðarspár séu háðar mikilli óvissu þar sem raunveruleg þróun byggðar geti orðið talsvert önnur en núgildandi skipulagsáætlanir geri ráð fyrir.

4.2.4 Loftmengun

Í matsskýrslu kemur fram að frá útblæstri vélknúinna ökutækja komi ýmis mengandi efni og efnasambönd einkum koltvíoxíð (CO_2), köfnunarefnisoxíð (NO_x) og kolvetni (C). Einnig berist brennisteinsdíoxíð (SO_2) og svifryk frá umferð ökutækja. Fram kemur að Reykjanesbraut liggja um opið svæði og veðurgögn sýni að vindar séu þar all tíðir, einungis sé logn í 0,5% tilvika. Við slíkar aðstæður dreifist mengunin fyrir en ella og deyfing verði örari. Ryk frá vegi leggist hins vegar yfir svæði næst honum. Þrátt fyrir aukningu í umferð muni hún verða greiðari, umferðartími styttest og aksturslag verði jafnara. Stórlega muni draga úr því að bifreiðar stöðvi og aki af stað á ný. Miðað við óbreytt umferðarmagn leiði þessir þættir allir til þess að draga úr mengun. Fram kemur að samkvæmt mengunarspá verði losun kolmónoxíðs (CO), köfnunarefnisdíoxíðs (NO_2) og brennisteinsdíoxíðs (SO_2) langt undir viðmiðunarmörkum reglugerða miðað við áætlaða umferð árið 2020. Hið sama eigi við aðra mengandi þætti sem stafi frá útblæstri ökutækja. Æskilegt sé að í framtíðinni verði fylgst með loftmengun, einkum þar sem hús standi lágt í landi, vestan Reykjanesbrautar.

Í umsögn Hollustuverndar ríkisins er bent á að í matsskýrslu sé birt vindrós fyrir árin 1990-1991. Hvorki komi fram rök fyrir því að eingöngu sé notast við meðaltal tveggja ára né ástæða þess að fyrrgreind ár séu valin eða hversu dæmigerð þau séu fyrir lengra tímabil. Vindrós í matsskýrslu dugi því tæpast til þess að meta áhrif vinds á loftmengun og hljóðstig umhverfis Reykjanesbraut. Bent er á að í töflu 1, viðauka B2 með matsskýrslu séu að hluta til röng tölugildi sem þurfi að uppfæra.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að ástæða þess að viðkomandi vindrós sé notuð sé sú að veðurgögn frá þessu tímabili hafi verið notuð til að stilla af það mengunarlíkan sem lagt sé til grundvallar í umfjöllun um loftmengun.

4.2.5 Útivist og umferð gangandi vegfarenda, hjólréiðafólks og hestamanna

Í matsskýrslu kemur fram að útivist sé einkum stunduð á 2 stöðum á áhrifasvæði fyrirhugaðrar framkvæmdar; annars vegar á lóð hestamannafélagsins Gusts og hins vegar meðfram Víflsstaðalæk. Fjarlægja þurfi syðstu hesthúsin til að rýma fyrir breyttri legu Arnarnesvegar og mislægum vegamótum en reiðleið verði eftir sem áður meðfram Arnarnesvegi til norðausturs. Aukinn hávaði frá umferð og loftmengun muni hafa áhrif í hesthúsahverfinu og á önnur útvistarvæði. Fram kemur að öryggi

gangandi vegfarenda og hjólreiðamanna aukist með bættu kerfi göngustíga og með þverunum í göngum eða á brúm.

4.3 ÁHRIF Á LÍFRÍKI OG VATNAFAR

4.3.1 Gróður

Í matsskýrslu kemur fram að gróðurfar á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði norðan Vífilsstaðalækjar einkennist af athöfnum mannsins og raski þeim samfara. Sunnan lækjar taki Búrfellshraun við sem sé að stórum hluta þakið mosapembu en einnig sé nokkuð um birki og runnagróður í hrauninu. Áhrif framkvæmdanna á gróðurfar verði einkum þau að um 30 m breið ræma fyrir nýja akbraut verði rudd og gróðurhula fjarlægð og ennfremur verði jöfnuð út svæði í kringum vegamót. Áhrifa ryks og mengunar muni gæta á gróðri næst veginum, einkum í Búrfellshrauni.

4.3.2 Fuglar

Í matsskýrslu kemur fram að grágæsir séu tíðir gestir í Vetrarmýri og á grasi grónum flötum í nágrenni Reykjanesbrautar. Mó- og spörfuglar hafi einnig viðkomu á svæðinu, bæði í Búrfellshrauni sem og á öðrum svæðum í nágrenni Reykjanesbrautar. Áhrif á fuglalíf verði hverfandi. Hluti af Vetrarmýri verði tekin undir fyrirhugaðan veg en að öðru leyti sé áætlað að svæðið verði verslunar- og þjónustusvæði samkvæmt aðalskipulagi Garðabæjar. Reynslan hafi sýnt að grágæsastofninn sem haldi til á höfuðborgarsvæðinu hafi breiðst mikið út á síðustu árum og tileinkað sér ný svæði.

4.3.3 Grunnvatn

Í matsskýrslu kemur fram að efni frá útblæstri bifreiða og agnir og uppleyst efni frá sliti vegar og dekkja eigi greiðan aðgang að grunnvatni á svæðinu, aðallega í Búrfellshrauni sem sé mjög gljúpt. Grunnvatnsstraumur sé hins vegar til vesturs og suðvesturs í átt til sjávar, einkum milli Vífilsstaða og Setbergs. Útrensli úr Vetrarmýri sé einkum um Arnarneslæk. Engin vatnsból séu milli Reykjanesbrautar og sjávar og því sé ekki hætta á neysluvatnsmengun vegna fyrirhugaðra framkvæmda á svæðinu.

