

## Landfylling og brú yfir Fossvog

### Ákvörðun um matsskyldu

#### 1 INNGANGUR

Þann 20. desember 2019 barst Skipulagsstofnun tilkynning frá Verkefnastofu Borgarlínu um fyrirhugaða gerð landfyllinga og brúar yfir Fossvog í Reykjavík og Kópavogi, samkvæmt 6. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum, sbr. lið 2.03 í 1. viðauka laganna.

Skipulagsstofnun leitaði umsagna Reykjavíkurborgar, Kópavogsbæjar, Hafrannsóknastofnunar, Heilbrigðiseftirlits Hafnarfjarðar- og Kópavogssvæðis, Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur, Minjastofnunar Íslands, Náttúrufræðistofnunar Íslands, Samgöngustofu og Umhverfisstofnunar.

#### 2 GÖGN LÖGÐ FRAM

Tilkynning til Skipulagsstofnunar: Brú yfir Fossvog, greinargerð með tilkynningu til ákvörðunar um matsskyldu. Vegagerðin og Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu – Alta, 17. desember 2019.

Umsagnir um tilkynninguna bárust frá:

- Umhverfis- og skipulagssviði Reykjavíkurborgar með tölvupósti dags. 3. febrúar 2020
- Kópavogsbæ með tölvupósti dags. 21. janúar 2020
- Hafrannsóknastofnun með bréfi dags. 27. janúar 2020
- Heilbrigðiseftirliti Hafnarfjarðar- og Kópavogssvæðis með bréfi dags. 29. janúar 2020
- Heilbrigðiseftirliti Reykjavíkur með bréfi dags. 30. janúar 2020
- Minjastofnun Íslands með bréfi dags. 24. janúar 2020.
- Náttúrufræðistofnun Íslands með tölvupósti dags. 22. janúar 2020
- Samgöngustofu með bréfi dags. 17. janúar 2020.
- Umhverfisstofnun með bréfi dags. 24. janúar 2020

Frekari upplýsingar bárust frá framkvæmdaraðila með tölvupósti dags. 3. apríl 2020.

#### 3 FYRIRHUGUÐ FRAMKVÆMD

Fram kemur í gögnum framkvæmdaraðila að fyrirhugaðar framkvæmdir felu í sér gerð landfyllinga, byggingu brúar og bráðabirgðavegtengingar. Brú yfir Fossvog er hluti af 1. áfanga uppbyggingar vegna Borgarlínu en brúin er þó sjálfstæð framkvæmd og er stefnt að því að byggja hana óháð framkvæmdahraða við aðra innviði vegna Borgarlínu. Áætlað er að vinna að hönnun brúarinnar veturinn 2020-2021 og stefnt að því að hefja framkvæmdir árið 2021.

Fram kemur að lengd brúarinnar verði 270 m. Á stórstraumsflóði verður frí hæð undir brú í miðjunni um 4,0 m en á stórstraumsfjöru um 8 m. Miðað er við að um 35 m geti verið á milli undirstaðna. Endanleg ákvörðun um hæð brúarinnar verður tekin við hönnun hennar. Gert er ráð fyrir að brúin verði alls um 15 m breið fyrir göngu- og hjólaumferð og eina tæplega 7 m breiða akrein fyrir almenningssamgöngur, með möguleika á tveimur akreinum í framtíðinni. Hjólarein verður 2,7 m að breidd og stígur fyrir gangandi 3,0 m. Gert er ráð fyrir landfyllingum beggja vegna, þar sem brúin kemur að landi við ströndina og er áætlað umfang landfyllinga 66.000 m<sup>3</sup> og stærð 7.750 m<sup>2</sup> Reykjavíkurmegin og 8.200 m<sup>3</sup> og 1.300 m<sup>2</sup> Kópavogsmegin. Við uppbyggingu landfyllinga verður



yllingarefni komið fyrir á fyllingarsvæði jafnt og þétt út frá landi þar til áætlaðri stærð er náð. Gert er ráð fyrir að undirstöður brúarinnar verði byggðar frá sjó en stálbitar settir saman í landi og ýtt út. Líklegra er að athafnasvæði fyrir vinnu vegna brúarinnar verði Kópavogsmegin því þar er betra pláss og truflun vegna framkvæmdanna minni fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur.



