

MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM

NÍÐURSTÖÐUR FRUMATHUGUNAR OG ÚRSKURÐUR SKIPULAGSSTJÓRA RÍKISINS UM HALLSVEG Í REYKJAVÍK, TVEGGJA AKREINA VEG FRÁ FJALLKONUVEGI AÐ VÍKURVEGI

1. INNGANGUR

Skipulagsstjóri ríkisins hefur fengið til frumathugunar lagningu Hallsvegar, tveggja akreina vegar frá Fjallkonuvegi að Víkurvegi, í Reykjavík, samkvæmt lögum nr. 63/1993 um mat á umhverfisáhrifum.

Framkvæmdaraðili: Vegagerðin og Reykjavíkurborg.

Framkvæmd kynnt í frummatsskýrslu: Nýlagning Hallsvegar með tveimur akreinum frá Fjallkonuvegi að Víkurvegi í Reykjavík.

Gerð verða þrenn gatnamót í tengslum við framkvæmdina: Ljósastýrð gatnamót við Víkurveg, T-gatnamót við aðkomu inn í Gufuneskirkjugarð um Þverveg og hringtorg á mótum Hallsvegar og Fjallkonuvegar. Þvervegur milli Hallsvegar og Gagnvegar verður aflagður. Fyrirhugað er að færa undirgöng austur fyrir gatnamót Fjallkonuvegar og Hallsvegar með tilheyrandi breytingum á göngustígakerfi. Fyrirhugað er að gera hljóðmön úr jarðvegi framan við Garðhús nr. 1-51, samkvæmt teikningu sem samþykkt var í skipulagsnefnd Reykjavíkur í ágúst 1994. Áætlað heildarmagn fyllingarefnis er 19.000 m³.

Markmið framkvæmdar: Að bæta samgöngur til og frá Grafarvogshverfum, létta á umferð um Gagnveg í gegnum íbúðahverfi yfir á stofnbraut og koma í veg fyrir óþarfa gegnumakstur með tilheyrandi slyshættu.

Frumathugun: Þann 17. apríl 2000 tilkynnti Vegagerðin framkvæmdina til Skipulagsstofnunar. Framkvæmdin var auglýst opinberlega þann 3. maí 2000 í Lögbirtingablaðinu og Morgunblaðinu. Frummatsskýrslan lá frammi til kynningar frá 3. maí til 7. júní 2000 hjá Borgarskipulagi Reykjavíkur og í Foldasafni Grafarvogskirkju. Einnig í Þjóðarbókhöðunni og hjá Skipulagsstofnun í Reykjavík. Matsskýrslan var aðgengileg á heimasíðu VST, Verkfræðistofu Sigurðar Thoroddsen h.f..

Þrjár athugasemdir bárust á kynningartíma, þar af ein í tveimur bréfum. Leitað var umsagna hjá borgarráði Reykjavíkur, Náttúruvernd ríkisins, Hollustuvernd ríkisins og Heilbrigðiseftirliti Reykjavíkur. Framkvæmdin var ennfremur kynnt skipulagsnefnd kirkjugarða.

Gögn lögð fram við frumathugun:

Frummatsskýrsla: Hallsvegur í Reykjavík, tveggja akreina vegur frá Fjallkonuvegi að Víkurvegi. Frummat á umhverfisáhrifum. VST, Verkfræðistofa Sigurðar Thoroddsen h.f., apríl 2000.

Önnur gögn:

- Svör framkvæmdaraðila við umsögnum og athugasemdum dags. 31. maí, 7., 13. og 20. júní 2000.
- Fundargerð kynningarfundar 23. maí 2000 ásamt fylgigögnum.

2. UMSAGNIR

Umsagnir bárust frá eftirtöldum aðilum:

Borgarráði Reykjavíkur, dags. 2. júní 2000.

Náttúruvernd ríkisins, dags. 11. maí 2000.

Hollustuvernd ríkisins, dags. 18. maí 2000.

Heilbrigðiseftirliti Reykjavíkur, dags. 30. maí 2000.

3. ATHUGASEMDIR

Fjögur athugasemdabréf bárust á kynningartíma:

- LOGOS lögmansþjónusta fyrir hönd hóps fasteignaeigenda og íbúa við Garðhús, dags. 5. júní 2000 og frekari athugasemdir dags. 6. júní 2000.
- Kirkjugarðar Reykjavíkurprófastsdæma, dags. 6. júní 2000.
- Kjartan Mar Eiríksson, Reykjafold 1, 112 Reykjavík, dags. 6. júní 2000.

4. UMHVERFISÁHRIF HALLSVEGAR, tveggja akreina vegar frá Fjallkonuvegi að Víkurvegi

4.1 FYRIRHUGUÐ FRAMKVÆMD

Í frummatsskýrslu er kynnt lagning Hallsvegar í Grafarvogshverfi í Reykjavík frá Fjallkonuvegi að Víkurvegi. Um er að ræða þjóðveg í þéttbýli, tveggja akreina stofnbraut. Stefnt er að því að framkvæmdum ljúki í árslok 2000. Í Aðalskipulagi Reykjavíkur 1996-2016 er Hallsvegur sýndur sem stofnbraut á þessu svæði. Þvervegur frá Gagnvegi að Hallsvegi verður aflagður. Hluti framkvæmdarinnar felst í gerð þriggja gatnamóta, við Fjallkonuveg, Þverveg og Víkuveg og gerð hljóðmanar milli Hallsvegar og Garðhúsa. Jafnframt verða gerðir göngustígar á svæðinu og undirgöng fyrir gangandi umferð undir Hallsveg austan Fjallkonuvegar, en hætt við áður

fyrirhuguð undirgöng undir Hallsveg á móts við Grundarhús. Hallsvegur er í frummatsskýrslunni sagður mikilvægur hlekkur í stofnbrautakerfi Reykjavíkur til framtíðar og mun í endanlegri gerð (fjórar akreinar) tengja saman Sundabraut og Vesturlandsveg. Leyfilegur hámarkshraði á núverandi Hallsvegi er 50 km/klst en forsendur útreikninga miðast við að hann geti orðið 60 km/klst Hönnunarhraði vegar er 70 km/klst.

4.1.1 Lega vegar

Í frummatsskýrslu kemur fram að framkvæmdasvæðið sé í jaðri íbúðarhverfis sem sé að langmestu leyti fullbyggt og að hluta til á röskuðu landi við jaðar Gufuneskirkjugarðs. Sá endi vegarins sem er nær Fjallkonuvegi liggur um óhreyft holt sem að stórum hluta er ætlað til byggingar þjónustumannvirkja fyrir kirkjugarðinn. Þær tvær akreinar sem hér eru til mats á umhverfisáhrifum, verða syðri akbrautin í fullbyggðum Hallsvegi.

4.1.2 Gatnamót

Hluti framkvæmdar felst í gerð þriggja gatnamóta. Gerð verða ljósastýrð gatnamót við Víkurveg og hringtorg á mótum Hallsvegar og Fjallkonuvegar. Einnig verða gerð T-gatnamót við aðkomu inn í Gufuneskirkjugarð um Þverveg, en Þvervegur milli Hallsvegar og Gagnvegar verður aflagður að þessum framkvæmdum loknum.

4.1.3 Undirgöng, gangstígar og veglýsing

Samhliða þessari framkvæmd verða fyrirhuguð undirgöng fyrir gangandi umferð undir Hallsveg suður af Langarima færð austur fyrir gatnamót Fjallkonuvegar og Hallsvegar. Jafnframt verður hætt við undirgöng sem fyrirhuguð voru á móts við Grundarhús. Samkvæmt þessum breytingum á göngustígakerfinu mun göngustígur frá undirgöngunum liggja í Húsahverfi, meðfram Gagnvegi að norðanverðu og þaðan milli fyrirhugaðrar hljóðmanar og íbúðarhúsa við Garðhús að Víkurvegi þar sem hann tengist göngustíg sem liggur meðfram Víkurvegi að vestanverðu. Hefðbundin veglýsing verður meðfram nýja kaflanum frá Fjallkonuvegi að Víkurvegi og í undirgöngum.

