

# NÝ JARÐGÖNG UNDIR HVALFJÖRÐ, REYKJAVÍK OG HVALFJARÐARSVEIT

## Ákvörðun um matsskyldu

### NIÐURSTAÐA

Það er niðurstaða Skipulagsstofnunar að gerð nýrra jarðganga undir Hvalfjörð sé ekki líkleg til að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif og skuli því ekki háð mati á umhverfisáhrifum.

Skipulagsstofnun telur að helstu neikvæðu áhrif vegna jarðgangagerðar verði vegna haugsetningar efnis beggja vegna fjarðarins. Þó liggur fyrir að haugsetningarsvæði eru annars vegar gamalt ógróið haugsetningarsvæði vegna framkvæmda við fyrri jarðgöng og hins vegar gömul náma. Draga megi úr neikvæðum sjónrænum áhrifum með því að aðlaga haugsetningarsvæði að landi og með uppgræðslu eftir því sem unnt verður auk þess sem reiknað er með þeim möguleika að nota hluta efnisins beggja vegna gangamunna í vegagerð. Skipulagsstofnun telur líklegt að ef gangamunni að norðanverðu verði austar en ráð er fyrir gert muni hann hafa í för með sér meiri ásýndarbreytingar á landi. Skipulagsstofnun telur að fyrirhuguð göng muni hafa jákvæð áhrif á samgöngur og umferðaröryggi miðað við þær forsendur sem gera ráð fyrir sívaxandi umferð um Hvalfjarðargöng.

Skipulagsstofnun veur athygli á að framkvæmdirnar eru háðar framkvæmdaleyfi Hvalfjarðarsveitar og Reykjavíkurborgar skv. 27. gr. skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997 m.s.b. Huga þarf að hvort að fyrirhugaðar framkvæmdir kalli á breytingar á Aðalskipulagi Innri-Akraneshrepps 2002-2014 og Aðalskipulagi Reykjavíkur 2001-2024 áður en framkvæmdaleyfi er veitt.

Skipulagsstofnun ítrekar mikilvægi þess að framkvæmdaraðili og aðrir sem að framkvæmdinni koma viðhafi þá verktilhögun og mótvægisáðgerðir sem kynnt hafa verið við meðferð málsins og vöktun á aðgerðum og áhrifum þannig að framkvæmdin sé ekki líkleg til að valda verulegum og óafturkræfum áhrifum á umhverfið.

Samkvæmt 14. gr. laga nr. 106/2000 m.s.b. má kæra ákvörðun Skipulagsstofnunar til umhverfisráðherra. Kærufrestur er til 4. janúar 2008.

4. desember 2007

## INNGANGUR

Þann 28. september 2007 tilkynnti verkfræðistofan Hnit hf., fyrir hönd Spalar ehf., til Skipulagsstofnunar gerð nýrra jarðganga undir Hvalfjörð samkvæmt 6. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 m.s.b. og lið 13a í 2. viðauka laganna.

Skipulagsstofnun leitaði álits Hvalfjarðarsveitar, Reykjavíkurborgar, Fornleifaverndar ríkisins, Heilbrigðiseftirlits Vesturlands, Umhverfissviðs Reykjavíkurborgar, Umhverfisstofnunar og Vegagerðarinnar.

Umsagnir bárust frá Hvalfjarðarsveit með tölvupóstum dags. 2. og 14. nóvember 2007, Reykjavíkurborg með bréfi dags. 29. október 2007, Fornleifavernd ríkisins með bréfi dags. 19. október 2007, Heilbrigðiseftirliti Vesturlands með tölvupósti dags. 9. nóvember 2007, Umhverfissviði Reykjavíkurborgar með tölvupósti dags. 26. október 2007, Umhverfisstofnun með bréfi dags. 15. október 2007 og Vegagerðinni með bréfi dags. 26. nóvember 2007. Frekari upplýsingar bárust frá framkvæmdaraðila með tölvupóstum dags. 19. október og 9. nóvember og með bréfi dags. 29. nóvember 2007.

