

Mosfellsbær
Jóhanna Hansen
Þverholti 2
270 MOSFELLSBÆR

2006070038
1604; 9310

Reykjavík, 28. desember 2006
/--

Efni: Tengibrautin Skeiðholt - Leirvogstunga í Mosfellsbæ. Ákvörðun um matsskyldu.

Vísað er til erindis Mosfellsbæjar dags. 26. júlí 2006 þar sem Skipulagsstofnun er tilkynnt fyrirhuguð lagning tengibrautar frá Skeiðholti að Leirvogsa í Mosfellsbæ 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 Mosfellsbæjar, Fornleifaverndar ríkisins, Heilbrigðiseftirlits Kjósarsvæðis, Landbúnaðarstofnunar og Umhverfisstofnunar.

Umsagnir bárust frá Mosfellsbæ með bréfi dags. 10. ágúst 2006, Fornleifavernd ríkisins með bréfi dags. 11. ágúst 2006, Heilbrigðiseftirliti Kjósarsvæðis með bréfi dags. 14. ágúst 2006, Landbúnaðarstofnun með bréfi dags. 8. ágúst 2006 og Umhverfisstofnun með bréfum dags. 21. ágúst, 13. september og 22. desember 2006. Frekari upplýsingar bárust frá Mosfellsbæ með tölvupóstum dags. 31. ágúst, 27. október og 15. desember 2006. Skipulagsstofnun sendi Mosfellsbæ fyrirspurn þann 3. nóvember sl. og bárust svör frá sveitarfélaginu með bréfi dags. 1. desember 2006.

FRAMLÖGÐ GÖGN FRAMKVÆMDARADILA

Fyrirhuguð framkvæmd. Á vegum Mosfellsbæjar eru fyrirhugaðar framkvæmdir við tengibraut sem liggur í framhaldi af Skeiðholti við gatnamót Skólabrautar að Leirvogsa sem þjóna á nýju íbúðarhverfi í Leirvogstungu. Tengibrautin þverar Varmá með aksturs- og göngubrú og Köldukvísl með brú eða ræsi. Gert er ráð fyrir að tengibrautin verði 1,6 km að lengd og 7,5 m breið með einni akrein í hvora átt, með malbikuðu slitlagi og með 50 km/klst. hámarkshraða. Göngustígur og reiðstígar verða samsíða tengibrautinni að norðan- og austanverðu og gert er ráð fyrir brú eða ræsi yfir Varmá og Köldukvísl fyrir stígana. Fram kemur að skipt verði um jarðveg í götustæði og grafið niður á burðarhæfan botn. Vestan Varmár verði tengibrautin í skeringu en að öðru leyti fylgi hún landi. Gert sé ráð fyrir að aðflutt fyllingarefni nemi um 28.000 m³ en að flytja þurfi um 30.000 m³ af staðnum. Skeringarefni verði notað í burðarlag og hluti uppúrtektar

nýttur í fláafyllingar, frágang og landmótun.

Tilgangur með lagningu vegarins er m.a.að tengja saman nýtt íbúðarhverfi í Leirvogstungu við skóla og aðra þjónustu í eldri hluta Mosfellsbæjar.

