

HALLSVEGUR Í REYKJAVÍK, TVEGGJA AKREINA VEGUR FRÁ FJALLKONUVEGI AÐ VÍKURVEGI – ÖNNUR ATHUGUN

Úrskurður Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum

1. INNGANGUR

Skipulagsstofnun hefur fengið til annarrar athugunar lagningu Hallsvegar, tveggja akreina veg frá Fjallkonuvegi að Víkurvegi, í Reykjavík, samkvæmt lögum nr. 63/1993 um mat á umhverfisáhrifum. Framkvæmdin var áður til frumathugunar hjá Skipulagsstofnun sumarið 2000 og lauk með úrskurði dags. 28. júní 2000 þar sem fallist var á framkvæmdina með skilyrði. Úrskurður Skipulagsstofnunar var kærður til umhverfisráðherra sem felldi hann úr gildi þann 22. desember 2000. Í úrskurðarorðum umhverfisráðherra er kveðið á um að fram skuli fara frekara mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar þar sem fram skuli koma upplýsingar um 7 tölusettt atriði:

1. Kanna frekar þörf á breikkun Hallsvegar í fjórar akreinar,
2. gera grein fyrir heildaráhrifum framkvæmdarinnar á hljóðstig við Garðhús,
3. gera grein fyrir mótvægisáðgerðum sem miði að því að hljóðstig utanhúss fari a.m.k. ekki upp fyrir 55 dB(A) og 30 dB(A) innanhúss miðað við endanlega gerð vegarins,
4. gera grein fyrir hugsanlegum neikvæðum áhrifum mótvægisáðgerða,
5. gera grein fyrir hljóðstigi á hverri hæð fyrir sig,
6. afla áhlits Veðurstofu Íslands á áhrifum ríkjandi vindáttu á framkvæmdasvæði á dreifingu mengunarefna og hávaða,
7. gera grein fyrir möguleikum á því að leggja Hallsveg í stökk.

Framkvæmdaraðili: Vegagerðin og Reykjavíkurborg.

Framkvæmd kynnt í matsskýrslu: Nýlagning Hallsvegar með tveimur akreinum frá Fjallkonuvegi að Víkurvegi í Reykjavík ásamt tilheyrandi gatnamótum við Fjallkonuveg, Þverveg og Víkurveg.

Markmið framkvæmdar: Að létta á umferð um Gagnveg í gegnum íbúðarhverfi yfir á stofnbraut og koma í veg fyrir óþarfa gegnumakstur með tilheyrandi slysaþættu ásamt því að bæta samgöngur til og frá Grafarvogshverfum.

Önnur athugun: Þann 29. maí 2001 tilkynnti Vegagerðin framkvæmdina til Skipulagsstofnunar. Framkvæmdin var auglýst opinberlega þann 8. júní 2001 í Lögbirtingablaðinu og Morgunblaðinu. Matsskýrslan lá frammi til kynningar frá 8. júní til 13. júlí 2001 hjá Borgarskipulagi Reykjavíkur, í Foldasafni, Grafarvogskirkju, í Þjóðarbókhöðunni og hjá Skipulagsstofnun. Matsskýrslan var aðgengileg á heimasíðu VST, Verkfræðistofu Sigurðar Thoroddsen hf.: www.vst.is. Leitað var umsagna hjá borgarráði Reykjavíkur, Heilbrigðiseftirliti Reykjavíkur, Hollustuvernd ríkisins, Náttúruvernd ríkisins og Veðurstofu Íslands. Þrjár athugasemdir bárust á kynningartíma.

Gögn lögð fram við aðra athugun:

Matsskýrsla: Hallsvegur í Reykjavík, tveggja akreina vegur frá Fjallkonuvegi að Víkurvegi. Frekara mat á umhverfisáhrifum. Vegagerðin og Reykjavíkurborg. VST, Verkfræðistofa Sigurðar Thoroddsen hf., maí 2001.

Önnur gögn: Svör framkvæmdaraðila við umsögnum og athugasemdum dags. 27. júlí 2001.

2. UMSAGNIR

Umsagnir bárust frá eftirtöldum aðilum:

Borgarráði með bréfi dags. 10. júlí 2001.

Heilbrigðiseftirliti Reykjavíkur með bréfi dags. 25. júní 2001.

Hollustuvernd ríkisins með bréfi dags. 9. júlí 2001.

Náttúruvernd ríkisins með bréfi dags. 18. júní 2001.

Veðurstofu Íslands með bréfi dags. 12. júní 2001.

3. ATHUGASEMDIR

Þrjár athugasemdir bárust á kynningartíma frá:

Páli Hannessyni með bréfi dags. 2. júlí 2001.

Íbúasamtökum Grafarvogs með bréfi dags. 13. júlí 2001.

LOGOS lögmansþjónustu fyrir hönd fasteignaeigenda við Garðhús með bréfi dags. 13. júlí 2001.

4. UMHVERFISÁHRIF FRAMKVÆMDAR SAMKVÆMT FRAMLÖGÐUM GÖGNUM VIÐ AÐRA ATHUGUN SKIPULAGSSTOFNUNAR

4.1 FYRIRHUGUÐ FRAMKVÆMD

Í matsskýrslu er kynnt lagning Hallsvegar í Grafarvogshverfi í Reykjavík frá Fjallkonuvegi að Víkurvegi. Í Aðalskipulagi Reykjavíkur 1996-2016 er Hallsvegur sýndur sem stofnbraut á þessu svæði. Um er að ræða tveggja akreina stofnbraut frá Fjallkonuvegi að Víkurvegi, alls um 800 m langa. Gerð verða þrenn gatnamót í tengslum við framkvæmdina þ.e. við Fjallkonuveg, Þverveg og Víkurveg. Fyrirhugað er að gera hljóðmön úr jarðvegi framan við Garðhús nr. 1-51 og endurbæta hljóðmön framan við þau hús við Garðhús sem snúa að Víkurvegi. Gerðir verða göngustígar á svæðinu og undirgöng fyrir gangandi umferð undir Hallsveg austan Fjallkonuvegar. Áætlað heildarmagn fyllingarefnis er 8.000 m³. Heildarkostnaður við framkvæmdina er áætlaður um 150 mkr¹. Stefnt er að því að framkvæmdir hefjist árið 2001 og ljúki fyrrihluta árs 2002.

Fram kemur í matsskýrslu að hönnun Hallsvegar frá Fjallkonuvegi að Víkurvegi geri ráð fyrir tveimur akreinum eða einni akrein fyrir hvora akstursstefnu og að breidd vegarins verði 7,5 m. Leyfilegur hámarkshraði á núverandi Hallsvegi frá Strandvegi að Fjallkonuvegi sé 50 km/klst en forsendur útreikninga miðist við að hann geti orðið 60 km/klst. Hönnunarhraði Hallsvegar frá Fjallkonuvegi að Víkurvegi sé 70 km/klst.

¹ Fylgiskjal 18 með matsskýrslu

4.1.1 Lega vegar

Í matsskýrslu kemur fram að framkvæmdasvæðið sé í jaðri íbúðarhverfis sem sé að langmestu leyti fullbyggt og að hluta til á röskuðu landi við jaðar Gufunesskirkjugarðs. Sá endi vegarins sem sé nær Fjallkonuvegi liggja um óhreyft holt sem að stórum hluta sé ætlað til byggingar þjónustumannvirkja fyrir kirkjugarðinn. Endurskoðuð hönnun vegar frá 2001 geri ráð fyrir að hann verði lækkaður um allt að 3 m frá fyrri áætlunum. Þær tvær akreinar sem kynntar eru í matsskýrslu, verði syðri akbraut Hallsvegar komi til þess að gerður verði fjögurra akreina vegur á kaflanum, sjá nánar umfjöllun í kafla 4.1.7.

4.1.2 Gatnamót

Í matsskýrslu kemur fram að hluti framkvæmdar felist í gerð þriggja gatnamóta. Gerð verða ljósastýrð gatnamót við Víkurveg og hringtorg á mótum Hallsvegar og Fjallkonuvegar. Einnig verða gerð T-gatnamót við aðkomu inn í Gufunesskirkjugarð um Þverveg, en Þvervegur milli Hallsvegar og Gagnvegar verður aflagður að þessum framkvæmdum loknum.

4.1.3 Undirgöng, gangstígar og veglýsing

Í matsskýrslu kemur fram að samhliða framkvæmdinni eru fyrirhuguð undirgöng fyrir gangandi umferð undir Hallsveg austan við gatnamót Fjallkonuvegar og Hallsvegar. Göngustígur frá undirgöngunum mun liggja í Húsahverfi, meðfram Gagnvegi að norðanverðu og þaðan milli fyrirhugaðrar hljóðmanar og íbúðarhúsa við Garðhús að Víkurvegi þar sem hann tengist göngustíg sem liggur meðfram Víkurvegi að vestanverðu. Hefðbundin veglýsing verður meðfram nýja kaflanum frá Fjallkonuvegi að Víkurvegi og í undirgöngum.

4.1.4 Hljóðvarnir

Í matsskýrslu kemur fram að hæð fyrirhugaðrar hljóðmanar framan við Garðhús nr. 1-51 hafi verið endurskoðuð og þar sé gert ráð fyrir að reisa hljóðmön úr jarðvegi sem verði 2-3 m yfir núverandi landi en fari hæst í 5-6 m yfir landi við endana. Lega manarinnar verði í meginráttum samkvæmt teikningu sem samþykkt var í Skipulagsnefnd Reykjavíkur í ágúst 1994 og lögð var til grundvallar í frummati en gert sé ráð fyrir að mönin verði lengd frá því sem þar er gert ráð fyrir og hún sveigð fyrir hornið við Garðhús nr. 3. Við Garðhús nr. 51-55 sem snúa út að Víkurvegi, sé fyrirhugað að færa hljóðmön nær veginum og hækka hana. Í upphafi sé gert ráð fyrir að jarðvegsmön verði byggð upp í fulla hæð alls staðar nema við eystri enda Hallsvegar þar sem gert sé ráð fyrir að settur verði 1,5 m hár gegnsær veggur ofan á mönina eftir nokkur ár þegar umferð hefur aukist það mikið að hljóðstig nálgist viðmiðunarmörk við hús við Garðhús. Hljóðmanir verði tyrfdar. Í matsskýrslu kemur fram að hljóðmanir verði miðaðar við að skilyrði reglugerðar nr. 933/1999 um hávaða verði uppfyllt fyrir umferð samkvæmt umferðarspá fyrir árið 2027 eða 16.000 bíla á sólarhring á tveimur akreinum.

