
Vegstokkur á Sæbraut

Álit um matsáætlun

1 Inngangur

Þann 21. júní 2022 barst Skipulagsstofnun matsáætlun Reykjavíkurborgar og Vegagerðarinnar vegna Vegstokks á Sæbraut samkvæmt 21. gr. laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021, sbr. lið 10.06 í 1. viðauka laganna.

Skipulagsstofnun leitaði umsagna Reykjavíkurborgar, Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur, Húsnæðis- og mannvirkjastofnunar, Minjastofnunar Íslands, Samgöngustofu, Umhverfisstofnunar og Veitna um matsáætlun Reykjavíkurborgar og Vegagerðarinnar.

2 Gögn lögð fram

Matsáætlun framkvæmdaraðila: Vegstokkur á Sæbraut, Matsáætlun. Verkís – Vegagerðin og Reykjavíkurborg, júní 2022.

Umsagnir um matsáætlun bárust frá Reykjavíkurborg 19. september 2022, Heilbrigðiseftirliti Reykjavíkur 21. júlí 2022, Húsnæðis- og mannvirkjastofnun 4. ágúst 2022, Minjastofnun Íslands 27. júlí 2022, Samgöngustofu 5. september 2022, Umhverfisstofnun 24. júní 2022 og Veitum 3. ágúst 2022.

Auk þess bárust umsagnir frá Eik fasteignafélagi 28. júlí 2022 og Húsasmiðjunni 4. ágúst 2022.

Frekari upplýsingar bárust frá framkvæmdaraðila 17. október 2022

3 Framkvæmd og umhverfisáhrif

Í matsáætlun Vegagerðarinnar og Reykjavíkurborgar eru kynnt áform um lagningu hluta Sæbrautar í stökk og lækkun syðsta hluta hennar á um 1 km kafla frá Vesturlandsvegi og norður fyrir Kleppsmýrarveg í Reykjavík. Einnig felst í framkvæmdinni aðlögun á aðliggjandi götum með gerð nýrra gatnamóta við Kleppsmýrarveg/Skeiðarvog, möguleg lokun gatnamóta við Súðarvog fyrir bílaumferð og aðlögun á göngu- og hjólastígum auk veitukerfa. Meðfram austurhlið fyrirhugaðs stokks eru nokkrar byggingar sem eru við og innan framkvæmdasvæðis sem eiga að víkja vegna framkvæmdanna.

Stokkurinn verður með tveimur akreinum í hvora akstursstefnu og verður lofthæð hans um 6,5 m en dýpi á greftri um 9 m. Heildarbreidd stokks er almennt 30 m en nokkru meiri við rampa að og frá Kleppsmýrarvegi/Skeiðarvogi. Loftplata stokksins verður bogadregin við munnana og ofan á henni koma hallandi stoðveggir sem renna saman við stoðveggi við akbrautirnar út frá munnunum.

Gerð er grein fyrir hvernig fyrirtækið hyggst standa að mati á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar og vakin athygli á að framkvæmdarlýsingin sem sett er fram byggir á frumdrögum hönnunar sem getur tekið breytingum við gerð umhverfismatsskýrslu sem gera á sérstaklega grein fyrir þar.



Framkvæmdinni er ætlað að bæta umhverfisgæði í aðliggjandi byggð og tengja betur saman hverfi sem eru aðskilin með umferðarpungum stofnbrautum. Stokkalausninni er einnig ætlað að greiða götu Borgarlínunnar þar sem hún þarf að þvera stofnbrautir. Gert er ráð fyrir að undirbúningur og hönnun geti tekið um 2 ár og að rúm 2 ár fari í framkvæmdir.

Um framkvæmdalýsingu vísast að öðru leyti til matsáætlunar Vegagerðarinnar og Reykjavíkurborgar.

Að neðan er gerð grein fyrir atriðum sem fjalla þarf um í umhverfismatsskýrslu umfram það sem tilgreint er í matsáætlun framkvæmdaraðila eða leiðir beint af kröfum í 21. gr. laga nr. 111/2021 um umhverfismat framkvæmda og áætlana og reglugerðar á grundvelli þeirra.

