

TENGIBRAUTIN URRÍÐAHOLTSSTRÆTI, GARÐABÆ

Ákvörðun um matsskyldu

NIÐURSTAÐA

Það er niðurstaða Skipulagsstofnunar að tengibrautina Urriðaholtsstræti í Garðabæ sé ekki líkleg til að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif og skuli því ekki háð mati á umhverfisáhrifum.

Skipulagsstofnun vekur athygli á að framkvæmdirnar eru háðar framkvæmdaleyfi Garðabæjar. Áður en framkvæmdaleyfi er veitt þarf að liggja fyrir að framkvæmdin sé í samræmi við gildandi skipulagsáætlanir á svæðinu.

Skipulagsstofnun ítrekar mikilvægi þess að Garðabær og aðrir sem að framkvæmdinni koma viðhafi þá verktilhögun og mótvægisáðgerðir sem kynnt hafa verið við meðferð málsins og vöktun á aðgerðum og áhrifum.

Samkvæmt 14. gr. laga nr. 106/2000 m.s.b. má kæra ákvörðun Skipulagsstofnunar til umhverfisráðherra. Kærufrestur er til 7. júlí 2008.

INNGANGUR

Þann 5. mars 2008 tilkynnti Alta ehf., f.h. Garðabæjar, tengibrautina Urriðaholtsstræti í Garðabæ til Skipulagsstofnunar samkvæmt 6. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 m.s.b. og lið 10 c í 2. viðauka laganna.

Skipulagsstofnun leitaði álits Garðabæjar, Fornleifaverndar ríkisins, Heilbrigðiseftirlits Hafnarfjarðar- og Kópavogssvæðis, Umhverfisstofnunar og Vegagerðarinnar.

Umsagnir bárust frá Garðabæ með bréfi dags. 27. mars. 2008, Fornleifavernd ríkisins með bréfi dags. 27. mars 2008, Heilbrigðiseftirliti Hafnarfjarðar- og Kópavogssvæðis með bréfi dags. 2. apríl 2008, Umhverfisstofnun með bréfi dags. 25. apríl 2008 og Vegagerðinni með bréfi dags. 11. apríl 2008. Frekari upplýsingar bárust frá Garðabæ með bréfi dags. 30. maí 2008.

FRAMLÖGÐ GÖGN FRAMKVÆMDARAÐILA

Fyrirhuguð framkvæmd. Í tilkynningu framkvæmdaraðila kemur fram að Urriðaholtsstræti mun liggja á milli Reykjanesbrautar og Elliðavatnsvegur og verða um 1 km að lengd. Tengibrautin er hönnuð sem 1+1 vegur en rými er fyrir 2+2 ef þörf krefur síðar. Mislæg gatnamót við báða enda strætisins teljast ekki til framkvæmdarinnar þar sem búið er að byggja gatnamótin við Reykjanesbraut og gert er til að byrja með ráð fyrir einföldum gatnamótum við Elliðavatnsveg sem nú er 1+1 vegur. Staðsetning gatnamóta við Elliðavatnsveg gerir þó ráð fyrir rými fyrir 2+2 veg. Veghelgunarsvæði tengibrautarinnar er 30 m breitt belti og verður framkvæmdin alfarið innan þess. Meðalbreidd götusvæðis verður 24 m auk gangstétta beggja vegna. Við framkvæmdina er gert ráð fyrir að fjarlægja þurfi um 15.000 m³ af lausum jarðvegi og allt að 5000 m³ af klöpp, sem verði að hluta notað sem fyllingarefni við framkvæmdina en að öðru leiti flutt á viðurkenndan jarðvegslosunarstað á eða við höfuðborgarsvæðið. Efnisþörf vegna framkvæmdarinnar er áætluð um 25.000 m³ og gert er ráð fyrir að efnið verði sótt í viðurkenndar námur á eða í nágrenni höfuðborgarsvæðisins. Gert er ráð fyrir að framkvæmdir við fyrsta áfanga, samkvæmt deiliskipulagi, hefjist 2008 og verði síðan í áföngum eftir því sem svæðið byggist upp. Tilgangur framkvæmdarinnar er að tengja fyrirhugaða byggð í Urriðaholti við Reykjanesbraut og Elliðavatnsveg.