4.1.5 Efnistaka

Í matsskýrslu kemur fram að heildarþörf fyllingarefnis fyrir framkvæmdirnar sé áætluð um 8 þús. m³. Fylliefni verði tekið úr viðurkenndum efnisnámmum sem þjóna höfuðborgarsvæðinu eða dælt af sjávarbotni.

4.1.6 Aðrir kostir

Í matsskýrslu kemur fram að aðrir raunhæfir kostir til að ná þeim markmiðum sem stefnt sé að með Hallsvegi séu ekki taldir vera fyrir hendi.

Möguleiki á því að leggja Hallsveg í stökk. Í matsskýrslu kemur fram að jarðvegsyfirborð yfir vegstökk verði tæplega 6 m yfir götuhæð og þurfi að grafa og sprengja töluvert fyrir stökknum til að hann skyggi ekki um of á útsýni frá húsum við Garðhús. Til að ná tilætluðum áhrifum á umferðarhávaða þurfi stökkurinn að liggja austur fyrir gatnamót við Víkurveg og yrði lengd hans um 400 m. Þröngt yrði um rampa við gatnamótin en ekki sé gert ráð fyrir mismögum gatnamótum á þessum stað í skipulagi. Mögulegt sé að koma fyrir rampaslaufum norðvestan og suðaustan gatnamóta með tveimur ljósastýrðum tengingum við Víkurveg eða tveimur litlum hringtorgum á Víkurvegi sitt hvoru megin við Hallsveg. Færa þurfi núverandi aðkomu að kirkjugarði vestar með Hallsvegi og endurskoða aðkomu með hliðsjón af stækkun lóðar kirkjugarðs og fyrirhugaðri þjónustumiðstöð á svæðinu. Breyta þurfi lóðamörkum kirkjugarðs við gatnamót Víkurvegar.

Gert er ráð fyrir að vegstökkur verði með tvær akreinar með möguleika á að annar tveggja akreina vegstökkur verði gerður síðar komi til stækkunar í fjórar akreinar. Við gatnamót Víkurvegar þurfi stökkurinn hins vegar að breikka í fjórar akreinar vegna beygjureina við gatnamótin. Fram kemur að lauslega áætlað sé aukinn kostnaður vegna 400 m langs vegstokks í Hallsvegi og mismögum gatnamóta við Víkurveg áætlaður um 480 mkr. fyrir tveggja akreina veg og um 720 mkr. fyrir fjögurra akreina veg. Ef verkið verði unnið í tveimur áföngum, þ.e. gerður verði stökkur fyrir tveggja akreina veg fyrst og öðrum stokki bætt við síðar, yrði kostnaðurinn nokkru meiri vegna erfiðari aðstæðna þegar fyrri stökkurinn er kominn og eins vegna frágangs við beygjureinar. Fram kemur að kostnaður við lagningu Hallsvegar í stökk, umfram áætlun vegna lagningar vegarins sé mun meiri en svo að þessi kostur geti talist fýsilegur.

Núll-kostur. Í matsskýrslu kemur fram að það að leggja ekki Hallsveg frá Fjallkonuvegi að Víkurvegi sé ekki réttlætlegt miðað við arðsemi þess að leggja Hallsveg og markmið framkvæmdarinnar þ.e. að draga umtalsvert úr umferð um Gagnveg með tilkomu Hallsvegar.

4.1.7 Þörf á breikkun Hallsvegar í fjórar akreinar

Í matsskýrslu er kynnt lega tveggja nyrðri akreina Hallsvegar allt frá Strandvegi að Víkurvegi auk tillögu að veglínu Hallsvegar frá Víkurvegi að Vesturlandsvegi. Fram kemur að ekki verði ráðist í breikkun Hallsvegar frá Fjallkonuvegi að Víkurvegi í fjórar akreinar fyrr en Sundabraut verði komin, búið verði að tengja Hallsveg milli Sundabrautar og Vesturlandsvegar og byggð verði hafin í Hamrahlíðarlöndum með tengingu inn á Hallsveg. Umferð þurfi að verða meiri en núverandi umferðarspá fyrir Hallsveg (16 þús. bílar á sólarhring) fyrir árið 2027 gefi til kynna.

Í matsskýrslu kemur fram að núverandi umferðarspá sé miðuð við staðfest aðalskipulag sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu. Margt bendi til að byggð austan Vesturlandsvegar í suðurhlíðum Úlfarsfells verði meiri, þéttari og hefjist fyrr en miðað sé við í núverandi aðalskipulagi. Hvernig aukin umferð frá þessum svæðum komi til með að dreifast á stofnbrautir liggja ekki fyrir. Fram kemur að vegna þessa sé talið nauðsynlegt að halda í þann möguleika að geta breikkað Hallsveg milli Fjallkonuvegar og Víkurvegar í fjórar akreinar til að mæta aukinni umferð frá nýbyggingarsvæðum

austan Vesturlandsvegur.

Í matsskýrslu kemur fram að verði ráðist í breikkun Hallsvegur í framtíðinni verði vegurinn 21 m breiður á milli ytri kantsteina með 6 m breiðri miðeyju á milli akstursteina. Gert er ráð fyrir að seinni tvær akreinarnar verði norðan við þær tvær sem nú eru fyrirhugaðar. Umhverfisáhrif þeirrar framkvæmdar verði metin sérstaklega.

4.2 ÁHRIF Á MENN OG SAMFÉLAG

Í matsskýrslu kemur fram að samkvæmt staðfestu Aðalskipulagi Reykjavíkur 1990-2010 og 1996-2016 sé Hallsvegur stofnbraut frá gatnamótum við fyrirhugaða Sundabraut í vestri að gatnamótum við Vesturlandsveg og áfram upp í Hamrahlíðarlönd, framtíðarbyggingarland borgarinnar austan Vesturlandsvegur.

Í matsskýrslu kemur fram að lagning Hallsvegur með tveimur akreinum frá Fjallkonuvegi að Víkurvegi muni fyrst og fremst færa umferð af Gagnvegi yfir á Hallsveg. Með undirgöngum undir Hallsveg og tilheyrandi göngustígum sé tenging milli hverfa í Grafarvogshverfum bætt, öryggi gangandi vegfarenda aukið og búsetuskilyrði bætt á íbúðasvæðum í nágrenni Hallsvegur. Framkvæmdin er talin kunna að hafa áhrif á framboð og eftirspurn eftir húsnæði, þar sem bættar samgöngur hafi áhrif á eftirspurn eftir húsnæði, bæta samgöngur við Grafarvogshverfi og þjóna vaxandi byggð á svæðinu.

Í umsögn **borgarráðs** kemur fram að borgarráð hafi samþykkt umsögn borgarverkfræðings frá 25. júní 2001 þar sem m.a. kemur fram að lagt sé til að borgarráð fallist á framkvæmdina. Lagning Hallsvegur sé nauðsynlegur hluti stofnvegakerfis borgarinnar og er undirstrikað mikilvægi þess að ekki verði útilokað að breikka veginn í 4 akreinar í framtíðinni.

Í athugasemd **LOGOS lögmansþjónustu fyrir hönd fasteignaeigenda við Garðhús** er gerð sú aðalkrafa að Skipulagsstofnun hafni framkvæmdum við Hallsveg í Reykjavík sem kynnt sé í viðbótarmatsskýrslu framkvæmdaraðila. Farið er m.a. fram á mat á fyrirhugaðri fjögurra akreina stofnbraut þannig að ljóst sé hvort grundvöllur sé fyrir henni. Breyttar forsendur varðandi byggðaðróun, byggðamynstur og umferðarpunga sem fram komi í drögum að Aðalskipulagi Reykjavíkur 2001-2024 séu í ósamræmi við þær forsendur sem gengið sé út frá í matsskýrslu. Dregið er í efa að fjögurra akreina Hallsvegur komist fyrir á svæði frá lóðarmörkum við Garðhús að Gufuneskirkjugarði. Nauðsynlegt sé að fram fari úttekt óháðra sérfræðinga á þeim möguleika að leggja Hallsveg í stökk.

Til vara er þess krafist að Skipulagsstofnun hafni framkvæmdum við Hallsveg í Reykjavík sem kynnt sé í viðbótarmatsskýrslu framkvæmdaraðila, en samþykki þann valkost að leggja veginn í stökk eins og lýst sé í matsskýrslu. Jafnframt verði framkvæmdaraðila gert að skila frekari gögnum um gerð stokksins. Fram kemur að fyrirhugaðar mótvægisáðgerðir sem felist einkum í því að reisa gríðarlegar hljóðvarnir á lóðarmörkum séu ekki raunhæfar og feli m.a. í sér gríðarlega breytingu og röskun á umhverfi á svæðinu, slysaheitu og skerðingu á verðmæti fasteigna og lífsskilyrðum íbúa.

Í athugasemd **Íbúasamtaka Grafarvogs** kemur fram að gerðar séu sömu kröfur og koma fram í athugasemd LOGOS lögmansþjónustu fyrir hönd fasteignaeigenda við

Garðhús.