4.3.4 Hraunsholtslækur/Vífilsstaðalækur og Arnarneslækur

Í matsskýrslu kemur fram að Vífilsstaðalækur í Garðabæ frá upptökum til ósa, ásamt 200 metra breiðri ræmu í Búrfellshrauni sunnan lækjar, sé á náttúruminjaskrá. Lækurinn sé gönguleið bleikju að og frá Vífilsstaðavatni. Í læknum sé einnig að finna staðbundinn urriða og sjóbirting, auk hornsíla og ála. Talsvert sé af vatnagróðri í læknum og nokkuð fjölbreytt smádýrafána. Fram kemur að gróðurhula og þétt setlög umhverfis Hraunsholtslæk geri það að verkum að afrennslisvatn á svæðinu næst vegi renni í lækinn og geti haft áhrif á vistkerfi hans. Afrennsli í lækinn sé bæði vatn sem renni af núverandi Reykjanesbraut og hins vegar afrennslisvatn af landi utan akbrautarinnar. Þar sem Reykjanesbraut liggir í boga um svæðið halli henni lítillega niður til vesturs og því renni afrennslisvatn þeim megin í jarðvegin og lækinn af brautinni. Ný akbraut fengi sama halla og afrennsli af henni renni því inn í miðeyju. Fram kemur að því vatni verði ekki veitt beint í lækinn, heldur veitt út í hraunið. Því muni áhrif af völdum mengunar á lækinn að öllum líkindum minnka fyrst um sinn, þegar umferð dreifist á tvær akbrautir, en færast síðan í núverandi horf. Fram kemur að meðan á lagningu vegarins standi skapist ákveðin hætta fyrir lífríki lækjarins vegna vinnuvéla. Óhjákvæmilegt sé að rask verði á botni lækjarins meðan á framkvæmdum

standi. Við framkvæmdir verði gerð sú krafa í útboðsgögnum að læknum verði ekki raskað umfram það sem brýna nauðsyn beri til. Gæta verði þess að engin spilliefni né önnur mengandi efni berist í lækinn við framkvæmdirnar. Þá verði gerð krafa um það að frágangur rörs undir veginum verði með sama hætti og nú er til að tryggð verði að fiskur gangi áfram upp lækinn.

Í umsögn Hollustuverndar ríkisins kemur fram að umfjöllun í matsskýrslu um áhrif framkvæmdarinnar á Vífilsstaðalæk/ Hraunholtslæk sé rýr. Engin umræða sé um núverandi ástand lækjarins eða mótvægisáðgerðir til þess að lágmarka áhrif Reykjanesbrautar á hann. Stofnunin bendir á að í annarri matsskýrslu fyrir sama veg hafi verið taldar líkur á því að framkvæmdin muni hafa neikvæð áhrif á vatnabúskap Urriðakotsvatnslækjar verði ekki gripið til mótvægisáðgerða og í matsskýrslu er gerð grein fyrir þeim áðgerðum. Hollustuvernd ríkisins telur að hið sama eigi við um Vífilsstaðalæk/Hraunholtslæk.

Í frekari svörum framkvæmdaraðila kemur fram að afrennslisvatn frá nýrri akbraut renni inn að miðdeili milli akbrauta. Þar verði sett ræsi sem taki við afrennslisvatninu sem verði leitt til suðurs í röri eftir miðdeili að svelg, þar sem það blandist grunnvatnsstraumnum. Staðsetning svelgs hafi ekki verið ákveðin. Ljóst sé að þynning mengunar vegna grunnvatnsstraums verði talsverð og þó svo blöndun milli grunnvatns og lækjar geti verið til staðar þá megi búast við því að áhrifin verði ekki mikil. Afrennslis frá takmörkuðum hluta vestari akbrautar muni eftir sem áður renna í lækinn.

Í athugasemdum Eyþórs Þórhallssonar er bent á að ekki sé minnst á Arnarneslæk sem renni frá Vetrarmýri til sjávar í Arnarnesvogi og er farið fram á að gerð verði grein fyrir áhrifum fyrirhugaðrar framkvæmdar á lífríki hans m.a. með tilliti til afrennslisvatns sem muni renna í lækinn.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að Arnarneslækur liggi í stálræsi undir núverandi akbraut Reykjanesbrautar og sé fyrirhugað að lengja ræsið með tilkomu nýrrar akbrautar. Ekki sé gert ráð fyrir að lækurinn verði fyrir nema tímabundinni röskun meðan á framkvæmdum standi og ekki sé gert ráð fyrir mótvægisáðgerðum gagnvart afrennslisvatni þar sem Vegagerðin telji að lækurinn hafi ekki neina þá sérstöðu sem kalli á áðgerðir til verndar honum. Auk þess sé fyrirhuguð byggð í Vetrarmýri með ófyrirséðum afleiðingum fyrir lækinn sem gætu gert allar áðgerðir marklausar innan fárra ára.

4.4 ÁHRIF Á JARÐMYNDANIR OG LANDSLAG

Í matsskýrslu kemur fram að Búrfellshraun njóti sérstakrar verndar skv. 37. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd, en þar komi fram að forðast skuli röskun eldhrauna eins og kostur sé. Ennfremur njóti hraunið bæjarverndar sem ákvörðuð hafi verið af bæjaryfirvöldum í Garðabæ vegna sérstakrar náttúru, landslags og annarra sérkenna. Við gerð mislægra vegamóta við Urriðaholtsbraut verði nokkuð rask á hrauninu og muni mislæg vegamót verða áberandi í augum vegfarenda. Fram kemur að til að draga úr neikvæðum sjónrænum áhrifum verði sú krafa gerð til verktaka að raski utan framkvæmdasvæðisins verði haldið í lágmarki. Gert sé ráð fyrir því að hverjum áfanga um sig ljúki með því að fláar og rampar verði mótaðir og snyrtir og muni jarðvegur sem til falli verða nýttur til þess verks. Sáð verði í fláa og rampa og í gegnum Búrfellshraun verði gengið frá fláum með hraunmulningi í stað grass.

4.5 ÁHRIF Á MENNINGARMINJAR

Í matsskýrslu kemur fram að engar fornminjar séu þekktar á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Framkvæmdaraðili sé engu að síður bundinn af 13. gr. Þjóðminjalaga nr. 107/2001 þar sem fram komi að finnist fornleifar við framkvæmdir skuli stöðva þær uns fengin hafi verið ákvörðun Fornleifaverndar ríkisins um framhald þeirra.

5. NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTOFNUNAR

Vegagerðin, Garðabær og Kópavogsbær hafa tilkynnt til athugunar, samkvæmt lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum, tvöföldun Reykjanesbrautar frá Fífuhvammsvegi í Kópavogsbæ að Álftanesvegi í Garðabæ ásamt gerð 3 mislægra vegamóta við Arnarnesveg, Vífilsstaðaveg og Urriðaholtsbraut/Molduhraun. Markmið framkvæmdarinnar er að greiða fyrir umferð um Reykjanesbraut og tengda vegi og auka umferðaröryggi.