Áhrif á landslag. Fram kemur að framkvæmdin mun hafa áhrif á landslag miðað við núverandi ástand en stuðlað verði að grænu yfirbragði svæðisins í góðum tengslum við nærliggjandi landslag m.a. með trjáröð eftir miðju Urriðaholtsstræti.

Áhrif á gróður og fuglalíf. Fram kemur að svæðið einkennist af algengum holta- og heiðagróðri auk þess sem nokkuð hefur verið plantað af trjám og lúpínu. Þessi gróður mun raskast. Fuglalíf í Urriðaholti er talsvert, en mest í næsta nágrenni Urriðavatns og í votlendinu sem liggur að því. Áhrif á gróður og dýralíf eru talin viðunandi.

Áhrif á menningarminjar. Samkvæmt fornleifaskráningu eru engar fornminjar á framkvæmdasvæðinu.

Áhrif á hljóðvist. Fram kemur að hávaði verði annars vegar á framkvæmdatíma og hins vegar frá umferð. Miðað við umferðarspá árið 2024, fullbyggt hverfi og 50 km/klst umferðarhraða færi hávaði yfir viðmiðunarmörk og í allt að 65 dB(A) við íbúðarhús næst tengibrautinni og því er gert ráð fyrir að leifður verði 30 km/klst umferðarhraði.

Áhrif á loftgæði. Fram kemur að talið sé að loftgæði fari ekki yfir viðmiðunarmörk á framkvæmdatíma og deiliskipulag miðist við sem stýstar akstursvegalengdir í gegnum hverfið.

Áhrif á vatnafar. Fram kemur að ofanvatn af akreinum verði leitt til sjávar um hefðbundið lagnakerfi.

Samræmi við skipulagsáætlanir. Fram kemur að Urriðaholtsstræti er í samræmi við Aðalskipulag Garðabæjar 2004-2016 og breytingu á því sem er auglýst samhliða deiliskipulagi af svæðinu.

Framkvæmdaraðili telur framkvæmdina ekki hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif og skuli því ekki háð mati á umhverfisáhrifum.

ÁLIT UMSAGNARAÐILA OG VIÐBRÖGÐ FRAMKVÆMDARAÐILA

Almennt. Í umsögnum Garðabæjar, Fornleifaverndar ríkisins, Heilbrigðiseftirlits Hafnarfjarðar- og Kópavogssvæðis og Vegagerðarinnar kemur fram það álit að framkvæmdin sé ekki líkleg til að hafa umtalsverð umhverfisáhrif.

Áhrif á núverandi landnotkun. Vegagerðin bendir á, vegna síðari áfanga skipulags í Urriðaholti, að gert sé ráð fyrir að Elliðavatnsvegur (síðar Ofanbyggðarvegur) verði 4 akreinar í framtíðinni, eins og fram kemur í greinargerðinni, en einnig að öll vegamót við hann geti orðið mislæg. Í gildandi aðalskipulagi Garðabæjar sé ekki að sjá, að ráðstafanir hafi verið gerðar til þess að svo geti orðið en í skipulagsáætlunum Hafnarfjarðar séu öll vegamót við Ofanbyggðarveg mislæg. Gæta þurfi samræmis milli skipulagsáætlana aðliggjandi bæjarfélaga í þessu efni.