Í **svörum framkvæmdaraðila** kemur fram að hvað varðar mögulega breikkun Hallsvegar í fjórar akreinar í framtíðinni séu upplýsingar í matsskýrslu byggðar á öllum gögnum sem nú eru fyrirbyggjandi um skipulag á höfuðborgarsvæðinu. Umferðarspár, sem lagðar hafi verið til grundvallar í arðsemismati og öðru umferðarlegu mati á gerð Hallsvegar frá Fjallkonuvegi að Víkurvegi hafi verið byggðar á áætlunum sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu. Áætlanirnar taka til þróunar byggðar í næstu framtíð eins og þær voru lagðar fram við undirbúning tillagna forsvarsmanna sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu að tillögu um framkvæmdir á vegaáætlun 1998-2002 og langtímaáætlun í vegagerð til 2010. Við endurskoðun arðsemismatsins í mars 2001 hafi áfram verið byggt á þessum forsendum þó svo að tillögur um aðra uppbyggingu lægju fyrir í ósamþykktum drögum að svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins. Þær tillögur hafi ekki enn verið samþykktar og hafa tekið verulegum breytingum síðustu mánuði. Þó sé rétt að greina frá því að umferðarspá vegna svæðisskipulagsins liggja nú fyrir í aðalatriðum fyrir árið 2024, miðað við tillögurnar eins og þær eru nú. Á kaflanum milli Fjallkonuvegar og Víkurvegar sé nú spáð 18 þús. bíla umferð 2024. Úlfarsárdalur verði ekki fullbyggður 2024 og eigi því umferð um Hallsveg eftir að aukast eitthvað fram yfir þetta ef tillögurnar koma til framkvæmda. Í vegakerfinu, sem lagt sé til grundvallar spánni sé gert ráð fyrir að Hallsvegur verði fjögurra akreina vegur frá Vesturlandsvegi að Sundabraut. Í matsskýrslu sé tekið tillit til þessara hugmynda og kynnt áhrif vegna þessarar þróunar og til samanburðar og kynningar, reiknað hljóðstig fyrir fjórar akreinar Hallsvegar og 20 þús. bíla á sólarhring, einnig með hljóðmön. Sé sú tala fyllilega í samræmi við nýjustu hugmyndir um byggðapróunina á höfuðborgarsvæðinu.

Fram kemur að í matsskýrslu sé sýnt fram á að fjögurra akreina vegur komist auðveldlega fyrir á svæðinu. Engin mannvirki séu staðsett nær miðlínu vegarins skv. gildandi deiliskipulagi af Húsahverfi eða Gufuneskirkjugarði. Miðlína vegarins miðist við fjögurra akreina veg þar sem gert sé ráð fyrir þeim möguleika að hægt verði að stækka veginn í fjórar akreinar.

Hvað varðar varakröfu um synjun framkvæmda telur framkvæmdaraðili að með fyrirhuguðum mótvægisáðgerðum sem kynntar eru í matsskýrslu muni verða komið í veg fyrir óæskileg áhrif vegna framkvæmdanna. Sýnt hafi verið fram á ávinning þann sem næst með framkvæmdinni. Framkvæmdaraðili óski því eftir að varakröfu verði synjað.

Fram kemur að Hallsvegur er sýndur inni á Aðalskipulagi Reykjavíkur 1984-2004 sem tengibraut en í Aðalskipulagi Reykjavíkur 1990-2010 og í núgildandi Aðalskipulagi Reykjavíkur 1996-2016 er vegurinn sýndur sem stofnbraut. Eðli og tilgangur þessa vegar hafi því legið fyrir frá því að hverfið byggðist og því óeðlilegt að meta verðmætarýmun fasteigna eða bótaskyldu vegna þeirra. Óumdeilt sé að fasteignaeigendur máttu gera ráð fyrir a.m.k. tveggja akreina vegi norðan við hús sín. Mat á umhverfisáhrifum sem hér sé til umfjöllunar og væntanleg framkvæmd á grundvelli þess, geri ráð fyrir slíkum vegi.

4.2.1 Umferð

Í matsskýrslu kemur fram að umferð á Hallsvegi verði í fyrstu um 3 þús. bílar á sólarhring, en vaxi hratt ef Hallsvegur tengist Vesturlandsvegi. Samkvæmt umferðarspá sem tekur mið af staðfestu aðalskipulagi sveitarfélaga á

höfuðborgarsvæðinu sé umferð á Hallsvegi frá Fjallkonuvegi að Víkurvegi áætluð 12 þús. bílar á sólarhring árið 2008 og 16 þús. bílar á sólarhring árið 2027. Umferð um Vesturlandsveg er áætluð 16 þús. bílar á sólarhring árið 2008 og 27 þús. bílar árið 2027. Fram kemur að spáin sé mjög óviss þar sem vinna við svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins standi nú yfir. Vegna þessarar óvissu, og þess að líkur bendi til þess að byggð austan Vesturlandsvegjar verði meiri en núverandi aðalskipulagsáætlanir geri ráð fyrir, sé allt eins gert ráð fyrir því að umferð verði meiri. Fram kemur að umferð um hluta Gagnvegjar muni aukast um 2-3 þús. bíla á sólarhring frá árinu 1999 til ársins 2008 ef Hallsvegur, frá Fjallkonuvegi að Víkurvegi, verði ekki lagður en minnka um 1 þús. bíla á sólarhring á sama tímabili ef vegurinn verði lagður. Umferð um Gagnveg sé í dag að mestu umferð íbúa í Húsahverfi.

Í matsskýrslu kemur fram að áhrif framkvæmdanna á fjölda umferðaróhappa séu talin lítil. Aukið öryggi með tilkomu Hallsvegjar frá Fjallkonuvegi að Víkurvegi sé því fyrst og fremst gagnvart gangandi umferð um Gagnveg.

Í athugasemd **íbúasamtaka Grafarvogs** kemur fram að í matsskýrslu sé ekki byggt á upplýsingum í drögum að tillögu að Aðalskipulagi Reykjavíkur 2001-2024 um íbúapróun og umferðarþunga. Matsskýrsla byggir því á öðrum forsendum en eru ljósar í dag sem nægi til að synja framkvæmdinni eða a.m.k. að úrskurða framkvæmdina í frekara mat þar sem unnið verði út frá réttum forsendum og gögnum. Efast megi um hversu brýn framkvæmdin sé því meginþungi þeirrar umferðar sem fer um Hallsveg í framtíðinni komi frá öðrum hverfum en hverfum Grafarvogs. Því sé tengingin ekki til góðs fyrir Grafarvogshverfi heldur virðist henni ætlað að taka við umferð frá öðrum hverfum s.s. frá Úlfarsfelli og hugsanlega af Vesturlandsvegi.

Í **svörum framkvæmdaraðila** kemur fram að umferðarreikningar á Hallsvegi og Gagnvegi séu gerðir með umferðarlíkani sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu miðað við skipulagstölur til ársins 2027 eins og þær lágu fyrir samkvæmt áætlunum sveitarfélaganna í ársbyrjun 1997 og sem notaðar voru við undirbúning tillagna að langtímaáætlun í vegagerð á höfuðborgarsvæðinu. Inn í það líkan fari allar upplýsingar frá mælingum sem gerðar hafa verið á umferð á höfuðborgarsvæðinu. Þessar umferðarspár hafa almennt verið viðurkenndar af þeim sérfræðingum sem um þær hafa fjallað. Fram kemur að það geti varla talist kostur fyrir íbúa hverfisins að aka um húsagötur í gegnum stórt hverfi áður en komið er að meginstofnbrautum borgarinnar. Stefna í umferðarmálum hefur verið sú að færa umferð úr íbúðahverfum yfir á stofn- og tengibrautir með tilheyrandi meira öryggi. Miklar kvartanir hafa borist frá íbúum í Húsahverfi vegna umferðar fólks á leið í kirkjugarðinn í gegnum Húsahverfið. Með lagningu þessa hluta Hallsvegjar eigi að vera komið í veg fyrir þá umferð. Þá megi nefna að íbúar í Foldahverfi sem eiga erindi í væntanlegt Knattspyrnuhús við Fossaleyni, austurhluta Borgarholts eða Staðahverfi þurfi ekki að aka í gegnum Rimahverfið eða Húsahverfið til að komast þangað heldur komist beint inn á stofnbraut til að komast leiðar sinnar. Vísað er á bug þeirri fullyrðingu að framkvæmdin sé ekki til góðs í Grafarvogshverfi.

Íbúasamtök Grafarvogs og LOGOS lögmannsþjónusta fyrir hönd fasteignaeigenda við Garðhús benda á að unnið sé að uppbyggingu íþróttamannvirkja og þjónustukjarna norðan Hallsvegjar. Gerðar eru athugasemdir við að ekki sé gert ráð fyrir gangandi umferð barna á leið til skóla en börn sem sækja kennslu í íþróttahúsið þurfi að fara yfir Hallsveg.

Í **svörum framkvæmdaraðila** kemur fram að knattspyrnuhús sem verið er að reisa

við Fossaleyni verði tengt göngustígakerfi hverfisins. Þeir sem eiga erindi í Knattspyrnuhúsið og koma gangandi úr Húsahverfi fara yfir Hallsveg á ljósastýrðum gatnamótum við Víkurveg en þess megi geta að flest gatnamót í borginni, önnur en húsagatna, séu ljósastýrð. Fram kemur að börn sem búa við Garðhús og Veghús þurfa nú að fara yfir Gagnveg til að sækja Húsaskóla, íþróttahús og sundlaug, sem verður að teljast óæskilegt. Með lagningu þessa hluta Hallsvegar er verið að draga úr umferð og hlutverki Gagnvegar í gatnakerfinu. Þar með verður jafnframt tækifæri til að koma með frekari mótvægisáðgerðir í formi hraðahindrana eða hraðatakmarkana á Gagnvegi í framtíðinni, sérstaklega til að tryggja öryggi barna á leið til skóla og íþróttamannvirkja og jafnframt til að beina óþarfa umferð frá Gagnvegi yfir á Hallsveg.