4.1.4 Hljóðmön

Samkvæmt frummatsskýrslu er fyrirhugað að gera 2-3 m háa hljóðmön úr jarðvegi framan við húsin við Garðhús nr. 1-51, samkvæmt teikningu sem samþykkt var í skipulagsnefnd Reykjavíkur 22. ágúst 1994 eftir viðræður og samkomulag við lóðarhafa að mati framkvæmdaraðila. Uppúrtekt úr vegstæði Hallsvegar verður notuð í gerð hljóðmanar og mönin síðan tyrfð. Hljóðmönin verður miðuð við að skilyrði reglugerðar um hávaða (65 dB(A)) verða uppfyllt fyrir umferð miðað við endanlegan Hallsveg með fjórum akreinum. Uppgræðsla verður meðfram veginum þar sem gróðri verður raskað og sáð verður í fláa vegarins.

4.1.5 Efnistaka

Samkvæmt kafla 2.1.1 í frummatsskýrslu er heildarmagn fyllingarefnis áætlað um 19.000 m³. Þar af er gert ráð fyrir að 12.000 m³ verði skeljasandur sem í dag er verið að nota sem farg á vinnusvæði Reykjavíkurborgar við Laugarnes. Verktakar sem gera tilboð í verkið bjóða fram efni úr einhverri ákveðinni námu sem er í vinnslu í dag og þjónar höfuðborgarsvæðinu. Tekið er fram í útboðsgögnum að einungis verði leyft að nota efni úr námum sem eru samþykktar af verkkaupa og Náttúruvernd ríkisins.

4.1.6 Aðrir kostir

Að mati framkvæmdaraðila eru ekki aðrir raunhæfir valkostir til að ná þeim markmiðum sem stefnt er að með þessum vegi, en gert hefur verið ráð fyrir Hallsvegi í skipulagi frá því áður en hverfin í nágrenni hans fóru að byggjast upp. Í frummatsskýrslu er svokölluð „núlllausn“, þ.e. að leggja ekki Hallsveg frá Fjallkonuvegi að Víkurvegi, borin saman við valkost framkvæmdaraðila og ekki talin réttlætlanleg miðað við markmið framkvæmdar og arðsemi þessa vegarkafla.

4.2 ÁHRIF Á LANDNOTKUN

Samkvæmt staðfestu Aðalskipulag Reykjavíkur 1990-2010 og 1996 – 2016 er Hallsvegur stofnbraut frá gatnamótum við fyrirhugaða Sundabraut í vestri að gatnamótum við Vesturlandsveg og áfram upp í Hamrahlíðarlönd, framtíðarbyggingarland borgarinnar austan Vesturlandsvegar.

Náttúruvernd ríkisins bendir á¹ að líta beri á framkvæmdir við Hallsveg allt frá Strandvegi að Vesturlandsvegi sem eina framkvæmd. Ráðist það ekki síst af því að lagning Hallsvegar að Víkurvegi hljóti að hafa einhver áhrif á mögulega legu vegar frá Víkurvegi að Vesturlandsvegi.

Íbúar við Garðhús telja að þar sem Hallsvegur sé nú skilgreindur sem stofnbraut og eigi að tengjast Vesturlandsvegi sé eðlilegt að meta framkvæmdina í heild. Engin slík neyð sé til staðar að nauðsynlegt sé að taka einungis þennan tiltekna þátt framkvæmdanna út og meta hann án tillits til áhrifa heildarframkvæmdanna á umhverfið.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að Hallsvegur frá Strandvegi að Fjallkonuvegi og frá Víkurvegi að Vesturlandsvegi hafi ekki verið hannaður heldur einungis farið fram skoðun á mögulegu vegstæði. Vegna byggðar og ráðstöfunar lands á þessu svæði komi önnur lega gatnamóta Hallsvegar og Víkurvegar ekki til greina en eftir byggingu þeirra verði þó hægt að hnika til veglínu yfir Úlfarsá. Þessi kafla vegarins sé ekki háður tilkomu annarra hluta hans og muni þeir fara í mat á umhverfisáhrifum þegar að þeim framkvæmdum kemur.

Íbúar við Garðhús mótmæla því að Hallsvegur verði fjögurra akreina stofnbraut og krefjast þess að valin verði svokölluð „núlllausn“ þ.e. ekki lögð gata norðan Garðhúsa. Íbúar mótmæltu við auglýsingu aðalskipulags á sínum tíma að breytt yrði úr tveggja akreina tengibraut í stofnbraut. Benda þeir á að þegar lóðum var úthlutað við Garðhús hafi verið gert ráð fyrir tveggja akreina tengibraut milli hverfa á þessum stað (Vetrarbraut). Þess vegna hafi við hönnun húsa verið tekið sértakt tillit til þess að norður væri aðalútsýnisátt og hús höfð sem nyrst í byggingarreit lóðanna.

Í svörum framkvæmdaraðila er bent á bréf deiliskipulagshöfunda, dags. 6. ágúst 1991,

¹ fylgiskjal 20 í frummatsskýrslu

þar sem fram kemur að við skipulagsvinnu Húsahverfis frá árinu 1987 hafi verið miðað við að Hallsvegur yrði í upphafi tveggja akreina tengibraut með möguleika á stækkun í fjórar akreinar síðar. Hallsvegur (Vetrarbraut) var ekki innan skipulagssvæðisins en þó var samþykkt 1991 að færa hann 10 m til norðurs, frá lóðum við Garðhús. Lóðaúthlutun átti sér stað frá því í ágúst 1988 til ársins 1992. Vitneskja þeirra, sem fengu úthlutað lóðum, um legu götunnar og gerð hennar var því nokkuð misjöfn eftir því á hvaða tíma þeir fengu úthlutað, m.a. með tilliti til þess að Hallsvegi var breytt úr tengibraut í stofnbraut með Aðalskipulagi Reykjavíkur 1990-2010. Nokkrum lóðanna var úthlutað til verktaka sem síðan seldu að lokinni byggingu auk þess sem gera verður ráð fyrir að einhver hluti húsanna hafi skipt um eigendur frá því að þau voru byggð. Það er því misvísandi að halda því fram að allir umbjóðendur LOGOS við Garðhús hafi gert ráð fyrir því að gatan hafi átt að vera 7,5 m breið með eina akrein í hvora átt. Hvað varðar umferð um Hallsveg þá hefur hún ekki veruleg áhrif á útsýni til norðurs enda var alltaf fyrirhugað að reisa mön við veginn m.a. til að draga úr sjónrænum áhrifum umferðarinnar. Í framhaldi af kynningarfundi um hverfakort sem haldinn var 19. maí 1999 hafi Borgarskipulag látið skoða hvort rétt væri að færa veginn fjær Garðhúsum. Við skoðun umferðarsérfræðinga hafi hins vegar komið í ljós að það myndi hvorki minnka sjónræn áhrif né hávaða af völdum Hallsvegar þar sem lega vegarins fjær Garðhúsum myndi leiða til þess að hann þyrfti að liggja mun hærra í landi. Það hefði bæði meiri sjónræn áhrif og myndi leiða til aukins umferðarhávaða.

Íbúar við Garðhús kannast ekki við að Reykjavíkurborg hafi gert samkomulag við íbúa og lóðarhafa vegna hljóðmanar árið 1994 eða einhver hafi fengið umboð til þess fyrir þeirra hönd.

Framkvæmdaraðilar segja að í frummatsskýrslu sé tvívegis vísað til samkomulags við lóðarhafa í sambandi við gerð hljóðmanar við Hallsveg¹. Rétt sé að ekkert formlegt samkomulag hafi verið gert við íbúa heldur hafi skipulagsnefnd samþykkt 22. ágúst 1994 beiðni lóðarhafa að Garðhúsum 1-33 um að færa hljóðmön nokkuð fjær þeim húsum. Borgaryfirvöld hafi talið að þar með hafi verið komið nokkuð til móts við sjónarmið hagsmunaaðila á svæðinu.