Valkostir

Í matsáætlun Vegagerðarinnar kemur fram að árið 2019 hafi verið unnin greining á valkostum á Sæbraut/Reykjanesbraut. Þar voru settar fram mögulegar lausnir á umferðarskipulagi á Sæbraut/Reykjanesbraut milli Stekkjarbakka og Holtavegar, bæði til skemmri og lengri tíma með tilkomu Sundabrautar. Meginmarkmið verkefnisins var að finna lausnir fyrir umferð bíla á Sæbraut/Reykjanesbraut sem samrýmast myndu framtíðarþróun svæðisins þar sem m.a. voru teknar inn forsendur uppbyggingar á svæðinu og forsendur fyrir legu Borgarlínu. Niðurstaða greiningarinnar var að sviðsmynd með Sæbraut í stokk og mislæg gatnamót við Bústaðaveg og Skeiðarvog myndi gefa mestan ávinning ef litið væri til framtíðar og væri besta lausnin miðað við alla ferðamáta.

Í umsögn Reykjavíkurborgar er vikið að stefnu borgarinnar varðandi stokkalausnir eins og hún birtist í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 (AR2040). Í AR2040 segir m.a. að markmið með gerð stokka séu einkum þau að draga úr umhverfisáhrifum umferðar og bæta borgarbrag í aðliggjandi hverfum. Þá segir í umhverfisskýrslu AR2040 að markmið með stokkum sé ekki að auka þjónustustig og umferðarrýmd heldur draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum umferðarinnar og skapa forsendur fyrir bættu tengingu fyrir gangandi og hjólandi yfir Miklubraut og Sæbraut. Í umsögninni segir að í ljósi markmiða og forsenda í AR2040 sé mikilvægt að vel takist til með umrædda framkvæmd og sérstaklega útfærslu gatnamóta Sæbrautar og Skeiðarvogs, þannig að mannvirki falli sem best að sínu umhverfi og áhrif á aðliggjandi byggð verði sem minnst. Sá valkostur sem skilgreindur sé í matsáætlun, sér í lagi gatnamót Skeiðarvogs og Sæbrautar, virðist ekki falla vel að markmiðum aðalskipulags og því mikilvægt að mótuð verði önnur útfærsla sem verði til samanburðar í umhverfismatinu þar sem gert sé ráð fyrir umfangsminni gatnamótum.

Í umsögn sinni gerir Reykjavíkurborg forsendur umferðarspár sem stuðst er við að umtalsefni. Telur Reykjavíkurborg mikilvægt að skýrt komi fram hverjar séu forsendur umferðarspár og hvaða áhrif mismunandi sviðsmyndir um umferðaraukningu geti haft á hönnunarforsendur framkvæmdar, varðandi umfang stokks og umfang gatnamóta við Skeiðarvog. Vísar Reykjavíkurborg til AR2040 þar sem segir: „Í því samhengi væri óeðlilegt að taka stórar ákvarðanir um fjárfestingar í nýjum gagnainviðum eingöngu út frá hefðbundnum umferðarspám um mögulega aukningu bílaumferðar, þegar slík innviðauppbýgging kynnti í raun undir enn frekari aukningu bílumferðar og ynni þannig gegn markmiðum um breyttar ferðavenjur.“ Í því samhengi leggur borgin til að skoðaður verði valkostur sem byggir á öðrum forsendum varðandi umferðarmagn og hönnunarhraða en aðalvalkostur skv. matsáætlun.

Í svörum Vegagerðarinnar við umsögn Reykjavíkurborgar segir m.a. að á forhönnunarstigi verði lögð áhersla á að minnka umfang gatnamóta við Kleppsmýrarveg/Skeiðarvog þar sem skoðað verði að lækka hönnunarhraða og að mögulega verði hólf á milli stokka fjarlægð til að minnka umfang.