Mynd 1 Afmörkun framkvæmdarsvæðis. (Úr greinargerð).

Markmið með gerð brúar yfir Fossvog er að bæta samgöngutengingar milli Reykjavíkur og Kópavogs. Brúnni er ætlað að styðja við vistvæna samgöngukosti á svæðinu ásamt því að stytta ferðir, dreifa umferðarálagi og styðja við aðra ferðamáta en einkabílinn.

### Valkostir um breidd brúar

Fram kemur að þrír meginkostir hafi verið skoðaðir fyrir breidd brúarinnar. Fyrsti kosturinn gerði ráð fyrir göngu- og hjólabrú, annar kosturinn með einni akrein fyrir almenningsamgöngur til viðbótar og þriðji með rýmri akrein fyrir almenningsamgöngur sem auðveldar alla vegþjónustu og viðhald og gefur möguleika á tveimur akreinum ef þörf verður á og er síðastnefndi kosturinn valkostur framkvæmdaraðila. Beggja vegna vogarins er áformuð talsverð uppbygging bæði atvinnu- og íbúðarsvæða til viðbótar við þá byggð sem er í dag. Brúin tengir því svæði þar sem verður þétt byggð og er líkleg til að verða mikilvæg samgöngutenging. Þá er brú fyrir almenningsamgöngur mikilvægur hluti af undirbúningi Borgarlínu, sem með þéttingu byggðar er líkleg til að draga úr aukningu bílaumferðar og hafa jákvæð áhrif á orku- og jarðefnanotkun. Neikvæð áhrif af aukinni breidd brúarinnar eru helst þau að brúin verður meira áberandi.

### Valkostir um lengd brúar og umfang landfyllinga

Fram kemur að til skoðunar hafi verið 3 valkostir á lengd brúar, 270 m, 165 m eða 100 m en því lengri sem brúin verði, þeim mun umfangsminni landfyllingar þurfi. Við vinnslu tillögu að deiliskipulagi fyrir Fossvogsbrú var ákveðið að gera ráð fyrir lengsta möguleikanum þ.e. 270 m langri brú. Verkfræðistofunni Vatnaskilum (2019) var falið að kanna áhrif mismunandi langra brúa og fyllinga á straumhegðun, útskolunargetu, súrefnisendurnýjun og hafi niðurstaðan verið sú að í öllum tilfellum eru vatnsskipti tryggð en að breytingar á rofi og uppsöfnun sets á sjávarbotni yrðu nokkrar miðað við 100 og 170 metra langa brú. Áhrif á rof og uppsöfnun sets á sjávarbotni væru hins vegar ekki reiknanleg fyrir 270 m brú. Styrkti þetta ákvörðun um 270 m brú en einnig var ljóst að breytingar á straumum og niðursogi gætu leitt til aðstæðna sem væru varhugaverðar við styttri brú.