5.1 FYRIRHUGUÐ FRAMKVÆMD

Fyrirhugaðar framkvæmdir felast í lagningu nýrrar tveggja akreina, 7,5 m breiðrar akbrautar austan núverandi akbrautar á um 4 km kafla frá Fífuhvammsvegi að Álftanesvegi og gerð þriggja mislægra vegamóta á vegkaflanum; við Arnarnesveg, Vífilsstaðaveg og við fyrirhugaða Urriðaholtsbraut. Gert er ráð fyrir 11 m miðeyju á milli núverandi og fyrirhugaðrar akbrautar. Ennfremur verða lagðir göngustígar og gerð undirgöng fyrir umferð gangandi vegfarenda og hjólreiðamanna. Aætluð efnisþörf til framkvæmdanna er um 210.000 m³ en reiknað er með að allt að 280.000 m³ efnis falli til úr skeringum, aðallega við gerð mislægra vegamóta og aðlægra tenginga við Urriðaholt. Stærð þess svæðis sem tekið verður undir nýja akbraut og mislæg vegamót er um 70.000 m². Framkvæmdinni verður áfangaskipt en ekki hefur verið tekin ákvörðun um endanlega áfangaskiptingu. Kostnaður við framkvæmdina er áætlaður um 1,9 milljarðar króna miðað við núverandi verðlag og samkvæmt veगाáætlun er áætlað að hefja framkvæmdir árið 2003.

5.2 ÁHRIF Á MENN OG SAMFÉLAG

5.2.1 Samgöngur, umferð og umferðaröryggi

Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila kemur fram að Reykjanesbraut í núverandi mynd anni ekki umferð á álagstímum. Í matsskýrslu sé byggt á umferðarspá til ársins 2020 sem geri ráð fyrir að árdagsumferð um veginn muni aukast úr 22.000 bílum á sólarhring í allt að 56.000 bíla á sólarhring árið 2010 og allt að 72.000 bíla á sólarhring árið 2020. Fram kemur í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila að endurskoðuð umferðarspá í tengslum við svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins frá því í júní 2002 gefi til kynna að sú umferðarspá sem gengið var út frá við gerð matsskýrslu hafi verið of há. Nýja spáin geri ráð fyrir 47.000 bílum á sólarhring á Reykjanesbraut frá Arnarnesvegi að Vífilsstaðavegi árið 2024, 60.000 bílum á kaflanum frá Fífuhvammsvegi að Arnarnesvegi og 44-45.000 bílum á sólarhring frá Vífilsstaðavegi að Álftanesvegi. Fram kemur að ekki hafi verið skoðaðir aðrir kostir á legu Reykjanesbrautar m.a. vegna nálægðar byggðar en endanleg hæðarlega vegarins hafi ekki verið ákveðin. Skoðaður hafi verið annar kostur við mislæg vegamót við Arnarnesveg, svokallaður venjulegur tígull, en slík útfærsla sé fyrirferðameiri og anni ekki sama umferðarmagni og valkostur framkvæmdaraðila. Þá hafi verið skoðuð önnur útfærsla vegamóta við Urriðaholtsbraut/Molduhraun sem geri ráð fyrir vegamótum með tveim samsíða lykkjum en sá kostur sé ekki eins hagkvæmur umferðartæknilega og skipulagslega og valkostur framkvæmdaraðila. Fram kemur að tvöföldun vegarins og gerð mislægra vegamóta muni leiða til greiðari umferðar, minni tafa og dragi umtalsvert úr slysum og óhöppum á Reykjanesbraut og veltengingum hennar.

Skipulagsstofnun telur að tvöföldun Reykjanesbrautar og gerð mislægra vegamóta sé líkleg til að hafa jákvæð áhrif á samgöngur og muni stuðla að því að umferð gangi greiðlegar fyrir sig á fyrirhuguðum vegarkafli og aðliggjandi svæðum. Að mati stofnunarinnar er valkostur framkvæmdaraðila, þjappaður tígull, við mislæg vegamót Arnarnesvegur og Reykjanesbrautar ásættanlegur valkostur miðað við aðstæður og út frá umferðartæknilegum sjónarmiðum. Ennfremur telur Skipulagsstofnun að valkostur framkvæmdaraðila á mislægum vegamótum við Urriðaholtsbraut/Molduhraun og Reykjanesbraut, þ.e. blanda af trompetlausn og hálfum smára, sé ásættanlegur valkostur út frá skipulags- og umferðartæknilegum sjónarmiðum. Skipulagsstofnun telur líklegt að fyrirhugaðar framkvæmdir muni hafa í för með sér aukið umferðaröryggi og dragi úr slysaþættu þegar til lengri tíma er litið en að óhappatíðni kunni að aukast á framkvæmdatíma miðað við núverandi ástand. Skipulagsstofnun bendir á mikilvægi þess að staðið verði að gerð bráðabirgðatenginga og merkinga á framkvæmdatíma í samræmi við gildandi reglur eins og fram kemur í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila.

5.2.2 Hljóðvist

Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila kemur fram að fyrirhuguð framkvæmd falli undir frávíkstilvik I, veruleg breyting á umferðaræð í byggð sem fyrir er, frá viðmiðunar- og leiðbeiningargildum sem kveðið sé á um í viðauka reglugerðar um hávaða nr. 933/1999. Samkvæmt því frávíkstilviki meggi hávaði ekki vera meiri en 65 dB(A) á jarðhæð við íbúðarhúsnæði, utan við opnanlegan glugga og á útivistarsvæði í þéttbýli. Núverandi hljóðstig sé undir frávíkismörkum við flest hús á svæðinu en sé komið yfir 65 dB(A), við a.m.k. 2 hús við Eskiholt í Hnoðraholtshverfi og a.m.k. 1 hús við Bæjargil í Garðabæ og að frávíkismörkum við flest hinna húsanna í Eskiholti sem standi næst Reykjanesbraut. Ljóst sé að með aukinni umferð samkvæmt umferðarspá muni hljóðstig hækka alls staðar á svæðinu og fara víða yfir frávíkismörk. Fram kemur að með því að reisa 3 m háan, hljóðeinangrandi vegg með litlu endurkasti við Bæjargil verði hljóðstig innan 65 dB(A) frávíkstilviks í öllum húsum við götuna. Ennfremur kemur fram að með tilkomu 3 m hárrar jarðvegsmanar, vestan húsaraðarinnar í Eskiholti, verði hljóðstig undir 65 dB(A).

