# Tenging Hnoðraholtsbrautar í Hnoðraholti við Arnarnesveg, Garðabæ

## Ákvörðun um matsskyldu

## 1 INNGANGUR

Þann 22. júlí 2019 barst Skipulagsstofnun tilkynning frá Garðabæ um fyrirhugaða tengingu Hnoðraholtsbrautar í Hnoðraholti við Arnarnesveg, Garðabæ skv. 6. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum, sbr. lið 10.09 í 1. viðauka laganna.

Skipulagsstofnun leitaði umsagna Garðabæjar, Kópavogsbæjar, Heilbrigðiseftirlits Hafnafjarðar- og Kópavogssvæðis, Minjastofnunar Íslands, Samgöngustofu og Umhverfisstofnunar

## 2 GÖGN LÖGÐ FRAM

Tilkynning til Skipulagsstofnunar: Tenging Hnoðraholtsbrautar í Hnoðraholti við Arnarnesveg. Tilkynning til ákvörðunar um matsskyldu. Garðabær, 14. júní 2019.

Umsagnir um tilkynninguna bárust frá:

- Garðabæ með bréfi dags. 13. ágúst 2019.
- Kópavogsbæ með bréfi dags. 6. september 2019
- Heilbrigðiseftirliti Hafnafjarðar- og Kópavogssvæðis með bréfi dags. 1. ágúst 2019.
- Minjastofnun Íslands með bréfi dags. 22. ágúst 2019.
- Samgöngustofu með bréfi dags. 4. september 2019.
- Umhverfisstofnun með bréfi dags. 6. september 2019.

Frekari upplýsingar bárust frá framkvæmdaraðila með bréfi dags. 9. september og tölvupósti 20. nóvember 2019.

## 3 FYRIRHUGUÐ FRAMKVÆMD

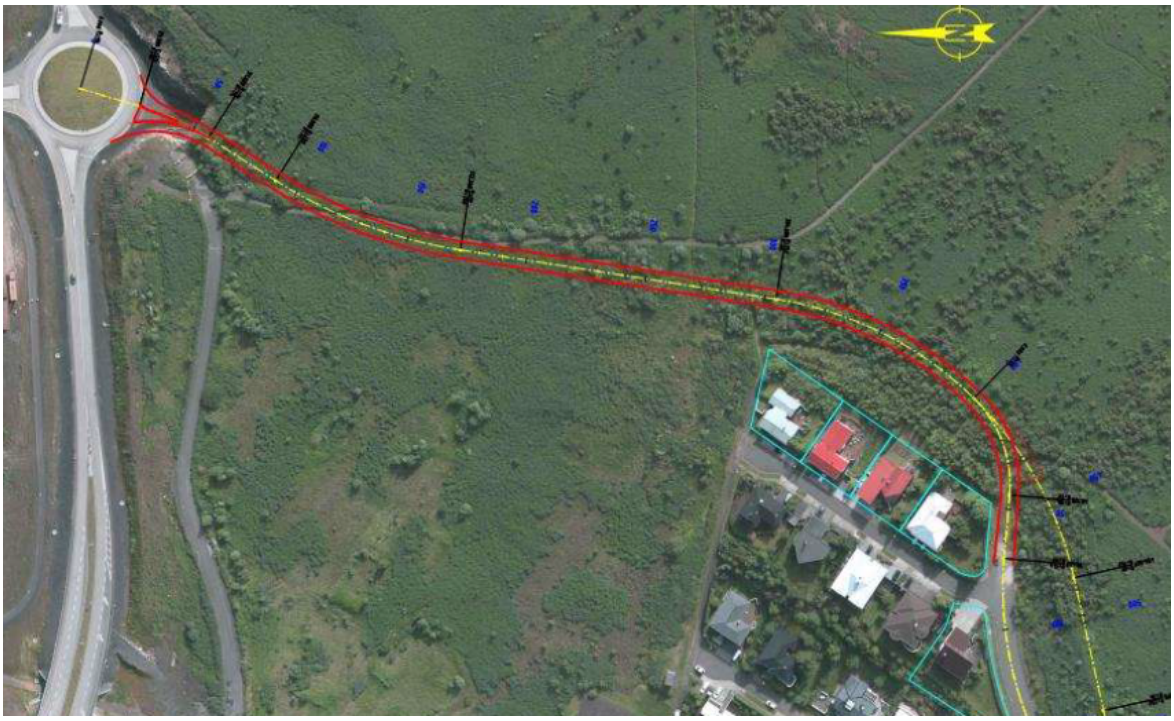
Fyrirhuguð framkvæmd felst í að tengja Hnoðraholtsbraut í Hnoðraholti í Garðabæ við Arnarnesveg í Kópavogi. Um er að ræða tæplega 500 m vegtengingu. Vegkaflinn tengist Arnarnesvegi um hringtorg í Kópavogi og núverandi Hnoðraholtsbraut á gatnamótum við Vetrarbraut. Á næstu árum er fyrirhuguð uppbygging íbúðarhverfis á svæðinu auk verslunar og þjónustu.