## Efnisöflun, efnisflutningar og umferð á framkvæmdatíma

Fram kemur að við efnisflutninga Reykjavíkurmegin verður lagður 400 m langur bráðabirgðavegur frá Nauthólsvégi að landfyllingu og við lagningu hans verður þess gætt að skerða ekki náttúrulega strandlínu við Kýrhamar. Gert er ráð fyrir að vegurinn þveri göngu- og hjólastíg í Nauthólsvík en að gangandi og hjólandi vegfarendur geti ferðast um núverandi göngu- og hjólastíga á meðan á framkvæmdum stendur. Þá er gert ráð fyrir um 90 m löngum bráðabirgðavegi að Bakkabraut Kópavogsmegin. Bráðabirgðavegir verða nýttir á verktíma og mögulega fyrir umferð almenningsvagna í fyrstu. Áætlað er að hanna breytingar á veg- og stígatengingum Reykjavíkurmegin vegna Borgarlínu 2020-2021 og framkvæmda í framhaldinu en þær breytingar eru ekki hluti af þessari tilkynningu heldur er áætlað að þær verði hluti af ferli umhverfismats vegna Borgarlínu. Við gerð landfyllinga er fyrirhugað að nýta uppgrafið efni úr nálægum byggingarsvæðum en á þessu stigi er ekki fullmótað hvaðan efni verður fengið í landfyllinguna. Nokkrir möguleikar eru fyrir hendi og fer það eftir því hvenær framkvæmdir hefjast og hvenær losa þarf uppgrafið efni frá nálægum byggingarsvæðum. Einn líklegasti möguleikinn er að nýta efni frá uppbyggingu Landspítala - Háskólasjúkrahúss en efni sem til fellur vegna þeirra framkvæmda er fyrst og fremst klöpp sem hentar vel til landfyllinga. Annar möguleiki er að fá efni frá öðrum þéttingarreitum í Reykjavík, vestan Elliðaána, og/eða vesturhluta Kópavogs. Á framkvæmdatíma má gera ráð fyrir nokkurri umferð efnisflutningabíla til og frá svæðinu en umferðin dreifist þó ekki jafnt yfir allan framkvæmdatímenn og getur verið breytileg milli daga. Ef efni kæmi frá framkvæmdasvæði Landspítalans þá er fjarlægð þaðan að fyllingarsvæði við Skerjafjörð Reykjavíkurmegin um 2,4 km og Kópavogsmegin um 6,5 km. Á einum vinnudegi má gera ráð fyrir um 23-32 bílförnum á dag, sem samsvarar flutnings á milli 400 - 575 m<sup>3</sup> efnis á dag. Miðað við það má áætla að það geti tekið á bilinu 5 til 6 mánuði að flytja efni í fyllinguna Reykjavíkurmegin en um 1 mánuð í fyllinguna Kópavogsmegin.

### Landfylling og íbúðarbyggð í Skerjafirði

Fram kemur að vestan við framkvæmdasvæðið Reykjavíkurmegin sé fyrirhuguð landfylling vegna uppbyggingar íbúðarbyggðar í Skerjafirði og gert ráð fyrir að þær framkvæmdir fari í sjálfstætt mat á umhverfisáhrifum. Þar er um að ræða meira en þrefalt stærri landfyllingu en er áætluð vegna brúar yfir Fossvog og sú fylling er að stærstum hluta áformuð þar sem strandlengjan er lítt röskuð. Umfang þeirrar framkvæmdar er því mun meira en vegna brúar yfir Fossvog sem er sjálfstæð framkvæmd og getur hafist burtséð frá því hvort að uppbygging í Skerjafirði fari af stað. Áætlanir hafa gert ráð fyrir að flutningur á efni í landfyllingu fyrir nýjan Skerjafjörð fari um bráðabirgðaveg frá Nauthólsvégi. Þær fyrirætlanir munu skýrast í ferli umhverfismats þeirrar framkvæmdar.

## 4 UMHVERFISÁHRIF

Samkvæmt tilkynningu framkvæmdaraðila eru þeir framkvæmdaþættir sem geta valdið umhverfisáhrifum landfyllingar, bráðabirgðavegur, brú og umferð á framkvæmdatíma og eftir að framkvæmdum er lokið. Í greinargerð er fjallað um áhrif fyrirhugaðrar framkvæmdar á gróður, strand og sjávarlífríki, fuglalíf, strauma, verndarsvæði, menningarminjar, ásynnd, hljóðvist, loftgæði og samfélag.

