

REYKJANESBRAUT, BREIKKUN MILLI HAFNARFJARÐAR OG NJARÐVÍKUR

Úrskurður Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum

1. INNGANGUR

Skipulagsstofnun hefur fengið til athugunar breikkun Reykjanesbrautar milli Hafnarfjarðar og Njarðvíkur samkvæmt lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum.

Framkvæmdaraðili: Vegagerðin.

Framkvæmd kynnt í matsskýrslu: Breikkun Reykjanesbrautar á um 24 km kafla frá sveitarfélagamörkum Hafnarfjarðar og Vatnsleysustrandarhrepps og vestur fyrir Seylubraut í Reykjanesbæ og gerð 5 mislægra gatnamóta á þessum vegarkafla.

Markmið framkvæmdar: Að bæta samgöngur og ná fram hærri þjónustugráðu og auknu öryggi vegarins.

Athugun Skipulagsstofnunar: Þann 14. nóvember 2001 tilkynnti Vegagerðin framkvæmdina til Skipulagsstofnunar. Framkvæmdin var auglýst opinberlega þann 28. nóvember 2001 í Lögbirtingablaðinu, Morgunblaðinu og í Suðurnesjatíðindum. Matsskýrsla lá frammi til kynningar frá 28. nóvember 2001 til 9. janúar 2002 á skrifstofum Hafnarfjarðarbæjar, Reykjanesbæjar og Vatnsleysustrandarhrepps, á bókasafni Reykjanesbæjar, í Þjóðarbókhöðunni og hjá Skipulagsstofnun í Reykjavík. Matsskýrslan var einnig aðgengileg á Netinu: www.vegagerdin.is og www.honnun.is. Leitað var umsagnar Hafnarfjarðarbæjar, Reykjanesbæjar, Vatnsleysustrandarhrepps, Varnarmálaskrifstofu utanríkisráðuneytisins, Fornleifaverndar ríkisins, Heilbrigðiseftirlits Suðurnesja, Náttúruverndar ríkisins og veiðimálastjóra. Á kynningartíma bárust 5 athugasemdir.

Gögn lögð fram við athugun Skipulagsstofnunar:

Matsskýrsla: Reykjanesbraut. Breikkun á milli Hafnarfjarðar og Njarðvíkur. Mat á umhverfisáhrifum. Matsskýrsla. Vegagerðin og Hönnun. Nóvember 2001. Viðaukar með matsskýrslu.

Önnur gögn: Svör Vegagerðarinnar við umsögnum, athugasemdum og fyrirspurnum Skipulagsstofnunar dags. 25. janúar, 6. og 18. febrúar 2002.

2. UMSAGNIR

Umsagnir bárust frá:

Hafnarfjarðarbæ með bréfi dags. 14. janúar 2002.

Reykjanesbæ með bréfi dags. 20. desember 2001.

Vatnsleysustrandarhreppi með bréfi dags. 14. desember 2001 og tölvupósti dags. 11. febrúar 2002.

Varnarmálaskrifstofu utanríkisráðuneytisins með bréfi dags. 11. janúar 2002.

Fornleifavernd ríkisins með bréfi dags. 18. desember 2001.

Heilbrigðiseftirliti Suðurnesja með bréfum dags. 3. og 17. janúar 2002.

Náttúruvernd ríkisins með bréfi dags. 9. janúar 2002.

Veiðimálastjóra með bréfi dags. 29. nóvember 2001.

3. ATHUGASEMDIR

5 athugasemdir bárust á kynningartíma frá:

Erlingi J. Leifssyni, dags. 8. janúar 2002.

Jarðlind ehf dags. 8. janúar 2002.

Landgræðslu ríkisins dags. 7. janúar 2002.

Skúla Þorvaldssyni og Sæmundi Þórðarsyni dags. 23. desember 2001.

Þórði Kr. Guðmundssyni með bréfi dags. 7. janúar 2002.

4. UMHVERFISÁHRIF FRAMKVÆMDAR SAMKVÆMT FRAMLÖGÐUM GÖGNUM VIÐ ATHUGUN SKIPULAGSSTOFNUNAR

4.1 FYRIRHUGUÐ FRAMKVÆMD

Í matsskýrslu er kynnt breikkun Reykjanesbrautar á um 24 km kafla frá sveitarfélagamörkum Hafnarfjarðar og Vatnsleysustrandarhrepps og vestur fyrir Seylubraut í Reykjanesbæ. Framkvæmdasvæðið er að mestu leyti innan tveggja sveitarfélaga, Vatnsleysustrandarhrepps og Reykjanesbæjar. Um 450 m löng tenging núverandi Reykjanesbrautar við fyrirhugaða breikkun er í landi Hafnarfjarðar. Vestasti hluti framkvæmdasvæðisins er innan varnarsvæðisins á Keflavíkurflugvelli. Í matsskýrslu eru lagðir fram 4 kostir á breikkun Reykjanesbrautar og felst valkostur Vegagerðarinnar, valkostur 1, í breikkun úr 2 akreinum í 4 á tveimur aðskildum akbrautum með miðdeili sem er að jafnaði 11 m á milli axlabrúna. Áætlað er að öll vegamót, sem verða 5 talsins, verði mislæg. Það svæði sem verður fyrir beinum áhrifum vegna veglagningar, mislægra vegamóta og efnistöku ásamt öryggisvæði verður samtals um 123 ha. Hönnunarhraði Reykjanesbrautar er 110 km/klst en gert er ráð fyrir að leyfilegur hámarkshraði verði áfram 90 km/klst. Reiknað er með að framkvæmdir geti hafist árið 2002 og að þeim verði lokið árið 2010. Samkvæmt vegaáætlun 2001-2004 eru fjárveitingar til breikkunar Reykjanesbrautar áætlaðar 574 milljónir króna á því tímabili. Áætlaður heildarkostnaður við valkost Vegagerðarinnar er á bilinu 3,0-3,5 milljarðar króna, miðað við verðlag ársins 2001. Ekki liggur fyrir endanleg áfangaskipting en hún mun einkum ráðast af því fjármagni sem veitt verður til framkvæmdanna hverju sinni.