Veglína fer minnst í um 21 m fjarlægð frá lóðarmörkum íbúðarhúsa í nágrenninu.

Hámarkshraði vegar verður 50 km/klst.

Endanlegt þversnið vegar liggur ekki fyrir en gert er ráð fyrir að hann verði um 7 m á breidd og með kantsteini. Áhrifasvæði vegtengingarinnar er um 10-12 m á breidd. Heildarrask er áætlað um 6.000 m2 (0,6 ha).

Efnisþörf vegna framkvæmdar er áætluð um 3.500 $m^3$.



## 4 UMHVERFISÁHRIF

Að mati framkvæmdaraðila felast áhrif framkvæmdarinnar í beinum áhrifum á landslag, náttúrufar og minjar. Að auki verða áhrif vegna þeirrar umferðar sem þar verður til framtíðar og breytingar á ásýnd. Á framkvæmdatíma gætir áhrifa vegna m.a. sprenginga klappa og mótun lands að fyrirhuguðum vegi.

**Landslag og ásýnd**

Fram kemur í greinargerð framkvæmdaraðila að vegurinn komi til með að breyta landslagi svæðisins frá því sem nú er og þannig breyta ásýnd þess. Vegna staðhátta, eðli framkvæmdar og framtíðaráformum á svæðinu séu áhrifin talin óveruleg.

**Náttúrufar**

Í greinargerð framkvæmdaraðila segir að samkvæmt vistgerða- og vistlendakosti Náttúrufræðistofnunar Íslands séu tvær vistgerðir séu ráðandi á áhrifasvæði fyrirhugaðar framkvæmdar, annars vegar graslendi (snarrótarvist) og hins vegar aðrar landgerðir (alaskalúpína). Auk þess megi finn mólendi (lyngmóavist á láglendi) og aðrar landgerðir (skógrækt) á takmörkuðu svæði. Ekki sé um að ræða sjaldgæfar vistgerðir en snarrótarvist hafi hátt verndargildi samkvæmt Náttúrufræðistofnun Íslands og lyngmóavist miðlungs verndargildi. Báðar séu þær á lista Bernarsamningsins frá 2014 yfir vistgerðir sem þarfnist verndar.

Þá segir að áhrif vegna núverandi vegar á náttúrufar svæðisins hafi nú þegar að mestu komið fram. Gengið verði frá því svæði þar sem jarðrask mun eiga sér stað og því aðeins um staðbundin áhrif að ræða. Framkvæmdin muni hafa bein áhrif á þann takmarkaða gróður sem sé að finna innan áhrifasvæðis framkvæmdarinnar, vegna aukins landsvæðis sem vegkaflinn tekur til sín. Er þar aðallega að finna alaskalúpínu en næst núverandi Hnoðraholtsbraut er að finna trjágróður sem ræktaður hefur verið af skógrækt Garðabæjar. Haft verður samráð við Skógræktarfélag Garðabæjar varðandi rask á því svæði. Skoðað verður hvort megi færa gróður sem er á svæðinu og þannig viðhalda þeim gróðri sem þar hefur vaxið á síðustu árum. Ekki er um fágætar, viðkvæmar jarðmyndanir eða gróður að ræða sem þarf sérstaklega að vernda.

**Menningarminjar**

Fram kemur í greinargerð framkvæmdaraðila að herminjar séu í um 70 m frá fyrirhuguðu framkvæmdasvæði auk þess sem einnig megi finna vörður á Hnoðraholti, nálægast í um 80 m fjarlægð frá fyrirhuguðum vegi. Lagt er til að minjar verði merktar á teikningum til að tryggja að þeim verði ekki raskað. Framkvæmdaraðili telur að áhrif á minjar verði óveruleg eða engin.