Áhrif á hljóðvist. Umhverfisstofnun bendir á að í umhverfismati deiliskipulags 1. áfanga komi fram að miðað við fyrirbyggjandi umferðarspár fyrir árið 2024, fullbyggt hverfi og 50 km/klst umferðarhraða, fari hávaði nokkuð yfir viðmiðunarmörk fyrir íbúðarhúsnæði eða allt að 65 dB(A). Þetta eigi við þær byggingar sem standa næst Urriðaholtsstræti en hugsanlegt sé að íbúðir verði á efri hæðum húsa sunnan Urriðaholtsstrætis í síðari deiliskipulagsáföngum. Stofnunin bendir á að í nýskipulögðum íbúðarhúsvæðum skuli allt gert til að hljóðstig frá umferð fari ekki yfir 45 dB sem sé leiðbeiningargildi reglugerðar nr. 933/1999 um hávaða og að skilyrðislaust eigi að uppfylla viðmiðunargildi reglugerðarinnar. Þar sem umhverfisáhrif fyrirhugaðrar tengibrautar séu háð því hvaða áhrif hún muni hafa á hljóðvist við íbúðarhúsnæði telur Umhverfisstofnun að liggja verði fyrir hvort ætlunin sé að íbúðir verði staðsettar við tengibrautina. Í því sambandi telur Umhverfisstofnun ekki nægilegt að hljóðvist verði reiknuð aftur miðað við 30 km/klst umferðarhraða. Stofnunin vekur athygli á að umferðarhraði í safngötum og húsagötum sé gjarnan takmarkaður við 30 km/klst en hámarkshraði á tengibrautum sé víðast hvar meiri, þ.e. 50 km/klst eða meiri. Stofnunin telur því að gera verði grein fyrir hvort raunhæft sé að umferðarhraði á tengibraut verði 30 km/klst.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að Garðabær leggur áherslu á að við Urriðaholtsstræti er og verður fyrst og fremst gert ráð fyrir húsnæði fyrir atvinnustarfsemi. Forsenda þess að heimilað verði að gera ráð fyrir íbúðum á efri hæðum atvinnuhúsnæðis í síðari deiliskipulagsáföngum við strætið sé að hægt verði að uppfylla hljóðvistarviðmið fyrir viðkomandi íbúðarhúsnæði með hönnun húsnæðisins.

Garðabær telur eðlilegt og réttlæt看legt að grípa til sérstakra aðgerða til að uppfylla hljóðvist í tilfellum sem þessum, þar sem verið er að stuðla að uppbyggingu þéttrar og blandaðrar byggðar, sem getur sem slík haft ýmsan umhverfislegan ávinning í för með sér. Á það við til dæmis betri nýtingu lands, hagkvæmari nýtingu auðlinda, styttri ferðavegalengdir og minna vægi einkabílsins til ferða innan hverfisins.

Umferðarhraði í Urriðaholti sé allsstaðar miðaður við 30 km/klst hámarkshraða sem miðar að því að stuðla að betri og öruggari tengslum fótgangandi, hjólandi og akandi umferðar þar sem einkabíllinn hefur ekki forgang og er hverfið allt skipulagt með það í huga. Sami hámarkshraði eigi við um Urriðaholtsstræti að mestu, þar sem ýmsar aðgerðir við útfærslu götunnar eigi að stuðla að því að sá hámarkshraði sé raunhæfur. Bílastæði samsíða götunni undirstrikar að gatan er borgargata en ekki hefðbundin tengibraut. Þar má nefna að yfirborð götunnar verður með upphækkunum og yfirborðsefni verða breytileg, sem hefur hraðalækkandi áhrif. Gatan sé frekar þröng auk þess sem gróður, s.s. tré og runnar við götuna stuðli að því að ökumenn ættu að keyra hægar. Auk þess verði gatnamót nokkuð þétt og göngutengingar víða yfir götuna, þar sem yfirborðsefni gefa til kynna að hægt skuli á ökuhraða. Deiliskipulagi Urriðaholtsstrætis verði breytt þannig að tvær undantekningar verði á 30 km/klst hámarkshraða á götunni. Annars vegar á þeim hluta götunnar sem liggur frá gatnamótum við Reykjanesbraut að aðkomu í Urriðaholt við Jónasartorg. Hins vegar á þeim hluta götunnar sem liggur frá gatnamótum við Elliðavatnsveg að torgi og gatnamótum við Lindarstræti sem liggur upp á háholtið. Á þessum hlutum götunnar getur hámarkshraði verið allt að 50 km/klst.

Áhrif á loftgæði. Umhverfisstofnun bendir á að búist sé við að umferð um Urriðaholtsstræti milli Holtsvegar og Elliðavatnsvegar verði 17 þúsund bílar á sólarhring árið 2024. Meðfram Urriðaholtsstræti verði að mestu 3-5 hæða byggingar og búast megi við að þær myndi gott skjól á strætinu og sé því ástæða til að skoða sérstaklega loftgæði á því svæði.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að þó að í skipulagi Urriðaholts sé leitast við að láta byggingar mynda skjól fyrir ríkjandi vindáttum eins og hægt sé, til að auka gæði og notkunarmöguleika opinna rýma, sé talið líklegt að loftskipti við götuna verði almennt góð. Urriðaholtsstræti muni liggja eftir hlífð Urriðaholts sem snýr á móti norðaustri. Ríkjandi vindáttir séu austanátt að vetri til og norðanátt að sumri til og á ársgrundvelli sé algengast að vindur blási úr austri. Því sé talið ólíklegt að oft myndist aðstæður þar sem loftmengun muni safnast fyrir við götuna, þó svo ekki sé hægt að útiloka að slíkt geti gerst í vissum tilfellum. Þar sé m.a. horft til þess að byggingar muni ekki mynda óslitna húsaröð meðfram götunni.