### Gróður og strand- og sjávarlífríki

Fram kemur að ljóst sé að við gerð landfyllinga muni fjörulífverur missa búsvæði sitt sem nemur stærð fyllinganna og framkvæmdasvæðis vegna stöpla fyrir brúna. Framkvæmdin hefur varanleg, staðbundin neikvæð áhrif á lífríki fjörunnar sem fer undir landfyllingar og stöpla fyrir brúna en áhrifin verða óveruleg vegna þess að svæðið er lítið, fjörusvæði er að langmestu leyti manngert og líkur eru ágætær á að núverandi fjöruvistgerðir nái sér aftur á strik á nýjum landfyllingum með tímanum. Búsvæði innar í Fossvogi sem eru friðuð og búsvæði utan þess svæðis sem framkvæmdir



ná til eru ekki líkleg til að verða fyrir áhrifum vegna breytinga á straumum eða vatnsskiptum þar sem áhrif á tilflutning sets eru óveruleg og vatnsskipti verða tryggð.

Hafrannsóknastofnun bendir á að á framkvæmdasvæðinu er afar auðugt lífríki og til þess að nýjar landfyllingar skeri sig sem minnst úr frá náttúrulegri fjöru væri æskilegt að viðhafa mótvægisáðgerðir. Þær gætu verið í formi þess að hallinn á landfyllingum væri aflíðandi fremur en brattur eins og oftast tíðkast. Með þessum hætti væri hægt að líkja landfyllingunum við náttúrulega fjöru þar sem þari getur numið land og í kjölfarið smádyr og fuglar.

Í frekari upplýsingum framkvæmdaraðila kemur fram að á framkvæmdasvæðinu sé strandlínan manngerð og grjóttvarin, nema á litlu svæði við Kýrhamar. Miðað hefur verið við að ný grjótvörn verði hefðbundin með stórgrýti eða stórum hnullungum, líkt þeirri sem fyrir er. Grjótvörnin mun koma utan á nýjar landfyllingar og er líklegt að t.d. klóþang, sem er með mjög hátt verndargildi, muni setjast á grjót á grjótvörn á nýju fyllingunum. Miðað hefur verið við að hallinn á grjótvörnninni verði hefðbundinn og viðlíka og nú er og ekki hefur verið reiknað með að hafa hallann á landfyllingunum aflíðandi, eins og Hafrannsóknarstofnun nefnir, því að þá myndi landfyllingin ná lengra út í sjó og yfir stærra svæði á hafsbotni og þrengja að vatnsskiptum í Fossvogi.

Umhverfisstofnun bendir á að sterkir straumar inn og út úr Fossvogi eru mikilvægir svo aðrir samverkandi þættir hafi ekki neikvæð áhrif á lífríki leiranna. Umhverfisstofnun bendir á að Fossvogslækur rennur í leirur Fossvogs. Í þeim læk hefur mælst (ágúst, 2018) saurmengun og því er nauðsynlegt að það verði næg blöndun í voginum svo að áhrif lækjarins á leirurnar verði ekki neikvæð. Vatnsskipti verði að vera tryggð.

### **Fuglalíf**

Fram kemur að fyrirhugaðar landfyllingar liggi að strandlínu Skerjafjarðar sem Náttúrufræðistofnun Íslands hefur flokkað sem mikilvægt fuglasvæði. Svæðið nær yfir fjörur og grunnsævi frá sunnanverðu Álftanesi að Gróttu á Seltjarnarnesi. Fyrirhugað framkvæmdasvæði er við mynni Fossvogs sem er auðugur af smádyrum og með lífauðugan hafsbotn og kjörlendi fyrir margar tegundir fugla. Í Skerjafirði er mikið grunnsævi með þörungum, lífríkum leirum og marhálmi og sjávarfitjar ofan fjörumarka. Þá er lífríki á botni og í fjörum fjölbreytt og eftirsótt fæðuöflunarsvæði fugla árið um kring. Á svæðinu er fjölbreytt fuglalíf og þar eru mikilvægir viðkomustaðir margæsa og annarra fargesta. Í Fossvogi er töluvert fuglalíf allan ársins hring. Í minnisblaði frá Náttúrufræðistofnu Kópavogs (2015) koma fram upplýsingar um að fuglar hafi verið taldir á stórstraumsfjöru á 6 mismunandi svæðum í Fossvogi á tímabilinu frá 2008 til 2011 alls 44 talningar. Að meðaltali sáust 228 fuglar í hverri talningu.