Í umsögn Minjastofnunar Íslands kemur fram að stofnunin telur fyrirhugaðar mótvægisaðgerðir fullnægjandi.

**Hljóðvist og loftgæði**

Í greinargerð framkvæmdaraðila kemur fram að gerðir hafi verið útreikningar á umferðarhávaða við Hnoðraholtsbraut í Garðabæ. Sett hafi verið upp þrívíddarlíkan sem sýni dreifingu hljóðs um svæðið. Hávaðareikniforritið SoundPLAN hafi verið notað við hljóðreikningana og hljóðstigið reiknað samkvæmt samnorrænu reiknilíkani í samræmi við kröfur reglugerðar. Í líkaninu sé gert ráð fyrir að hámarkshraði sé 50 km/klst. og að u.þ.b. 1.000 ökutæki fari um veginn. Hljóðstigið reiknist hæst um 49 dB(A) á 2. hæð við Háholt 2. Hljóðstig reiknist undir Leq < 55 dB við öll húsin sem sé undir kröfum reglugerðar um hávaða nr. 724/2008.

Einnig kemur fram að vænta megi hávaðamyndunar á framkvæmdatíma, m.a. vegna sprenginga á klöpp á hluta leiðar.

Að mati framkvæmdaraðila verði áhrif á hljóðvist neikvæð en tímabundin á framkvæmdatíma og að loknum framkvæmdum verði áhrif á hljóðvist óveruleg.

Í umsögn Heilbrigðinefndar Hafnarfjarðar- og Kópavogssvæðis segir að heilbrigðisnefndin muni óska eftir að hljóðstig verði mælt að loknum framkvæmdatíma og hljóðvarnir bættar verði hljóðstig ekki innan þeirra marka sem reglugerð gerir ráð fyrir.

Í umsögn Umhverfisstofnunar er bent á mikilvægi þess að niðurstöður hávaðagreiningar nái suður fyrir núverandi einbýlishúsabyggð þar sem aukin umferð muni líklega hafa áhrif á íbúa í hverfinu. Auk þess bendir stofnunin á mikilvægi þess að skoðuð séu áhrif þess að fleiri ökutæki fari um götuna og að ökuhraði sé hærri en 50 km/klst. Jafnframt telur Umhverfisstofnun mikilvægt að fjallað sé um hvaða leiðir verði farnar til að tryggja að hljóðstig fari ekki yfir viðmiðunarmörk reglugerðar um hávaða.

Á málsmeðferðartíma bárust Skipulagsstofnun ábendingar frá íbúum í Hnoðraholti. Benda þeir á að upplýsingar vanti um umferð þegar framtíðaruppbyggingu á svæðinu verði lokið en á kynningarfundi með bæjaryfirvöldum hafi verið nefnt að hún gæti orðið 7.000-10.000 bílar á dag. Þá benda þeir á að á sama íbúafundi hafi verið kynnt áform um að færa núverandi Hnoðraholtsbraut fjær byggð til að koma fyrir hljóðvörnum. Bendi það til þess að bæjaryfirvöld búist við meiri umferðahávaða í framtíðinni en greinargerð framkvæmdaraðila gefi til kynna.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram hljóðmælingar verði gerðar að framkvæmdum loknum og að brugðist verði við með viðeigandi mótvægisaðgerðum verði hávaði ekki innan viðmiða reglugerðar um hávaða. Óljóst sé hve mikil umferð verði um veginn í framtíðinni enda sé verið að vinna að skipulagi svæðisins og ekki liggi fyrir hvernig byggðin verði. Það sé mat umferðarsérfræðinga verkefnisins að tengibraut í þéttbýli hafi ekki hærri hámarkshraða en 50 km/klst. Hönnun vegarins stuðli að því að halda hraðanum niðri, t.d. með hraðatakmarkandi aðgerðum.

Umhverfisstofnun bendir á að ekki er fjallað um áhrif framkvæmdar á loftgæði. Stofnunin telur mikilvægt að fjalla um áhrif loftmengunar á framkvæmdatíma og hvort loftmengun muni aukast á

framkvæmdatíma og að loknum framkvæmdum. Umhverfisstofnun telur ólíklegt að loftgæði fari yfir viðmiðunarmörk reglugerðar nr. 920/2016 miðað við 1000 ferðir á dag.