4.1.1 Lagning vegar

Í matsskýrslu kemur fram að samkvæmt valkosti Vegagerðarinnar, kosti 1, muni Reykjanesbraut verða tvöfölduð með lagningu nýrrar tveggja akreina akbrautar, samsíða og sunnan við núverandi akbraut. Núverandi vegi verði fylgt að mestu í grunni og hæð nema yfir Afstapahraun þar sem grunnbogi á nýrri akbraut verði stækkaður. Á þeim stað verði hraunkantur í Afstapahrauni skertur með talsverðum skeringum. Fram kemur að svæðið á milli vegaxla akbrautanna, svokallaður miðdeilir, verði að jafnaði 11,0 m á breidd að undanskildum 1 km kafla í Afstapahrauni þar sem breidd niðdeilis verði allt að 22 m. Heildarbreidd endanlegs vegar verði um 34 m. Breidd öryggissvæða beggja vegna Reykjanesbrautar verði 10 m, mælt frá ytri brún vegaxla. Gert sé ráð fyrir slitlagi úr malbiki eða steypu á akbrautinni og að hún verði upplýst.

4.1.2 Mislæg gatnamót

Í matsskýrslu kemur fram að þar sem um hraðbraut sé að ræða þurfi að breyta vegamótum verulega og sé áætlað að öll vegamót, fimm talsins, verði mislæg. Fram kemur að mislæg vegamót verði um 1 km norðan Hvassahrauns, vegamót verði við Vatnsleysustrandarveg/Keilisveg þar sem kynntir séu tveir möguleikar á staðsetningu, þ.e. vegamót A og vegamót B. Valkostur framkvæmdaraðila, vegamót A, séu staðsett tæplega 1,5 km vestar en núverandi vegamót en vegamót B verði á svipuðum slóðum og núverandi vegamót. Staðsetning vegamóta A feli í sér lagningu u.þ.b. 2,0 km tengivegar að Vatnsleysustrandarvegi og 1,0 km tengivegar að línuvegi sem liggja að Keilisvegi en endanleg lega þessara vega hafi ekki verið fullhönnuð. Verði vegamót B fyrir valinu muni nýir tengivegir verða minniháttar eins og við hin vegamótin fjögur. Fram kemur að vegamót verði við Vogaveg og Grindavíkurveg á sömu stöðum og núverandi vegamót. Fimmtu mislægu vegamótin, Seylubraut/Hafnir, tengjast fyrirhugaðri breytingu á legu Hafnavegar. Vegamótin komi í stað núverandi vegamóta Hafnavegar og Reykjanesbrautar. Önnur núverandi vegamót á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði verði lögð niður.

Í matsskýrslu kemur fram að nokkrar gerðir mislægra vegamóta hafi verið skoðaðar þar sem hliðarvegir fari annað hvort yfir Reykjanesbraut á brú eða í göngum undir brautina. Við Hvassahraun sé gert ráð fyrir undirgöngum og vegamótum sem líkist tígulvegamótum en ekki liggja fyrir ákvörðun um hvaða lausnir verði valdar fyrir hvern stað. Fram kemur að við mislægu vegamótin megi reikna með að raskað svæði verði allt að 100 m sitt hvoru megin miðlínu vegar. Alls sé áætlað að flatarmál lands undir mislæg vegamót verði um 23 ha og að landþörf mismunandi gerða vegamóta sé svipuð.

4.1.3 Efnistaka

Í matsskýrslu kemur fram að áætlað sé að miðað við núverandi forsendur verði efnisþörf vegna framkvæmdanna um 800.000-1.000.000 m³. Þar af fari um 60-70% í breikkunina, þ.e. fyllingar og burðarlög vegarins og um 30-40% í mislæg vegamót. Gert sé ráð fyrir að 150.000-300.000 m³ af efni komi úr skeringum og um 450.000-750.000 m³ úr námum. Umfang efnistöku og skeringa sé háð því hvaða útfærsla af mislægum vegamótum verði valin. Efni verði aðeins tekið úr námum sem verði samþykktar af hlutaðeigandi sveitastjórnnum, Náttúruvernd ríkisins og Vegagerðinni. Fram kemur að fjórar námur komi til greina við efnistöku, þ.e. gömul náma í jaðri Afstapahrauns við Kúagerði, sem ekki sé með rekstrarleyfi og námur við Stapafell, Súlur og Rauðamel, sem allar hafi rekstrarleyfi. Meginhluti efnistökkunnar sé fyrirhugaður úr námunni í jaðri Afstapahrauns eða að meðaltali um 1,5 m þykkt lag á

um 36 ha svæði, alls milli 300.000-500.000 m³. Efnisnámið verði aðeins innan þess svæðis þar sem efnistaka hafi áður farið fram. Allt að 250.000 m³ verði teknir úr námum við Rauðamel, Stapafell og Súlur.

Í frekari upplýsingum framkvæmdaraðila kemur fram að skeringar vegna veglagningar verði 165.000 m³ en skeringar vegna veglagningar og vegamóta 347.000-507.000 m³. Efnistaka úr námum verði 535.000-627.000 m³.

4.1.4 Vinnubúðir

Í matsskýrslu kemur fram að líklega verði settar upp vinnubúðir í grennd við mislæg vegamót. Staðsetning þeirra verði ákveðin í samráði við eftirlitsmenn, viðkomandi sveitastjórnir, Heilbrigðiseftirlit Suðurnesja og landeigendur. Vinnubúðum verði valinn staður á svæðum sem þegar hefur verið raskað, t.d. á gömlum vegstæðum. Með þeim hætti verði raski haldið í lágmarki.