Í umsögn Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur segir að gera ætti grein fyrir öðrum lausnum en mislægum gatnamótum sem krefjast minna inngrips.



Í svörum Vegagerðarinnar við umsögn Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur segir að búið sé að leggja mat á aðra kosti en mismilæg gatnamót og er niðurstaða Vegagerðarinnar á þessu stigi að sú lausn sem sýnd sé í frumdrögum sé heppilegasta lausnin fyrir alla umferð og alla ferðamáta. Fjallað verði frekar um aðra valkosti gatnamóta í umhverfismatskýrslu.

Að mati Skipulagsstofnunar er mikilvægt að skipulag og hönnun samgöngumannvirkja sé ekki aðskilið öðrum þáttum í skipulagi borga og bæja. Skipulag og þróun þéttbýlis þarf að byggja á samþættu skipulagi byggðar og samgangna. Það er ekki í anda samþætts skipulags byggðar og samgangna að skilgreina í upphafi ófrávíkjanleg skilyrði um hönnunarhraða, umferðarflæði og umferðarrýmnd samgöngumannvirkja og aðlaga svo byggðina að þeim.

Aðalskipulag Reykjavíkur gegnir meginhlutverki í þróun borgarinnar og samþættingu lykilkþátta í skipulagi hennar. Reykjavíkurborg hefur í umsögn sinni bent á að útfærsla á gatnamótum Sæbrautar og Skeiðarvogs falli ekki vel að markmiðum aðalskipulags. Í því samhengi bendir Skipulagsstofnun á Sæbrautarstokkur er samstarfsverkefni Vegagerðarinnar og Reykjavíkurborgar og báðir aðilar hafa bent á mikilvægi þess að þeir aðilar sem að verkinu koma vinni þétt saman.

Með hliðsjón af framangreindu telur Skipulagsstofnun að Vegagerðin eigi að útfæra valkost eða valkosti í samráði við Reykjavíkurborg sem fellur betur að framtíðarsýn borgarinnar um þróun byggðar. Mikilvægt er að við útfærslu slíkra valkosta verði horft til þess að takmarka umfang mannvirkja og áhrif á aðliggjandi byggð, m.a. með því að gera ráð fyrir lægri hönnunarhraða og umferðarmagni. Gæta skal þess að útiloka ekki valkosti á grundvelli þess að þeir leiða til minni umferðarrýmdar eða umferðarflæðis.

Strengir og veitur

Í matsáætlun Vegagerðarinnar kemur fram að gert sé ráð fyrir að austan við stökk komi tvöföld hitaveitulögn en vestan við stökk komi aðrar lagnir, þ.e. vatnsögn, tvöföld fráveitulögn og raflagnir ásamt fjarskiptalögnum. Inni í stökknum verði ofanvatnslögn, jarðvatnslögn og vatnslögn fyrir slökkvivatn. Ofanvatni og jarðvatni verði að dæla upp til að ná sjálfrennsli til viðtaka og gert sé ráð fyrir sandgildrum og olíuskiljum fyrir framan dælur.

Í umsögn Veitna kemur fram að allir þeirra miðlar liggja meðfram og/eða þvera fyrirhugaða legu vegstokks á Sæbraut. Framkvæmdirnar komi til með að hafa mikil áhrif á veitukerfin og íbúa á áhrifasvæði verkefnisins. Veitur benda á að fráveita Veitna þverar Sæbrautina á þremur stöðum þar sem staðsetning stokksins er fyrirhuguð, hæðarlega fráveitukerfisins sé þannig í landinu að virkni þess sé í uppnámi vegna framkvæmdanna við vegstokkinn. Fráveitukerfið við ný gatnamót við Snekkjuvog koma einnig til með að vera í uppnámi á framkvæmdartíma.