Íbúar við Garðhús gera athugasemd við að ekki eru metin áhrif mengunar vegna lýsingar við Hallsveg og sjónmengun vegna hljóðmanar. Bent er á að ekki er metinn sá möguleiki að leggja stofnbrautina í stokk.

Í svörum framkvæmdaraðila er bent á að áhrif lýsingar hafi ekki verið metin fyrir þetta svæði fremur en önnur svæði í borginni. Hann telur hljóðmön, sbr. uppdrátt dags. 17. ágúst 1994 í frummatsskýrslu, ekki valda sjónmengun og segir ekki hafi verið fjallað sérstaklega um hana þar sem talið var að ákvörðun um byggingu hennar hefði verið tekin í samráði við íbúa. Sjást mun yfir hljóðmön af 1. hæð húsa við Garðhús en ef til hækkunar hennar á að koma þurfa eigendur hvers húss að biðja um það sérstaklega. Ekki er talinn raunhæfur kostur að leggja Hallsveg í stokk vegna margfalds kostnaðar.

4.3 ÁHRIF Á MENN OG SAMFÉLAG

Samkvæmt frummatsskýrslu mun lagning Hallsvegar með tveimur akreinum frá Fjallkonuvegi að Víkurvegi fyrst og fremst færa umferð af Gagnvegi yfir á Hallsveg.

¹ uppdráttur í frummatsskýrslu

Með því að draga þannig úr óþarfa gegnumakstri um íbúðahverfi er dregið úr slyshættu bæði akandi og gangandi vegfarenda við Gagnveg og börnum nyrðri hluta Húshahverfis auðveldað að sækja skóla yfir hann. Með undirgöngum undir Hallsveg og tilheyrandi göngustígum er tenging milli hverfa í Grafarvogshverfum bætt, öryggi gangandi vegfarenda eykst og búsetuskilyrði batna á íbúðasvæðum í nágrenni Hallsvegjar. Framkvæmdin er talin kunna að hafa áhrif á framboð og eftirspurn eftir húsnæði, þar sem bættar samgöngur hafa áhrif á eftirspurn eftir húsnæði. Framkvæmdin er talin munu bæta samgöngur við Grafarvogshverfi og þjóna vaxandi byggð á svæðinu.

Íbúar við Garðhús telja að verði af lagningu Hallsvegjar á þessu svæði muni það hafa veruleg áhrif og leiða til skerðingar á eignum íbúa sem borgar- og skipulagsyfyrvöld beri þá fulla ábyrgð á. Bent er á að miklir hagsmunir íbúanna séu í húfi og því beri framkvæmdaraðila að skoða málið nánar.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að hann telur áhrif samgöngubóta, sem verða vegna lagningar Hallsvegjar frá Fjallkonuvegi að Víkurvegi, á eftirspurn eftir húsnæði eiga við um Grafarvogshverfið í heild eða þau svæði þar sem áhrifa Hallsvegjar gætir.

4.3.1 Umferð

Samkvæmt frummatsskýrslu verður umferð á Hallsvegi í fyrstu um 3 þúsund bílar á sólarhring, en vex hratt eftir að Hallsvegur tengist Vesturlandsvegi. Umferð á Hallsvegi frá Fjallkonuvegi að Víkurvegi er áætluð 12.000 bílar á dag árið 2008 og 16.000 bílar á dag árið 2027. Umferð um hluta Gagnvegjar muni aukast um 2000 til 3000 bíla á sólarhring frá árinu 1999 til ársins 2008 ef Hallsvegur, frá Fjallkonuvegi að Víkurvegi, verður ekki lagður en minnka um 1000 bíla á sólarhring á sama tímabili ef vegurinn verður lagður. Umferð um Gagnveg er í dag að mestu umferð íbúa í Húshahverfi en jafnframt er þar nokkuð um gegnumakstur íbúa úr Folda- og Rimahverfi til og frá Vesturlandsvegi um Víkurveg auk annarra sem eiga erindi í hverfin og/eða Gufuneskirkjugarð.

Samkvæmt frummatsskýrslu eru áhrif framkvæmdanna á fjölda óhappa á Gagnvegi talin lítil. Samkvæmt umferðarreikningum fjölga óhöppum í heildina um 0,1-1,1 óhapp á ári að meðaltali, þegar tekið er tillit til breytinga á umferð á öllum götum þar sem breyting er meiri en 100 bílar á sólarhring og óhappatíðni viðkomandi götu og gatnamóta. Þessi aukning er að verulegu leyti tilkomin vegna þess að verið er að búa til ný gatnamót á Víkurvegi og gatnamótum fylgja alltaf óhöpp.

Borgarráð telur að með lagningu vegjarins minnki gegnumumferð eftir Gagnvegi. Öryggi gangandi aukist með undirgöngum undir Hallsveg og aðgengi að Gufuneskirkjugarði batni. Lagning þessa kafla Hallsvegjar sé nauðsynlegur hluti stofnvegakerfis borgarinnar.

Í athugasemd Kjartans Mar Eiríkssonar er bent á að meiri umferð sé um Fjallkonuveg í dag en fyrirhugað hafi verið og dregur hann í efa að framkvæmdin dragi úr umferð um Gagnveg. Jafnframt er bent á að gatnamót Víkurvegjar og Vesturlandsvegjar séu farartálmi í dag á háannatíma. Spurt er hvort fyrirhugaðar séu breytingar á tengingu Gagnvegjar við Víkurveg eða stýringu umferðar á þeim gatnamótum samfara þessari framkvæmd. Farið er fram á að tenging Gagnvegjar við Fjallkonuveg og Fjallkonuvegjar við Hallsveg verði endurskoðuð þannig að þær beini síður íbúum Húshahverfis á Fjallkonuveg.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að niðurstöður umferðarreikninga í

arðsemismati¹ bendi ekki til þess að tilkoma Hallsvegar frá Fjallkonuvegi að Víkurvegi hafi áhrif á umferð á Fjallkonuvegi. Aðstæður á Fjallkonuvegi séu því ekki háðar þessari framkvæmd. Samkvæmt vegaáætlun fyrir árin 2000-2004 sé fyrirhugað að hefja framkvæmdir við mislæg gatnamót á mótum Víkurvegar og Vesturlandsvegar á næstunni, en tilkoma slíks mannvirkis verði væntanlega hvatning fyrir fólk til að fara til og frá Grafarvogshverfunum austan megin í stað þess að fara um Gullinbrú.

Í athugasemdum íbúa við Garðhús er mótmælt forsendum umferðarspár í frummatsskýrslu. Dregið er í efa að aukning umferðar um Hallsveg frá 2008-2027 verði aðeins 4000 bílar miðað við 29.000 bíla umferð úr hverfinu 2027.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að í umferðarspánni sé tekið tillit til byggðar í Úlfarsárdal og Hamrahlíðarlöndum. Hluti umferðar frá þessari byggð muni fara um Hallsveg, en mestur hluti um Vesturlandsveg. Sú umferð sem fara mun um Hallsveg sé umferð að Grafarvogi, Geldinganesi og Álfsnesi og e.t.v. umferð sem stefnir að miðborg Reykjavíkur norður Sæbraut. Vesturlandsvegurinn sé þó allt eins líklegur kostur til að taka við umferð til miðborgarinnar. Lengdin frá gatnamótunum Vesturlandsvegar og Hallsvegar að gatnamótum Sundabrautar (leið III) við Sæbraut er 6,5 km eftir Vesturlandsvegi en 5,1 km eftir Hallsvegi, en vegna mislægra gatnamóta á Vesturlandsvegi og því hærri meðalhraða er hann fyllilega sambærilegur kostur fyrir þessa umferð.