4.1.5 Aðrir kostir

Í matsskýrslu kemur fram að nokkrir möguleikar hafa verið skoðaðir á útfærslum varðandi vegagerð og mislæg vegamót á umræddri leið og þeir bornir saman við valkost framkvæmdaraðila, kost 1, þ.e. breikkun úr 2 akreinum í 4 akreinar.

Kostur 2: Í matsskýrslu kemur fram að þessi kostur sé sambærilegur kosti 1 nema að yfir Afstapahraun verði lögð ný akbraut á um 750 m kafla norðan núverandi Reykjanesbrautar. Núverandi vegur verði nýttur sem syðri akbraut á þessum kafla. Efnisþörf, umfang nýs vegar og mislægra vegamóta væri það sama og við framkvæmdir samkvæmt kosti 1.

Í frekari upplýsingum framkvæmdaraðila kemur fram að skeringar vegna veglagningar verði 138.000 m³ en skeringar vegna veglagningar og vegamóta 320.000-480.000 m³. Efnistaka úr námum verði á milli 452.000 og 780.000 m³.

Kostur 3: Í matsskýrslu kemur fram að þessi kostur sé sambærilegur kosti 1 hvað umfang nýs vegar og mislægra vegamóta varðar, en á 4,4 km kafla yfir Afstapahraun verði 2 tveggja akreina aðskildar akbrautir allt að 800 m sunnar en núverandi vegur sem yrði aflagður á þessum kafla. Í stað vegamóta B við Vatnsleysustrandarveg/ Keilisveg kæmu vegamót C til samræmis við breytta veglínu. Efnistaka úr námum væri 450.000-550.000 m³.

Í frekari upplýsingum framkvæmdaraðila kemur fram að skeringar vegna veglagningar verði 303.000 m³ en skeringar vegna veglagningar og vegamóta 485.000-593.000 m³. Efnistaka úr námum verði 473.000-532.000 m³.

Kostur 4: Samkvæmt matsskýrslu er um að ræða þriggja akreina veg (2+1), og myndi einni akrein verða bætt við núverandi veg, þar sem miðakreinin væri notuð til framúraksturs en vegamót yrðu þau sömu og samkvæmt kosti 1. Tvær akreinar lægju í sömu átt og ein á móti og með ákveðnu millibili myndi þessu fyrirkomulagi verða snúið við og þá um leið víxlað möguleika til framúraksturs. Umfang mislægra vegamóta væri sambærilegt við kost 1 en heildarbreidd þriggja akreina vegar væri 17,25 m með vegöxlum samanborið við 34 m fyrir kost 1. Efnistaka úr námum vegna framkvæmda samkvæmt valkosti 4 væri á bilinu 180.000-430.000 m³.

Núll kostur Samkvæmt matsskýrslu felst núll kostur í því að ekki verði ráðist í breikkun Reykjanesbrautar og lagningu mislægra vegamóta. Það grunnástand sem lýst er í matsskýrslunni muni að öllum líkindum haldast óbreytt. Fram kemur að ef ekki

verði farið í breikkun Reykjanesbrautar megi gera ráð fyrir að umferðarslysum muni fjölga í samræmi við aukna umferð í framtíðinni.

Lagning rafbrautar: Í matsskýrslu kemur fram að komið hafi fram ábendingar um að meta þyrfti þann kost að leggja rafbraut milli Reykjavíkur og Keflavíkurflugvallar. Fram kemur að ekki sé hægt að fullyrða með hvaða hætti samgöngur muni þróast og því erfitt að segja til um hvort rafbraut muni í framtíðinni verða hagkvæmur samgöngukostur. Þrátt fyrir að byggð yrði rafbraut, séu góðar vegsamgöngur nauðsynlegar enda ljóst að ávallt verði þörf á vegi þrátt fyrir rafbraut. Hugsanleg lagning rafbrautar í framtíðinni breyti ekki þeim kröfum sem gerðar séu til breytinga nú. Framkvæmdaraðili telji því fyrirhugaða breikkun Reykjanesbrautar óháða möguleikum á rafbraut í framtíðinni. Verði hugsanlegur flutningur innanlandsflugs frá Reykjavíkurflugvelli til Keflavíkurflugvallar að veruleika muni umferð um Reykjanesbraut aukast. Þessi umferðaraukning, umfram það sem gert sé ráð fyrir í umferðarspá, styrki forsendur þess að breikka brautina. Flutningur innanlandsflugs myndi styðja enn frekar að kostir 1-3 yrðu valdir, en myndi ekki hafa áhrif á hver þessara kosta yrði fyrir valinu. Kostur 4 yrði að öllum líkindum talinn síðri ef af flutningi innanlandsflugs verði því hann anni ekki eins mikilli umferð og hinir kostirnir.

4.2 ÁHRIF Á MENN OG SAMFÉLAG

4.2.1 Landnotkun og skipulag

Kostur 1: Í matsskýrslu kemur fram að fyrirhugað framkvæmdasvæði sé óbyggt svæði. Á svæðinu hafi nytjar af landbúnaði verið litlar sem engar. Hitaveita Suðurnesja og Reykjanesbær eigi dreifikerfi rafmagns, hitaveitu, vatnsveitu og fráveitu á og við fyrirhugað framkvæmdasvæði og jarðstrengur og ljósleiðari á vegum Landssímans liggja innan svæðisins. Fram kemur að Vegagerðin muni festa kaup á landi til að uppfylla kröfur um vegsvæði, greiddar verði bætur til landeigenda fyrir það land sem mislæg vegamót muni ná til utan núverandi vegsvæðis og að samráð verði haft við veitustofnanir varðandi þær lagnir sem séu innan framkvæmdasvæðisins.