4.2.2 Loftmengun

Fram kemur í matsskýrslu að metin hafi verið vindrós fyrir framkvæmdasvæði við Hallsveg¹ og samkvæmt henni séu ríkjandi vindáttir fyrir allt árið úr suð-suðaustri til austurs. Sé sú vindrós borin saman við eldri vindrós úr gögnum frá Bústaðarvegi í Reykjavík, sem reikningar á dreifingu loftmengunar byggðust á í frummati, sjáist að vindrósin á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði sé heldur hagstæðari fyrir dreifingu loftmengunar m.t.t. afstöðu húsa við Garðhús gagnvart Hallsvegi.

Í umsögn **Veðurstofu Íslands** er ekki gerð athugasemd við matsskýrsluna.

Í matsskýrslu kemur fram að reiknuð hafi verið dreifing mengunarefna frá umferð, bæði með og án tilkomu Hallsvegar frá Fjallkonuvegi að Víkurvegi. Notuð hafi verið umferðarspá fyrir árið 2027, sem miðist við að allar fjórar akreinar séu komnar og útblástursmörk skv. reglugerð um varnir gegn loftmengun af völdum hreyfanlegra uppsprettna. Miðað hafi verið við umferðarhraða 50 km/klst og að 30% bíla hægðu á sér og 30% ykju hraðann við gatnamót. Fram kemur að þrátt fyrir að einhverjar forsendur hafi breyst frá því sem var í frummati hafi ekki verið talin ástæða til að endurtaka reikninga á dreifingu loftmengunar í frekara mati. Reiknaður styrkur mengunarefna hafi reynst vera vel undir umhverfismörkum reglugerða og breytingar á tilhögun framkvæmdarinnar ekki þess eðlis að þær ættu að hafa áhrif á þá niðurstöðu. Þar sem mengun sé áætluð vel undir umhverfismörkum fyrir fjögurra akreina Hallsveg og áætlaða umferð árið 2027 sé ljóst að kröfur um loftgæði verði enn frekar uppfylltar fyrir tveggja akreina veg þar sem áætluð umferð verði minni og útblástur þar af leiðandi einnig minni.

Í umsögn **Hollustuverndar ríkisins** kemur fram að umfjöllun um loftmengun í matsskýrslu sé fullnægjandi.

Í umsögn **Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur** kemur fram að niðurstöður líkanareikninga á loftmengun bendi til að loftmengun verði vel fyrir neðan þau viðmiðunarmörk sem fyrirsjáanlegt er að muni gilda á næstu árum, þ.e. 10 mg/m³ fyrir kolmónoxíð (CO) fyrir 8 klst. meðaltal, sbr. tilskipun Evrópusambandsins 2000/69/ESB sem muni taka gildi hér á landi á næstu misserum. Í ljósi þess að reiknaður styrkur CO sé í mesta lagi einungis 1-1,5% af viðmiðunarmörkum sé ekki talin ástæða að fram fari sérstakur útreikningur fyrir 8 klst. meðaltal í stað 9 klst. meðaltals eins og notast er við í matsskýrslunni.

Fram kemur einnig að Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur telji að spár mjög langt fram í

¹ Fylgiskjal 26 með matsskýrslu

tíma, eða fyrir árið 2027, séu varhugaverðar enda sé erfitt að segja til um hvort reglugerðarumhverfið hafi ekki breyst á þeim tíma þannig að túlkun niðurstaðna miðað við kröfur nútímans sé marklaus. Í staðinn hefði verið eðlilegra að gera spár fram í tíma miðað við kröfur sem þegar eru komnar fram.

Í **svörum** framkvæmdaraðila kemur fram að umferðarspár til 30 ára hafi verið gerðar fyrir allar helstu framkvæmdir sem eru í skoðun vegna skipulagsmála á höfuðborgarsvæðinu næstu tvo til þrjá áratugin og séu almennt viðurkenndar af þeim sem málið varðar. Til framtíðar sé þróunin sú að loftmengun minnki þar sem öll þróun tækninýjunga í umferðarmálum miðist að því að draga úr loftmengun vegna bifreiða, svo sem frá útblæstri og af völdum dekkjabúnaðar þeirra.

4.2.3 Hljóðmengun

Í matsskýrslu kemur fram að viðmiðunargildi reglugerðar um hávaða nr. 933/1999 kveði á um að jafngildishljóðstig fyrir sólarhring utan við húsvegg á jarðhæð og opnanlega glugga íbúðarhúsnæðis skuli ekki fara yfir 55dB(A). Þá hafi verið gerð krafa um að fyrir sama tilvik skuli jafngildishljóðstig innanhúss vera lægra en 30 dB(A). Fram kemur að við framkvæmdina sé miðað við að þetta ákvæði sé uppfyllt og hafi hljóðstigsútreikningar miðað að því að finna lágmarkshæð hljóðmana til að svo megi verða. Fram kemur að ekki sé svigrúm við nýjan hluta Hallsvegar til að uppfylla leiðbeiningargildi fyrir jafngildishljóðstig utan við húsvegg á jarðhæð eða opnanlega glugga íbúðarhúsnæðis þ.e. 45 dB(A) án þess að aðgerðir bitni á öðrum þáttum eins og útsýni.

Í matsskýrslu kemur fram að metin hafi verið vindrós fyrir framkvæmdasvæði við Hallsveg¹ og samkvæmt henni séu ríkjandi vindáttir fyrir allt árið úr suð-suðaustri til austurs. Meginhluta ársins beri vindurinn hljóð frá umferð um Hallsveg í stefnu frá húsum við Garðhús.

Samkvæmt matsskýrslu var hljóðstig á framkvæmdasvæðinu reiknað fyrir mismunandi umferðarpunga (árdagsumferð (ÁDU)), umferðarhraða fólksbíla, umferðarhraða þungra bíla og hlutfall þungra bíla á Hallsvegi, Gagnvegi og Víkurvegi, en umferð á þessum þremur götum geti haft áhrif á hljóðstig á því svæði sem er til skoðunar. Við útreikninga á hljóðstigi var hæð hljóðmanar við Garðhús nr. 1-55 miðuð við að hljóðstig færi hvergi yfir 55 dB(A) við efstu hæð húss. Hæð hljóðmanar var höfð breytileg til þess að kröfur reglugerðar væru uppfylltar við hvert hús en mönin væri ekki hærri á hverjum stað en þörf væri á. Einnig sé gert ráð fyrir hækkan og tilfærslu hljóðmanar á móts við Garðhús nr. 51-55, sem snúa út að Víkurvegi. Ekki er gert ráð fyrir hljóðvörnum við jaðar kirkjugarðs.

Í matsskýrslu kemur fram að reiknuð hafi verið fimm grunntilfelli:

Tilfelli A. Hallsvegur, Gagnvegur og Víkurvegur árið 2008

Í matsskýrslu kemur fram að reiknað var hljóðstig fyrir tvær akreinar Hallsvegar frá Fjallkonuvegi að Víkurvegi og áætlaða umferð á Hallsvegi ÁDU 12 þús. bílar á sólarhring árið 2008, ÁDU 4 þús. bílar á Gagnvegi og 12 þús. bílar á Víkurvegi. Umferðarmagn þá miðaðist við að Hallsvegur væri kominn með tvær akreinar frá Sundabraut að Vesturlandsvegi.

Í matsskýrslu kemur fram að til að hljóðstig fari hvergi yfir 55 dB(A) við efstu hæð

¹ Fylgiskjal 26 með matsskýrslu

húsa við Garðhús verður hæð manar yfir gólfplötu á fyrstu hæð frá 0,6 m í Garðhúsum nr. 39 í 2,7 m í Garðhúsum nr. 3 og 49¹. Fram kemur að hljóðstig í kirkjugarði sé að mestu innan 55 dB(A) en þau náí þó 5-10 m inn fyrir lóðamörk á kaflanum milli Þvervegjar og Víkurvegjar. Næst Víkurvegi teygji mörkin sig lengra inn í garðinn vegna áhrifa frá umferð á Víkurvegi. Fram kemur að jafngildishljóðstig við jarðhæðir húsa sunnan við Gagnveg milli Fjallkonuvegjar og Þvervegjar fari upp fyrir 55 dB(A).

Tilfelli B. Hallsvegur, Gagnvegur og Víkurvegur árið 2027

Í matsskýrslu kemur fram að reiknað var hljóðstig fyrir tvær akreinar Hallsvegjar frá Fjallkonuvegi að Víkurvegi og áætlaða umferð á Hallsvegi ÁDU 16 þús. bílar á sólarhring árið 2027, ÁDU 3 þús. bílar á Gagnvegi og 20 þús. bílar á Víkurvegi.

Í matsskýrslu kemur fram að til að hljóðstig fari hvergi yfir 55 dB(A) við efstu hæð húsa við Garðhús þurfi miðað við tilfelli A að auka hæð manar yfir gólfplötu á fyrstu hæð í Garðhúsum nr. 3 um 1,5 m eða í 4,2 m, í Garðhúsum nr. 39, 41 og 55 um 0,5 m og í Garðhúsum nr. 47-53 um 1 m eða í allt að 3,7 m við Garðhús nr. 49². Fram kemur að hljóðstig, þ.e. 55 dB(A) mörkin, í kirkjugarði hafi færst innar í garðinn um 2-5 m og um 20 m innar samsíða Víkurvegi miðað við tilfelli A. Fram kemur að jafngildishljóðstig við jarðhæðir húsa sunnan við Gagnveg milli Fjallkonuvegjar og Þvervegjar fari upp fyrir 55 dB(A) og sé lítil munur þar á miðað við tilvik A. Í matsskýrslu kemur fram að hljóðstig sunnan Gagnvegjar, þ.e. við Grundarhús og Vallarhús, sé fyrst og fremst vegna umferðar á Gagnvegi og virðist umferð á Hallsvegi hafa mjög lítil áhrif.

Tilfelli C. Hallsvegur (fjórar akreinar), Gagnvegur og Víkurvegur árið 2027

Í matsskýrslu kemur fram að reiknað var hljóðstig til samanburðar og kynningar fyrir fjórar akreinar Hallsvegjar og ÁDU 20 þús. bílar á sólarhring á Hallsvegi, 3 þús. bílar á Gagnvegi og 20 þús. bílar á Víkurvegi.