Í umsögn Heilbrigðiseftirlits Hafnarfjarðar- og Kópavogssvæðis og athugasemdum frá íbúum kemur fram gagnrýni á að framkvæmdaraðili gangi út frá því að miða skuli við frávíkstilvik reglugerðar við fyrirhugaðar framkvæmdir. Stefna eigi að því að uppfylla leiðbeiningargildi, 45 dB(A), reglugerðar um hávaða og tryggja að hljóðstig fari ekki upp fyrir viðmiðunargildi reglugerðar, 55 dB(A), með sértækum aðgerðum þar sem þess gerist þörf.

Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila kemur fram að Reykjanesbraut frá Mjódd að Kaplakrika hafi verið lögð fram sem skipulag í byrjun áttunda áratugar síðustu aldar. Ekki sé ágreiningur við sveitarfélögin um að gert hafi verið ráð fyrir stofnbraut, a.m.k. tveggja akreina í hvora átt og hafi vegstaðall Vegagerðarinnar gert ráð fyrir því að hægt væri að breikka brautina í þrjár akreinar í hvora átt.

Við athugun Skipulagsstofnunar og yfirferð stofnunarinnar á stöðu skipulags á svæðum næst Reykjanesbraut frá Fífuhvammsvegi að Álftanesvegi kom í ljós að fyrir liggur skipulagsuppdráttur af Reykjanesbraut frá Breiðholtsbraut að Vífilsstaðavegi, staðfestur af félagsmálaráðherra í nóvember 1974. Á uppdrættinum er gert ráð fyrir tvöfaldri legu Reykjanesbrautar. Enn fremur liggur fyrir staðfestur skipulagsuppdráttur frá því í apríl 1977 af Reykjanesbraut frá Vífilsstaðavegi að Keflavíkurvegi við Kaplakrika þar sem gert er ráð fyrir tvöfaldri legu

Reykjanesbrautar. Á hvorugum fyrrnefndra uppdráttu er sýnd íbúðarbyggð á Hnoðraholti, Hæðahverfi, Bæjargili og Búðahverfi. Hvorki er sýnd íbúðarbyggð í Lundahverfi né við Sunnuflöt á skipulagsuppdrætti frá því 1974 en sýnd á uppdrætti frá árinu 1977. Fyrir liggur, samkvæmt greinargerð með Aðalskipulagi Garðabæjar 1995-2015, að íbúðarbyggð í Flatahverfi hafi risið á árunum 1960-1970 og byggð í Lundahverfi á árunum 1965-1975. Ennfremur koma fram í Aðalskipulagi Garðabæjar upplýsingar um að Búðahverfi hafi risið á árunum 1972-1982, í Bæjargili hafi byggð risið árunum 1985-1995 og í Hæðahverfi hafi hverfisuppbygging hafist árið 1990. Uppbygging núverandi íbúðarbyggðar á Hnoðraholti hafi hafist árið 1980 og að lokið sé deiliskipulagi hverfis í norðan- og vestanverðu Hnoðraholti en uppbygging þess sé ekki hafin. Fyrir liggur að uppbygging hesthúsahverfis hestamannafélagsins Gusts, sem skilgreint er sem opið svæði til sérstakra nota í Aðalskipulagi Kópavogsbæjar 2000-2012, hófst á 7. áratugnum

Skipulagsstofnun telur að þar sem fyrirhugaðar framkvæmdir eru í samræmi við ofangreinda, staðfesta skipulagsuppdrætti sem lágu fyrir áður en íbúðarbyggð var skipulögð á Hnoðraholti, í Hæðahverfi og Bæjargili eigi hljóðvist í ofangreindum íbúðarhverfum að standast viðmiðunargildi reglugerðar nr. 933/1999 um hávaða fyrir nýskipulagssvæði, þ.e. 55 dB(A), þótt ráðist sé í framkvæmdir við veglagningu mörgum árum eftir að fyrrgreindir skipulagsuppdrættir voru samþykktir. Skipulagsstofnun telur ennfremur ljóst að miða beri við þær kröfur um hljóðstig sem séu í gildi á þeim tíma sem ráðist er í framkvæmdir. Mat á umhverfisáhrifum tiltekinnar framkvæmdar er ætlað að leiða í ljós hver verði umhverfisáhrif framkvæmdarinnar, m.a. á hljóðvist. Í því ferli verði að taka mið af ákvæðum laga og reglugerða sem í gildi eru á hverjum tíma enda verði að ganga út frá því að ný lagasetning taki að einhverju leyti mið af breyttum aðstæðum, umhverfi og kröfum samfélagsins.

Fram kemur í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila að endanleg hönnun vegar liggja ekki fyrir og að ljóst sé að endanleg hæðarlega vegarins ráði miklu um hljóðstig beggja vegna hans. Ennfremur kemur fram að hljóðveggur og hljóðmön sem reiknað sé með í matsskýrslu séu ekki endanleg hönnun, heldur sé einungis verið að sýna fram á að unnt sé að koma við hljóðvörnum.

Í umsögn Hollustuverndar ríkisins og athugasemdum íbúa kemur fram að gera ætti grein fyrir hvaða áhrif lækkun veglínu eða lagning Reykjanesbrautar í lokaðan stökk hefði á hljóðstig, einkum á kaflanum milli Hnoðrahólts og Bæjargils.

Í frekari svörum framkvæmdaraðila kemur fram að miðað við óbreytta hæðarlegu akbrauta og að teknu tilliti til endurhannaðra hljóðvarna frá því sem gert var ráð fyrir í matsskýrslu sé unnt að halda hljóðstigi innan 55 dB(A) við húsvegg á jarðhæð, sé miðað við 50.000 bíla á sólarhring, sem sé hámarksumferð sem 4 akreina vegur beri. Þetta eigi við í núverandi íbúðarbyggð í Hnoðraholti, í Bæjargili, utan húsa nr. 83 og 101 og Hæðahverfi, utan húsa nr. 13 og 16 við Urðarhæð auk íbúðarbyggðar í Lunda- og Búðahverfi og við Sunnuflöt. Fram kemur að með því að lækka legu Reykjanesbrautar um allt að 4,5 m á kaflanum frá Arnarnesvegi að Vífilsstaðavegi sé unnt að halda hljóðstigi innan 55 dB(A) við húsvegg á jarðhæð hvarvetna í fyrrnefndum íbúðarhverfum. Fram kemur að hljóðstig verði alls staðar yfir 55 dB(A) við 2. hæð húsa sem liggja að Reykjanesbraut. Í hverfi sem fyrirhugað sé að rísi norðan núverandi byggðar í Hnoðraholti, samkvæmt skipulagi, verði hljóðstig milli 55-60 dB(A) þrátt fyrir hljóðvarnir. Fram kemur að framkvæmdaraðili telji lækkun Reykjanesbrautar á kaflanum frá Arnarnesvegi að Vífilsstaðavegi ekki vera raunhæfan

valkost þar sem vegtenging um Hnoðraholtbraut leggist af og vegna aukins kostnaðar en að eðlilegt sé að við breikkun Reykjanesbrautar á umræddum kafla verði tryggt að hljóðstig verði ekki yfir 65 dB(A) næstu 5 til 10 ár.