Í matsskýrslu kemur fram að fyrirhugað framkvæmdasvæði sé að mestu leyti innan Vatnsleysustrandarhrepps og Reykjanesbæjar auk þess sem hluti þess sé innan Hafnarfjarðar og varnarsvæðis á Keflavíkurflugvelli. Gera þurfi breytingar á Aðalskipulagi Reykjanesbæjar 1995-2015 vegna mislægra vegamóta við Seylubraut/Hafnir í Reykjanesbæ. Einnig þurfi að breyta Svæðisskipulagi Reykjanesbæjar, Sandgerðisbæjar, Gerðahrepps og Keflavíkurflugvallar 1995-2015 til samræmis við þessa breytingu. Fram kemur að gera þurfi breytingu á Aðalskipulagi Vatnsleysustrandarhrepps 1994-2014 vegna 4 mislægra vegamóta og svæða undir þau sem fyrirhuguð séu innan hreppsins, undirgangna fyrir gangandi og ríðandi umferð, u.þ.b. 2 km austan við Grindavíkurvegamót og vegna efnistöku. Ekki sé gert ráð fyrir að breyta þurfi Aðalskipulagi Hafnarfjarðar 1995-2015 þar sem fyrirhuguð tenging Reykjanesbrautar sem nái inn í Hafnarfjörð sé hugsuð sem bráðabirgðatenging.

Kostur 2: Samkvæmt matsskýrslu þarf að gera sambærilegar breytingar á gildandi skipulagsáætlunum fyrir kosti 1 og 2.

Kostur 3: Samkvæmt matsskýrslu þarf að gera sambærilegar breytingar á gildandi skipulagsáætlunum fyrir kosti 1 og 3 að undanskyldum vegkaflanum yfir Afstapa-hraun. Á þeim kafla þarf að gera breytingar á Aðalskipulagi Vatnsleysustrandarhrepps 1994-2014 vegna breyttrar veglínu fyrir 4 akreina veg og mislæg vegamót C við Vatnsleysustrandarveg/Keilisveg.

Kostur 4: Samkvæmt matsskýrslu þarf að gera sambærilegar breytingar á gildandi skipulagsáætlunum fyrir kosti 1 og 4.

Í umsögn Hafnarfjarðarbæjar kemur fram að frá skipulagslegu sjónarmiði og m.t.t. landnýtingar hefði verið betra að sameina vegstæði Reykjanesbrautar línustæði háspennulínunnar, meðfram Vatnsleysuvík og yfir Strandarheiðina. Við það hefði orðið til nýtilegra land til byggðarþróunar meðfram ströndinni og helgunarsvæði vegar og raflínu hefði samnýst. Í staðinn verði eftir breitt belt milli vegar og háspennlínu sem nýtist til einskis vegna neikvæðra umhverfisáhrifa umferðar og raflínu. Þá þurfi að huga að því að fyrirhuguð veglagning mæti nýrri legu Reykjanesbrautar í gegnum Hafnarfjörð á eðlilegan hátt.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að samvinna Hafnarfjarðarbæjar og Vegagerðarinnar vegna aðalskipulags Hafnarfjarðarbæjar og nýrra hugmynda um legu Reykjanesbrautar hafi hafist fyrir nokkru. Komi til einhverjar breytingar á því verki sem hér sé til umfjöllunar verði þær kynntar og metnar sérstaklega.

Í athugasemdum Skúla Þorvaldssonar og Sæmundar Þórðarsonar fyrir hönd landeigenda að Minni-Vatnsleysu og Stóru-Vatnsleysu kemur fram að land við Kúagerði sé landeigendum miklu meira virði en land sem liggja fjær sjó og vestar. Því sé lagt til að hluti fyrirhugaðrar Reykjanesbrautar verði lagður yfir Afstapahraun samkvæmt kosti 3 og enn fremur að vegamót A verði færð vestar og verði í u.þ.b. 2,5 km fjarlægð frá Kúagerði. Með þessu fyrirkomulagi megi einnig draga úr slysatíðni á vegarkafli við Kúagerði sem orsakist af 2 nokkuð kröppum beygjum eftir beinan vegarkafli og hálkumyndun á veginum.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að haft verði samráð við landeigendur þar sem nýtt land fari undir veg og fyrirhugað sé að taka efni. Að öðru leyti vísist til svars við umsögn Vatnsleysustrandarhrepps á blaðsíðu 8.

Í athugasemdum Jarðlindar ehf kemur fram að að í ljósi fyrirhugaðrar jarðhitavirkjunar á Trölladyngjusvæðinu á vegum fyrirtækisins séu gerðar athugasemdir við tengingu Keilisvegar við Reykjanesbraut eins og henni sé lýst í matsskýrslunni. Brýnt sé að tengingin verði greið og öflug í þeim skilningi að hún geti á öruggan máta annað tímabundnum, umfangsmiklum þungaflutningum og síðar umferð tengdri margþættum rekstri auðlindavinnslunnar.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að vegamót Keilisvegar og Reykjanesbrautar verði mislæg og nýr kafli Keilisvegar lagður þannig að hann megi breikka og efla ef tilefni verði.

Í athugasemdum Þórðar Kr. Guðmundssonar kemur fram að veglagning samkvæmt kosti 3 væri happadrýgst. Með því móti væri hægt að endurheimta Kúagerðissvæðið.

Í svörum framkvæmdaraðila er vísað til svara við umsögn Vatnsleysustrandarhrepps á blaðsíðu 8.

4.2.2 Arðsemi

Í matsskýrslu kemur fram að útreikningar á hagkvæmni byggja á arðsemismati. Kostur 2 sé sambærilegur kosti 1, valkosti framkvæmdaraðila, hvað varðar fækkun slysa og arðsemi en heildararðsemi kosts 3 sé örlítið minni en kosts 1 þar sem framkvæmdakostnaður verði meiri. Sé litið til hagkvæmni og áætlana um arðsemi komi kostur 4 best út.