Áhrif á náttúrufar. Í framlögðum gögnum Mosfellsbæjar kemur fram að Varmá sé á náttúruminjaskrá og sé áin eitt fárra varmavatna á landinu og hafi mikið vísindalegt gildi. Um 400 m vestan við tengibrautina sé Friðland við Varmárósa. Fram kemur að skv. álitu fuglafræðings séu það árnar þrjár, Leirvogsa, Kaldakvísl og Varmá og nágrenni þeirra, sem hafi mest gildi fyrir fuglalíf. Sama megi segja um nálæg svæði skammt utan við veglínuna, utanverða Leirvogstungu og friðlandið við Varmárósa, sem aftur tengist hinum miklu leirum vogsins. Fram kemur að sérstaklega þurfi að fara varlega við brúar- og ræsagerð. Gert sé ráð fyrir langri brú yfir Varmá og að með því fyrirkomulagi verði skerðing á votlendi hverfandi. Engar framkvæmdir verði á varptíma, frá 15. apríl – 15. júlí. Í framlögðum gögnum Mosfellsbæjar kemur fram að samkvæmt athugun Veiðimálastofnunar á fiskum í Köldukvísl og Varmá sé ráðlegt að við lagningu brautarinnar verði gerðar sem minnstar breytingar á halla árfarvegarins og þar með verði sem minnstar breytingar á botnefni. Það lífríki og þar með fiskstofnar sem nýti sér vist í Köldukvísl og Varmá sé dýrmætt fyrir svæðið í heild sinni. Fjölbreytt lífríki gefi útivist á svæðinu aukið gildi og óröskuð vatnakerfi séu einnig mælikvarði á heilbriggt umhverfi. Fram kemur að árfarvegum Varmár og Köldukvíslar verði ekki raskað með fyrirhugaðri framkvæmd og að ræsi verði þannig úr garði gerð að þau trufla ekki fiskgengd um Köldukvísl. Veiðimálastofnun muni leggja til leiðbeiningar um frágang og fyrirkomulag ræsanna. Fram kemur að skv. gróðurkorti Náttúrufræðistofnunar Íslands sé svæðið sem tengibrautin liggja um frá Skólabraut að Varmá merkt sem graslendi og þar sé jafnframt fyrrum malarnáma. Lögð verði áhersla á að ekki verði röskun utan við framkvæmdasvæðið sem sé skilgreint sem 30- 40 m belti.

Áhrif ofanvatns af götu. Í framlögðum gögnum Mosfellsbæjar kemur fram að allt ofanvatn frá tengibrautinni frá Skólabraut að Leirvogstungu verði leitt í malarfyllta drenrás til filteringar áður en því verði skilað aftur í grunnvatnskerfið. Með því móti sé leitast við að stemma stigu við að mengandi efni berist með ofanvatni í Varmá og Köldukvísl. Gert sé ráð fyrir að ofanvatn af norðurhluta tengibrautarinnar og Leirvogstunguhverfinu verði leitt með kantsteinum og regnvatnslögnum að settjörnum á framræstu landi á Tungubökkum. Í báðum tilfellum er lögð áhersla á að lífríki áanna verði ekki fyrir skaða.

Áhrif á hljóðvist. Í framlögðum gögnum Mosfellsbæjar kemur fram að útreikningar á hljóðstigi miðist við áætlaða umferð fyrir fullbyggt 420 íbúða svæði í Leirvogstungu. Áætlað umferðarmagn miðað við þessar forsendur geri ráð fyrir að sólarhringsumferð verði um 1500 bílar á tengibrautinni og 2500 um Vesturlandsveg. Niðurstöður gefi til kynna að hljóðstig innan íbúðarsvæðis í Leirvogstungu verði innan við 50 dB(A). Einnig var reiknað út hljóðstig miðað við umferðaraukningu á Skólabraut og Skeiðholti. Umferðartalning hafi farið fram í apríl s.l. og niðurstaða hennar gefið til kynna 2200 bíla á sólarhring á Skeiðholti og 1800 bíla á sólarhring á Skólabraut. Gera megi ráð fyrir að umferð vegna uppbyggingar í Leirvogstungu muni hafa skilað sér að fullu á árinu 2012 og sé þá áætlað að sólarhringsumferð verði um 3500 bílar á Skeiðholti. Umhverfisstofnun gerði í fyrstu umsögn sinni athugasemdir við umferðarforsendur sem útreikningar á hljóðstigi við Skólabraut miðuðust við og eftir endurskoðun á þeim kemur fram að áætluð sólarhringsumferð verði 2000 bílar á Skólabraut árið 2012.