Eins og framkvæmdin er kynnt í matsskýrslu er miðað við að fyrirhuguð akbraut verði í stórum dráttum með sömu hæðarlegu og núverandi akbraut en endanleg hæðarlega hafi ekki verið ákveðin. Skipulagsstofnun telur að í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila hafi verið sýnt fram á að lækkun Reykjanesbrautar á kaflanum frá Arnarnesvegi að Vífilsstaðavegi ásamt gerð hljóðvarna dragi úr hljóðstigi við húsvegg á jarðhæð í íbúðarbyggð næst veginum.

Skipulagsstofnun telur að við lokahönnun vegarins og við útfærslu hljóðmana beri framkvæmdaraðila að leitast við að uppfylla leiðbeiningargildi hljóðstigs sem er 45 dB(A) og tryggja að hljóðstig verði innan viðmiðunargildis við húsvegg á jarðhæð og utan við opnanlegan glugga, þ.e. 55 dB(A), sbr. reglugerðar nr. 933/1999 um hávaða í núverandi og fyrirhugaðri íbúðarbyggð á Hnoðraholti auk núverandi íbúðarbyggða í Hæðahverfi og Bæjargili. Ennfremur telur Skipulagsstofnun að tryggja beri að hljóðstig fari ekki yfir 55 dB(A) viðmiðunargildi utan við 2. hæð húsa í ofangreindum hverfum og að tryggt verði að hljóðstig innan húss verði undir 30 dB(A), sbr. ákvæði í reglugerð um hávaða, með sértækum aðgerðum í samráði við íbúa. Skipulagsstofnun telur að líta beri svo á að frávikstilvik I, 65 dB(A), í viðauka reglugerðar nr. 933/1999 um hávaða, veruleg breyting á umferðaræð í byggð sem fyrir er, eigi við í Lundahverfi og við Sunnuflöt þar sem byggð var risin áður en fyrrnefndur, staðfestur skipulagsuppdráttur af Reykjanesbraut frá árinu 1974 lá fyrir. Ennfremur eigi frávikstilvik I við í Búðahverfi þar sem uppbygging hverfisins var hafin áður en fyrir lá staðfestur skipulagsuppdráttur að tvöfaldri legu Reykjanesbrautar. Að mati Skipulagsstofnunar er hins vegar eðlilegt, í ljósi ofangreinds, að stefnt sé að því að hljóðstig í Búðahverfi, Lundahverfi og við Sunnuflöt verði innan viðmiðunargildis reglugerðar, 55 dB(A), í samræmi við önnur íbúðarhverfi í Garðabæ sem liggja að Reykjanesbraut. Skipulagsstofnun tekur undir umsögn Heilbrigðiseftirlits Hafnarfjarðar- og Kópavogssvæðis þess efnis að byggð þrengi óverulega að vegstæði Reykjanesbrautar, m.a. á þeim kafla vegarins sem liggur í nágrenni Lundahverfis og Sunnuflatar og því ættu að vera til staðar góðir möguleikar á mótvægisáðgerðum eins og kynnt var í frekari gögnum framkvæmdaraðila. Að mati stofnunarinnar ber framkvæmdaraðila að tryggja að hljóðstig fari ekki yfir 65 dB(A) í hesthúshverfi Hestamannafélagsins Gusts í samræmi við ákvæði í reglugerð um hávaða á útivistarsvæði í þéttbýli, sbr. frávikstilvik I, í viðauka reglugerðar um hávaða þar sem uppbygging hverfisins hófst áður en staðfestur skipulagsuppdráttur af Reykjanesbraut lá fyrir.

Skipulagsstofnun telur ljóst að talsverð óvissa ríki um umferðarspár almennt, þar með talið á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði m.a. vegna óvissu um hraða uppbyggingar byggðar samkvæmt skipulagsáætlunum og þróun almenningsgangna.

Skipulagsstofnun telur að í ljósi núverandi ástands í hljóðvistarmálum í íbúðarbyggð við Reykjanesbraut frá Fífuhvammsvegi að Álftanesvegi og miðað við endurskoðaða umferðarspá til ársins 2024 verði áhrif fyrirhugaðrar framkvæmdar á hljóðvist veruleg í íbúðarbyggð næst Reykjanesbraut. Að mati stofnunarinnar verður um stigvaxandi umferðarhávaða að ræða á næstu 15-20 árum í samræmi við aukna umferð.

Skipulagsstofnun telur því mikilvægt að hljóðstigsútreikningar verði sannreyndir með mælingum og að fram skuli fara reglubundnar mælingar á hávaða í íbúðarhverfum við Reykjanesbraut frá Fífuhvammsvegi að Álftanesvegi samkvæmt 9. gr. reglugerðar nr. 933/1999 um hávaða á vegum Heilbrigðiseftirlits Hafnarfjarðar- og Kópavogssvæðis

sem lagðir verði til grundvallar við útfærslu mótvægisáðgerða þannig að unnt verði að grípa til viðhlítandi aðgerða í tíma í samráði við íbúa og eigendur fasteigna.

5.2.3 Sjónræn áhrif hljóðvarna

Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila kemur fram að koma megi fyrir 3 m hárrí jarðvegsmön milli Reykjanesbrautar og Hnoðrahólts án þess að útsýni úr húsum í Eskiholti skerðist að marki. Í umsögn Hollustuverndar ríkisins er bent á að ef íbúar telji sjónræn áhrif hljóðvarna óásættanleg sé hætta á að þeim verði breytt og áhrif þeirra á dreifingu hávaða verði með öðrum hætti.