Í matsskýrslu kemur fram að til að hljóðstig fari hvergi yfir 55 dB(A) við efstu hæð húsa við Garðhús þurfi, miðað við tilfelli B, að auka hæð manar yfir gólfplötu á fyrstu hæð við Garðhús nr. 3-47 um 0,5-2,5 m eða í allt að 5,7 m við Garðhús nr. 3³. Ástæða fyrir svo mikilli hækkun hljóðmanar frá tilviki B sé aukin umferð auk þess sem færsla hluta umferðar yfir á nyrðri akrein Hallsvegjar minnki skermunaráhrif hljóðmanarinnar. Fram kemur að hljóðstig, þ.e. 55 dB(A) mörkin, í kirkjugarði hafi færst innar í garðinn um 20-60 m. Fram kemur að jafngildishljóðstig við jarðhæðir húsa sunnan við Gagnveg sé svipað og fyrir tilfelli B.

Tilfelli D - E. Núllkostur - Gagnvegur og Víkurvegur árið 2008 og 2027.

Í matsskýrslu kemur fram að reiknað var hljóðstig miðað við áætlaða umferð án Hallsvegjar á milli Fjallkonuvegjar og Víkurvegjar annars vegar fyrir árið 2008 með ÁDU 6 þús. bílar á Gagnvegi og 11 þús. bílar á Víkurvegi og hins vegar árið 2027 með ÁDU 6 þús. bílar á Gagnvegi og 17 þús. bílar á Víkurvegi. Fram kemur að jafngildishljóðstig fari yfir viðmiðunarmörk, 55 dB(A), í Garðhúsum nr. 1 og yfir 60 dB(A) í 2 m hæð við Garðhús nr. 53. Jafngildishljóðstig við hús við Garðhús sem snúa út að Víkurvegi með núverandi hljóðmön sé yfir 55 dB(A) í 2 m hæð fyrir árið 2008 og 2027. Jafngildishljóðstig í 2 m hæð við hús næst Gagnvegi fari yfir

¹ Tafla 2.3.1 í matsskýrslu.

² Tafla 2.3.2 í matsskýrslu

³ Tafla 2.3.3 í matsskýrslu.

viðmiðunarmörk, 55 dB(A), og sunnan Gagnvegar sé jafngildishljóðstigið svipað eða heldur hærra fyrir núllkost árið 2008 en það yrði með tilkomu Hallsvegar samkvæmt tilfalli B. Fram kemur að breytingar á hljóðmön framan við hús við Garðhús sem snúi út að Víkurvegi þurfi að koma til óháð framkvæmdum við Hallsveg.

Jafngildishljóðstig innanhúss

Í matsskýrslu kemur fram hvað varðar hljóðeinangrun glugga að hljóðeinangrun með tvöföldu einangrunargleiri sé um 32 dB sem þýði að með 55 dB(A) hávaða utan við glugga fái hljóðstig innanhúss 26 dB(A) ef um væri að ræða glerhýsi með engum körmum til að halda glerinu. Sé tekið dæmi af lakasta gildi hljóðeinangrunar glers fengist við sömu aðstæður 31 dB(A) hljóðstig innanhúss sem er 1 dB yfir mörkum reglugerðar um hávaða. Fram kemur að miðað sé við 100% glerflöt og því óraunhæft tilvik. Í matsskýrslu kemur fram að svo lengi sem skilyrði um hljóðstig utanhúss, 55 dB(A) sé uppfyllt þurfi ekki að hafa áhyggjur af því að hljóðstig innanhúss sé hærra en krafa reglugerðar þ.e. 30 dB(A).

Mótvægisáðgerðir. Í matsskýrslu kemur fram að helsta mótvægisáðgerð vegna umferðarhávaða við Garðhús verði bygging jarðvegsmanar fyrir framan Garðhús nr. 1-51. Hæð hljóðmanar verði miðuð við útreiknað jafngildishljóðstig vegna umferðarspár fyrir árið 2027 eða 16.000 bíla á sólarhring á tveimur akreinum. Fram kemur að við eystri enda Hallsvegar sé gert ráð fyrir að reisa gegnsæjan hljóðvegg úr hertu gleri ofan á mönina þegar umferð hefur aukist það mikið að hljóðstig nálgist viðmiðunarmörk reglugerðar um hávaða. Hallsvegur hafi verið lækkaður í landi til að unnt væri að draga úr hæð hljóðmana og þar með áhrifum á útsýni. Jarðvegsmonn við Garðhús nr. 51-55, sem snúa út að Víkurvegi, verði hækkuð og færð til. Ákvarðanir um aðgerðir til að halda hljóðstigi í Gufuneskirkjugarði innan tilskilinna marka verði teknar í samráð við Kirkjugarða Reykjavíkurprófastsdæma. Tryggt verði að þær aðgerðir hafi ekki áhrif á hækkuð hljóðstigs sunnan Hallsvegar við Garðhús eða áhrif á útsýni til fjalla frá sömu húsum. Á byggingartíma verði umferð malarflutningabíla um Gagnveg takmörkuð eins og kostur er.

Í umsögn **Hollustuverndar ríkisins** kemur fram að umfjöllun um hávaða í matsskýrslu sé ekki nógu skýr. Bent er á að nauðsynlegt sé að fá nánari skýringar á niðurstöðum á útreikningum á hæð hljóðmana. Þar þurfi sérstaklega að athuga hvers vegna hæð hljóðmanar breytist í sumum punktum lítið sem ekkert með aukinni umferð á meðan hún hækkar mikið í aðliggjandi punktum. Það sé algerlega óásættanlegt að reiknuð hæð hljóðmanar (með vegg þar sem það á við) skuli ekki vera rétt sýnd á þversniðum fyrir hljóðmanir við viðkomandi hús. Á meðan þessi atriði eru ekki skýr sé erfitt að gera sér fulla grein fyrir því hvort þær mótvægisáðgerðir sem fjallað er um séu nægjanlegar eða grípa þurfi til frekari aðgerða miðað við endanlega gerð vegarins. Hollustuvernd telur því að ekki hafi verið gerð fullnægjandi grein fyrir neikvæðum áhrifum mótvægisáðgerða.

Í **svörum framkvæmdaraðila** kemur fram að útreikningar séu gerðir í þrívíðu líkani þar sem tekið er tillit til rúmfræðilegra eiginleika vegar og aðliggjandi lands. Hallsvegur hafi ekki einhliða halla í langátt, vegurinn sé að skera sig niður í landið rétt vestan Þvervegur og komi upp aftur áður en kemur að gatnamótum Víkurvegar í austri. Því sé ekki um sömu aðstæður að ræða alls staðar á vegkaflanum framan við Garðhús, vegkaflarnir sem standa meira upp úr landi komi verr út heldur en þeir sem eru niðurgrafir þ.m.t. miðkaflinn. Einnig standa þau hús sem hærra eru í landi ver að vígi en þau sem lægra liggja.

Þversnið í matsskýrslu sýni þá jarðvegsmön sem fyrirhugað er að hlaða í tengslum við framkvæmdina. Hljóðveggir/skermar sem fyrirhugað er að setja upp ofan á jarðvegsmönina, þegar hljóðstig utan húss fer að nálgast viðmiðunarmörk, verða settir upp í samvinnu og samráði við íbúana við Garðhús, því það eru þeir sem koma til með að lifa við umhverfisaðstæðurnar á staðnum, þ.e. umferðarhávaðann annars vegar og útsýnisskerðingu hins vegar. Skýrsluhöfundar viðurkenna að það hefði verið skýrara að sýna hljóðveggi á viðeigandi þversniðum. Með útreikningum á nauðsynlegri hæð hljóðmanar til að uppfyllt verði skilyrði um hljóðstig utan húss og lýsingu á því hvernig þetta skilyrði verði uppfyllt telur framkvæmdaraðili sig hafa gert grein fyrir mótvægisáðgerðum vegna framkvæmdanna.

Í umsögn **Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur** kemur fram að með auknum mótvægisáðgerðum svo sem lækkun vegstæðis Hallsvegar, til að stemma stigu við umferðarhávaða, hafi verið komið til móts við fyrri ábendingar Heilbrigðiseftirlitsins um hámark 55 dB (A) jafngildishljóðstig utan við húsvegg. Þó er bent á að ekki hafi verið reynt að ná jafngildishljóðstigi niður fyrir 45 dB(A) enda hefði það að sögn framkvæmdaraðila áhrif á aðra þætti svo sem útsýni.

Fram kemur að Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur telji að spár mjög langt fram í tíma, eða fyrir árið 2027 eins og gert er í matsskýrslum fyrir frummat og frekara mat, séu varhugaverðar enda sé erfitt að segja til um hvort reglugerðarumhverfið hafi ekki breyst á þeim tíma þannig að túlkun niðurstæðna miðað við kröfur nútímans sé marklaus. Í staðinn hefði verið eðlilegra að gera spár fram í tíma miðað við kröfur sem þegar séu komnar fram.

Í athugasemd **LOGOS lögmansþjónustu fyrir hönd fasteignaeigenda við Garðhús** er gerð sú aðalkrafa að Skipulagsstofnun hafni framkvæmdum við Hallsveg í Reykjavík sem kynnt sé í viðbótarmatsskýrslu framkvæmdaraðila. Ekki hafi verið gerð grein fyrir heildaráhrifum framkvæmdarinnar á hljóðstig við Garðhús og áhrifum mótvægisáðgerða s.s. hljóðvarnir við Gufuneskirkjugarð, hljóðstig við Grundarhús, Rima- og Foldahverfi, hæð manar við Garðhús í heild sinni, hljóðvegg ofan á jarðvegsmön við Garðhús auk þess sem útreikningar á hljóðstigi og hæð hljóðmana ásamt þversniðum af framkvæmdasvæðinu byggist á röngum forsendum og séu ekki marktækir. Ekki sé unnt að uppfylla leiðbeiningagildi reglugerðar um hávaða og sé framkvæmdin því í andstöðu við reglugerðina.