Samræmi við skipulagsáætlanir. Í framlögðum gögnum Mosfellsbæjar kemur fram að í

Aðalskipulagi Mosfellsbæjar 2002-2024 sé gert ráð fyrir tengivegi sem sé framlenging á Skeiðholti að Leirvogstungu. Staðfest hafi verið tillaga að breyttu aðalskipulagi fyrir svæðið þannig að tengibrautin er framlengd að Leirvogsá og fyrir liggja deiliskipulag af Leirvogstunguhverfi.

ÁLIT UMSAGNARAÐILA OG VIÐBRÖGÐ FRAMKVÆMDARAÐILA

Almennt. Í umsögnum Mosfellsbæjar, Fornleifaverndar ríkisins og Landbúnaðarstofnunar kemur fram það álit að fyrirhuguð framkvæmd skuli ekki háð mati á umhverfisáhrifum. Í fyrstu umsögn Umhverfisstofnunar kom fram að fyrirhuguð tengibraut kynni að hafa í för með sér umtalsverð samfélagsleg áhrif vegna hljóðvistar og taldi stofnunin að upplýsingar sem fyrir lægju væru ekki nægjanlegar til að hægt væri að taka ákvörðun um hvort að tengibrautin myndi að öðru leyti hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif. Í kjölfar þessarar umsagnar hafði Mosfellsbær samráð við Umhverfisstofnun og réðst í frekari gagnaöflun vegna áhrifa framkvæmdarinnar á hljóðvist. Í kjölfar þessa kom fram í frekari umsögn Umhverfisstofnunar það álit að í ljósi nýrra gagna og fundar stofnunarinnar og Mosfellsbæjar væru ekki líkur á að framkvæmdin myndi hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif. Sjá nánari umfjöllun í kaflanum "Áhrif á hljóðvist" hér að neðan.

Áhrif á hljóðvist. Heilbrigðiseftirlit Kjósarsvæðis og Umhverfisstofnun bentu á að hljóðstig yrði yfir mörkum í nokkrum húsum við Skeiðholt vegna áætlaðar umferðaraukningar og ekki sé gerð nægjanlega grein fyrir fyrirhuguðum mótvægisáðgerðum. Umhverfisstofnun benti á að ekki lægi fyrir hvernig hljóðstigi verði haldið innan viðmiðunarmarka 55 dB(A) við Skeiðholt og í tilkynningu um framkvæmdina komi ekki fram hvort haft hafi verið eða fyrirhugað sé að hafa samráð við íbúa viðkomandi húsa sem muni fá vegg og/eða hljóðmön við lóðarmörk. Stofnunin benti á að helstu áhyggjur almennings vegna nýrra vega lúti að hljóðvist og því mikilvægt að almenningur, íbúar og eigendur viðkomandi húsa fái tækifæri til að kynna sér áhrif framkvæmdarinnar og koma að athugasemdum við hana. Þær áðgerðir sem fyrirhugaðar séu geti verið óásættanlegar fyrir þá íbúa sem málið varðar og sé því mikilvægt að hljóðvarnir verði hannaðar og kynntar íbúum áður en ákvörðun um matsskyldu liggja fyrir.

Í svörum Mosfellsbæjar kom fram að gera þurfi sérstakar ráðstafanir við þau hús þar sem hljóðstig fari yfir 55 dB(A) viðmiðunarmörkin. Á fundi með Umhverfisstofnun hafi verið farið yfir það hvernig Mosfellsbær hygðist standa að hljóðvörnum og hvenær og hvernig staðið verður að kynningu valkosta fyrir íbúa þar sem hljóðstig verði yfir 55 dB(A). Fyrir liggja að Mosfellsbær muni hliðra Skeiðholti frá þeim húsum sem næst standi götunni til þess að mögulegt sé að koma fyrir hljóðvörnum. Ekki sé að mati Mosfellsbæjar mögulegt að verða við þeirri kröfu Umhverfisstofnunar að kynna mögulega valkosti fyrir íbúum áður en ákvörðun um matsskyldu liggja fyrir. Til þess að geta staðið fyrir kynningu meðal íbúa verði að liggja fyrir ítarlegri hönnun með grafískum myndum sem sýni mismunandi lausnir. Mosfellsbær muni hins vegar kynna slíkar lausnir á hönnunarstigi framkvæmdarinnar fyrir íbúum.