Veitur benda einnig á að flutningskerfi hitaveitu liggja austan við Sæbraut, stofnlögn vatnsveitu liggja vestan við Sæbraut og 11 kV háspennustrengur liggja í miðeyju á Sæbraut. Þessar lagnir og strengurinn lendi einnig í uppnámi vegna væntanlegs vegstokks á Sæbraut. 132 kV háspennustrengur og Sogaræsi liggja svo við suðurenda stökkopsins. Mikilvægt sé að strengurinn og ræsið lendi ekki í uppnámi vegna framkvæmdanna. Að endingu sé mikilvægt að tryggja nægt pláss fyrir lagnaleiðir meðfram vegstökknum við hönnun hans og sérstaklega í ljósi umræðna um frekari þéttingu byggðar meðfram stökknum.

Í svari Vegagerðarinnar kemur fram að Veitur hafi átt þátt í frumdragahönnun sem liggja til grundvallar í matsáætlun. Sú veituhönnun sem sett er fram sé gerð í samráði við Veitur, Vegagerðin gerir jafnframt ráð fyrir að Veitur verði áfram þátttakandi í gerð forhönnunar og verkhönnunar framkvæmdarinnar og þar verði leitað leiða til að lágmarka áhrif á veitukerfin. Veitur eru ásamt Vegagerðinni verkkaupi að forhönnun sem nú sé í gangi, þar sem Veitur stýra veituhönnun í verkefninu.



Í umhverfismatsskýrslu þarf að gera grein fyrir þeim strengjum og veitukerfum sem fyrir eru á svæðinu og fjalla um hvernig framkvæmdaraðili ætli að lágmarka áhrif og afleiðingar á kerfin á framkvæmdatíma. Auk þess þarf að fjalla um hvernig þessum kerfum verði háttað að framkvæmdum loknum og tilgreina um afleiddar framkvæmdir eins og kostur er.

Menningarminjar

Í matsáætlun Vegagerðarinnar kemur fram að stuðst hafi verið við minjavefsjá Minjastofnunar Íslands við gerð matsáætlunar auk fornleifaskrár og húsakönnunar sem framkvæmd var fyrir Vogabyggð árið 2010. Engar friðlýstar fornleifar, hús eða mannvirki séu á framkvæmdarsvæðinu.

Minjastofnun Íslands bendir á í umsögn sinni að varðveislugildi hússins að Dugguvogi 42, þar sem veggmynd Gerðar Helgadóttur er að finna á vesturhlið hússins, sé mikið og ráðast þurfi í mögulegar mótvægisáðgerðir vegna þess í samráði við Gerðarsafn, þegar framkvæmdir hefjast. Stofnunin bendir einnig á að í umhverfismatsskýrslu þurfi að sýna á korti/loftmynd allt það svæði sem verði fyrir jarðraski vegna framkvæmdanna. Gera þurfi grein fyrir áhrifum framkvæmdanna á fornleifar, hús og mannvirki ásamt yngri minjum og tilgreina til hvaða mótvægisáðgerða verði gripið. Minjavefsjain sé ekki tæmandi yfirlit yfir fornleifar, hús og mannvirki á Íslandi sem njóta verndar skv. lögum um menningarminjar. Í lögum sé gerður greinarmunur á friðuðum og friðlýstum fornleifum, húsum og mannvirkjum.

Í svari Vegagerðarinnar segir að útfærsla hönnunar og verkáfangna sem sýnd er í matsáætlun sé ekki endanleg og muni taka breytingum bæði á forhönnunarstigi sem nú sé í gangi og að lokum á verkhönnunarstigi. Nýjar upplýsingar um hönnun mannvirkis og afmörkun framkvæmdasvæðisins verði teknar inn í umhverfismatið þegar þær liggja fyrir. Ef umhverfismatið leiðir í ljós neikvæð áhrif á menningarminjar, þá verði skilgreindar viðeigandi mótvægisáðgerðir. Kort sem sýnir afmörkun svæðisins verði í umhverfismatsskýrslu.