Íbúar telja að fyrirhuguð veglagning muni auka mjög slysaheittu. Fjarlægð stofnbrautar frá heimilum við Garðhús sé allt of lítil sbr. ákvæði vegalaga. Samkvæmt álitni framkvæmdaraðila er áunnið öryggi sem fæst með tilkomu Hallsvegar frá Fjallkonuvegi að Víkurvegi fyrst og fremst gagnvart gangandi umferð um Gagnveg.

4.3.2 Loftmengun

Í frummatsskýrslu kemur fram að reiknuð hafi verið dreifing mengunarefna frá umferð, bæði með og án tilkomu Hallsvegar frá Fjallkonuvegi að Víkurvegi. Notuð var umferðarspá fyrir árið 2027, sem miðast við að allar fjórar akreinarnar séu komnar og útblástursmörk skv. reglugerð um varnir gegn loftmengun af völdum hreyfanlegra uppspretta. Miðað var við umferðarhraða 50 km/klst og að 30% bíla hægðu á sér og 30% ykju hraðann við gatnamót.

Í frummatsskýrslunni segir að niðurstöður útreikninga fyrir kolmónoxíð (CO) sýni að styrkur verði alls staðar langt undir umhverfismörkum samkvæmt íslenskum reglugerðum. Styrkur köfnunarefnisdíoxíðs (NO₂) reiknist alls staðar vel undir mörkum en með tilkomu Hallsvegar frá Fjallkonuvegi að Víkurvegi aukist styrkur lítilliga umhverfis götuna en fari þó hvergi nærri umhverfismörkum. Einnig megi álykta út frá mælingum Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur á styrk mengunarefna í borginni og reiknaðri dreifingu á kolmónoxíði og köfnunarefnisdíoxíði að styrkur brennisteinsdíoxíðs (SO₂) og blýs (Pb) verði langt innan umhverfismarkna. Forsendur um magn svifryks frá malbikssliti séu óljósar og því sé ekki hægt að framkvæma eins áreiðanlega útreikninga fyrir styrk svifryks og fyrir önnur efni. Niðurstöður bendi þó til að styrkur svifryks við Hallsveg verði vel undir umhverfismörkum. Þar sem mengun sé áætluð vel undir umhverfismörkum fyrir fjögurra akreina Hallsveg og áætlaða umferð árið 2027 sé ljóst að kröfur um loftgæði verða enn frekar uppfylltar fyrir tveggja akreina veg þar sem áætluð umferð verður minni og útblástur þar af leiðandi einnig minni.

¹ fylgiskjal 18

Fjallað er um umhverfismörk í reglugerð um loftgæði nr. 787/1999 en meðalgildi þeirra fyrir einstök efni koma m.a. fram í reglugerðum nr. 789/1999 og 793/1999. Þar er kveðið á um að einnar klukkustundar meðalgildi séu lægri en 20 mg/m³ fyrir kolmónoxíð og 110 g/m³ fyrir köfnunarefnisdíoxíð.

Í athugasemdum íbúa við Garðhús er mótmælt að unnt sé að byggja á niðurstöðum útreikninga á dreifingu mengunarefna frá umferð um Hallsveg þar sem tíu ára gömul vindrós sem miðast við veðurfar við Bústaðaveg hafi verið heimfærð á Grafarvoginn. Bent er á að veðurfar sé misjafnt í hverfum borgarinnar og Esjan og Úlfarsfellið hljóti að hafa veruleg áhrif á veðurlag í Grafarvogi. Því er haldið fram að norðan- og austanáttir séu ríkjandi í Grafarvogi en vindrósinn miði við að sunnanátt sé ríkjandi. Einnig er bent á að taka þurfi tillit til hæðar húsa. Forsendur séu því rangar og mælingar ekki réttar.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að ekki eigi að skipta máli þó að veðurgögn séu 10 ára gömul ef árið sem valið var getur flokkast sem nokkuð dæmigert ár, veðurfarslega séð. Mælingar Veðurstofunnar við Bústaðaveg hafa hingað til verið notaðar við sambærilegar loftdreifingarspár víðsvegar um borgina, m.a. við Gullinbrú í Grafarvogi. Eins og kemur fram í fylgiskjali 17 með frummatsskýrslu er þó ekki útilokað að veðurfar við Hallsveg geti að einhverju leyti verið frábrugðið veðurfari við Bústaðaveg vegna staðbundinna áhrifa. Vegna þess hve útreiknuð gildi á styrk mengunarefna í lofti eru miklu lægri en kröfur reglugerða kveða á um, eru ekki taldar neinar líkur á því að staðbundin veðuráhrif geti orðið til að styrkur mengunarefnanna geti nálgast þessi mörk.

Í umsögn Hollustuverndar ríkisins telur stofnunin að frummatsskýrslan gefi fullnægjandi upplýsingar um atriði er varða mengun lofta, vatna, jarðvegs og mengun af völdum úrgangs, enda verði tekið fullt tillit til ákvæða reglugerða sem við eiga.

Í umsögn Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur kemur fram að það telur niðurstöður líkanreikninga á loftmengun bendi til að loftmengun verði vel fyrir neðan viðmiðunarmörk. Út frá þeim forsendum sem gefnar eru í skýrslunni þykir ekki ástæða til að vefengja þá niðurstöðu. Heilbrigðiseftirlitið bendir þó á að unnt hefði verið að gefa réttari mynd af afleiðingum fyrirhugaðra breytinga með því að reikna einnig loftmengunardreifingu fyrir 1 klukkustundar- og 8 klukkustundagildi miðað við tvær akreinar og 12 þúsund bíla árið 2008. Enda sé ekki sjálfgefið að fjórar akreinar með 16 þúsund bíla sólarhringsumferð árið 2027 gefi meiri loftmengun m.t.t. 1 klukkustundar viðmiðunarmark heldur en tvær akreinar með 12 þúsund bifreiða sólarhringsumferð árið 2008. Tveggja akreina vegur býður hugsanlega upp á lengri biðraðir við gatnamót og meiri lausagang kaldra bílvéla á morgnana áður en þær eru orðnar nægilega heitar fyrir bestu brennslu á eldsneyti eða hvarfakútar farnir að virka.

Í svörum framkvæmdaraðila er tekið undir að lengri biðraðir gætu myndast við gatnamót og þ.a.l. meiri mengun vegna lausagangs og kaldra bílvéla við 12.000 bíla umferð á dag og tveggja akreina veg heldur en vegna 16.000 bíla umferðar á dag á fjórum akreinum. Megin niðurstaða sé þó sú að þrátt fyrir að loftmengun vegna umferðar sé frekar ofmetin með norrænu reikniáferðinni þá verði styrkur kolmónoxíðs og köfnunarefnisdíoxíðs vel innan umhverfismarkna í gildandi reglugerðum.

Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur gagnrýnir misræmi í tölum um umferðarþunga milli

frummatsskýrslu og fylgiskjals nr. 18 um arðsemismat. Jafnframt er gagnrýnt að nálgunarreikningar skuli ekki miðast við sem raunhæfastar aðstæður á hverjum tíma og bent er á að án þess að sýna einnar, eða átta klukkustundagildi, eru reikniniðurstöður ekki samanburðarhæfar við gildandi viðmiðunarmörk í reglugerðum.

Framkvæmdaraðili telur ekki vera misræmi í tölum um umferðarþunga heldur sé fjallað um mismunandi möguleika á umferðarmagni miðað við breytilegar forsendur hvað varðar tímasetningu tenginga Hallsvegjar við Sundabraut og Vesturlandsveg.

Þá gagnrýnir Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur að ekki hafi verið gerðir útreikningar á 1 klst. meðaltali kolmónoxíðs og köfnunarefnisdíoxíðs sbr. ákvæði reglugerða nr. 789/1999 og 793/1999 og bendir á þann möguleika að nota veðrupplýsingar úr loftmengunarmælistöð Heilbrigðiseftirlitsins ásamt upplýsingum frá Veðurstofu Íslands til að fá gögn á klukkustundar fresti.