Skipulagsstofnun telur að umfang hljóðvarna og þar með sjónræn áhrif þeirra ráðist að nokkru leyti af endanlegri hæðarlegu Reykjanesbrautar eins og fram kemur í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila en að ljóst sé að sjónræn áhrif hljóðvarna verði nokkur á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði og muni skerða útsýni miðað við núverandi aðstæður. Skipulagsstofnun leggur áherslu á að samráð verði haft um útfærslu mótvægisáðgerða vegna hljóðstigs við íbúa og eigendur þeirra fasteigna sem þær miðast við.

5.2.4 Loftmengun

Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila kemur fram að samkvæmt mengunarspá verði losun kolmónoxíðs (CO), köfnunarefnisdíoxíðs (NO₂), brennisteinsdíoxíðs (SO₂) og svifryks vel undir viðmiðunarmörkum reglugerða miðað við áætlaða umferð árið 2020.

Skipulagsstofnun telur að umhverfisáhrif loftmengunar verði ekki veruleg í nágrenni Reykjanesbrautar þrátt fyrir aukið umferðarmagn á næstu árum. Þar sem útreiknuð gildi á styrk mengunarefna í lofti eru miklu lægri en kröfur í reglugerð kveða á um eru ekki taldar líkur á að staðbundin veðuráhrif geti orðið til þess að styrkur mengunarefna geti nálgast umhverfismörk. Að mati stofnunarinnar er gerð nægjanleg grein fyrir þeirri aðferðafræði sem stuðst er við við útreikninga á loftmengun og umhverfisáhrifum hennar í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila. Stofnunin telur eðlilegt að fylgst verði með loftmengun í íbúðarhverfum þar sem hús standa lágt í landi vestan Reykjanesbrautar eins og fram kemur í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila.

5.2.5 Landnotkun, útivist og neysluvatnsmengun

Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila kemur fram að helstu áhrif á landnotkun vegna fyrirhugaðra framkvæmda verði á útivistarsvæði hestamannafélagsins Gusts í Kópavogi þar sem þurfi að fjarlægja syðstu hesthúsin. Fyrir sunnan Vífilsstaðaveg muni lagning Reykjanesbrautar og gerð mislægra vegamóta við Urriðaholt raska bæjarvernduðu hrauni. Fram kemur að bætt verði kerfi göngustíga, m.a. með þverunum á brúm og í undirgöngum.

Skipulagsstofnun telur að ekki verði komist hjá því að landssvæði í nágrenni Reykjanesbrautar verði fyrir raski vegna fyrirhugaðra framkvæmda en leggur áherslu á að raski verði haldið í lágmarki. Að mati stofnunarinnar verða áhrif fyrirhugaðra framkvæmda á landnotkun og útivist nokkur, m.a. með skerðingu útivistarsvæðis Hestamannafélagsins Gusts. Enn fremur mun útivistarsvæði við Vífilsstaðalæk skerðast sem nemur lagningu Reykjanesbrautar og útivistargildi Búrfellshrauns rýrna sem nokkru nemur, sérstaklega á framkvæmdatíma. Skipulagsstofnun telur að bætt kerfi göngustíga hafi jákvæð áhrif á útivistarmöguleika að framkvæmdum loknum.

Skipulagsstofnun telur að ekki sé hættá á neysluvatnsmengun vegna fyrirhugaðra framkvæmda þar sem grunnvatnsstraumur sé til vesturs og suðvesturs frá fyrirhuguðu framkvæmdasvæði í átt til sjávar og engin vatnsból á þeirri leið.

Í athugasemdum er vakin athygli á að með fyrirhuguðum framkvæmdum gætu húseignir í Hnoðraholti orðið fyrir hugsanlegri verðyrnun og að ekki sé lagt mat á þennan þátt í matsskýrslu. Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að of margir utanaðkomandi þættir hafi áhrif á rýrnun fasteiganverðs og verði því að telja að óvissa sé of mikil fyrir slíkt mat. Skipulagsstofnun bendir á ákvæði IX. kafla vegalaga nr. 45/1994 sem og ákvæði 33. gr. skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997 um bótarétt og ákvörðun bóta vegna tjóns sem kann að verða vegna framkvæmda.

5.3 ÁHRIF Á LÍFRÍKI OG VATNAFAR

5.3.1 Hraunsholtslækur/Vífilsstaðalækur og Arnarneslækur

Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila kemur fram að Vífilsstaðalækur sé á náttúruminjasrá og afrennslisvatn frá núverandi akbraut renni í lækinn og geti haft áhrif á vistkerfi hans. Til þess að draga úr líkum á mengun lækjarins verði afrennslisvatni af nýrri akbraut Reykjanesbrautar veitt til suðurs í röri eftir miðdeili að svelt, þar sem það blandist grunnvatnsstraumnum. Hins vegar verði óhjákvæmilegt að raska botni lækjarins meðan á framkvæmdum standi. Fram kemur að Arnarneslækur sé afrennslisvatn úr Vetrarmýri og að ekki sé gert ráð fyrir að lækurinn verði fyrir nema tímabundinni röskun meðan á framkvæmdum standi og að ekki séu fyrirhugaðar aðgerðir gagnvart afrennslisvatni í Arnarneslæk.

Skipulagsstofnun telur að með þeim aðgerðum sem kynntar eru í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila verði dregið úr mengunaráhrifum afrennslisvatns á lífríki Hraunsholtslækjar/Vífilsstaðalækjar en leggur áherslu á að tryggð verði áfram fiskgegnd undir veginn eins og fram kemur í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila og að raski á botni lækjarins á framkvæmdartíma verði haldið í lágmarki. Skipulagsstofnun telur að áhrif fyrirhugaðra framkvæmda á Arnarneslæk verði óveruleg en leggur áherslu á að raski á læknum verði haldið í lágmarki.

5.3.2 Gróður og fuglar

Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila kemur fram að áhrif framkvæmdanna á gróðurfar verði einkum þau að um 30 m breið ræma lands í legu nýrrar akbrautar verði rudd og gróðurhula fjarlægð og ennfremur verði jöfnuð út svæði í kringum vegamót. Skipulagsstofnun telur þessara áhrifa muni einkum gæta í vegstæði fyrirhugaðs vegar og mismislagra vegamóta í Búrfellshrauni sem einkennist af mosapembu og birkirunnagróðri. Að mati stofnunarinnar verða áhrif fyrirhugaðra framkvæmda á gróður ekki veruleg verði þess gætt að halda raski í lágmarki og staðið verði að frágangi eins og lýst er í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila.

Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila kemur fram að hluti af Vetrarmýri fari undir fyrirhugað vegstæði en grágæsir séu þar tíðir gestir. Mó- og spörfuglar hafi einnig viðkomu á svæðinu, bæði í Búrfellshrauni sem og öðrum svæðum í nágrenni Reykjanesbrautar. Skipulagsstofnun telur að fyrirhugaðar framkvæmdir séu ekki líklegar til að hafa veruleg áhrif á fuglalíf á framkvæmdasvæðinu.

5.4 ÁHRIF Á JARÐMYNDANIR OG LANDSLAG

Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila kemur fram að Búrfellshraun njóti sérstakrar verndar skv. 37. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd og að forðast skuli röskun eldhrauna eins og kostur sé. Ennfremur njóti hraunið bæjarverndar vegna sérstakrar náttúru, landslags eða annarra sérkenna. Við gerð mislægra vegamóta við Urriðaholtsbraut verði nokkuð rask og muni mislæg vegamót verða áberandi.

Skipulagsstofnun telur ljóst að fyrirhugaðar framkvæmdir muni hafa rask í för með sér á jarðmyndanir sem njóta sérstakrar verndar með lagningu akbrautar um Búrfellshraun og við gerð mislægra vegamóta og vegtenginga við Urriðaholt. Að mati stofnunarinnar mun ásýnd svæðisins við Urriðaholt breytast töluvert þar sem mislæg vegamót verða áberandi. Skipulagsstofnun telur að sjónræn áhrif mislægra vegamóta við Vífilsstaðaveg og Arnarnesveg verði nokkur en falli meira að hinu manngerða landslagi sem sé á svæðinu en vegamótin við Urriðaholt. Skipulagsstofnun telur að draga megi úr áhrifum framkvæmdanna á landslag í Búrfellshrauni með því að gerð verði krafa til verktaka um að rask verði ekki utan framkvæmdasvæðisins og að frágangur verði vandaður að framkvæmdum loknum, m.a. verði gengið frá fláum með hraunmulningi í hrauninu eins og fram kemur í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila.

Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila kemur fram að ef hafist verði handa við gerð mislægra vegamóta við Urriðaholt samhliða vinnu við fyrsta áfanga breikkunar Reykjanesbrautar sé hugsanlegt að allt efni fái úr vegskeringum. Verði byrjað á fyrsta áfanga en ekki á framkvæmdum við Urriðaholt þurfi að sækja allt að 140.000 m³ efnis í fyllingar annars staðar frá. Búast megi við því að það efni verði sótt úr viðurkenndum námum sem þegar séu í rekstri á höfuðborgarsvæðinu eða námunda þess.

Skipulagsstofnun telur að þar sem óvissa ríki um hvernig áfangaskiptingu framkvæmdarinnar verði háttað sé óljóst hversu mikið efnismagn þurfi að sækja í námur til framkvæmdanna. Náttúruvernd ríkisins vekur athygli á því að engin þeirra náma sem getið er um í matsskýrslu uppfylli skilyrði laga nr. 44/1999 um náttúruvernd þar sem ekki liggja fyrir áætlun um efnistöku. Skipulagsstofnun vekur athygli á að öll efnistaka er framkvæmdaleyfis skyld samkvæmt 47. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd, sbr. 27. gr. skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997 m.s.b. Áður en framkvæmdaleyfi er veitt skal liggja fyrir áætlun um efnistöku sbr. 48. gr. laga um náttúruvernd.

5.5 NIÐURSTAÐA

Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila er kynnt tvöföldun Reykjanesbrautar frá Fífuhvamsvegi í Kópavogi að Álftanesvegi í Garðabæ úr 2 akreinum í 4 og bygging 3 mislægra vegamóta við Arnarnesveg, Vífilsstaðaveg og Urriðaholtsbraut/Molduhraun.

Skipulagsstofnun telur ljóst að helstu umhverfisáhrif fyrirhugaðra framkvæmda verði á hljóðvist í aðliggjandi íbúðarhverfum við Reykjanesbraut. Að mati stofnunarinnar verða áhrif framkvæmdanna veruleg á hljóðvist en að um verði að ræða stigvaxandi hljóðstigsaukningu vegna aukinnar umferðar á næstu árum sem draga megi úr með byggingu hljóðvarna og sértækra aðgerða á húsum. Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila kemur fram að við fyrirhugaðar framkvæmdir sé miðað við að uppfylla frávikstilvik frá viðmiðunar- og leiðbeiningargildum reglugerðar nr.

933/1999 um hávaða, 65 dB(A), þar sem um sé að ræða verulega breytingu á umferðaræð í byggð sem fyrir er. Skipulagsstofnun telur að frávikstilvik I, 65 dB(A), eigi við í Lundahverfi og við Sunnuflöt þar sem byggð var risin áður en staðfestur var skipulagsuppdráttur af Reykjanesbraut árið 1974 þar sem gert er ráð fyrir tvöfaldri legu vegarins í samræmi við fyrirhugaðar framkvæmdir. Ennfremur telur Skipulagsstofnun að frávikstilvik I eigi við í Búðahverfi þar sem uppbygging hverfisins var hafin áður en fyrrnefndur, staðfestur skipulagsuppdráttur lá fyrir. Hið sama gildi um hesthúsahverfi Hestamannafélagsins Gusts þar sem uppbygging hverfisins hófst á 7. áratugnum. Hins vegar eru fyrirhugaðar framkvæmdir í samræmi við ofangreindan, staðfestan skipulagsuppdrátt frá árinu 1974 sem lá fyrir áður en íbúðarbyggð var skipulögð í Hnoðraholti, Bæjargili og Hæðahverfi. Skipulagsstofnun telur því að framkvæmdaraðila beri að leitast við að uppfylla leiðbeiningargildi hljóðstigs sem er 45 dB(A) og tryggja að hljóðstig verði undir viðmiðunargildi, þ.e. 55 dB(A), við húsvegg á jarðhæð, utan við opnanlegan glugga og utan við 2. hæð húsa, skv. reglugerð um hávaða, með gerð hljóðvarna í íbúðarbyggð á Hnoðraholti, Hæðahverfi og Bæjargili. Enn fremur verði tryggt að hljóðstig í ofangreindum hverfum verði innan við 30 dB(A) innan húss, sbr. reglugerð, með sértækum aðgerðum á 2. hæð húsa. Skipulagsstofnun leggur áherslu á að samráð verði haft við íbúa í fyrrnefndum hverfum um útfærslu hljóðvarna og sértækar aðgerðir á 2. hæð húsa þar sem þær aðgerðir reynast nauðsynlegar til að tryggja að hljóðstig verði innan viðmiðunargildis.