Í **svörum framkvæmdaraðila** kemur fram að ákvörðun á hæð hljóðmanar byggi á niðurstöðu þrívíðs tölvulíkans sem reiknar hljóðmönina í heilu lagi. Hæð manar á móts við samliggjandi hús geti því verið mismunandi án þess að skerðing eigi sér stað á hljóðvist nágrannanna. Hins vegar geti fagurfræðileg sjónarmið sem og markmið um að lágmarka skerðingu útsýnis, ráðið því hvort vert sé að hafa mönina reikningslega rétta, m.ö.o. láta hana hlykkjast upp og niður eftir þörfum hvers húss fyrir sig. Óhjákvæmilegt sé að í einhverjum tilfellum verði manirnar hærri en reikningslega þyrfti af þeirri ástæðu.

Gerð sé ítarleg grein fyrir mótvægisáðgerðum sem miði að því að hljóðstig utanhúss fari a.m.k. ekki upp fyrir 55 dB(A) og 30 dB(A) innanhúss miðað við endanlega gerð vegarins. Sú jarðvegsmön, sem reist verði í upphafi framkvæmda, muni sjá til þess að skilyrði um hljóðstig við hús verða uppfyllt fyrir flest húsinn við Garðhús. Undantekning er að á tímabilinu 2008-2027 þarf að hækka mönina til endanna, þ.e. á bogann á vestari enda jarðvegsmanar móts við Garðhús nr. 3 og á 60-70 m kafla móts við Garðhús nr. 47 og 49 eins og gerð er grein fyrir í matsskýrslu. Gert er ráð fyrir að

sú viðbótarhækkun verði leyst með hljóðveggjum/skermum, t.d. steiptum veggjum, jafnvel hertu gleri svo ekki verði lokað frekar fyrir útsýni til norðurs eða öðrum útfærslum sem geta verið komnar til sögunnar á þeim tíma. Framkvæmdaraðili telur ekki tímabært að útfæra slíka vörn frekar á þessu stigi né setja hana strax upp þar sem alveg er ljóst að margt getur breyst í efnisvali á þeim tíma sem á eftir að líða áður en þessi þörf verður að veruleika. Ekki er, að mati framkvæmdaraðila, ástæða til að viðhafa meiri/stærri hljóðvarnir, fyrr en slíkt er tímabært en leggur áherslu á að hafa gott samráð við íbúana í þeim efnum. Fram kemur að viðbótarhljóðmön sé ekki sýnd á þversniðum og er það viðurkennt að greinarbætra hefði verið að sýna hana á þeim. Framkvæmdaraðili telur sig þó hafa sýnt fram á með hvaða mótvægisáðgerðum megi ná því markmiði að hljóðstig utan húss verði innan tilskilinna marka og einnig sýnt fram á með hvaða hætti hægt sé að útfæra það og loks gerð grein fyrir hvaða áhrif sú framkvæmd hefur á útsýni frá Garðhúsum. Fram kemur að auk þess séu í matsskýrslu kynntar, til samanburðar og kynningar, niðurstöður útreikninga á hljóðstigi miðað við 20 þús. bíla á fjögurra akreina Hallsvegi árið 2027 ef þörf á breikkun hans verður að veruleika þar sem fram koma upplýsingar um hæð viðbótarhljóðveggja ofan á jarðvegsmönina.

Vísað er í niðurstöður í matsskýrslu og er ekki talin þörf á aðgerðum vegna hljóðvistarkrafna fyrir Gufuneskirkjugarð vegna umferðar um Hallsveg fyrr en um og eftir 2020 og er þá einungis verið að tala um minni háttar hljóðvörn, um 1-2 m háa. Fram kemur að áhrif sem nýr Hallsvegur, milli Fjallkonuvegar og Víkurvegur, hefur á byggðina í Folda- og Rimahverfi næst Hallsvegi séu óveruleg þar til tenging við Sundabraut í vestri og Vesturlandsveg í austri er komin. Gerð verður grein fyrir áhrifum á þau hverfi í mati á umhverfisáhrifum vegna framkvæmda við þær tengingar. Lagning Hallsvegur milli Fjallkonuvegar og Víkurvegur hafi því ekki merkjanleg áhrif á þessa byggð. Vísað er í matsskýrslu og áréttað að tilkoma Hallsvegur, milli Fjallkonuvegar og Víkurvegur hafi engin merkjanleg áhrif á hljóðstig vegna umferðar fyrir íbúa við Grundarhús.

Öllum fullyrðingum um villur í útreikningum, rangar og villandi teikningar og skekkjur í töflum er vísað á bug þar sem rök séu á misskilningi byggð. Fram kemur að leiðbeiningargildi reglugerðar um hávaða sé vart raunhæfur möguleiki í þéttbýli. Framkvæmdin sé ekki í andstöðu við reglugerð 933/1999 enda sé leiðbeiningargildið á engan hátt krafa.

Í umsögn **borgarráðs** kemur fram að borgarráð hafi samþykkt umsögn borgarverkfræðings frá 25. júní 2001 þar sem m.a. kemur fram að aukinn kostnaður vegna 400 m stokks sé ekki talinn réttlætanlegur enda séu kröfur mengunarvarnareglugerðar uppfylltar án hans.

Í umsögn **Hollustuverndar ríkisins** kemur fram að eðlilegt hefði verið að taka til nánari skoðunar kosti þess að setja Hallsveg í stokk sem hluta af stofnbraut frá Úlfarsfelli að Sundabraut. Þá hefði einnig verið möguleiki á að ná að uppfylla leiðbeiningargildið fyrir hljóðstig í íbúðarhúsum við Garðhús og hljóðstig í kirkjugarðinum yrði ásættanlegt sem það sé varla með þeirri útfærslu sem kynnt er í matsskýrslu.

Í **svörum framkvæmdaraðila** kemur fram að það sé framkvæmanlegt að leggja Hallsveg í stokk á þessum stað en kostnaðurinn við að leggja veginn í stokk sé mun meiri en svo að þessi kostur geti talist fýsilegur.

4.2.4 Sjónræn áhrif

Í matsskýrslu kemur fram að hæðarlega Hallsvegur hafi verið endurskoðuð frá því í frummati verði vegurinn að mestu leyti niðurgrafinn. Með breytingunni sé stefnt að lækkun hljóðstígs vegna umferðar við Garðhús og að nauðsynlegar hljóðmanir lækki í landi og hafi þannig minni áhrif á útsýni frá íbúðarhúsum við Garðhús. Vegurinn verði lægst um 2 m undir núverandi landhæð, rétt austan Þvervegur, en hækki í austurátt og komi upp úr núverandi landhæð um 200 m vestan við Víkurveg.

Fram kemur að sunnan Hallsvegur, frá Þvervegi að Víkurvegi, verði reist hljóðmön úr jarðvegi og verði toppur hennar 2-3 m yfir núverandi landi en fari hæst í 5-6 m við endana. Ekki er gert ráð fyrir að reisa mönina í fulla hæð við eystri enda Hallsvegur heldur verði settur um 1,5 m hár gegnsær veggur ofan á mönina að nokkrum árum liðnum. Samkvæmt matsskýrslu munu nokkur hús við Garðhús missa útsýni frá fyrstu hæð n.t.t. Garðhús nr. 3, 37, 41 og 47-55¹ og að mönin skerði að nokkru leyti útsýni frá annarri hæð Garðhúsa nr. 3.

Í athugasemd **LOGOS lögmennspjónustu fyrir hönd fasteignaeigenda við Garðhús** er gerð sú aðalkrafa að Skipulagsstofnun hafni framkvæmdum við Hallsvegur í Reykjavík sem kynnt sé í viðbótarmatsskýrslu framkvæmdaraðila. Ekki hafi verið gerð grein fyrir hugsanlega neikvæðum áhrifum mótvægisáðgerða. Engin heildstæð mynd liggi fyrir af því hversu mikið útsýni muni skerðast vegna fyrirhugaðra hljóðvarna.

Í **svörum** framkvæmdaraðila er gerð grein fyrir hugsanlegum neikvæðum áhrifum mótvægisáðgerða í matsskýrslu ásamt ítarlegri töflu með upplýsingum um skert útsýni. Með því að lækka götuna hefur framkvæmdaraðila tekist að halda jarðvegsmön í meginatriðum í samræmi við teikningu sem samþykkt var í Skipulagsnefnd Reykjavíkur í ágúst 1994 eftir viðræður og samkomulag við fulltrúa lóðarhafa við Garðhús nr. 1-51. Skerðing útsýnis er eingöngu í nokkrum húsum á fyrstu hæð en hvergi á 2. hæð nema til vesturs á 2. hæð í Garðhúsum 3 (Sjá einnig svör framkvæmdaraðila vegna athugasemda um hljóðmengun hér á undan).

4.3 ÁHRIF Á JARÐMYNDANIR

Í matsskýrslu kemur fram að ekki sé ráðgert að opna nýjar námur vegna verksins heldur verði í útboðsgögnum einungis leyft að nota efni úr námum sem eru samþykktar af verkkaupa og Náttúruvernd ríkisins. Sé þá átt við þær námur sem eru í vinnslu í dag og þjóna höfuðborgarsvæðinu.

Í umsögn **Náttúruverndar ríkisins** kemur fram að stofnunin telji að í skýrslunni hefði mátt birta lista yfir þær námur sem um er að ræða og viðurkenndar eru af Vega-gerðinni og Gatnamálastjóranum í Reykjavík. Þannig hefði umsagnaraðilum verið gefinn kostur á að meta áhrif efnistökkunnar. Náttúruvernd ríkisins leggur áherslu á að ekki verði opnaðar nýjar námur vegna vegaframkvæmdanna.

Í **svörum framkvæmdaraðila** kemur fram að einungis verði samþykkt að taka efni úr viðurkenndum námum sem uppfylla skilyrði laga nr. 44/1999 um náttúruvernd og annarra laga um námuvinnslu. Til greina komi að sækja efni úr námu í Vatnsskarði í landi Hafnarfjarðar, Bolaöldum í landi Ölfuss, Undirhlíðum í landi Hafnarfjarðar, úr

¹ Tafla 2.2.1 í matsskýrslu.

sjó í Faxaflóa og úr Lambafelli í landi Ölfuss.