Fram kemur að gera megí ráð fyrir að fuglar geti orðið fyrir einhverri staðbundinni truflun á framkvæmdatíma vegna umferðar vinnuvéla og til framtíðar vegna umferðar um brú. Landfyllingar hafa einnig í för með sér tap á búsvæðum sem er staðbundið en þau búsvæði eru rýr fyrir. Engin skerðing er á náttúrulegri fjöru og líkleg heildaráhrif framkvæmda á fugla eru því talin óverulega neikvæð.

Umhverfisstofnun telur að umrædd framkvæmd sé ekki líkleg til að valda miklu raski á svæðinu í Fossvogi og ef straumur og vatnsskipti haldist næg séu áhrif framkvæmdar á verndarsvæði og fuglalíf óveruleg.

### **Verndarsvæði og menningarminjar**

Fram kemur að fyrirhugað framkvæmdasvæði sé utan svæða á náttúruverndaráætlun, friðlýstra svæða og svæða sem falli undir sérstaka vernd skv. 61. gr. laga um náttúruvernd en sé innan svæðis sem nái yfir Skerjafjörð allan en fjörur og grunnsævi fjarðarins hafi verið skilgreindur sem mikilvægt fuglasvæði. Framkvæmdir vegna landfyllingar og bráðabirgðavegar Reykjavíkurmegin fara inn á hverfisverndarsvæði við Kýrhamar en bein áhrif á hverfisverndarsvæðið eru talin óveruleg. Engar



þekktar fornminjar eru á framkvæmdasvæðinu en bráðabirgðavegur fer um svæði þar sem heimildir eru um braggabyggð tengda hernámi Breta í seinni heimstyrjöldinni. Engin mannvirki frá þeim tíma eru á framkvæmdasvæði vegarins.

### **Ásýnd**

Fram kemur að með fyrirhuguðum landfyllingum muni ásýnd svæðisins breytast óverulega þar sem ströndin sé nú þegar manngerð og frágangur fyllinga þar verði með grjótvörn, eins og sé við núverandi aðstæður Reykjavíkurmegin og sé áformuð Kópavogsmegin. Ný brú og bráðabirgðavegur munu hins vegar breyta ásýnd þar sem brúin mun sjást víða að og vegtenging kemur við hlið stíga fyrir gangandi og hjólandi. Framkvæmdin er líkleg til að hafa neikvæð áhrif á ásýnd náttúrulegs landslags en brúin og vegtengingar að henni verða hluti borgarlandslagsins.

### **Hljóðvist og loftgæði**

Fram kemur að áhrif á hljóðvist og loftgæði séu staðbundin á framkvæmdatíma en gera megi ráð fyrir hávaða frá vinnuvélum á framkvæmdasvæðinu og einnig ónæði vegna efnisflutninga, einkum um Nauthólsveg og Bakkabraut.

Fram kemur að einhver loftmengun verði frá þungaflutningabílum en ólíklegt er talið að heildaraukning í umferð þungra bíla valdi því að loftmengun fari yfir viðmiðunarmörk. Við Nauthólsveg eru í dag og næstu ár fyrirhugaðar framkvæmdir við uppbyggingu íbúða og til að lágmarka óþægindi og truflun fyrir íbúa og vegfarenda á framkvæmdatíma verður reynt að hafa þann tíma eins stuttan og mögulegt er. Flutningur efnis og umferð vinnuvéla verður takmörkuð við fyrirfram ákveðnar leiðir og nærliggjandi götum verður haldið hreinum á verk tíma.

Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur bendir á að aukin umferð um Nauthólsveg vegna efnisflutninga geti haft í för með sér rykmengun, aukna loftmengun og meiri hávaðamengun á svæði sem sé nú þegar undir álagi vegna umferðar bíla og flugvéla. Mikið álag er á Nauthólsvegi vegna umferðar til og frá skólum og miklar umferðarteppur myndast á álagstímum, slíkt gæti aukist tímabundið meðan efnisflutningar fara fram.