4.2.3 Byggða- og atvinnuþróun

Kostur 1: Í matsskýrslu kemur fram að fólksfjölgun á Suðurnesjum hafi verið stöðug undanfarna áratugi þó nokkuð hafi dregið úr henni síðustu ár. Talsvert sé um að íbúar Suðurnesja sækja daglega vinnu eða skóla til höfuðborgarsvæðisins. Einnig sé hluti þeirra sem vinni á Suðurnesjum búsettir utan svæðisins. Bættar samgöngur við höfuðborgarsvæðið í formi aukins öryggis geti talist áhrifaþáttur sem hjálpi til við að laða að vinnuafli hvort sem fólk velji sér búsetu á Suðurnesjum eða ekki. Breikkun Reykjanesbrautar stuðli að jákvæðum forsendum byggða- og atvinnuþróunar á Suðurnesjum þar sem framkvæmdin styrki Suðurnes og höfuðborgarsvæðið sem eitt atvinnusvæði og styrki um leið stöðu Suðurnesja gagnvart höfuðborgarsvæðinu og auki á samkeppni um vinnuafli. Fram kemur að óvíst sé hversu mikil áhrif framkvæmdin hafi á atvinnuframboð á Suðurnesjum á framkvæmdatíma.

Kostir 2, 3 og 4: Samkvæmt matsskýrslu eru samfélagsleg áhrif valkosta 2, 3 og 4 talin sambærileg við kost 1.

4.2.4 Umferð og umferðaröryggi

Kostur 1: Í matsskýrslu kemur fram að umferð um Reykjanesbraut tengist einkum ferðum fólks til og frá vinnu. Einnig fylgi talsverð umferð alþjóðaflugvellingum á Keflavíkurflugvelli. Megi þar helst nefna farþegaflutninga, eldsneytisflutninga og fraktflutninga vegna millilandaflugs. Eins sé mikið um fisk- og vöruflutninga um Reykjanesbraut. Fram kemur að á árunum 1992-2000 hafi umferðaraukning verið að meðaltali um 2,5% á ári og hafi ársdagsumferð árið 2000 verið um 7000 bílar á sólarhring. Að loknum framkvæmdum muni afköst brautarinnar aukast, sem þýði styttri ferðatíma og lægri kostnað fyrir vegfarendur. Breikkuð Reykjanesbraut geti afkastað á bilinu 25.000-40.000 bílum á sólarhring en umferðarspá fyrir árið 2020 geri ráð fyrir 15.000 bílum á sólarhring.

Í matsskýrslu kemur fram að við núverandi vegamót skapist hætta þegar beygt sé inn á og út af Reykjanesbrautinni þó að umferðarslys séu ekki einskorðuð við þau frekar en stefnugreind vegamót. Fram kemur að vegflái á Reykjanesbrautinni sé á mörgum stöðum of brattur, sem geti verið hættulegt þar sem útafakstur sé ein algengasta orsök umferðarslysa á Reykjanesbraut. Meðal óhappatíðni á Reykjanesbraut á árunum 1996-1999 hafi verið 0,52 óhöpp á hverja milljón ekinna kílómetra á móti 1,09 á Vesturlandsvegi og 0,73 á Suðurlandsvegi. Fram kemur að öryggi muni aukast umtalsvert og slysatíðni lækki verulega að loknum framkvæmdum. Minni líkur verði á að ökutæki fari yfir á öfugan vegarhelming og framúrakstur verði mun hættuminni en áður. Gera megi ráð fyrir að slys þar sem bílar lendi framan á hvor öðrum verði mjög fátíð, en það séu oftast alvarlegustu slysin. Einnig sé gert ráð fyrir að óhöpp við vegamót verði mjög fátíð. Á móti komi að reiknað sé með því að ökuhraði muni aukast við tvöföldun Reykjanesbrautar og að aukinn umferðarhraði leiði til fjölgunar umferðaróhappa. Engu að síður sé talið að umferðarslysum muni fækka um 35-65% eftir að brautin hafi verið breikkuð. Í matsskýrslu kemur fram að þegar á heildina sé litið sé kostur 1 ákjósanlegastur þar sem framkvæmdaraðili líti svo á að hann þjóni best megintilgangi og markmiði framkvæmdarinnar sem sé að ná fram hærri þjónustugráðu og auknu umferðaröryggi.

Kostur 2 og 3: Samkvæmt matsskýrslu er talið að umferðaröryggi og slysatíðni þessara kosta sé sambærilegt við kost 1. Ekki er talið tryggt að aðstæður til hálkumyndunar á núverandi vegi við Kúagerði myndu breytast þótt að vegur væri lagður samkvæmt kosti 3.

Kostur 4: Samkvæmt matsskýrslu er talið að umferðaröryggi muni aukast miðað við núverandi ástand með tilkomu þriðju akreinarinnar þar sem framúrakstur verður áhættuminni. Almennt sé talið að slysatíðni á vegum með 4 akreinar (2+2) sé lægri en á vegum með 3 akreinar (2+1). Þetta sé þó ekki algilt, enda bendi sænskar rannsóknir til 30-50% fækkunar slysa á þriggja akreina vegum, sé vegrið á milli akstursstefna. Þessar rannsóknir nái þó aðeins yfir stuttan tíma, auk þess sem óvíst sé hvort hægt sé að yfirfæra niðurstöður þessara rannsókna yfir á aðstæður hér á landi.