Í kjölfar svara Mosfellsbæjar sendi Skipulagsstofnun Mosfellsbæ erindi dags. 3. nóvember sl. þar sem bent var á að samkvæmt dynlínukorti, sem fylgdi svörum Mosfellsbæjar við umsögn Umhverfisstofnunar, virðist hljóðstig verða yfir viðmiðunarmörkum við 11 hús við Skeiðholt, miðað við áætlun um 3500 bíla á sólarhring. Skipulagsstofnun teldi nauðsynlegt, m.a. í ljósi

umsagna Umhverfisstofnunar, að Mosfellsbær sýndi fram á með hvaða hætti unnt væri að ná hljóðstigi niður fyrir viðmiðunarmörk, 55 dB(A), við Skeiðholt. Í því skyni þyrfti að útbúa dynlínukort þar sem sýnd væri fyrirhuguð færsla götunnar eins og fram hafi komið í svörum Mosfellsbæjar með það fyrir augum að hljóðvörnum verði komið fyrir. Á kortinu þyrfti jafnframt að sýna staðsetningu hljóðvarna og að með slíkri staðsetningu þá næðist hljóðstig niður fyrir 55 dB(A) viðmiðunarmörkin.

Skipulagsstofnun bárust gögn frá Mosfellsbæ þann 1. desember sl. þar sem m.a. er að finna dynlínukort sem sýna 3500 bíla áætlaða umferð á Skeiðholti og 2000 bíla umferð á Skólabraut til ársins 2012 en sú áætlun tekur mið af aukningu umferðar um göturnar vegna lagningu tengibrautarinnar og uppbyggingu íbúðarhverfis í Leirvogstungu. Gerð er grein fyrir hliðrun Skeiðholts á kafla um vegbreidd til suðausturs frá húsum sem standa næst götunni. Niðurstöður sýna að þrátt fyrir hliðrun götunnar þarf að gera ráð fyrir hljóðvörnum meðfram henni. Þar sem hljóðstig fer yfir 55 dB(A) við húsvegg verða settar 1,0 – 1,5 m háar jarðvegsmanir, meðfram brautinni og verður þannig unnt að halda hljóðstigi undir viðmiðunarmörkum við Skeiðholt en ekki þarf að gera ráð fyrir aðgerðum við Skólabraut í sama tilgangi.

Áhrif á núverandi landnotkun. Í umsögn Umhverfisstofnunar er bent á að ekki komi fram hvar fyrirhugað sé að taka efni til fyllinga né heldur hvernig fyrirhugað sé að koma fyrir afgangsefni sem ekki nýtist í fláafyllingar eða landmótun. Gera megi ráð fyrir að áhrifasvæði framkvæmdarinnar verði mun meira ef koma eigi fyrir mestöllu því efni sem komi úr jarðvegsskiptum í fláa meðfram veginum.

Í svörum Mosfellsbæjar kemur fram að ekki liggi fyrir fyrr en verkið hafi verið boðið út hvaðan efni til fyllingar komi og hvar umframefni verði komið fyrir, þar sem þeir verkþættir séu á ábyrgð þess verktaka sem vinni verkið. Hins vegar verði skilyrt í útboðsgögnum að allt aðflutt efni verði sótt í námur í rekstri með starfsleyfi og að umframefni verði komið fyrir í samráði við bæjaryfirvöld á viðurkenndum jarðvegstipp en ekki í fláa meðfram veginum. Ekkert efnisnám verði umfram vegskeringar og framkvæmdir í veglínu.

Ofanvatn frá götu. Í umsögn Heilbrigðiseftirlits Kjósarsvæðis kemur fram að staðsetning settjarnar virðist vera í útjaðri svæðis á náttúruminjaskrá auk þess sem útrás tjarnarinnar sé ekki sýnd. Leiða megi líkur að því að útrásin sé í Kaldakvísl en gera þurfi betur grein fyrir henni. Þá sé nauðsynlegt að gera grein fyrir virkni malarfylltu drenrásanna meðfram tengibrautinni.