Í samræmi við ábendingar Minjastofnunar Íslands þarf að sýna staðsetningu og útlínur fornleifa á korti/loftmynd í umhverfismatsskýrslu. Nauðsynlegt er að niðurstöður fornleifaskráningar á áhrifasvæði framkvæmdanna og niðurstöðurnar verði birtar í skýrslunni, ásamt hugsanlegum mótvægisáðgerðum m.a. vegna lágmyndar Gerðar Helgadóttur í Dugguvogi 42. Gera þarf grein fyrir menningargildi þeirra mannvirkja sem verða fyrir raski.

Samgöngur, umferð og umferðaröryggi

Í matsáætlun Vegagerðarinnar kemur fram hönnunarforsenda fyrir framtíðarumferð á Sæbraut séu 50.000 ökutæki á sólahring samanber aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030, þar sem miðað sé við 2% aukningu næstu 20 árin. Miðað sé við að þungaumferð sé um 6% sem byggir á upplýsingum úr talningum haustið 2020.

Í umsögn Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur kemur fram að gögnin sem Vegagerðin notist við til að mæla bílaumferð á framkvæmdarsvæði séu frá árinu 2020 þegar kórónuveirufaraldur geisaði og telur Heilbrigðiseftirlitið ekki ákjósanlegt að miða við umferðartalningu frá þessum tíma vegna takmarkana og minni umferðar. Nota eigi gögn sem endurspegli ástand miðað við raunverulega og fulla starfsemi án takmarkana.

Í umsögn Húsasmiðjunnar kemur fram að miklir þungaflutningar eigi sér stað á svæðinu vegna framkvæmda í nýju Vogahverfi. Ekki verði séð að mælingar hafi verið gerðar sérstaklega á því en tveir vöruflutningabílar með 40 feta gáma teppa til að mynda þann hluta Kleppsmýrarveggar sem er á milli Sæbrautar og Skútuvogs/Súðarvogs. Ekki verður heldur séð að neinar mælingar hafi verið gerðar á umferð á álagstímum þ.e. morgni og seinni part dags, miðað við ef um eina akrein verði að ræða í báðar áttir.



Reykjavíkurborg bendir á mikilvægi þess í umsögn sinni að skýra betur forsendur umferðarspár sem lagðar séu fram í matsáætlun, þær sé hvorki að finna í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2030 né 2040. Rökstyðja þurfi af hverju umferð eigi að vaxa hraðar en íbúafjöldinn. Útskýra þurfi hverju það gæti breytt ef reiknað væri með 40.000 bíla umferð í stað 50.000 m.t.t. umfangs stokks, umfangs gatnamóta, hönnunarforsenda.

Í umsögn Eikar fasteignafélags kemur fram að það sé félaginu og leigutaka þess kappsmál að Vegagerðin tryggji umferðarflæði um Sæbraut á framkvæmdatíma, enda sé áætlað að framkvæmdir muni standa yfir í nokkur ár.

Í svari Vegagerðarinnar kemur fram Vegagerðin leggi ríka áherslu á að viðhalda, eftir því sem kostur er, eðlilegu umferðarflæði um Sæbraut á framkvæmdartíma. Gera eigi nýja umferðarmælingu til að sannreyna mælingar sem gerðar voru í COVID.

Einnig kemur fram í svarinu að forsendur varðandi umferð megi finna í greinargerð frumdraga og umferðargreiningu á gatnamótum Sæbraut-Skeiðarvogur, Kleppsmýrarvegur-Skútuvogur. Þar segir að helstu niðurstöður umferðarreikninga séu að ef ferðavenjur breytist í samræmi við sett markmið (hlutdeild einkabílsins fækki úr 75% í 58% árið 2030) fjölgi bifreiðum eingöngu um 2% og bílferðum íbúa fækki um 16% (íbúum fjölgi um 21%). Áfram skal haldið með vinnu umferðargreiningar fyrir Sæbrautarstokk byggðum á forsendum AR2040 og niðurstöðum í umhverfismatsskýrslu.