Í umsögn Vatnsleysustrandarhrepps kemur fram að hreppsnefndin sé samþykkt veglagningunni samkvæmt kosti 1 að undanskyldu því að vegamót A verði vestar en gert sé ráð fyrir eða um 2,2 km vestan núverandi vegamóta við Kúagerði. Ennfremur að valin verði veglína yfir Afstapahraun skv. kosti 3 en miðað verði við ofangreinda útfærslu vegamóta A. Fram kemur að með þessu fyrirkomulagi aukist umferðaröryggi, hreppurinn fái aukið landrymi í samræmi við gildandi aðalskipulag Vatnsleysustrandarhrepps og um leið veltengingu við Reykjanesbraut í tengslum við fyrirhugað stóriðjusvæði á Keilisnesi.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að með hliðsjón af ósk Vatnsleysustrandarhrepps um færslu vegamóta hafi verið ákveðið í samráði við sveitarstjórn Vatnsleysustrandarhrepps að forhanna vegamót nær því sem aðalskipulag hreppsins sýni og hafi verið athugaðir 2 aðrir staðarvalkostir vestar með hliðsjón af fyrirhuguðu iðnaðarsvæði, landslagi, kostnaði og umferðaröryggi. Kostnaður við vegamót á báðum þessum stöðum verði mun meiri en samkvæmt staðarvali vegamóta A eða um 50 m.kr. í öðru tilfellinu, en um 100 m.kr. í hinu tilfellinu. Vegsýn á Reykjanesbraut sé styttri á þessum stöðum heldur en við vegamót A. Fram kemur að Vegagerðin leggi áfram til að vegamót A verði á þeim stað sem komi fram í matsskýrslu, en að Vatnsleysustrandarvegur verði sveigður meira til vesturs þannig að tenging við iðnaðarlóðina verði betri og opni um leið fyrir stækkun athafnasvæðis við Vatnsleysu.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að vegna hæðarmunar og bratta vegarins samkvæmt kosti 3 sé sá kostur alls ekki metinn öruggari en kostir 1 og 2, nema síður sé. Auk þess sé hann um 300 miljón krónum dýrari en kostur 1 og honum fylgi djúp skering og verulegt rask í hrauninu.

Í frekari umsögn Vatnsleysustrandarhrepps kemur fram að hreppsnefnd Vatnsleysustrandarhrepps hafi fallist á staðarval mismislagra vegamóta vestan Kúagerðis samkvæmt kosti A frá Vegagerðinni, að því tilskildu að vegurinn norður að Vatnsleysustrandarvegi færist vestar en í upphaflegu tillögunni, þannig að tenging við iðnaðarlóðina verði betri og opni um leið fyrir stækkun athafnasvæðis við Vatnsleysu.

Í athugasemdum Erlings J. Leifssonar kemur fram að fyrirhuguð staðsetning og gerð mismislagra vegamóta við Innri-Njarðvík sé ekki heppileg. Mun heppilegra sé að hafa þau vegamót við Njarðvíkurveg heldur en Seylubraut, þar sem bæði muni það leysa betur umferðartæknileg vandamál sem og gefi kost á vali á æskilegri tegund vegamóta heldur en fyrirhuguð staðsetning. Þá muni einnig verða auðveldara að koma fyrir tengingu við umferð innan bæjarins með þeim hætti sem æskilegt sé frá umferðartæknilegu sjónarmiði.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að staðsetning vegamóta við Seylubraut og Hafnaveg séu í samræmi við aðalskipulag Reykjanesbæjar.

Í athugasemdum Þórðar Kr. Guðmundssonar kemur fram að sama hætta á umferðar-óhöppum verði fyrir hendi í Kúagerði og sé á núverandi vegi. Ennfremur kemur fram

Það álit að hæð fyrirhugaðra mislægra vegamóta sé ekki nægileg þar sem bifreiðar með háan farm geti ekki ekið undir vegamótin.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að þar sem hæðarhindranir séu á vegum, þurfi ætíð að vera til leið fram hjá. Farm, sem sé hærri en 4,2 metrar, megi aðeins flytja í fylgd lögreglu. Að öðru leyti er vísað til svara við umsögn Vatnsleysustrandarhrepps á blaðsíðu 8.

4.2.5 Útivist og ferðamennska

Kostur 1: Í matsskýrslu kemur fram að í grennd við fyrirhugað framkvæmdasvæði séu vinsæl útivistarsvæði og svæði á náttúruminjaskrá. Þeir þættir sem fyrirhuguð framkvæmd hafi aðallega áhrif á, hvað útivist og ferðamennsku varðar, lúti sérstaklega að aðkomu að útivistarsvæðum og sjónrænum áhrifum. Gert sé ráð fyrir að önnur vegamót en þau sem gerð verði mislæg verði lögð niður. Í einhverjum tilfellum muni það verða til þess að möguleiki til útivistar skerðist. Mislæg vegamót muni hins vegar bæta aðgengi að helstu útivistarsvæðum. Fram kemur að þar sem um sé að ræða breikkun vegar sem fyrir sé í landslaginu verði sjónræn áhrif framkvæmdarinnar minni heldur en ef um nýjan veg væri að ræða. Mislæg vegamót komi hins vegar til með að vera meira áberandi þar sem þau raski stærra svæði og standi hærra í landinu. Útivistarsvæði í grennd við framkvæmdarsvæðið liggi í flestum tilfellum það fjarri eða í lægðum að sjónræn áhrif framkvæmdanna verði óveruleg.

Kostir 2, 3 og 4: Samkvæmt matsskýrslu hafa allir kostirnir frekar jákvæð áhrif á útivist og ferðamennsku.

4.2.6 Umferð gangandi vegfarenda, hjólréiðafólks og hestamanna

Kostur 1: Í matsskýrslu kemur fram að við hönnun mislægra vegamóta sé gert ráð fyrir gangandi vegfarendum, hjólréiðafólki og hestamönnum. Umferð þeirra þvert á Reykjanesbraut sé tryggð við vegamótin þrátt fyrir að ekki séu skipulagðar göngu-, hjóla- eða reiðleiðir við núverandi aðstæður. Þar sem gamli Keflavíkurvegurinn fari undir Reykjanesbrautina á mörkum Hafnarfjarðar og Vatnsleysustrandarhrepps sé nauðsynlegt að leggja um 1300 m langan veg að fyrirhuguðum undirgöngum við Hvassahraun. Gerð verði undirgöng fyrir umferð gangandi vegfarenda og hestamanna u.þ.b. 2 km austan Grindavíkurvegamóta. Fram kemur að hjólréiðaumferð verði bönnuð á nýrri, breikkaðri Reykjanesbraut en gerðar verði ráðstafanir til þess að unnt sé að beina hjólréiðaumferð um gamla Keflavíkurvegin og Vatnsleysustrandarveg og hlutar þeirra lagfærðir. Við þessa breytingu muni leiðin frá Hafnarfirði til Njarðvíkur lengjast úr 24 km í 27 km fyrir hjólréiðamenn. Hjólréiðar verði öruggari en áður þar sem þær verði aðskildar frá þungri umferð á Reykjanesbraut.