Í svörum Mosfellsbæjar kemur fram að staðsetningu settjarnarinnar verði breytt þannig að hún verði ekki innan svæðis á náttúruminjaskrá. Virkni settjarnarinnar sé með þeim hætti að tjörninni taki á móti regnvatni frá öllum götum á Tungumelasvæði og íbúðarhverfinu í Leirvogstungu. Í settjörninni verði hreinsun á regnvatninu þannig að þyngri efni og agnir falli til botns, sem séu síðan fjarlægð með reglulegu millibili. Hugsanleg olía í ofanvatninu muni fljóta upp og setjast á yfirborð tjarnarinnar. Að nokkru leyti verði þar náttúruleg hreinsun þar sem olían brotni upp í sólarljósinu. Einnig verði sefgróður á bökkum settjarnarinnar, en það færist í vöxt að nota gróður til að hreinsa ofanvatn áður en því sé veitt út í umhverfið. Vatni frá tjörninni verði síðan veitt út í Köldukvísl. Fram kemur að magn ofanvatns af tengibrautinni verði tiltölulega lítið og sé malarfylltu drenrásunum ásamt gróðri ætlað að sía vatnið áður en því sé skilað aftur út í yfirborðsvatn en ekki sé gert ráð fyrir að vatnið verði leitt í ákveðna útrás. Fram kemur að reynsla sé góð af notkun malarfylltra drenlagna í þeim tilgangi að hreinsa ofanvatn, m.a. frá Svíþjóð.

Áhrif á gróður og fugla. Umhverfisstofnun telur nauðsynlegt að samráð verði haft við Náttúrufræðistofnun Íslands áður en endanleg hönnun tengibrautarinnar liggja fyrir og að hægt verði að bregðast við á viðeigandi hátt ef á svæðinu finnst friðlýstar plöntur eða plöntur á válista. Að mati Umhverfisstofnunar þurfi upplýsingar um gróðurfar að liggja fyrir áður en tekin sé ákvörðun um matsskyldu framkvæmda.

Í svörum Mosfellsbæjar kemur fram að nú liggja fyrir gróðurkönnun Náttúrufræðistofnunar Íslands frá því í október þar sem sérstaklega hafi verið kannað hvort fitjasef, sem sé friðuð háplöntutegund og á válista, yxi á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Niðurstaða könnunarinnar hafi verið sú að tegundin hafi ekki fundist á fyrirhuguðu vegstæði. Í skýrslunni er jafnframt bent á að friðaða svæðið við Varmárósa sé skammt utan við fyrirhugað vegstæði og geti auðveldlega orðið fyrir áhrifum af völdum framkvæmda ef verktakar sýni ekki aðgát við verkið.

Áhrif á grunnvatnsstreymi. Í umsögn Umhverfisstofnunar er bent á að ætla megi að töluvert grunnvatnsstreymi sé um fyrirhugað framkvæmdasvæði þar sem landi halli til sjávar og um svæðið renni þrjár ár auk þess sem á svæðinu sé einnig töluvert votlendi og framræst land. Því telur Umhverfisstofnun að með því að skipta um jarðveg og setja í stað hans burðarhæfan botn séu miklar líkur á að grunnvatnsstreymi raskist.

Í svörum Mosfellsbæjar kemur fram að lagt sé til að grunnvatnsstreymi í fyrirhuguðu vegstæði tengibrautarinnar verði rannsakað frekar í samráði við Umhverfisstofnun á hönnunarstigi tengibrautarinnar og í framhaldi af því lagðar fram tillögur um hvernig best verði að standa að verki þannig að grunnvatnsstreymi raskist sem minnst.