Skipulagsstofnun tekur undir með Reykjavíkurborg um mikilvægi þess að í umhverfismatsskýrslu komi fram skýrar forsendur fyrir umferðarspá sem gerir ráð fyrir 50.000 bifreiða umferð árið 2030 og sem hönnunarforsendur fyrirhugaðs stokks byggir á. Jákvætt að framkvæmdaraðili hyggst gera nýja umferðarmælingu til að sannreyna þær mælingar sem gerðar voru haustið 2020, í Covid.

Loftgæði, hljóðvist og niðurrif bygginga

Í matsáætlun Vegagerðarinnar kemur fram að fjallað verði um niðurstöður fyrirhugaða athugana í umhverfismatsskýrslu þar sem útreikningar, mat á losun og dreifing stakra mengunarefna vegna framkvæmdarinnar frá umferð á framkvæmda- og rekstartíma hafa verið skoðuð. Auk þess sem sérstaklega verði horft til svifryks og mögulegra mótvægisáðgerða á framkvæmdartíma.

Um hljóðvist segir í matsáætlun Vegagerðarinnar að fyrir liggi útreikningar á hávaða vegna umferðar í Reykjavík í 4 m hæð yfir jörðu. Útreikningar muni fara fram á hljóðstigi í líkani vegna umferðar á framkvæmda- og rekstartíma í næsta nágrenni framkvæmdasvæðis.

Í matsáætlun Vegagerðarinnar kemur einnig fram að byggingar innan áhrifasvæðis meðfram austurhlið stokks eigi að víkja vegna breytts skipulags eða vegna þess þau standi innan raskaðs svæðis.

Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur bendir á að fylgjast þurfi sérstaklega með mengun við munna stokksins og skýra út hvernig standa eigi að loftræstingu hans. Í umhverfismatsskýrslu þurfi að gera grein fyrir staðsetningu útloftunaropa, hreinsun á útblæstri og hvort útblásturinn geti valdið ónæði eða mengun í nærumhverfi.

Heilbrigðiseftirlitið gerir einnig athugasemdir við hljóðvistarumfjöllun og bendir á að gera þurfi grein fyrir hljóðvist á efri hæðum húsa en ekki einungis á 1. hæð eða jarðhæð líkt og fram komi í matsáætlun. Ef beita eigi byggingartæknilegum lausnum vegna hávaða þurfi að gera betur grein fyrir þeim í umhverfismatsskýrslu. Kortleggja þurfi dreifingu hávaðans vel og skoða áhrif ónæðis á framkvæmdatíma sérstaklega.

Í svari Vegagerðarinnar kemur fram að fyrirkomulag á loftræstingu verður skv. norskum jarðgangareglum. Verktaki muni fylgja ákvæðum reglugerðar um hávaða nr. 724/2008 þar sem fram komi tímamörk fyrir hávaða vegna framkvæmda.



Í samræmi við ábendingar Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur þarf í umhverfismatsskýrslu að gera nánari grein fyrir mengun við munna stokksins og hvernig staðið verði að loftræstingu hans, staðsetningu útloftunaropa ásamt hreinsun á útblæstri. Einnig þarf að gera grein fyrir fleygun og sprengingum sem ráðast þarf í við framkvæmdirnar og mögulegum áhrifum þeirra á nærliggjandi byggð ásamt reglum um kynningu fyrir íbúum varðandi sprengingar. Þá þarf í umhverfismatsskýrslu að fjalla ítarlega um hávaða, bæði á framkvæmdatíma og vegna umferðar að loknum framkvæmdum og birta dynlínukort sem sýnir hljóðstig í aðliggjandi hverfum fyrir og eftir framkvæmdir. Ef um er að ræða byggingar á fleiri en einni hæð þarf að gera grein fyrir hljóðstigi á efri hæðum jafnt sem jarðhæð. Gera þarf grein fyrir hugsanlegum mótvægisáðgerðum ef hávaði frá umferð fer yfir viðmiðunarmörk reglugerðar um hávaða varðandi umferð ökutækja og hver ber ábyrgð á að framkvæma þær.