Framkvæmdaraðili telur ekki vænlegt að setja saman veðurgögn, þar sem mælingar í loftmengunarmælistöð séu ekki til samfelldar á einum stað yfir heilt ár og erfitt að meta hversu mikilla staðbundinna áhrifa gætir í mælingum stöðvarinnar. Ef nauðsynlegt sé talið að reikna meðalstyrk yfir 1 klst væri betra að nota áfram 3 klst meðaltal veðurs frá Veðurstofu Íslands en nota 1 klst. umferðargildi. Þar sem útreiknuð 3 klst gildi liggja langt innan marka reglugerðarinnar þótti hins vegar ekki ástæða til að reikna 1 klst gildi á þennan hátt.

4.3.3 Hljóðmengun

Í frummatsskýrslu segir að viðmiðunargildi reglugerðar um hávaða nr. 933/1999 (gr. 5 í viðauka) kveði á um að jafngildishljóðstig utan við glugga íbúðarhúsnæðis, þar sem: „Veruleg breyting á umferðaræð í byggð sem fyrir er“ skuli ekki fara yfir $L_{Aeq} = 65dB(A)$. Hér er miðað við að þetta ákvæði sé uppfyllt. Hallsvegur hefur verið á aðalskipulagi eins lengi og byggðin, upphaflega sem tengibraut en var breytt í stofnbraut á Aðalskipulagi 1990-2010 og er það enn á núgildandi Aðalskipulagi Reykjavíkur 1996-2016. Þó lagning vegarins komi nú loks til framkvæmda er hann talinn falla undir þetta viðmiðunargildi samkvæmt reglugerðinni enda sé ekki um nýskipulag að ræða hvað varðar legu vegarins.

Samkvæmt frummatsskýrslu er hljóðstig reiknað fyrir mismunandi umferðarþunga (ÁDU), umferðarhraða fólksbíla, umferðarhraða þungra bíla og hlutfall þungra bíla. Við útreikninga á hljóðstigi var miðað við hljóðmön á milli Hallsvegjar og Garðhúsa nr. 1-51 eins og hún er sýnd á teikningu sem samþykkt var í skipulagsnefnd 22. ágúst 1994.

Samkvæmt frummatsskýrslu var litið á þrjár útfærslur framkvæmdarinnar og voru niðurstöður útreikninga á dynlínunum sem hér segir:

A. Reiknað hljóðstig fyrir áætlaða umferð árið 2008 og tvær akreinar Hallsvegjar frá Fjallkonuvegi að Víkurvegi, með og án hljóðmanar við Garðhús nr. 1-51. Umferðarmagn miðast þá við að Hallsvegur sé kominn með tvær akreinar frá Sundabraut að Vesturlandsvegi. Á Hallsvegi árið 2008 er áætluð ÁDU 12.000 ökutæki, hraði fólksbíla 60 km/klst, hraði þungra bíla 50 km/klst og hlutfall þungra bíla 7%. Á Gagnvegi árið 2008 er áætluð ÁDU 4.000 ökutæki, hraði fólksbíla 50 km/klst, hraði þungra bíla 40 km/klst og hlutfall þungra bíla 2%.

Hljóðmön er ekki nauðsynleg til að uppfylla skilyrði reglugerðar um hávaða nr.

933/1999 (65 dB(A)). Hljóðstigið á fyrstu hæð húsanna við Garðhús nr. 1 - 51, er um 60 dB(A) og má gera ráð fyrir um 5 dB(A) hærra hljóðstigi í verstu tilfellum á annarri hæð. Hljóðstig við húsinn við Gagnveg er vel innan marka reglugerðar og hljóðstig í kirkjugarði er innan 55 dB(A) að undanskildu 6-7 m belti syðst og austast, gengt húsunum við Garðhús.

B. Reiknað hljóðstig fyrir áætlaða umferð árið 2027 miðað við fjórar akreinar á Hallsvegi frá Fjallkonuvegi að Víkurvegi með og án hljóðmanar við Garðhús nr. 1 – 51, en hönnun hennar miðast við að skilyrði um hljóðstig (65 dB(A)) séu uppfyllt við endanlega gerð götunnar árið 2027. Þá er áætluð ÁDU 16.000 ökutæki á Hallsvegi, hraði fólksbíla 60 km/klst, hraði þungra bíla 50 km/klst og hlutfall þungra bíla 7%. Á Gagnvegi er áætluð ÁDU 3.000 ökutæki, hraði fólksbíla 50 km/klst, hraði þungra bíla 40 km/klst og hlutfall þungra bíla 2%.

Mönin er nauðsynleg til að uppfylla skilyrði reglugerðar. Flest húsanna við Garðhús nr. 1 - 49 eru komin að meira eða minna leyti upp fyrir hljóðstig 60 dB(A) án manar og önnur hæðin upp fyrir 65 dB(A). Húsin við Garðhús 51 og 53 eru með hljóðstig yfir 60 dB(A) en það er vegna áhrifa frá umferð um Víkurveg. Húsin við Gagnveg eru í kringum 55 dB(A) og ekki þörf á sérstökum ráðstöfunum. Hljóðstig í kirkjugarði hefur hækkað þar sem 55 dB(A) línan er komin u.þ.b. 30 m inn í garðinn. Ástæða þess er bæði aukin umferð og breikkun Hallsvegar til norðurs.

C. Reiknað hljóðstig miðað við áætlaða umferð árið 2008 og 2027 án Hallsvegar milli Fjallkonuvegar og Víkurvegar, þ.e. „núlllausn”. Gagnvegur árið 2008 og 2027. Áætluð ÁDU á Gagnvegi er 6.000 ökutæki, hraði fólksbíla 50 km/klst, hraði þungra bíla 40 km/klst og hlutfall þungra bíla 2%. Umferðarþunginn á Gagnvegi er óbreyttur frá 2008 til 2027.

Hljóðstig við Gagnveg ef ekki kemur til framkvæmdarinnar er svipað árið 2008 og hljóðstigið með Hallsvegi árið 2027 sbr. B. Ef nýr Hallsvegur verður ekki að veruleika nær umferðarþungi á Gagnvegi hámarki fyrr með þeim afleiðingum að hljóðstig verður ögn lakara heldur en fyrir tilfelli A en svipað og fyrir tilfelli B. Tekið er fram að fyrir „núlllausn” eru húsin við Garðhús 51 og 53 með hljóðstig yfir 60 dB(A) vegna Víkurvegar.

Í umsögn borgarráðs kemur fram það mat að helstu umhverfisáhrif vegarins verði hljóðmengun í aðliggjandi húsum við Garðhús. Sem mótvægi verði byggðar jarðvegsmanir og hljóðstig við húsvegg verði allsstaðar innan marka mengunarvarnareglugerðar.

Í umsögn Hollustuverndar ríkisins segir að í umfjöllum um hávaða í frummatsskýrslu sé ekki ásættanlegt að miða eingöngu við frávikstilvikið “veruleg breyting á umferðaræð í byggð sem fyrir er” og að hljóðstig sé undir 65 dB(A). Bæði byggðin og umferðaræðin eru eins og gert var ráð fyrir í skipulagi og því eðlilegt að miða fyrst og fremst við að hljóðstig sé undir 55 dB(A) fyrir utan opnanlega glugga íbúðarhúsnæðis. Samkvæmt reglugerð um hávaða skal einnig leitast við að uppfylla leiðbeiningagildi (45 dB(A)) eftir því sem kostur er. Hollustuvernd ríkisins gerir því þá kröfu að kynntar verði þær varnir sem þarf til að tryggja að hljóðstig verði undir 55 dB(A) í Garðhúsum vegna umferðar um Hallsveg. Jafnframt verði kannaðir möguleikar á að koma við hljóðvörn við þær íbúðir í Garðhúsum sem snúa að Víkurvegi, þannig að hljóðvarnir er skýla Garðhúsum frá hávaða frá Hallsvegi og Víkurvegi myndi eina heild.