Áhrif á vatnsbúskap. Umhverfisstofnun bendir á að mikilvægt sé að ofanvatnslausnir tryggi það að mengunarefni berist ekki óhindrað út í umhverfið.

Í svörum framkvæmdaraðila er tekið undir þetta. Sjálfbærar ofanvatnslausnir stuðli að því að mengunarefni sem kunni að berast með ofanvatni verði að sem mestu leyti eftir í þar til gerðum ofanvatnsrásum og lautum og brotni þar niður með hjálp gróðurs. Þar sem slíkum lausnum verði ekki við komið, s.s. við strætið sjálft, verði notaðar hefðbundnar lausnir sem beina ofanvatni til sjávar, eða sambland hefðbundinna og náttúrulegra lausna.

Áhrif á gróður og dýralíf. Umhverfisstofnun bendir á að í umhverfisskýrslu deiliskipulags segir m.a. um gróður og dýralíf: „*Græn svæði og notkun gróðurs innan og við skipulagssvæðið mun styðja við aukinn líffræðilegan fjölbreytileika á svæðinu,*

til mótvægis við þau búsvæði sem verða fyrir raski vegna uppbyggingar og framkvæmda.“

Umhverfisstofnun telur að rökstyðja verði frekar framangreinda fullyrðingu. Stofnunin vekur athygli á að samhliða breytingum á landi og þar með á gróðri, geti orðið breytingar á fuglalífi en mófuglar nýti sér t.d. ekki skóglendi sem búsvæði. Einnig vekur stofnunin athygli á að markmið samningsins um líffræðilega fjölbreytni sé að vernda líffræðilega fjölbreytni og að stuðla að sjálfbærri nýtingu lifandi náttúruauðlinda, en ekki að reynt verði að auka á líffræðilega fjölbreytni eða breyta henni án tillits til tegundavals eða verndun íslenskra vistgerða.

Í svörum framkvæmdaraðilia kemur fram að það sé ljóst að með uppbyggingu byggðar á svæðinu muni búsvæði ákveðinna lífvera verða fyrir raski, s.s. mófugla sem kunna að hafa haft þar búsetu. Við skipulag byggðar í Urriðaholti sé leitast við að gera ráð fyrir grænum svæðum og gróðri sem víðast um byggðina, þ.m.t. við Urriðaholtsstræti, innan um annars fremur þetta byggð með borgaryfirbragði. Til þess verði notaðar að talsverðu leyti innlendar tegundir, sem geti verið búsvæði ýmissa lífvera, s.s. fugla. Með fyrrnefndu var eingöngu meiningin að benda á þá staðreynd, en ekki gefið í skyn að slíkar aðgerðir komi til fulls til móts við þau búsvæði sem tapast, né að tegundasamsetning verði óbreytt enda ekki gert ráð fyrir að svo verði.

Áhrif á menningarmínjar. Fornleifavernd ríkisins álitur fullnægjandi upplýsingar um fornleifar liggja fyrir og ljóst að framkvæmdin hefur ekki áhrif á fornleifar.

NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTOFNUNAR

Um er að ræða lagningu Urriðaholtsstrætis, í Garðabæ, á milli Reykjanesbrautar og Elliðavatnsvegar, um 1 km vegalengd. Mislæg gatnamót við báða enda strætisins teljast ekki til framkvæmdarinnar, þar sem búið er að byggja gatnamótin við Reykjanesbraut og gert er ráð fyrir einföldum gatnamótum við Elliðavatnsveg til að byrja með. Staðsetning gatnamóta við Elliðavatnsveg gerir þór ráð fyrir rými fyrir 2+2 veg. Veghelgunarsvæði tengibrautarinnar er 30 m breitt belti og verður framkvæmdin alfarið innan þess. Gert er ráð fyrir að framkvæmdir við fyrsta áfanga samkvæmt deiliskipulagi hefjist 2008 og verði síðan í áföngum eftir því sem svæðið byggist upp. Tilgangur framkvæmdarinnar er að tengja fyrirhugaða byggð í Urriðaholti við Reykjanesbraut og Elliðavatnsveg.