Kostir 2, 3 og 4: Samkvæmt matsskýrslu er gert ráð fyrir að áhrif á umferð gangandi vegfarenda, hjólréiðafólks og hestamanna verði sambærileg við áhrif kosts 1.

Í umsögn Náttúruverndar ríkisins kemur fram að ekki sé gerð nægilega góð grein fyrir nýjum vegi í Hvassahrauni en svo virðist sem hann liggi í sveigum um óraskað hraun. Það sé mat stofnunarinnar að þegar Hvassahrauni verði raskað með umræddri vegagerð, hafi það í för með sér talsverð umhverfisáhrif. Með því að leggja veg meðfram Reykjanesbraut að norðanverðu og tengja hann gömlu Reykjanesbrautinni með litlum undirgöngum við mörk Hafnarfjarðar og Vatnsleysustrandarhrepps megi minnka umhverfisáhrifin verulega. Að mati Náttúruverndar ríkisins komi ekki til greina að leggja nýjan tengiveg meðfram Reykjanesbraut sunnanverðri því þar sé hraunkanturinn hár og vegagerð þar myndi valda miklum sjónrænum áhrifum. Þá bendir Náttúruvernd ríkisins á að við skeringar ætti að gæta þess að mynda ekki beinar línur í landslag

heldur kappkosta að fylgja því eins og kostur sé. Þannig megi minnka sjónræn áhrif af völdum skeringa.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að nýr vegur sunnan Reykjanesbrautar við væntanleg mislæg vegamót austan Hvassahrauns sé fyrst og fremst útivistarvegur og hjólreiðaleið. Honum sé valin leið þannig að hann falli sem best að og raski sem minnst hraunmyndunum í landslaginu. Mun erfiðara sé að láta fara lítið fyrir þeim vegi norðan Reykjanesbrautar og meira rask fylgi mislægum vegamótum á öðrum stað á þessu svæði.

Í frekari svörum framkvæmdaraðila kemur fram að gamli Keflavíkurvegurinn sé töluvert notaður sem útivistarvegur og inn á hann þurfi að vera hægt að komast á bíl. Vegagerðin hafi valið þá leið að sameina tengingu við hann og veginn að Hvassahrauni með tengivegi. Vegna þess hve lítil bílaumferð sé áætluð um þennan veg verði Hvassahraunsvegurinn og gamli Keflavíkurvegurinn einnig látinir þjóna sem reiðleið, hjólreiðaleið og gönguleið. Áætlað sé að tengivegurinn verði um 4-5 m breiður og að hann verði látinn laga sig að landi eins og kostur sé. Fram kemur að tengivegurinn hafi ekki verið hannaður nákvæmlega og muni Vegagerðin óska eftir samvinnu við Náttúruvernd ríkisins um nánari útfærslu. Það sé enn mat Vegagerðarinnar að auðveldara sé að fella veginn að landslagi að sunnanverðu auk þess að sá kostur veglagningar þjóni þeim tilgangi sem rakin sé að framan. Hugmynd Náttúruverndar ríkisins um ný göng undir Reykjanesbraut nálægt sveitarfélagamörkum fyrir gangandi, hjólandi og ríðandi umferð sé einnig talsvert kostnaðarsöm.

4.2.7 Loft- og hljóðmengun

Kostur 1: Í matsskýrslu kemur fram að styrkur kolmónoxíðs (CO), köfnunarefnistvíoxíðs (NO₂), svífryks, blýs (Pb) og brennisteinstvíoxíðs (SO₂) verði undir þeim mörkum sem sett hafi verið í reglugerðum um loftgæði og loftgæðamörk miðað við 15.000 bíla sólarhringsumferð árið 2020. Styrkur köfnunarefnistvíoxíðs (NO₂) verði vel undir viðmiðunarmörkum sem sett hafi verið í EES samningi og gildi eftir 2010. Fram kemur að fyrirhuguð framkvæmd samræmist stefnu stjórnvalda um losun gróðurhúsalofttegunda hvað umferð varðar. Þó að umferð muni aukast þá muni hún að öllum líkindum verða jafnari og ferðatími styttri og þar með verði bensín-eyðsla á hvern bíl minni.

Í matsskýrslu kemur fram að fyrirhugað framkvæmdarsvæði sé að mestu leyti utan þéttbýlis, en vegamótin við Seylu í Reykjanesbæ séu í skipulögðu iðnaðarhverfi. Miðað við áætlaða umferð árið 2010 megi búast við því að hljóðstig við húsvegg iðnaðarhúsa í hverfinu verði á bilinu 62-66 dB (A) og áætluð umferðaraukning til ársins 2020 muni auka hávaðann um 1,5-2 dB (A). Þetta sé sama hljóðstig og fengist þó að vegamótin yrðu ekki byggð. Í reglugerð nr. 933/1999 um hávaða kemur fram að 65 dB (A) hávaðamörk séu leyfileg vegna verulegrar breytingar á umferðaræð í byggð sem fyrir er. Fram kemur að miðað við 90 km/klst hámarkshraða á Reykjanesbraut og 7000 bíla umferð á sólarhring, sýni útreikningar að búast megi við því að 55 dB (A) hljóðstigsmörk séu í 60-115 m fjarlægð frá vegöxl eftir því hver sé hæð vegar yfir landi og á bilinu 80-170 m fjarlægð frá vegi miðað við umferð 15.000 bíla. Fram kemur að breikkun Reykjanesbrautar ein og sér muni ekki auka hávaða frá umferð, nema að því leyti að á þeim svæðum þar sem brautin verður byggð upp muni hávaði berast lengra út frá brautinni. Umferðaraukning sem rekja megi til breikkunar Reykjanesbrautar verði óveruleg því umferðin muni aukast áfram óháð því hvort Reykjanesbraut verði breikkuð eða ekki.