Í umsögn Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur segir einnig að ekki sé hægt að fallast á að

miða jafngildishljóðstig utanhúss við 65 dB(A) eins og um sé að ræða frávikstilvikið "verulega breytingu á umferðaræð í byggð sem fyrir er". Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur byggir niðurstöðu sína á sömu forsendum og Hollustuvernd ríkisins. Því er lagt til að við hönnun Hallsvegar verði reynt að ná jafngildishljóðstigi fyrir sólarhring niður fyrir 45 dB(A) og það tryggt að það fari alls ekki yfir 55 dB(A).

Í athugasemdum íbúa við Garðhús er mótmælt harðlega þeim forsendum sem lagðar eru til grundvallar leyfilegu hljóðstigi. Í því sambandi benda þeir á að fráviksviðmið myndi t.d. aldrei vera notað ef framkvæmdin yrði metin í heild sinni. Íbúarnir gera þá kröfu að mesta hljóðstig við húsvegg á jarðhæð og utan við opnanlega glugga fari aldrei upp fyrir leiðbeiningargildi 45 dB(A) enda um að ræða nýtt hverfi.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að valið var sama tilvik og miðað var við í frummatsskýrslu um umhverfisáhrif breikkunar Gullinbrúar í Reykjavík frá 1998. Í úrskurði skipulagsstjóra ríkisins þá var vitnað til umsagnar Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur um þá framkvæmd þar sem segir að Heilbrigðiseftirlitið sé sammála því að um sé að ræða verulega breytingu á umferðaræð í byggð sem fyrir er. Um sé að ræða sambærilegar framkvæmdir á grundvelli sama skipulags og því beri að velja frávikstilvikið „veruleg breyting á umferðaræð í byggð sem fyrir er“ í stað tilviksins „nýskipulag“ til að finna hvaða umhverfismörk séu í gildi samkvæmt reglugerð um hávaða nr. 933/1999.

Vegna athugasemda Hollustuverndar ríkisins um hljóðvarnir við íbúdir í Garðhúsum sem snúa að Víkurvegi segir framkvæmdaraðili að samkvæmt hljóðútreikningum hafi tilkoma Hallsvegar frá Fjallkonuvegi að Víkurvegi hverfandi áhrif á hljóðstig við þau hús. Hljóðvarnir við Víkurveg séu sérstakt mál en við skoðun þeirra þyrfti að sjálfsgöðu að huga að samræmi við hljóðvarnir við Hallsveg.

Í athugasemd framkvæmdastjórnar Kirkjugarða Reykjavíkurprófastsdæma kemur fram að nálægð tveggja akreina vegar við Gufuneskirkjugarð geti valdið þeim sem um garðinn fara ónæði og hávaði vegna umferðar verði umfram æskileg mörk. Verulegum áhyggjum er lýst yfir vegna þess möguleika að akbrautin verði breikkuð og gerð að fjögurra akreina braut innan nokkurra ára. Með það í huga er gerð krafa um að reist verði í upphafi framkvæmda hljóðmön eða hljóðeinangrandi veggur meðfram akbrautinni þar sem hún verður innan 20 metra fjarlægðar frá kirkjugarðsgirðingu. Einnig verði gerðar ráðstafanir til að planta trjágróðri til að skýla garðinum enn frekar frá umferðinni.

Í svörum framkvæmdaraðila segja að ekki hafi verið tekin ákvörðun um að reisa hljóðmön eða hljóðvegg meðfram kirkjugarðinum en það mál verði skoðað nánar í samráði við framkvæmdastjórn Kirkjugarða Reykjavíkurprófastsdæma. Verði ákveðið að koma fyrir hljóðmön eða vegg við lóðarmörk Gufuneskirkjugarðs verði þannig frá málum gengið að ekki verði um hækkun hljóðstigs við Garðhús að ræða.

Í athugasemdum íbúa við Garðhús kemur fram að í frummatsskýrslu sé ekki útskýrt að t.d. 3 dB hækkun sé tvöföldun á hljóðstyrk. Bent er á að reikna hefði þurft hljóðstig á hverri hæð fyrir sig á fasteignum við Garðhús en í frummatsskýrslu sé ekkert minnst á íbúdir á þriðju hæð. Íbúar telja einnig að forsendur ökuhraða um Hallsveg, 60 km/klst, séu óraunhæfar þar sem ökuhraði á stofnbrautum sé mun hærri, nær 90 km/klst. Bent er á að líklegt sé að áðurnefnd vindrósl frá Bústaðarveginum sé notuð við útreikning hljóðstigs og felur hún í sér að hávaði flyst frá húsum við Garðhús en skv. athugasemdum íbúa séu norðan og norðaustanáttir ríkjandi á svæðinu og þá mun

hávaðinn frá Hallsvegi og gatnamótum við Víkurveg berast að húsum við Garðhús. Nauðsynlegt hefði verið að meta samlegðaráhrif hávaða frá Víkurvegi, Hallsvegi og stórum gatnamótum. Umfjöllun um mótvægisáðgerðir í frummatsskýrslu sé ófullnægjandi þar sem ekki sé birt þversnið sem sýnir afstöðu hljóðmanar gagnvart stofnbraut og húsum né hvernig hljóðmön muni verja íbúðir á þriðju hæð við núverandi Þverveg.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að við útreikninga á hljóðstigi hafi verið notaður hæðarlínugrunnur unninn upp úr loftmynd af svæðinu. Hljóðstig við fyrstu hæð húsa er reiknað í 2 m hæð yfir jörðu sem er sú lágmarkshæð yfir yfirborði sem reiknaðferðin gildir fyrir. Þar sem talað er um aðra hæð húsa er miðað við 4,5 m hæð yfir jörðu. Ein íbúð á þriðju hæð í Garðhúsum 3 snýr út að Hallsvegi, en önnur hús sem snúa út að fyrirhuguðum vegi eru á tveimur hæðum. Til að taka af allan vafa var sérstaklega reiknað hljóðstig við svalir á norðvesturhorni hússins í þremur mismunandi hæðum yfir yfirborði lands, þ.e. í 2 m hæð (fyrsta hæð), í 4,5 m hæð (önnur hæð) og í 7 m hæð (þriðja hæð). Niðurstöður hljóðstigsreikninganna í dB(A) séu þær að hljóðstig við Garðhús 3 verði alls staðar undir mörkum reglugerðar.

Samkvæmt svari framkvæmdaraðila dags. 21. júní 2000 eru niðurstöður hljóðstigsreikninga í dB(A) þær að hljóðstig við Garðhús verður alls staðar undir mörkum reglugerðar miðað við skipulag í eldra hverfi og eru niðurstöður útreikninga á dynlínunum t.d. sem hér segir við hús nr. 3 við Garðhús:

ártal	hæð nr.	með mön	án manar
2008	1	54	57
2008	2	57	60
2008	3	59	60
2027	1	55	59
2027	2	59	61
2027	3	60	61

Þversnið sem sýna afstöðu hljóðmanar voru send þeim íbúum sem mættu á kynningarfund 23. maí sl.

Þá kemur fram í svörum framkvæmdaraðila að reiknuð voru samlegðaráhrif umferðar á Hallsvegi og Víkurvegi samkvæmt viðurkenndum aðferðum. Niðurstöður útreikninga sýna að tilkoma Hallsvegar hefur hverfandi áhrif á hljóðstig við hús nr. 51, 53 og 55 við Garðhús. Þá var í útreikningunum ekki reiknað með hljóðmöninni sem búið er að koma fyrir meðfram Víkurvegi við Garðhús 51, 53 og 55 og því hefur áætlað hljóðstig við þessi hús verið ofmetið.