4.4 ÁHRIF Á GRÓÐUR

Í matsskýrslu kemur fram að svæðið sem fari undir veginn sé í jaðri hverfis sem sé að langmestu leyti fullbyggt, að hluta til á hreyfðu landi og að hluta á lítt grónu holti. Fram kemur að gróðurfarið á framkvæmdasvæðinu sé ekki talið sérstætt og ekki talin hætta á að verðmætum gróðri eða sjaldgæfum plöntutegundum verði spillt við framkvæmdina. Lítið sé vitað um varpfugla á þessu svæði og um lífríki þess en ekkert bendi til að þarna sé sérstætt lífríki sem ástæða væri til að hlífa sérstaklega.

4.5 ÁHRIF Á MENNINGARMINJAR

Í matsskýrslu kemur fram að ekki séu fornleifar á framkvæmdasvæðinu en Árbæjarsafn fái að fylgjast með framkvæmdum til þess að tryggt verði að ekki verði rask á óþekktum fornleifum.

5. NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTOFNUNAR

Vegagerðin og Reykjavíkurborg hafa tilkynnt til annarrar athugunar samkvæmt lögum nr. 63/1993 um mat á umhverfisáhrifum lagningu Hallsvegar, tveggja akreina og 800 m lagna stofnbraut, frá Fjallkonuvegi að Víkurvegi, í Reykjavík. Gerð verða þrenn gatnamót í tengslum við framkvæmdina þ.e. við Fjallkonuveg, Þverveg og Víkurveg. Fyrirhugað er að gera hljóðvarnir úr jarðvegi og með skermum framan við Garðhús nr. 1-51. Hljóðmön úr jarðvegi fyrir framan hús við Garðhús nr. 51-55 sem snúa að Víkurvegi verður endurbætt. Lagðir verða göngustígar á svæðinu og undirgöng fyrir gangandi umferð undir Hallsveg austan Fjallkonuvegar. Áætlað heildarmagn fyllingarefnis er 8.000 m³. Markmið framkvæmdarinnar er samkvæmt matsskýrslu að létta á umferð í gegnum íbúðarhverfi, þ.e. á Gagnvegi og færa hana yfir á stofnbraut og koma þannig í veg fyrir óþarfa gegnumakstur með tilheyrandi slyshættu ásamt því að bæta samgöngur til og frá Grafarvogshverfum. Heildarkostnaður við framkvæmdina er áætlaður 150 mkr. og er stefnt að því að framkvæmdir hefjist árið 2001 og ljúki fyrrihluta árs 2002.

Framkvæmdin var áður til frumathugunar hjá Skipulagsstofnun sumarið 2000 sem lauk með úrskurði dags. 28. júní 2000. Þar var fallist á framkvæmdina með skilyrði. Úrskurður Skipulagsstofnunar var kærður til umhverfisráðherra sem felldi hann úr gildi þann 22. desember 2000. Í úrskurðarorðum umhverfisráðherra er kveðið á um að fram skuli fara frekara mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar þar sem fram skuli koma upplýsingar um 7 tölusett atriði.

Fyrirhuguð framkvæmd

Gert hefur verið ráð fyrir Hallsvegi í aðalskipulagi frá því áður en hverfin í nágrenni hans byggðust upp. Í Aðalskipulagi Reykjavíkur 1984-2004, sem staðfest var árið 1988 var hann merktur sem tengibraut en í Aðalskipulagi Reykjavíkur 1990-2010, sem staðfest var árið 1992, var hlutverki hans breytt í stofnbraut og er hann skilgreindur á sama hátt í gildandi Aðalskipulagi Reykjavíkur 1996-2016.

Í frekara mati er kynnt lagning tveggja akreina Hallsvegar frá Fjallkonuvegi að Víkurvegi. Í framlögðum gögnum kemur fram að fyrsti hluti Hallsvegar, þ.e. tvær akreinar milli Strandvegar og Fjallkonuvegar, hafi verið lagður árið 1999. Fram kemur að framkvæmdaraðilar telji eðlilegt að mat á umhverfisáhrifum Hallsvegar milli Víkurvegar og Vesturlandsvegar haldist í hendur við fyrirhugaða færslu Vesturlandsvegar og að mat á umhverfisáhrifum Hallsvegar milli Strandvegar og Sundabrautar fari fram samhliða Sundabraut eða í fyrsta lagi árið 2003. Hins vegar sé ekki gert ráð fyrir þessum framkvæmdum skv. þingsályktun um langtímaáætlun í vegagerð fyrr en á árunum 2007-2010. Fram kemur að þörf fyrir tvöföldun Hallsvegar í fjórar akreinar sé ekki fyrirsjáanleg fyrr en á árunum 2025-2030. Nýlagning tveggja akreina Hallsvegar frá Fjallkonuvegi að Víkurvegi er að mati framkvæmdaraðila sjálfstæð framkvæmd óháð frekari vegagerð á svæðinu. Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila hefur að mati Skipulagsstofnunar verið sýnt fram á að lagning Hallsvegar frá Fjallkonuvegi að Víkurvegi sé áfangi sem geti staðið einn og sér verði ekki af áformum um aðra áfanga Hallsvegar. Því telur Skipulagsstofnun ekki unnt að setja það skilyrði að umhverfisáhrif annarra framkvæmda eða verkáfanga Hallsvegar verði metin samhliða.

Í frekara mati er hins vegar könnuð frekar þörf á breikkun Hallsvegar í fjórar akreinar. Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila kemur fram að samkvæmt drögum að

tillögu að Svæðisskipulagi Höfuðborgarsvæðisins 2000-2024 og drögum að tillögu að Aðalskipulagi Reykjavíkur 2001-2024 bendi marga til að byggð austan Vesturlandsvegur í suðurhlíðum Úlfarsfells verði meiri og þéttari og hefjist fyrir en miðað sé við í nágildandi aðalskipulagi. Til að mæta aukinni umferð frá nýbyggingarsvæðum austan Vesturlandsvegur sé því talið nauðsynlegt að halda í þann möguleika að hægt verði að breikka Hallsveg milli Fjallkonuvegar og Víkurvegur í fjórar akreinar í framtíðinni og verði umhverfisáhrif þeirrar framkvæmdar metin sérstaklega. Að mati Skipulagsstofnunar hefði það stuðlað að markvissari vinnubrögðum og umræðu og gefið betri heildarmynd af áhrifum Hallsvegur á umhverfið ef umhverfisáhrif Hallsvegur, þ.e. fjögurra akreina vegur frá fyrirhugaðri Sundabraut að Vesturlandsvegi, hefðu verið metin í heild. Sú framkvæmd sem framkvæmdaraðili hefur kynnt í frekara mati er lagning tveggja akreina Hallsvegur frá Fjallkonuvegi að Víkurvegi og leggur Skipulagsstofnun áherslu á að eingöngu sé verið að fjalla um umhverfisáhrif af þeirri framkvæmd í annarri athugun stofnunarinnar.

Í frekara mati er kynntur einn valkostur á legu Hallsvegur, tveggja akreina vegur frá Fjallkonuvegi að Víkurvegi, og hann borinn saman við möguleika á lagningu Hallsvegur í stokk og við svokallaðan núllkost þ.e. að leggja ekki Hallsveg frá Fjallkonuvegi að Víkurvegi. Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila kemur fram að aðrir kostir en valkostur framkvæmdaraðila séu ekki taldir raunhæfir til að ná þeim markmiðum sem stefnt sé að með Hallsvegi. Núllkostur sé ekki réttlætunlegur miðað við arðsemi þess að leggja Hallsveg og kostnaður vegna lagningar Hallsvegur í stokk verði um þrisvar sinnum meiri en áætlun vegna lagningar vegarins geri ráð fyrir og sé því ekki fýsilegur kostur.

Skipulagsstofnun telur að við aðra athugun stofnunarinnar hafi verið sýnt fram á að tveggja akreina Hallsvegur, þ.e. tillaga framkvæmdaraðila, sé ásættanlegur kostur miðað við kostnað og þau markmið sem framkvæmdinni sé ætlað að uppfylla þ.e. að léttu á umferð í gegnum íbúðarhverfi ásamt því að bæta samgöngur til og frá Grafarvogshverfum. Hins vegar mun framkvæmdin hafa neikvæð áhrif á hljóðvist á svæðinu og hefur framkvæmdaraðili lagt fram upplýsingar um mótvægisáðgerðir sem miða að því að draga úr óæskilegum áhrifum framkvæmdarinnar á hljóðvist í næsta nágrenni Hallsvegur, sbr. umfjöllun um hljóðmengun og hljóðvarnir hér að neðan. Skipulagsstofnun telur að sýnt hafi verið fram á að unnt sé að draga úr hljóðstigi við Hallsveg að ásættanlegu marki en stofnunin telur ljóst að hljóðvarnir vegna framkvæmdarinnar muni hafa töluverð sjónræn áhrif í för með sér og skerða nokkuð útsýni frá íbúðarhúsum við Hallsveg, sbr. umfjöllun hér að neðan. Hins vegar ítrekar Skipulagsstofnun að gert hefur verið ráð fyrir tveggja akreina Hallsvegi í aðalskipulagi frá árinu 1992 og að íbúar á svæðinu hefðu mátt gera ráð fyrir að grípa þyrfti til viðlíka mótvægisáðgerða með hljóðvörnum til að draga úr áhrifum hávaða frá umferð um veginn eins og kynntar eru í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila.

Í úrskurði umhverfisráðherra frá 22. desember 2000 er tekið fram að gera skuli grein fyrir möguleikum á að leggja Hallsveg í stokk. Skipulagsstofnun telur að þrátt fyrir að ekki sé gerð ítarleg grein fyrir þeim valkosti í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila, sýni tölur um áætlaðan kostnað að lagning Hallsvegur í stokk sé ekki raunhæfur kostur.