Í svörum sínum vísar framkvæmdaraðili til ítarlegrar umfjöllunar um umferð efnisflutningabifreiða, hávaða og loftgæði í greinargerð.

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að hvað varðar hljóðvist og lofgæði verði áhrif vegna framkvæmda neikvæð á framkvæmdatíma þá sérstaklega Kópavogsmegin þar sem efnisflutningabílar aka í gegnum Kársnesið sem er íbúðarhverfi. Reykjavíkurmegin er hægt að komast hjá því að keyra í gegnum íbúðarhverfi og því áhrif framkvæmda á þessa umhverfisþætti minni.

### **Samfélag**

Fram kemur að áhrif landfyllinga og brúar á samfélag verði fjölþætt, bæði jákvæð og neikvæð. Tímabundin áhrif verða á útivistarsvæði og göngu- og hjólaleiðir á meðan á framkvæmdum stendur en gert er ráð fyrir að fólk komist engu að síður leiðar sinnar á meðan á uppbyggingu stendur. Áhrif brúar fyrir umferð gangandi, hjólandi og almenningsvagna á samfélag eru almennt líkleg til að vera jákvæð en brúin getur haft neikvæð áhrif á starfsemi siglingafélaganna sem hafa aðstöðu í Fossvog innan við brúna og hafa félögin bent á að hæð brúarinnar muni hafa áhrif á það hvers konar bátar geti siglt undir hana. Hluti af starfsemi siglingafélaganna getur þó haldið sér miðað við að starfsemin sé innan brúarinnar, eða að sætt sé lagi að fara undir brúna á fjöru.



## 5 SKIPULAG OG LEYFI

Fyrirhugaðar framkvæmdir eru í samræmi við Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins, Aðalskipulag Reykjavíkur og Aðalskipulag Kópavogs. Fyrir liggur samþykkt deiliskipulag fyrir brú yfir Fossvog milli Reykjavíkur og Kópavogs en gera þarf breytingu á deiliskipulagi Nauthólsvíkur vegna bráðabirgðavegar. Fyrirhugaðar framkvæmdir eru háðar framkvæmdaleyfi Reykjavíkurborgar og Kópavogsbæjar samkvæmt skipulagslögum og reglugerð um framkvæmdaleyfi.

## 6 NIÐURSTAÐA

Um er að ræða gerð landfyllinga og byggingu brúar í Fossvogi fyrir gangandi og hjólandi umferð auk þess sem gert er ráð fyrir að almenningsvagnar geti ekið um hana. Landfyllingar verða gerðar bæði Reykjavíkurmegin og Kópavogsmegin við Fossvog og bráðabirgðavegir lagðir beggja vegna vogarins. Framkvæmdin er tilkynningarskyld til ákvörðunar um matskyldu samkvæmt 6. gr. og lið 2.03 í 1. viðauka í lögum um mat á umhverfisáhrifum.

### Eðli og staðsetning framkvæmdar og eiginleikar áhrifa

Við mat á því hvort tilkynningarskyld framkvæmd skuli háð umhverfismati skal einkum taka mið af eðli framkvæmdar, svo sem stærð og umfangi hennar, nýtingar náttúruauðlinda, mengun og ónæði sbr. 1. tl. 2. viðauka laga nr. 106/2000. Einnig skal taka mið af staðsetningu framkvæmdar, með hliðsjón af hversu viðkvæm þau svæði eru sem líklegt er að framkvæmd hafi áhrif á, svo sem með tilliti til verndarákvæða. Ennfremur ber að líta til álagspóls náttúrunnar, einkum með tilliti til kjörlenda dýra, sbr. 2. tl. 2. viðauka laga nr. 106/2000. Þá skal taka mið af eiginleikum hugsanlegra áhrifa framkvæmda, svo sem stærðar og fjölbreytileika áhrifa, hverjar líkur séu á áhrifum og tímalengd þeirra, sbr. 3. tl. 2. viðauka laga nr. 106/2000.