4.4 ÁHRIF Á GRÓÐUR , DÝRALÍF OG VATNAFAR

Í frummatsskýrslu kemur fram að í úttekt Náttúrufræðistofnunar Íslands á náttúrufari í landi Reykjavíkurborgar, fyrir Borgarskipulag Reykjavíkur, hafi ekki verið gerðar sérstakar athuganir á umræddu framkvæmdasvæði og þykir framkvæmdaraðila það benda til þess að svæðið sé ekki talið sérstætt. Því sé ekki talin hætta á að verðmætum gróðri eða sjaldgæfum plöntutegundum verði spillt við framkvæmdina. Lítið er vitað um varpflugla og lífríki svæðisins en ekkert talið benda til að þarna sé sérstætt lífríki

sem ástæða væri til að hlífa sérstaklega. Ekki er búist við að framkvæmdin muni hafa merktanleg áhrif á núverandi stöðu grunnvatns á svæðinu.

Umsagnaraðilar eru sammála um að framkvæmdin hafi lítil sem engin áhrif á gróður, dýralíf og vatnafar á framkvæmdasvæðinu.

4.5 ÁHRIF Á JARÐMYNDANIR OG LANDSLAG

Samkvæmt frummatsskýrslu er framkvæmdasvæðið að langmestu leyti á röskuðu landi við jaðar Gufuneskirkjugarðs þar sem sett var fyllingarefni á sínum tíma. Endi vegarins við Fjallkonuveg liggur hins vegar um lítið hreyft holt sem samkvæmt tillögu að breyttu deili- og aðalskipulagi er ætlað til byggingar þjónustumannvirkja við kirkjugarðinn. Nýi vegkaflinn verður að mestu felldur inn í landslagið og verður innan við 1 m yfir landinu á meginkaflanum en fer upp í 2 m yfir núverandi landhæð á austasta hlutanum. Undirgöngin verða sprengd í fast berg og göngustígur norðan þeirra myndar klettagjá þar sem hæðarmunur frá stíg upp á óraskað land verður mestur 7 metrar.

Í athugasemd íbúa við Garðhús kemur fram að framkvæmdin muni raska náttúrulegu umhverfi sem enn er að finna í holtinu norðan við húsin nr. 43-49 við Garðhús og það vilji íbúarnir halda í og hafa tekið tillit til þess við skipulagningu og frágang lóða sinna.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að norðan við Garðhús 3-49 er óbyggt það land sem skilið var eftir fyrir Hallsveg samkvæmt skipulagi við byggingu hverfisins. Þegar unnið var við kirkjugarðinn var sett niður fyllingarefni á svæðinu milli kirkjugarðs og húsa nr. 3-41 við Garðhús en landi norðan við húsin nr. 43-49 hafi ekki enn verið raskað. Alltaf hafi hins vegar verið ljóst að vegur kæmi á þessum stað.

4.6 ÁHRIF Á MENNINGARMINJAR

Í frummatsskýrslu kemur fram að ekki séu fornleifar á framkvæmdasvæðinu en Árbæjarsafn fái að fylgjast með framkvæmdum til þess að tryggjast að ekki verði rask á óþekktum fornleifum.

5. NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTJÓRA RÍKISINS

Vegagerðin og Reykjavíkurborg hafa tilkynnt til frumathugunar lagningu nýs um það bil 1 km vegarkafli í Grafarvogi, Hallsvegur, tveggja akreina vegar frá Fjallkonuvegi að Víkurvegi, ásamt þrennum gatnamótum, undirgöngum fyrir gangandi umferð og tilheyrandi göngustígum. Jafnframt verður Þvervegur milli Gagnvegur og Hallsvegur lagður af og jarðvegsmön reist norðan húsa nr. 1-51 við Garðhús.

Markmið framkvæmdarinnar skv. frummatsskýrslu er að bæta samgöngur til og frá Grafarvogshverfum, létta á umferð um Gagnveg og koma í veg fyrir óþarfa gegnumakstur um íbúðahverfi með tilheyrandi slyshættu.

Í frummatsskýrslu er kynntur einn valkostur og hann borinn saman við svokallaða „núllausn“ þ.e. að leggja ekki Hallsveg frá Fjallkonuvegi að Víkurvegi. „Núllausnin“ er í skýrslunni ekki talin réttlætunleg miðað við markmið framkvæmdarinnar og arðsemi þessa vegarkafli og í framhaldi af athugasemdum segir framkvæmdaraðili að

lagning Hallsvegur í stökk sé ekki raunhæfur kostur vegna margfalds kostnaðar.

Framkvæmdin er hluti af fyrirhuguðum fjögurra akreina vegi, Hallsvegi, sem mun tengja fyrirhugaða Sundabraut við Vesturlandsveg og bæta þannig umferðartengingar aðliggjandi hverfa við megin umferðaræðar Reykjavíkurborgar. Áformað er að nýlagning Hallsvegur frá Fjallkonuvegi að Víkurvegi fari fram á árinu 2000 og er að mati framkvæmdaraðila um að ræða sjálfstæða framkvæmd óháða frekari vegagerð á svæðinu. Eingöngu verður tekið efni úr viðurkenndum og opnum námum á höfuðborgarsvæðinu í samráði við Náttúruvernd ríkisins.

Gert hefur verið ráð fyrir Hallsvegi í aðalskipulagi frá því áður en hverfin í nágrenni hans fóru að byggjast upp. Í Aðalskipulagi Reykjavíkur 1984-2004 sem staðfest var 1988 var hann merktur sem tengibraut en í Aðalskipulagi Reykjavíkur 1990-2010 sem staðfest var 1992 var hlutverki hans breytt í stofnbraut og er hann skilgreindur á sama hátt í gildandi Aðalskipulagi Reykjavíkur 1996-2016. Samhliða auglýsingu frummatsskýrslu var auglýst tillaga að breytingu á Aðalskipulagi Reykjavíkur 1996-2016 vegna flutnings fyrirhugaðra undirganga fyrir gangandi umferð undir Hallsveg um 300 m til austurs þ.e. austur fyrir gatnamót Fjallkonuvegar og vegna stækkunar Gufuneskirkjugarðs til suðvesturs. Umhverfisráðherra staðfesti breytinguna þann 21. júní 2000. Jafnframt var auglýst breyting á deiliskipulagi vegna ofangreindrar framkvæmdar vegna niðurfellingar Þvervegur milli Gagnvegur og Hallsvegur og fyrirhugaðra undirganga við Grundarhús sem hætt hefur verið við. Engar athugasemdir voru gerðar við breytingarnar og munu þær taka gildi þegar auglýsing þar um hefur verið birt í Stjórnartíðindum.

Að mati skipulagsstjóra ríkisins hefði verið æskilegra og gefið betri heildarmynd að skoða Hallsveg í heild, þ.e. fjögurra akreina veg frá fyrirhugaðri Sundabraut að Vesturlandsvegi.

Helstu umhverfisáhrif framkvæmdarinnar verða hljóðmengun vegna umferðar um Hallsveg í aðliggjandi húsum við Garðhús og í suðaustur hluta Gufuneskirkjugarðs. Til mótvægis verða byggðar jarðvegsmanir við Garðhús. Framkvæmdin hefur ekki umtalsverð áhrif á náttúrufar eða menningarminjar þó takmarkað svæði með náttúrulegum gróðri / landslagi lendi undir veginum.

Umferð á Gagnvegi er í dag áætluð um 4000 bílar á sólarhring og talið er að hún muni aukast um 2000 til 3000 bíla á sólarhring frá árinu 1999 til ársins 2008 án tilkomu Hallsvegur frá Fjallkonuvegi að Víkurvegi en minnka um 1000 bíla á sólarhring á sama tímabili með tilkomu Hallsvegur. Gert er ráð fyrir að mislæg gatnamót komi á mótum Víkurvegur og Vesturlandsvegur á næstunni og í umferðarspá er tekið tillit til byggðar í Úlfarsárdal og Hamrahlíðarlöndum. Skipulagsstjóri fellst á það mat framkvæmdaraðila að hluti umferðar frá þeirri byggð muni fara um Hallsveg, en mestur hlutinn um Vesturlandsveg. Umferðin sem muni fara um Hallsveg verði fyrst og fremst að Grafarvogi, Geldinganesi og Álfsnesi.