Ekki er gert ráð fyrir að opnaðar verði nýjar námur vegna framkvæmdarinnar en að efni verði tekið úr tilteknum námum í nágrenni Reykjavíkur. Skipulagsstofnun veur athygli á að öll efnistaka er framkvæmdaleyfisskyld samkvæmt 27. gr. skipulags- og

byggingarlaga nr. 73/1993 m.s.b. Áður en framkvæmdaleyfi er veitt skal liggja fyrir áætlun um efnistöku sbr. 48. gr. laga um náttúruvernd.

Áhrif á menn og samfélag

Fyrirhugaður Hallsvegur mun liggja í jaðri íbúðarhverfis sem er að langmestu leyti fullbyggt og að hluta til á röskuðu landi við jaðar Gufuneskirkjugarðs.

Loftmengun. Í frekara mati var lögð fram vindrós fyrir framkvæmdasvæði við Hallsveg¹ og hún borin saman við eldri vindrós Veðurstofu Íslands við Bústaðaveg í Reykjavík, sem reikningar á dreifingu loftmengunar byggðust á í frummati og í frekara mati. Fram kemur að vindrósin á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði sé heldur hagstæðari fyrir dreifingu loftmengunar m.t.t. afstöðu húsa við Garðhús gagnvart Hallsvegi. Útreiknuð gildi á styrk mengunarefna í lofti eru vel undir umhverfismörkum reglugerða og breytingar á tilhöggun framkvæmdarinnar í frekara mati ekki taldar þess eðlis að þær hafi áhrif á þá niðurstöðu. Skipulagsstofnun telur því nægjanlega grein gerða fyrir umhverfisáhrifum loftmengunar í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila.

Hljódmengun. Umferð á Gagnvegi er í dag áætluð um 4000 bílar á sólarhring og talið er að hún muni aukast um 2000 til 3000 bíla á sólarhring til ársins 2008 án tilkomu Hallsvegar frá Fjallkonuvegi að Víkurvegi en minnka um 1000 bíla á sólarhring á sama tímabili með tilkomu Hallsvegar. Byggð verða mislæg gatnamót á mótum Víkurvegar og Vesturlandsvegar á næstunni og í umferðarspám sem niðurstæða matsskýrslu byggir á og sem fram kemur í drögum að Svæðisskipulagi Höfuðborgarsvæðisins 2000-2024 og drögum að Aðalskipulagi Reykjavíkur 2001-2024 er tekið tillit til fyrirhugaðrar byggðar austan Vesturlandsvegar í hlíðum Úlfarsfells. Skipulagsstofnun telur í ljósi framlagðra gagna að hluti umferðar frá þeirri byggð muni fara um Hallsveg, en mestur hluti um Vesturlandsveg. Umferð sem fari um Hallsveg muni því einkum þjóna Grafarvogi, Gufunesi og Geldinganesi.

Samkvæmt framlögðum gögnum framkvæmdaraðila mun hljóðstig við efstu hæð húsa við Garðhús ekki fara yfir 55 dB(A) viðmiðunarmörk reglugerðar nr. 933/1999 um hávaða miðað við umferðarspá árið 2027 og þær mótvægisáðgerðir sem lagðar hafa verið fram í matsskýrslu til að draga úr neikvæðum áhrifum framkvæmdarinnar á hljóðvist í nágrenni við framkvæmdasvæðið. Jafngildishljóðstig fer upp fyrir 55 dB(A) viðmiðunarmörk í Gufuneskirkjugarði, sérstaklega suðausturhluta garðsins, miðað við umferðarspá árið 2008 og 2027. Jafngildishljóðstig fer upp fyrir 55 dB(A), viðmiðunarmörk við jarðhæðir húsa við Grundarhús og Vallarhús, sunnan Hallsvegar milli Fjallkonuvegar og Þvervegar, miðað við umferðarspá árið 2008 og 2027.

Skipulagsstofnun telur að áhrif lagningar Hallsvegar séu töluverð á hljóðvist í íbúðarbyggð við Garðhús og nokkur í Gufuneskirkjugarði. Skipulagsstofnun telur áhrif Hallsvegar á hljóðvist við Grundarhús og Vallarhús vera óveruleg en minnir á að óvíst sé nema lítilsháttar hækkun á hljóðstigi, með tilkomu Hallsvegar, muni reynast ónæðisvaldur á þessu svæði. Mikilvægt er að komið verði upp hljóðvörnum strax við lagningu tveggja akreina Hallsvegar eins og kostur er í samráði við íbúa og eigendur fasteigna við Garðhús, Grundarhús og Vallarhús og Kirkjugarða Reykjavíkurprófastsdæmis.

Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila kemur fram að hljóðvarnir verði komnar í fulla hæð framan við hluta húsa við Garðhús þegar hljóðstig vegna umferðar fari að nálgast viðmiðunargildi reglugerðar um hávaða. Einnig er ljóst að umferð og

¹ Fylgiskjal 26 með matsskýrslu

umferðarhávaði mun aukast á Hallsvegi á næstu áratugum. Skipulagsstofnun telur mikilvægt að sannreyna með mælingum framlagða útreikninga á umferðarhávaða og að fram fari reglubundnar mælingar á hávaða við Hallsveg samkvæmt 9. gr. reglugerðar um hávaða nr. 933/1999 á vegum heilbrigðisnefndar Reykjavíkur sem lagðir verði til grundvallar við útfærslu mótvægisáðgerða þannig að unnt verði að grípa til viðhlítandi áðgerða í tíma í næsta nágrenni Hallsvegar í samráði við íbúa og eigendur fasteigna við Garðhús, Grundarhús og Vallarhús og Kirkjugarða Reykjavíkurprófastsdæmis leiði mælingar í ljós að hljóðmengun frá Hallsvegi sé yfir viðmiðunarmörkum reglugerðar um hávaða.

Skipulagsstofnun telur ljóst af framlögðum gögnum framkvæmdaraðila að ekki sé unnt að uppfylla leiðbeiningargildið, 45 dB(A), með lagningu Hallsvegar.

Sjónræn áhrif. Samkvæmt framlögðum gögnum munu hljóðvarnir vegna lagningar Hallsvegar skerða útsýni frá fyrstu hæð við Garðhús nr. 3, 37, 41 og 47-55 og að nokkru leyti útsýni frá annarri hæð Garðhúsa nr. 3. Hins vegar telur Skipulagsstofnun ljóst að hávaði frá umferð valdi íbúum töluverðum óþægindum og því sé mikilvægt að hljóðvist verði bætt strax í íbúðarbyggð og í Gufuneskirkjugarði með mótvægisáðgerðum við gerð tveggja akreina Hallsvegar. Skipulagsstofnun telur ljóst að hljóðvarnir vegna framkvæmdarinnar muni hafa töluverð sjónræn áhrif í för með sér og skerða nokkuð útsýni frá íbúðarhúsum við Hallsveg.

Áhrif á menningarminjar og gróður

Í framlögðum gögnum kemur fram að gróðurfar á framkvæmdasvæðinu sé ekki talið sérstætt og að þar hafi ekki fundist menningarminjar. Skipulagsstofnun telur að framkvæmdin muni hvorki hafa veruleg áhrif á náttúrufar né menningarminjar á framkvæmdasvæðinu.

Skipulag og leyfi

Ganga þarf frá breytingu á deiliskipulagi Húsaahverfis sem samþykkt var í borgarráði þann 10. september 1991 og breytt þann 30. maí 2000 vegna legu göngustíga og hljóðvarna. Samkvæmt 27. gr. skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997 m.s.b. þarf að sækja um framkvæmdaleyfi til Reykjavíkurborgar vegna framkvæmdarinnar.

Niðurstaða

Fyrirhugaður Hallsvegur mun liggja í jaðri íbúðarhverfis sem er að langmestu leyti fullbyggt og við jaðar Gufuneskirkjugarðs og mun því óhjákvæmilega hafa áhrif á hljóðvist í nágrenni við framkvæmdasvæðið. Þær mótvægisáðgerðir sem kynntar eru í framlögðum gögnum til að draga úr áhrifum á hljóðvist munu verða áberandi og skerða útsýni úr íbúðarhúsum við Garðhús. Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila hefur að mati Skipulagsstofnunar verið sýnt fram á að lagning Hallsvegar frá Fjallkonuvegi að Víkurvegi sé áfangi sem geti staðið einn og sér verði ekki af áformum um aðra áfanga Hallsvegar. Skipulagsstofnun telur að lagning Hallsvegar í stökk muni draga verulega úr hljóðmengun vegna umferðar og skerðingu á útsýni. Sá kostur er hins vegar að mati stofnunarinnar vart raunhæfur vegna kostnaðar.

Á grundvelli gagna framkvæmdaraðila lögðum fram við aðra athugun, umsagna, athugasemda og svara framkvæmdaraðila við þeim fellst Skipulagsstofnun á lagningu tveggja akreina Hallsvegar frá Fjallkonuvegi að Víkurvegi.

6. ÚRSKURÐARORÐ

Í samræmi við 11. grein laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 63/1993 hefur Skipulagsstofnun farið yfir þau gögn sem lögð voru fram af hálfu framkvæmdaraðila við tilkynningu ásamt umsögnum, athugasemdum og svörum framkvæmdaraðila við þeim.

Með vísun til niðurstöðu Skipulagsstofnunar sem gerð er grein fyrir í 5. kafla þessa úrskurðar er fallist á fyrirhugaða lagningu tveggja akreina Hallsvegar frá Fjallkonuvegi að Víkurvegi eins og henni er lýst í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila.

7. KÆRUFRESTUR

Samkvæmt 14. gr. laga nr. 63/1993 má kæra úrskurð Skipulagsstofnunar til umhverfisráðherra. Kærufrestur er til 12. september 2001.

Reykjavík, 3. ágúst 2001.

Stefán Thors

Hólmfríður Sigurðardóttir