Áhrif á verndargildi Köldukvíslar og Varmár. Í umsögn Umhverfisstofnunar er bent á að takmarka eigi rask vegna brúargerðar og lagningu ræsis við brúarstæði/vegstæði þar sem bæði Kaldakvísl og Varmá njóti sérstakar verndar samkvæmt 37. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd auk þess sem Varmá sé á náttúruminjaskrá. Stofnunin telur einnig að sýna ætti fram á hvernig koma eigi í veg fyrir að mengun frá framkvæmdasvæðinu fari í ána.

Í svörum Mosfellsbæjar kemur fram að bæjaryfirvöld í Mosfellsbæ séu meðvituð um að tengibrautin fari yfir svæði sem að hluta til sé á náttúruminjaskrá og jafnframt hverfisverndað í aðalskipulagi Mosfellsbæjar. Allar framkvæmdir á hverfisverndarsvæðum séu háðar umfjöllun í umhverfisnefnd, skipulags- og byggingarnefnd sem og staðfestingu bæjarstjórnar. Í samræmi við það sé það ætlun Mosfellsbæjar að vandað verði til framkvæmdar við tengibrautina á þessu viðkvæma svæði þannig að umhverfisáhrif verði í lágmarki og verði verktaka sett ströng skilyrði í útboðsgögnum til varnar umhverfisspjöllum, s.s. um meðferð olú og spilliefna.

NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTOFNUNAR

Um er að ræða lagningu um 1,6 km langrar tengibrautar frá gatnamótum Skeiðholts og Skólabrautar að Leirvogsgá í Mosfellsbæ sem þjóna á nýju íbúðarhverfi í Leirvogstungu. Framkvæmdin er tilkynningarskyld til ákvörðunar um matsskyldu samkvæmt 6. gr. og lið 10c í 2. viðauka í lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 m.s.b.

Áhrif á verndarsvæði, gróður, fugla og fisk. Skipulagsstofnun telur að helstu neikvæðu umhverfisáhrif framkvæmdarinnar verði vegna breyttrar landnotkunar frá því sem verið hefur,

þ.e. lagningar nýrrar tengibrautar um svæði sem eru á náttúruminjaskrá og eru hverfisvernduð. Stofnunin tekur undir álit Náttúrufræðistofnunar Íslands um að friðaða svæðið við Varmárósa, skammt utan við fyrirhugað vegstæði, geti auðveldlega orðið fyrir áhrifum af völdum framkvæmda ef verktakar sýni ekki aðgát við verkið. Þá tekur stofnunin einnig undir álit fuglafræðings og Veiðimálastofnunar um að standa þurfi með þeim hætti að framkvæmdum við brúar- og ræsagerð að votlendi á suðurbakka Varmár raskist ekki með lagningu langrar brúar og að ræsi í Köldukvísl verði þannig úr garði gerð að þau trufli ekki fiskgengd um ána. Fyrir liggur gróðurathugun Náttúrufræðistofnunar Íslands sem leiddi í ljós að fitjasef, sem er friðuð háplöntutegund og á valista, hafi ekki fundist á fyrirhuguðu vegstæði. Skipulagsstofnun telur í ljósi þess sem rakið er hér að framan að lagning tengibrautarinnar komi óhjákvæmilega til með að hafa talsverð neikvæð áhrif á verndarsvæði og leggur áherslu á að staðið verði að veglagningu með þeim hætti að ekki verði neikvæð áhrif á friðlandið við Varmárósa. Með því að hlífa votlendi á bakka Varmár og að framkvæmdir verða ekki á varptíma, frá 15. apríl – 15. júlí telur stofnunin að áhrif á fugla og gróður verði ekki verulega neikvæð. Þá telur Skipulagsstofnun mikilvægt að farið verði eftir leiðbeiningum Veiðimálastofnunar um fyrirkomulag og frágang ræsa til þess að koma í veg fyrir neikvæð áhrif á lífríki Köldukvíslar.