Framkvæmdin er tilkynningarskyld til ákvörðunar um matsskyldu samkvæmt 6. gr. og lið 10 c í 2. viðauka í lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 m.s.b.

Skipulagsstofnun tekur undir ábendingu Vegagerðarinnar um mikilvægi þess að samræmi sé í skipulagsáætlunum aðliggjandi bæjarfélaga varðandi Ofanbyggðaveg.

Skipulagsstofnun tekur undir ábendingu Umhverfisstofnunar um að í nýskipulögðum íbúðarhverfum skuli allt gert til að hljóðstig frá umferð fari ekki yfir 45 dB sem er leiðbeiningargildi reglugerðar nr. 933/1999 um hávaða og að skilyrðislaust eigi að uppfylla viðmiðunargildi reglugerðarinnar.

Skipulagsstofnun telur að neikvæð áhrif lagningar og síðar umferðar um Urriðaholtsstræti, á hljóðvist í Urriðaholti verði ekki veruleg þar sem allt skipulag svæðisins miðar að því að svo verði ekki. Fram kemur í svörum framkvæmdaraðila að forsenda þess að heimilað verði að gera ráð fyrir íbúðum á efri hæðum atvinnuhúsnæðis, í síðari deiliskipulagsáföngum við strætið, sé að hægt verði að uppfylla hljóðvistarviðmið fyrir viðkomandi íbúðarhúsnæði með hönnun húsnæðisins. Einnig kemur fram í gögnum málsins að fyrirhugaðar eru aðgerðir sem miða að því að

draga úr umferðarhraða svo sem upphækkunar, bílastæði meðfram strætunni, gatnamót nokkuð þétt og göngutengingar víða yfir strætið.

Skipulagsstofnun telur að framlögð gögn bendi ekki til þess að áhrif á loftgæði verði verulega neikvæð. Urriðaholtsstræti liggur utan í hæð og ólíklegt að þannig aðstæður skapist sem valdi verulegri uppsöfnun loftmengunar þó ekki sé hægt að útiloka slíkt.

Skipulagsstofnun telur að áhrif á vatnsbúskap verði ekki verulega neikvæð þar sem ofanvatni af akreinum Urriðaholtsstrætis verður veitt um hefðbundnar lagnir til sjávar.

Skipulagsstofnun telur að áhrif lagningar Urriðaholtsstrætis á gróður og dýralíf verði ekki verulega neikvæð þar sem strætið hefur aðeins áhrif á lítinn hluta Urriðaholts þar sem fyrirhuguð byggð mun gjörbreyta aðstæðum fyrir gróður og dýralíf.

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 Garðabæjar við tilkynningu, umsagnir og viðbrögð Garðabæjar vegna þeirra. Á grundvelli þessara gagna er það niðurstaða Skipulagsstofnunar að tengibrautin Urriðaholtsstræti sé ekki líkleg til að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif og skuli því ekki háð mati á umhverfisáhrifum.

Skipulagsstofnun vekur athygli á að framkvæmdirnar eru háðar framkvæmdaleyfi Garðabæjar skv. 27. gr. skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997 m.s.b. Áður en framkvæmdaleyfi er veitt þarf að liggja fyrir að framkvæmdin sé í samræmi við gildandi skipulagsáætlanir á svæðinu.

Skipulagsstofnun ítrekar mikilvægi þess að Garðabær og aðrir sem að framkvæmdinni koma viðhafi þá verktilhögun og mótvægisáðgerðir sem kynnt hafa verið við meðferð málsins og vöktun á aðgerðum og áhrifum.

Samkvæmt 14. gr. laga nr. 106/2000 m.s.b. má kæra ákvörðun Skipulagsstofnunar til umhverfisráðherra. Kærufrestur er til 7. júlí 2008.

Rut Kristinsdóttir

Þóroddur F. Þóroddsson