Í frekari upplýsingum sem bárust frá framkvæmdaraðila kemur fram að í framtíðinni standi til að hliðra legu Hnoðraholtsbrautar frá því sem nú er suðaustan við núverandi byggð. Þá verði samhliða unnt að koma fyrir hljóðvörnum.

Skipulagsnefnd Garðabæjar leggur til að á framkvæmdatíma uppbyggingar í Hnoðraholti og Vetrarmýri verði vegurinn ekki nýttur til gegnumaksturs fyrir þungaflutninga frá framkvæmdasvæðinu heldur til að þjónusta íbúðarbyggð sem fyrir er.

Framkvæmdaraðili tekur undir með skipulagsnefnd um að vegurinn eigi ekki þjóna þungaflutningum við uppbyggingu á Hnoðraholti og nágrennis. Mikilvægt sé að slíkt komi fram í útboðsgögnum síðar í ferlinu.

## 5 SKIPULAG OG LEYFI

Í Aðalskipulagi Garðabæjar 2016-2030 er Hnoðraholtið skilgreint sem hluti af Þróunarsvæði B – Austursvæði. Í kafla 3.9.2 um þróunarsvæðið segir að „Umferðartengingar að svæðinu séu sýndar á aðalskipulagsuppdrætti en lega tengibrauta og annarra aðalgatna innan þess verði ákveðin í rammaskipulagi“. Í júní 2018 var kynnt lýsing fyrir gerð rammahluta aðalskipulags fyrir þróunarsvæðið þar sem boðuð er nánari stefnumörkun til grundvallar deiliskipulagsgerð svæðisins, þ.m.t. fyrir gatnakerfið. Skipulagsstofnun telur vafa leika á að framkvæmdin sé í samræmi við aðalskipulag Garðabæjar og þarf því að taka til nánari skoðunar, sbr. einnig sameiginlegan fyrirvara Garðabæjar og Skipulagsstofnunar við staðfestingu aðalskipulagsins frá 6. apríl 2018.

Tenging á Arnarnesvegi með hringtorgi er ekki í samræmi við deiliskipulag Arnarnesvegar, milli Reykjanesbrautar og Fífuhvammsvegar í Kópavogi.

Framkvæmdin er háð framkvæmdaleyfi Garðabæjar samkvæmt skipulagslögum og reglugerð um framkvæmdaleyfi.

## 6 NIÐURSTAÐA

Um er að ræða tengingu Hnoðraholtsbrautar við Arnarnesveg. Framkvæmdin er tilkynningarskyld til ákvörðunar um matsskyldu samkvæmt 6. gr. og lið 10.09 í 1. viðauka í lögum um mat á umhverfisáhrifum.

**Eðli framkvæmdar**

Við mat á því hvort tilkynningarskyld framkvæmd skuli háð umhverfismati skal taka mið af eðli framkvæmdar, svo sem stærð og umfangi framkvæmdar, sammögnunaráhrifum með öðrum framkvæmdum, mengun og ónæði, sbr. 1. tl. 2. viðauka laga nr. 106/2000.

Ekki er um að ræða umfangsmikla framkvæmd en áformuð vegtenging er um 500 m að lengd og áætlað er að rask verði um 5-6 m í hvora átt út frá miðlínu vegarins.

Með veglagningunni mun Hnoðraholtsbraut breytast úr botnlanga í tengibraut með tilheyrandi umferðaraukningu en talið er að umferð um götuna muni tvöfaldast eða þrefaldast við tenginguna við Arnarnesveg. Þá eru uppi áform um frekari uppbyggingu á Hnoðraholti sem mun að öllum líkindum auka umferð enn frekar. Aukinni umferð fylgja neikvæð áhrif á hljóðvist og loftgæði.

Íbúðarbyggð í Hnoðraholti er staðsett nálægt Reykjanesbraut. Líkur eru á sammögnunaráhrifum aukinnar umferðar um Hnoðraholtsbraut með umferð um Reykjanesbraut.

Framkvæmdaraðili mun mæla hljóðstig að framkvæmdatíma loknum og gengið verður úr skugga um að hávaðamyndun verði innan viðmiðunarmarka reglugerðar um hávaða nr. 724/2008. Brugðist verður við með viðeigandi mótvægisaðgerðum verði hávaði ekki innan marka. Þá er gert ráð fyrir frekari uppbyggingu á Hnoðraholti og mun við frekari þróun byggðarinnar gefast tækifæri til að draga frekar úr áhrifum framkvæmdar. Meðal annars er fyrirhugað að færa núverandi Hnoðraholtsbraut fjær íbúðarbyggð sem mun gefa kost á frekari aðgerðum vegna hávaða verði þess þörf.