## FRAMLÖGÐ GÖGN FRAMKVÆMDARAÐILA

### Fyrirhuguð framkvæmd.

Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila kemur fram að gert sé ráð fyrir að jarðgöngin verði um 5,9 km að lengd og um 9,5 m breið, tveggja akreina og muni liggja að mestu samhliða núverandi göngum. Tening verði yfir í núverandi göng sem fyrst og fremst sé hugsuð sem flóttaleið fyrir gangandi fólk ef til óhappa komi. Helstu breytingar á legu þeirra verði að norðanverðu, þar sem gert sé ráð fyrir að langhalli verði 7,0% í stað 8,1%. Til að ná þeim langhalla þurfi að víkja nokkuð frá núverandi göngum. Hönnunarhraði vegar í göngum verði 90 km/klst en leyfður hraði 70 km/klst. Fram kemur að gert sé ráð fyrir um 60 m löngum vegskála við gangamunna að norðanverðu, en um 200 m löngum sunnan megin og verði munnarnir með sama sniði og núverandi munnar. Fram kemur að verkmörk verði um 60 m vestan vegskála sunnan megin og 200 m vestan vegskála norðan megin og sé því veglagning á tæplega 500 m kafla samtals beggja vegna gangamunnanna hluti af fyrirhugaðri framkvæmd. Vegagerð á yfirborði sé á forræði Vegagerðarinnar og séu frekari framkvæmdir varðandi vegi að göngunum ekki kynntar að svo stöddu og því ekki fjallað um umhverfisáhrif þeirra. Ástæður þessa séu þær að ferli við gerð jarðganga, talið í árum, sé mun lengra en við vegagerð.

Fram kemur að framkvæmdaraðili telur að umhverfisáhrif af völdum framkvæmdarinnar séu einkum af völdum haugsetningar efnis, en einnig vegna umferðar stórra ökutækja og ónæðis vegna hennar á framkvæmdatíma. Fram kemur að allt að 450.000 m<sup>3</sup> af efni falli til við gerð ganganna og efni sem ekki nýtist við vegagerð verði haugsett í námunda gangamunna beggja vegna Hvalfjarðar. Búast megi við að meira en helmingur efnisins verði haugsettur sunnan Hvalfjarðar á eldra haugsetningarsvæði í landi Saurbæjar. Gengið verði frá haugnum til samræmis við núverandi haug og þess gætt að hann falli sem best að landi og verði græddur upp eftir

Því sem tók verði á. Möguleiki er að a.m.k. hluti efnisins verði nýttur við gerð nýrrar akbrautar Hringvegjar á Kjalarnesi frá Kollafirði að göngunum. Fram kemur að sunnanverðu verði notast við sömu vegi að haugsetningarsvæði og hafi verið notaðir við gerð núverandi ganga. Norðan Hvalfjarðar þurfi að leggja bráðabirgðaveg að haugsvæði en þar sé gert ráð fyrir að haugsetja allt efni sem falli til eða allt að 200.000 m<sup>3</sup>. Sá möguleiki sé þó fyrir hendi að hluti efnisins verði nýttur nánast beint í vegaf framkvæmdir, líkt og sunnan Hvalfjarðar.

Norðan fjarðarins hafi átt sér stað talsverð efnistaka úr námu í landi Innri Hólms norðan Hringvegjar skammt norðan gangamunnans og sé gert ráð fyrir að efni sem til falli verði haugsett á námusvæðinu.

Fram kemur að umferð stórra ökutækja með efni úr göngum verði nokkur á framkvæmdatíma. Að norðanverðu muni ökutækin þurfa að þvera Hringveginn til að komast til og frá haugsetningarsvæði en tryggt verði að ökumenn verði varaðir við með merkingum auk þess sem hámarkshraði verði einnig lækkaður umhverfis svæðið.

Fram kemur að tilgangur framkvæmdanna sé að bæta úr brýnni þörf fyrir samgöngubætur á þessu svæði þar sem langar raðir myndist um helgar og umferðarspár sýni að ástandið eigi eftir að versna í framtíðinni. Fram kemur að árdagssumferð 2006 hafi verið ríflega 5000 bílar á sólarhring en gert sé ráð fyrir 10.000-12.000 bílum árið 2033.