Skipulagsstofnun vekur athygli á að ekki kemur skýrt fram hvaða hús eiga að víkja vegna framkvæmdanna og hvaða starfsemi fer fram í húsunum. Í umhverfismatsskýrslu þarf að fjalla um og tilgreina götuheiti og húsnúmer viðkomandi bygginga. Auk þess þarf að meta áhrif á framkvæmdatíma á íbúa og starfsemi á áhrifasvæði framkvæmdarinnar, svo sem áhrif á aðgengi og truflun á starfsemi og eftir atvikum gera grein fyrir mótvægisáðgerðum til að draga úr neikvæðum áhrifum.

Vöktun og áhættumat

Í matsáætlun Vegagerðarinnar kemur lítið fram um vöktun. Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur segir í umsögn sinni að ef hætta reynist á mengun grunnvatns og áhrifum á Elliðaárnar við framkvæmdina þurfi að gera ráð fyrir vöktun á þessum þáttum á framkvæmdatíma. Eftirlitið bendir einnig á að afla þurfi frekari gagna um grunnvatnsstrauma á svæðinu og kortleggja mögulega dreifingu á mengun, gera þurfi ráð fyrir nauðsynlegum mengunarvarnaráðum en framkvæmdir liggja nálægt Elliðaám.

Í umsögn Húsasmiðjunnar er kallað eftir áhættumati fyrir öryggi íbúa, starfsmanna og annarra sem á svæðinu séu með tilliti til aðkomu sjúkra- og slökkviliðs en það liggja ljóst fyrir að slyshætta aukist verulega þegar aðkoma sjúkra- og slökkviliðs er skert líkt og verði á framkvæmdasvæði á meðan á framkvæmdum stendur. Húsasmiðjan bendir einnig á að hættuástand geti skapast þegar rýmingar er þörf og flóttaleiðir séu takmarkaðar, en þær verði verulega skertar á meðan á framkvæmdum stendur sökum þess að umferðarflæði um svæðið verði skert.

Í svari Vegagerðarinnar kemur fram að gert sé ráð fyrir sandgildrum og olúskiljum framan við dælur sem dæla ofan- og jarðvatni áleiðis að viðtaka. Einnig verði gerðar ráðstafanir á framkvæmdatíma til að koma í veg fyrir að möguleg mengun berist til sjávar eða í Elliðaárnar. Ef umhverfismatið leiði í ljós hættu á mengun grunnvatns og áhrifum á Elliðaárnar, þá verði skilgreindar viðeigandi mótvægisáðgerðir og vöktun. Nánar verði fjallað um slíkar ráðstafanir í umhverfismatsskýrslu.

Áhættumat með viðbragðsaðilum verði framkvæmt á forhönnunarstigi sem nú sé í gangi og tekur það bæði til flóttaleiða ef hættuástand skapast í aðliggjandi hverfum svo og aðkomu sjúkrabíla og slökkviliðs á svæðinu. Umferð gangandi og hjólandi vegfarenda verði tryggð á framkvæmdatíma, m.a. með brú fyrir þá sunnan stokks.

Skipulagsstofnun gerir ekki athugasemdir við fyrirhugaða umfjöllun Vegagerðarinnar um ráðstafanir til að koma í veg fyrir mengun og áhættumat á framkvæmdatíma.

Samlegðaráhrif

Fram kemur í umsögn Húsasmiðjunnar að mikil umferðarteppa sé við gatnamót Bústaðavegar og Sæbrautar og bent á hvort ekki sé rétt að klára framkvæmdir við mislæg gatnamót og önnur mannvirki til að létta á umferð áður en ráðist sé í jafn viðamiklar framkvæmdir og stokkurinn sé.



Í svari Vegagerðarinnar kemur fram að áætlað sé að framkvæmdir við gatnamót Bústaðavegar og Reykjanesbrautar verði gerðar á saman tíma og framkvæmdir við Sæbrautarstokk.