Að mati Skipulagsstofnunar þurfa þær hljóðmælingar sem eiga sér stað að framkvæmdatíma loknum að ná til allrar núverandi byggðar í Hnoðraholti sem gera má ráð fyrir að fyrirhuguð umferðaraukning hafi áhrif á.

Að mati Skipulagsstofnunar kalla þættir sem falla undir eðli framkvæmdarinnar ekki á að framkvæmdin undirgangist mat á umhverfisáhrifum.

**Staðsetning framkvæmdar**

Við mat á því hvort tilkynningarskyld framkvæmd skuli háð umhverfismati skal taka mið af staðsetningu hennar með tilliti til hversu viðkvæm þau svæði eru sem líklegt er að framkvæmd hafi áhrif á, svo sem með tilliti til landnotkunar sem fyrir er eða er fyrirhuguð samkvæmt skipulagsáætlun og verndarsvæða, m.a. fornminja, sbr. tölulið 2 í 2. viðauka laga nr. 106/2000.

Framkvæmdin samræmist fyrirhugaðri landnotkun á svæðinu. Fyrirhuguð er uppbygging frekari byggðar á Hnoðraholti og er tenging Hnoðraholtsbrautar við Arnarnesveg liður í þeirri uppbyggingu.

Nýr vegur mun að hluta liggja yfir raskað svæði og tekur Skipulagsstofnun undir með Umhverfisstofnun um að vegurinn muni ekki koma til með að raska fágætum, viðkvæmum jarðmyndunum eða gróðri sem þarf sérstaklega að vernda. Framkvæmdaraðili mun hafa samráð við Skógræktarfélag Garðabæjar varðandi rask á ræktuðum trjágróðri. Á Hnoðraholti er að finna menningarminjar en vegna fjarlægðar frá áformuðum vegkafla er ólíklegt að rask verði á þeim.

Að mati Skipulagsstofnunar kalla þættir sem falla undir staðsetningu framkvæmdarinnar ekki á að framkvæmdin undirgangist mat á umhverfisáhrifum.

**Eiginleikar hugsanlegra áhrifa framkvæmdar**

Áhrif framkvæmdar ber að skoða í ljósi eiginleika hugsanlegra áhrifa einkum með tilliti til: stærðar og fjölbreytileika áhrifa, hverjar líkur séu á áhrifum, tímalengdar og afturkræfni áhrifa og sammögnunar ólíkra umhverfisáhrifa á tileknu svæði, sbr. 3. tl. 2. viðauka laga nr. 106/2000.

Að mati Skipulagsstofnunar felast áhrif framkvæmdarinnar fyrst og fremst í áhrifum aukinnar umferðar um Hnoðraholtsbraut á íbúa núverandi byggðar vegna áhrifa á hljóðvist. Er það mat Skipulagsstofnunar að mögulegt sé að grípa til aðgerða til að draga úr áhrifum aukinnar umferðar á íbúa í nærliggjandi húsum og tryggja að áhrif verði innan viðunandi marka. Á framkvæmdatíma er líklegt að framkvæmdinni fylgi nokkuð ónæði fyrir íbúa í nálægðri byggð en þau áhrif verða tímabundin.

Skipulagsstofnun telur að áhrif framkvæmdar á aðra umhverfisþætti verði minniháttar.

Að mati Skipulagsstofnunar kalla þættir sem falla undir eiginleika hugsanlegra áhrifa framkvæmdarinnar ekki á að framkvæmdin undirgangist mat á umhverfisáhrifum.

**Ákvörðunarorð**

Á grundvelli fyrirliggjandi gagna er það niðurstaða Skipulagsstofnunar að fyrirhuguð framkvæmd sé ekki líkleg til að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif, sbr. þau viðmið sem tilgreind eru í 2. viðauka laga um mat á umhverfisáhrifum. Því skal framkvæmdin ekki háð mati á umhverfisáhrifum.

Samkvæmt 14. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum má kæra ákvörðunina til úrskurðarnefndar umhverfis- og auðlindamála. Kærufrestur er til 6. janúar 2020.

Reykjavík, 22. nóvember 2019

Egill Þórarinsson Jón Þórir Þorvaldsson