Skipulagsstofnun telur mikilvægt að tryggt verði að hljóðstig fari ekki yfir viðmiðunargildi í fyrirhuguðu íbúðarhverfi, samkvæmt skipulagi, nyrst í Hnoðraholti. Skipulagsstofnun telur eðlilegt að stefnt sé að því að hljóðstig í Búðahverfi, Lundahverfi og við Sunnuflöt verði innan viðmiðunargildis reglugerðar, 55 dB(A), með hliðsjón af því að byggð þrengir óverulega að vegstæði Reykjanesbrautar á þeim kafla og til samræmis við önnur íbúðarhverfi í Garðabæ sem liggja að Reykjanesbraut. Skipulagsstofnun leggur áherslu á, m.a. í ljósi óvissu í umferðarspám sem hljóðstigsreikningar og mótvægisáðgerðir byggja á, að tryggt verði að fram fari reglubundnar mælingar á hávaða í íbúðarhverfum við Reykjanesbraut frá Fífuhvamsvegi að Álftanesvegi skv. 9. gr. reglugerðar um hávaða á vegum Heilbrigðiseftirlits Hafnarfjarðar- og Kópavogssvæðis.

Skipulagsstofnun telur að áhrif fyrirhugaðra framkvæmda á loftgæði verði ekki veruleg í nágrenni Reykjanesbrautar þrátt fyrir aukið umferðarmagn á næstu árum. Tvöföldun Reykjanesbrautar og gerð mislægra vegamóta er líkleg til að hafa jákvæð áhrif á samgöngur og umferðaröryggi miðað við núverandi ástand. Að mati stofnunarinnar munu þær mótvægisáðgerðir sem gerð er grein fyrir í 4. kafla þessa úrskurðar draga úr líkum á neikvæðum áhrifum fyrirhugaðra framkvæmda á lífríki Hraunsholtslækjar/Vífilsstaðalækjar. Skipulagsstofnun telur að framkvæmdir við veglagningu muni ekki hafa veruleg áhrif á gróður eða fugla en telur að áhrif fyrirhugaðra framkvæmda á jarðmyndanir sem njóta sérstakrar verndar verði töluverð sem og sjónræn áhrif mislægra vegamóta við Urriðaholt. Draga megi úr sjónrænum áhrifum og áhrifum á heildarásýnd landslags með því að fella mannvirki eins og kostur er að landslagi, halda raski í lágmarki og með vönduðum frágangi.

Skipulagsstofnun bendir á að samkvæmt framlögðum gögnum framkvæmdaraðila eigi það umferðarmagn, þ.e. 72.000 bílar á sólarhring, sem gert er ráð fyrir í matsskýrslu og byggi á umferðarspám til ársins 2020 við hámarksútfærslu sem 6 akreina vegur ári. Þar sem sú framkvæmd sem kynnt er í matsskýrslu er tvöföldun núverandi vegar úr tveimur akreinum í fjórar telur Skipulagsstofnun að fyrrnefndar forsendur um

umferðarmagn eigi ekki við þá framkvæmd sem nú er til umfjöllunar hjá stofnuninni, sérstaklega í ljósi nýendurskoðaðrar umferðarspár til ársins 2024 sem gerir ráð fyrir tæplega 50.000 bíla umferð á kaflanum frá Arnarnesvegi að Vífilsstaðavegi. Það umferðarmagn er hámarksúmfærð sem 4 akreina vegur annar á sólarhring samkvæmt framlögðum gögnum framkvæmdaraðila. Skipulagsstofnun vekur athygli á því að verði ráðist í frekari breikkun Reykjanesbrautar milli Fífuhvammsvegar og Álftanesvegar í samræmi við breyttar forsendur um umferðarmagn gæti þurft að fjalla um þá framkvæmd samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum.

Fyrirhuguð framkvæmd er í samræmi við gildandi skipulagsáætlanir. Samkvæmt 27. gr. skipulags- og byggingalaga nr. 73/1997 m.s.b. þarf að sækja um framkvæmdaleyfi til Garðabæjar og Kópavogsbæjar vegna framkvæmdanna.

Á grundvelli gagna framkvæmdaraðila lögðum fram við athugun, umsagna, athugasemda og svara framkvæmdaraðila við þeim er það niðurstaða Skipulagsstofnunar að fyrirhuguð tvöföldun Reykjanesbrautar frá Fífuhvammsvegi að Álftanesvegi muni ekki hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif. Það er niðurstaða Skipulagsstofnunar að frávikstilvik I, 65 dB(A), eigi við um Lundahverfi, Sunnuflöt, Búðahverfi og athafnasvæði Hestamannafélagsins Gusts en að tryggja þurfi að hljóðstig verði undir viðmiðunargildi, þ.e. 55 dB(A), við húsvegg á jarðhæð og utan við opnanlegan glugga og við 2. hæð húsa í núverandi og fyrirhugaðri íbúðarbyggð á Hnoðraholti, núverandi íbúðarbyggð í Hæðahverfi og Bæjargili, Garðabæ.

6. ÚRSKURÐARORÐ

Í samræmi við 11. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 hefur Skipulagsstofnun farið yfir þau gögn sem lögð voru fram samkvæmt 10. gr. sömu laga af hálfu framkvæmdaraðila við tilkynningu ásamt umsögnum, athugasemdum og svörum framkvæmdaraðila við þeim.

Með vísun til niðurstöðu Skipulagsstofnunar sem gerð er grein fyrir í 5. kafla þessa úrskurðar er fallist á fyrirhugaða tvöföldun Reykjanesbrautar frá Fífuhvammsvegi í Kópavogi að Álftanesvegi í Garðabæ, eins og henni er lýst í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila.

7. KÆRUFRESTUR

Samkvæmt 12. gr. laga nr. 106/2000 má kæra úrskurð Skipulagsstofnunar til umhverfisráðherra. Kærufrestur er til 3. janúar 2003.

Reykjavík, 27. nóvember 2002.

Stefán Thors

Hólmfríður Sigurðardóttir