Skipulagsstofnun telur að í umhverfismatsskýrslu þurfi að greina frá framkvæmdum gatnamót Bústaðavegar og Reykjanesbrautar og meta samlegðaráhrif framkvæmdarinnar með Sæbrautarstokki.

4 Niðurstaða

Í samræmi við 21. gr. laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021 hefur Skipulagsstofnun farið yfir framlagða matsáætlun Vegagerðarinnar ásamt umsögnum og viðbrögðum framkvæmdaraðila við þeim.

Við vinnslu og framsetningu umhverfismatsskýrslu þarf :

1. **Valkostir.** Útfæra þarf og meta valkost sem undirbúinn er í samráði við Reykjavíkurborg þar sem horft er til þess að takmarka umfang mannvirkja, sér í lagi mismislagra gatnamóta við Skeiðarvog, og draga úr áhrifum á aðliggjandi byggð.
2. **Strengir og Veitur.** Í umhverfismatsskýrslu þarf að gera grein fyrir þeim strengjum og veitukerfum sem fyrir eru á svæðinu og fjalla um hvernig framkvæmdaraðili ætli að lágmarka áhrif og afleiðingar á kerfin á framkvæmdatíma. Auk þess þarf að fjalla um hvernig þessum kerfum verði háttað að framkvæmdum loknum og tilgreina um afleiddar framkvæmdir eins og kostur er.
3. **Menningarminjar.** Sýna skal staðsetningu og útlínur fornleifa á korti/loftmynd. Nauðsynlegt er að niðurstöður fornleifaskráningar á áhrifasvæði framkvæmdanna og niðurstöðurnar verði birtar í skýrslunni, ásamt hugsanlegum mótvægisáðgerðum m.a. vegna lágmyndar Gerðar Helgadóttur í Dugguvogi 42. Gera þarf grein fyrir menningargildi þeirra mannvirkja sem verða fyrir raski.
4. **Samgöngur, umferð og umferðaröryggi.** Fram þurfa að koma skýrar forsendur fyrir umferðarspá sem gerir ráð fyrir 50.000 bifreiða umferð árið 2030 og sem hönnunarforsendur fyrirhugaðs stokks byggir á.
5. **Loftgæði.** Gera þarf grein fyrir mengun við munna stokksins og hvernig staðið verði að loftræstingu hans, staðsetningu útloftunaropa ásamt hreinsun á útblæstri.
6. **Hljóðvist.** Gera þarf grein fyrir fleygun og sprengingum sem ráðast eigi í við framkvæmdirnar og mögulegum áhrifum þeirra á nærliggjandi byggð ásamt reglum um kynningu fyrir íbúum varðandi sprengingar. Þá þarf í umhverfismatsskýrslu að fjalla ítarlega um hávaða, bæði á framkvæmdatíma og vegna umferðar að loknum framkvæmdum og birta dynlínukort sem sýnir hljóðstig í aðliggjandi hverfum fyrir og eftir framkvæmdir. Gera þarf grein fyrir hugsanlegum mótvægisáðgerðum ef hávaði frá umferð fer yfir viðmiðunarmörk reglugerðar um hávaða varðandi umferð ökutækja.
7. **Niðurrif bygginga.** Í umhverfismatsskýrslu þarf að fjalla um og tilgreina götuheiti og húsnúmer þeirra hús sem eiga að víkja fyrir framkvæmdinni. Auk þess þarf að meta áhrif á framkvæmdatíma á íbúa og starfsemi á áhrifasvæði framkvæmdarinnar, svo sem áhrif á aðgengi að og truflun á starfsemi og eftir atvikum gera grein fyrir mótvægisáðgerðum til að draga úr neikvæðum áhrifum.
8. **Samlegðaráhrif.** Meta þarf samlegðaráhrif með öðrum samgönguf framkvæmdum sem verða í gangi á sama tíma og uppbygging Sæbrautarstokks.

Reykjavík, 1. nóvember 2022.



Egill Þórarinnsson

Þórdís Stella Erlingsdóttir