Reiknuð dreifing mengunarefna frá umferð á Hallsvegi, frá Fjallkonuvegi að Víkurvegi, er miðuð við umferðarspá fyrir árið 2027 þ.e. 16.000 bíla á sólarhring og fjögurra akreina veg. Miðað er við umferðarhraða 50 km/klst og að 30% bíla hægi á sér og 30% auki hraðann við gatnamót. Jafnframt er gert ráð fyrir 22 þúsund bílum á sólarhring eftir Víkurvegi.

Að mati skipulagsstjóra ríkisins er nægjanleg grein gerð fyrir umhverfisáhrifum loftmengunar í frummatsskýrslu og svörum framkvæmdaraðila. Skipulagsstjóri

ríkisins bendir þó á ákveðið ósamræmi í frummatsskýrslu þar sem við útreikning dreifingar mengunarefna í lofti (þ.e. kolmónoxíðs (CO), köfnunarefnisdíoxíðs (NO₂), brennisteinsdíoxíðs (SO₂) og blýs (Pb)) er miðað við 50 km/klst umferðarhraða en útreikningur á hljóðstigi miðast hins vegar við 60 km/klst. Í báðum tilvikum er e.t.v. um að ræða of lítinn hraða miðað við stofnbraut. Samkvæmt munnlegum upplýsingum framkvæmdaraðila verður skiltaður hraði á Hallsvegi milli Fjallkonuvegar og Víkurveggar 50 km/klst.

Skipulagsstjóri ríkisins telur að unnt sé að byggja niðurstöður loftdreifingarþár á vindróss Veðurstofunnar við Bústaðaveg enda hafi það verið gert við sambærilegar loftdreifingarþár víðsvegar um borgina t.d. við breikkun Gullinbrúar, eins og fram kemur í svörum framkvæmdaraðila. Vegna þess hve útreiknuð gildi á styrk mengunarefna í lofti eru miklu lægri en kröfur reglugerða kveða á um, eru ekki taldar líkur á að staðbundin veðuráhrif geti orðið til þess að styrkur mengunarefnanna geti nálgast umhverfismörk.

Skipulagsstjóri ríkisins tekur undir álit Hollustuverndar ríkisins og Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur um að ekki sé ásettanlegt að miða eingöngu við frávikstilvikid “veruleg breyting á umferðaræð í byggð sem fyrir er” og að í samræmi við það miðað við að hljóðstig verði undir 65 dB(A). Bæði byggðin og umferðaræðin eru eins og gert var ráð fyrir í skipulagi og því eðlilegt að miða við viðmiðunarmörk hljóðstigs í íbúðarbyggð í nýskipulagi sem samkvæmt 5. gr. reglugerðar um hávaða nr. 933/1999 skal vera 55 dB(A) fyrir utan opnanlega glugga íbúðarhúsnæðis. Samkvæmt reglugerðinni skal einnig leitast við að uppfylla leiðbeiningagildið 45 dB(A) eftir því sem kostur er. Þessi ákvæði eru óbreytt frá mengunarvarnareglugerð nr. 48/1994, en í forvera hennar, mengunarvarnareglugerð nr. 389/1990, voru ákvæði um viðmiðunarmörk jafngildishávaða heldur strangari.

Þótt framkvæmdir við veginn hefjist ekki fyrr en mörgum árum eftir að legan var ákveðin í aðalskipulagi er ekki hægt að fallast á þá túlkun að um sé að ræða breytingu á umferðaræð í byggð sem fyrir er. Ekki er hægt að fallast á að breikkun Gullinbrúar hafi verið sambærilegt tilvik þar sem þar var um að ræða breikkun vegar sem búið var að leggja og hafði verið á aðalskipulaginu síðan 1987. Breikkun Gullinbrúar var því breyting á umferðaræð í byggð en Hallsvegur er hins vegar nýlagning vegar samkvæmt skipulagi.

Fyrirhugaðar mótvægisáðgerðir uppfylla ekki nema að mjög litlu leyti ofanefnd ákvæði reglugerðar nr. 933/1999 um hávaða í íbúðarbyggð í nýskipulagi. Skipulagsstjóri ríkisins gerir því þá kröfu að tryggt verði með mótvægisáðgerðum að hljóðstig frá umferð um Hallsveg verði undir 55 dB(A) við íbúðarhús við Garðhús. Nauðsynlegt er að haft verði samráð um mótvægisáðgerðirnar við eigendur þeirra fasteigna sem þær miðast við. Jafnframt verði kannaðir möguleikar á að koma við hljóðvörn við þær íbúðir í Garðhúsum sem snúa að Víkurvegi, þannig að hljóðvarnir er skýla Garðhúsum frá hávaða frá Hallsvegi og Víkurvegi myndi eina heild.

Skipulagsstjóri ríkisins tekur undir athugasemd framkvæmdastjórnar Kirkjugarða Reykjavíkurprófastsdæma um að nálægð Hallsveggar við Gufuneskirkjugarð geti valdið þeim sem um garðinn fara ónæði vegna hávaða.

Skipulagsstjóri ríkisins telur nauðsynlegt að tryggja sem besta hljóðvist í Gufuneskirkjugarði strax við gerð tveggja akreina Hallsveggar enda um að ræða

útvistarssvæði þar sem í gildi eru sambærileg viðmiðunarmörk varðandi hljóðstig eins og á íbúðarsvæðum.

Niðurstaða:

Á grundvelli gagna framkvæmdaraðila lögðum fram við frumathugun, umsagna, athugasemda og svara framkvæmdaraðila við þeim er það mat skipulagsstjóra ríkisins að fyrirhuguð lagning Hallsvegar muni hafa í för með sér umtalsverð áhrif á hljóðstig í íbúðarbyggð við Garðhús og töluverð í Gufuneskirkjugarði. Því er sett það skilyrði fyrir framkvæmdum að tryggt verði að jafngildishljóðstig fari ekki yfir 55 dB(A) í íbúðabyggð við Garðhús og reynt verði að ná leiðbeiningargildi 45 dB(A). Í samráði við framkvæmdastjórn Kirkjugarða Reykjavíkurprófastsdæma verði gerðar ráðstafanir til þess að draga úr hávaða í Gufuneskirkjugarði frá umferð um Hallsveg. Við útfærslu hljóðvarna við Garðhús 51-55 verði reynt að láta varnir við Hallsveg og Víkurveg myndi eina heild

Samkvæmt 27. gr skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997 þarf að sækja um framkvæmdaleyfi til Reykjavíkurborgar vegna framkvæmdarinnar. Samráð skal haft við Náttúruvernd ríkisins um efnistöku vegna framkvæmdarinnar.

6. ÚRSKURÐARORÐ

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

Með vísun til niðurstöðu skipulagsstjóra ríkisins sem gerð er grein fyrir í 5. kafla þessa úrskurðar er fallist á fyrirhugaða lagningu tveggja akreina Hallsvegar frá Fjallkonuvegi að Víkurvegi eins og henni er lýst í framlagðri frummatsskýrslu með eftirfarandi skilyrði:

Tryggt verði með mótvægisáðgerðum að hljóðstig frá umferð um Hallsveg verði undir 55 dB(A) við íbúðarhús við Garðhús. Haft verði samráð um mótvægisáðgerðirnar við eigendur þeirra fasteigna sem þær miðast við.

7. KÆRUFRESTUR

Samkvæmt 14. grein laga nr. 63/1993 má kæra úrskurð skipulagsstjóra ríkisins til umhverfisráðherra. Kærufrestur er til 4. ágúst 2000.

Reykjavík, 28. júní 2000.

Stefán Thors

Þóroddur F. Þóroddsson