Skipulagsstofnun bendir á að samkvæmt staðfestri breytingu á Aðalskipulagi Mosfellsbæjar 2002-2024 er gert ráð fyrir íbúðarbyggð í Leirvogstungu austan tengibrautarinnar en íbúðarbyggð fellur ekki undir ákvæði laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000. Íbúðarbyggðin sem slík er ekki innan verndaðra svæða en ljóst er að sjónræn áhrif hennar verða, að mati stofnunarinnar, mun meiri en áhrif tengibrautarinnar einnar og sér.

Fyrir liggur að Varmá er eitt fárra varmavatna á landinu og hefur mikið vísindalegt gildi. Því telur Skipulagsstofnun mjög mikilvægt að öllu raski við gerð brúa yfir Varmá sé haldið í lágmarki og að tryggt verði að mengandi efni berist ekki með ofanvatni í Varmá. Mosfellsbær hefur kynnt aðgerðir til þess að svo megi verða og telur Skipulagsstofnun eðlilegt að gert sé ráð fyrir aðgerðum sem miði að því að vakta hvort að malarfylltu drenásirnar ásamt gróðri virki sem sía fyrir mengandi efni í ofanvatni áður en það skilar sé aftur út í yfirborðsvatnið, þ.á.m. í Varmá.

Áhrif á hljóðvist. Fyrir liggur að hljóðstig mun ekki fara yfir viðmiðunarmörk í nýju hverfi í Leirvogstungu með tilkomu tengibrautarinnar. Afleidd áhrif af lagningu tengibrautarinnar eru þau að umferð eykst á götum sem liggja að henni, einkum á Skeiðholti og Skólabraut og að hljóðstig mun hækka miðað við núverandi aðstæður. Mosfellsbær hefur sýnt fram á, með staðsetningu hljóðvarna og færslu Skeiðholts á kafla, að unnt sé að ná hljóðstigi niður fyrir viðmiðunarmörk, 55 dB(A), við þau 11 hús við Skeiðholt sem voru yfir viðmiðunarmörkum miðað við áætlaða umferð 3500 bíla á sólarhring árið 2012. Þannig telur Skipulagsstofnun að afleidd áhrif af lagningu nýrrar tengibrautar frá Skeiðholti að Leirvogstungu verði ekki veruleg. Ljóst er að aðgerðir við hljóðvarnir munu valda staðbundnum neikvæðum sjónrænum áhrifum í íbúðarbyggð við Skeiðholt. Skipulagsstofnun leggur áherslu á mikilvægi þess að við gerð deiliskipulags af svæðinu, sem tekur til hljóðvarna og færslu Skeiðholts á kafla, verði haft samráð við íbúa götunnar um útfærslu hljóðvarnanna.

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 Mosfellsbæjar við tilkynningu, umsagnir og viðbrögð Mosfellsbæjar vegna umsagna og fyrirspurnar Skipulagsstofnunar. Á grundvelli

Þessara gagna er það niðurstaða Skipulagsstofnunar að lagning tengibrautar frá Skeiðholti að Leirvogstungu í Mosfellsbæ sé ekki líkleg til að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif og skuli því ekki háð mati á umhverfisáhrifum.

Fyrirhugaðar framkvæmdir við tengibrautina eru í samræmi við staðfesta breytingu á Aðalskipulagi Mosfellsbæjar 2002-2024 en framkvæmdirnar eru háðar framkvæmdaleyfi sveitarfélagsins skv. 27. gr. skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997 m.s.b. Gera þarf deiliskipulag vegna fyrirhugaðra hljóðvarna við Skeiðholt og færslu götunnar.

Samkvæmt 14. gr. laga nr. 106/2000 m.s.b. má kæra ákvörðun Skipulagsstofnunar til umhverfisráðherra. Kærufrestur er til 29. janúar 2006.

Hólmfríður Sigurðardóttir

Jakob Gunnarsson

Afrit.

Umhverfisráðuneytið, Fornleifavernd ríkisins, Heilbrigðiseftirlit Kjósarsvæðis, Landbúnaðarstofnun og Umhverfisstofnun.

Fylgiskjöl: Afrit umsagna