Fyrir liggur að brú yfir Fossvog er hluti af 1. áfanga uppbyggingar vegna Borgarlínu. Brúin er sjálfstæð framkvæmd og verður ráðist í gerð hennar óháð framkvæmdahraða við aðra innviði vegna Borgarlínu. Fyrir liggur að aðrar framkvæmdir við Borgarlínu munu þurfa að sæta mati á umhverfisáhrifum. Þá er ljóst að gerð landfyllingar Reykjavíkurmegin vestan fyrirhugaðrar brúar og uppbygging íbúðarbyggðar á henni eru framkvæmdir sem þurfa að undirgangast umhverfismat. Skipulagsstofnun tekur undir með framkvæmdaraðila að áhrif brúar fyrir umferð gangandi, hjólandi og almenningsvagna eru almennt líkleg til að vera jákvæð. Brúin kemur til með að bæta samgöngutengingar milli Reykjavíkur og Kópavogs, dreifa umferðarálagi og styðja við aðra ferðamáta en einkabílinn.

Fyrirhugaðar framkvæmdir við brú eru nokkuð umfangsmiklar en núverandi fjara þar sem landfyllingar verða gerðar eru að langmestu leyti manngerðar. Þær fjörulífverur sem eru á rasksvæðunum munu missa búsvæði sín en skv. framlögðum gögnum eru góðar líkur á að að núverandi fjöruvistgerðir nái sér aftur á strik á nýjum landfyllingum með tímanum, þ.á.m. klóþang sem hefur mjög hátt verndargildi. Búsvæði innar í Fossvogi sem eru friðuð og búsvæði utan þess svæðis sem framkvæmdir ná til eru ekki líkleg til að verða fyrir áhrifum vegna breytinga á straumum eða vatnsskiptum með tilkomu brúarinnar þar sem áhrif á tilflutning sets eru líkleg til að vera óveruleg og vatnsskipti líkleg til að vera góð.

Fyrirhugaðar framkvæmdir eru innan víðáttumikils svæðis sem nær frá Álftanesi að Gróttu á Seltjarnarnesi sem Náttúrufræðistofnun Íslands hefur skilgreint sem mikilvægt fuglasvæði og fyrir liggur að fuglalíf er ríkulegt á leirum í botni Fossvogar fyrir innan fyrirhugað framkvæmdasvæði. Umhverfisstofnun telur að fyrirhuguð framkvæmd sé ekki líkleg til að valda miklu raski á svæðinu í Fossvogi fyrir innan brúna sem nýtur verndar og ef straumur og vatnsskipti haldist næg verði áhrif á fuglalíf óveruleg.





Ljóst er að fyrirhuguð brú mun hafa í för með sér ásýndarbreytingar í Fossvogi en brúin kemur til með að sjást víða að. Hins vegar ber að líta til þess að um er að ræða mannvirki í þéttbýli þannig að líkur eru á að litið verði á hana sem hluta að hinu manngerða borgarlandslagi.

Neikvæð áhrif verða mest á framkvæmdartíma. Þá má búast við ónæði vegna fyrirhugaðra framkvæmda og vegna efnisflutninga að framkvæmdasvæðinu beggja vegna Fossvogar m.a. í gegnum íbúðarhverfi Kópavogsmegin en eðli málsins samkvæmt verður hér um tímabundin áhrif að ræða. Bráðabirgðavegur verður lagður yfir hluta göngu- og hjólreiðastíga í Nauthólsvík og þarf framkvæmdaraðili að tryggja að vegfarendur komist leiðar sinnar.

Líkur eru á að brúin geti haft neikvæð áhrif á starfsemi siglingafélaga fyrir innan brúna þar sem ekki er ljóst hvort að tiltekin stærð af bátum getur siglt undir hana og því þarf að færa starfsemina annað, að hluta til að minnsta kosti.

### **Ákvörðunarorð**

Á grundvelli fyrirbyggjandi 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 5. júní 2020.

Reykjavík, 30. apríl 2020

Jakob Gunnarsson

Jón Þórir Þorvaldsson