## ÁLIT UMSAGNARAÐILA OG VIÐBRÖGÐ FRAMKVÆMDARAÐILA

Í umsögnum Hvalfjarðarsveitar, Reykjavíkurborgar, Fornleifaverndar ríkisins, Heilbrigðiseftirlits Vesturlands, Umhverfissviðs Reykjavíkurborgar, Umhverfisstofnunar og Vegagerðarinnar kemur fram það álit að fyrirhugaðar framkvæmdir skuli ekki háðar mati á umhverfisáhrifum.

Í umsögn Hvalfjarðarsveitar er það gagnrýnt að ekki skuli fjallað um mögulegar vegtengingar við göngin, þannig að hægt sé að taka afstöðu til framkvæmdanna í heild sinni. Ennfremur kemur fram það álit að gangamunni að norðanverðu eigi að snúa til norðausturs, þar sem vegtenging yfir Grunnafjörð hafi verið felld út við vinnu á aðalskipulagi fyrir Hvalfjarðarsveit og jafnframt yrði um að ræða verulega styttingu á hringveginum eða allt að 3-4 km.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að upphafleg ákvörðun um staðsetningu núverandi gangamunna að norðanverðu hafi ekki miðast við að framtíðarvegur yrði yfir Grunnafjörð. Ákvörðunin hafi verið tekin m.t.t. þess að sem styst vegalengd væri í bergi vegna kostnaðar, vegna jarðfræðilegra aðstæðna og vegna þess að uppkoma ganganna hafi verið möguleg á hallalítlum landi sem hafi verið mjög æskilegt vegna landrýmis fyrir gatnamótamannvirki og gjaldtökustöð. Fram kemur að megintilgangur með fyrirhugaðri tvöföldun Hvalfjarðaganga sé í fyrsta lagi til að uppfylla ákvæði um aukið öryggi vegfarenda, komi til slyss í göngunum en samkvæmt þeim ákvæðum sé gerð krafa um önnur samsíða göng ef umferðarmagn fari yfir ákveðin mörk. Þessum umferðarmörkum verði væntanlega náð um eða fyrir árið 2015. Í öðru lagi sé tilgangur ganganna að auka afköst þar sem við núverandi aðstæður myndist stundum langar bíðraðir um helgar og ætla megi að fullum afköstum núverandi ganga verði náð um 2015. Fram kemur að ef munni nýrra ganga að norðanverðu yrði staðsettur mun

austar að allt að 1,5 km, verði vegalengd á milli ganganna ekki talin ásættanleg, m.t.t. þess að unnt væri að nýta þau sem flóttaleið fyrir gangandi vegfarendur, verði slys eða óhapp í göngunum. Þá bendir framkvæmdaraðili á að færsla fyrirhugaðs gangamunna að norðan til austurs muni einungis gagnast helmingi umferðar þar sem eftir því sem áður verði vegfarendur á suðurleið að aka vestur að núverandi munna auk þess sem aksturvegalegd vegfarenda sem leið eiga um Akranes muni lengjast sem sé líklega um þriðjung núverandi umferðar um göngin. Þá er bent á að m.t.t. ásýndar mannvirkisins séu minni sjónræn áhrif af samsíða gangamunnum.

Í umsögn Vegagerðarinnar er bent á að í október á þessu ári hafi tekið gildi reglugerð um öryggiskröfur fyrir jarðgöng sem byggji á nýlegri tilskipun Evrópusambandsins. Í reglugerðinni komi fram að lengdarhalli í nýjum jarðgöngum skuli ekki vera meiri en 5% nema landfræðilegir þættir útiloki aðrar lausnir. Vegagerðinni er kunnugt um að síðari hluti setningarinnar hafi fyrst og fremst verið settur inn í tilskipunina/reglugerðina til þess að útiloka ekki gerð neðansjávanganga við aðstæður líkt og í Hvalfirði. Því telji Vegagerðin að ofangreind krafa útiloki ekki 7% halla í fyrirhuguðum Hvalfjarðargöngum.

## NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTOFNUNAR

Um er að ræða gerð um 5,9 km langra jarðganga undir Hvalfjörð sem munu liggja að mestu samhliða núverandi göngum. Gert er ráð fyrir um 60 m löngum vegskála við gangamunna að norðanverðu, en um 200 m löngum sunnan megin auk samtals um 500 m veglagningar frá gangamunnum beggja vegna gangamunnana. Þá er gert ráð fyrir að um 450.000 m<sup>3</sup> efnis falli til úr göngunum sem verður haugsett og hluti þess síðan nýttur í veglagningu. Framkvæmdin er tilkynningarskyld til ákvörðunar um matsskyldu samkvæmt 6. gr. og lið 13 a í 2. viðauka í lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 m.s.b.

Skipulagsstofnun telur að helstu neikvæðu áhrif framkvæmdarinnar verði vegna haugsetningar efnis beggja vegna fjarðarins. Þó liggur fyrir að haugsetningarsvæði eru annars vegar gamalt ógróið haugsetningarsvæði að sunnanverðu, vegna framkvæmda við fyrri jarðgöng og hins vegar gömul náma að norðanverðu. Stofnunin telur að nokkur neikvæð sjónræn áhrif verði af haugsetningu efnis að sunnanverðu en draga megi úr þeim áhrifum með því að halda hæð haugsins í lágmarki og nýta sem mest af efninu við fyrirhugaðar vegaf framkvæmdir á Kjalarnesi. Að norðanverðu megi draga verulega úr sjónrænum áhrifum með því að aðlaga svæðið að landi og með uppgræðslu eftir því sem unnt verður en reiknað er með þeim möguleika að nota hluta efnisins í vegagerð. Skipulagsstofnun telur líklegt að ef gangamunni að norðanverðu verði austar en ráð er fyrir gert muni hann hafa í för með sér meiri ásýndarbreytingar á landi. Skipulagsstofnun telur að fyrirhuguð göng muni hafa jákvæð áhrif á samgöngur og umferðaröryggi miðað við þær forsendur sem gera ráð fyrir sívaxandi umferð um Hvalfjarðargöng.

Í samræmi við 6. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 m.s.b. hefur Skipulagsstofnun farið yfir þau gögn sem lögð voru fram af hálfu framkvæmdaraðila við tilkynningu, umsagnir og viðbrögð framkvæmdaraðila vegna þeirra. Á grundvelli þessara gagna er það niðurstaða Skipulagsstofnunar að gerð nýrra jarðganga undir

---

Hvalfjörð sé ekki líkleg til að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif og skuli því ekki háð mati á umhverfisáhrifum.

Skipulagsstofnun veur athygli á að framkvæmdirnar eru háðar framkvæmdaleyfi Hvalfjarðarsveitar og Reykjavíkurborgar skv. 27. gr. skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997 m.s.b. Huga þarf að því hvort fyrirhugaðar framkvæmdir kalli á breytingar á Aðalskipulagi Innri-Akraneshrepps 2002-2014 og Aðalskipulagi Reykjavíkur 2001-2024 áður en framkvæmdaleyfi er veitt. Skipulagsbreytingar, ef til þeirra kemur, eru háðar lögum um umhverfismat áætlana og ber að hafa samráð við Skipulagsstofnun um gerð þess.

Skipulagsstofnun ítrekar mikilvægi þess að framkvæmdaraðili og aðrir sem að framkvæmdinni koma viðhafi þá verktilhögun og mótvægisáðgerðir sem kynnt hafa verið við meðferð málsins og vöktun á aðgerðum og áhrifum þannig að framkvæmdin sé ekki líkleg til að valda verulegum og óafturkræfum áhrifum á umhverfið.

Samkvæmt 14. gr. laga nr. 106/2000 m.s.b. má kæra ákvörðun Skipulagsstofnunar til umhverfisráðherra. Kærufrestur er til 4. janúar 2007.

Þóroddur F. Þóroddsson

Jakob Gunnarsson