Kostir 2, 3 og 4: Samkvæmt matsskýrslu er talið að allir kostirnir séu sambærilegir hvað varðar loft- og hljóðmengun, þó sé umfang kosts 4 minna en hinna kostanna og því verði áhrif á framkvæmdatíma minni, enda framkvæmdatími styttri.

4.2.8 Grunnvatn

Í matsskýrslu kemur fram að vegna þess hversu gróðurlítið sé á Reykjanesi og hraunin þar gljúp, eigi mengandi efni greiðan aðgang að grunnvatninu. Samkvæmt svæðis-skipulagi Suðurnesja 1987-2007, sem sé samþykkt sem stefnumörkun en ekki staðfest skipulagsáætlun, liggi Reykjanesbraut að hluta til um vatnsverndarsvæði. Fram kemur að vatnstökusvæði Vatnsveitu Suðurnesja og Hitaveitu Suðurnesja sé á Lágasvæði og að grunnvatnsrennsli sé þaðan og í átt að Reykjanesbraut. Ekki sé talin hætta á því að hugsanleg mengun frá mengunarslysum á Reykjanesbraut geti borist í vatnsból. Fram kemur að stefna grunnvatnsrennslis liggi frá Reykjanesbraut í átt að vatnsbóli Voga og núverandi hætta á því að mengun geti borist í vatnsból Voga vegna mengunarslyss á Reykjanesbraut verði enn til staðar eftir breikkun Reykjanesbrautar.

Samkvæmt Svæðisskipulagi Suðurnesja 1987-2007 eru efnistökusvæðin Stapafell, Súlugur og Rauðamelur innan vatnsverndarsvæðis í 1. flokki, sem sé svæði sem þurfi ströngustu vernd án tímamarka og innan þess séu fá mannvirki og lítil starfsemi. Hætta á mengunarslysum muni aukast á framkvæmdatíma við fyrirhugaða efnistöku innan þessara svæða, t.d. vegna olíuóhappa frá vinnuvélum. Þessi áhætta sé talin ásættanleg í dag þar sem námurnar hafi rekstrarleyfi. Fram kemur að verktökum verði kynnt staðsetning vatnsverndarsvæða og samráð haft við Heilbrigðiseftirlit Suðurnesja varðandi viðhald vinnuvéla.

Kostir 2, 3 og 4: Samkvæmt matsskýrslu er gert ráð fyrir að áhrif á grunnvatn verði sambærileg við áhrif kosts 1.

Í frekari umsögn Heilbrigðiseftirlits Suðurnesja kemur fram að breikkun Reykjanesbrautar geti ekki haft skaðleg áhrif á vatnsbólin að Lágum þar sem grunnvatnsstefna liggi frá vatnsbólinu á umræddum vegkafla. Við vinnu við lagningu Reykjanesbrautar sé engu að síður full ástæða til þess að sýna ýtrustu aðgát í meðferð á olíu og öðrum hættulegum efnum sérstaklega á svæðinu í námunda við Vogaafleggjara.

4.3 ÁHRIF Á JARÐMYNDANIR OG LANDSLAG

Kostur 1: Í matsskýrslu kemur fram að ríkjandi landslagsgerð á áhrifasvæði fyrirhugaðra framkvæmda séu eldhraun, sem séu jarðmyndanir sem njóti sérstakrar verndar samkvæmt lögum nr. 44/1999 um náttúruvernd. Þeim hafi þegar verið raskað á svæðinu við lagningu núverandi Reykjanesbrautar. Búast megi við að eldhraunum verði raskað á um 58 ha svæði vegna vegagerðar og mislægra vegamóta. Áhrif vegagerðar á landslag verði hvað mest við Afstapahraun þar sem skeringar verði miklar sunnan Reykjanesbrautar vegna þess hversu kantur hraunsins sé hár. Tengivegir frá vegamótum A að núverandi Vatnsleysustrandar- og Keilisvegi liggi um landsvæði sem hafi lítið verið raskað áður og sé breyting á landslagi því talsverð. Reynt verði að velja staðsetningu tengiveganna þannig að þeir valdi sem minnstu raski og falli sem best að landslaginu. Fram kemur að áhrif mislægra vegamóta á landslag verði þó nokkur þar sem umfang þeirra sé mun meira en þeirra vegamóta sem verði aflögð. Fram kemur að tvöföldun Reykjanesbrautar feli í sér breikkun á vegi sem fyrir sé í landslaginu. Áhrif framkvæmdarinnar á landslag verði því minni heldur en ef um

óraskað land væri að ræða. Ný akbraut, fláar, skeringar og sléttun öryggissvæðis muni þó breyta ásýnd landsins.

Í matsskýrslu kemur fram að umhverfisáhrifum efnistöku úr námu í jaðri Afstapahrauns verði haldið í lágmarki með því að taka efni innan þess svæðis sem þegar hefur verið raskað með efnistöku. Umhverfisáhrif efnistökkunnar séu einna helst talin sjónræns eðlis. Tekið verði að meðaltali um 1,5 m þykkt lag á um 36 ha svæði og muni land á efnistökusvæðinu lækka sem því nemur en frágangur námunnar verði með þeim hætti að svæðið falli sem best að umhverfinu og landslagslagsheildinni. Ekki verði hægt að endurheimta úfið kargahraunið sem einkenni nánasta umhverfi. Eftir muni standa þéttara og harðara hraun sem ekki sé eins úfið og laust í sér og apalhraunið í kring. Samráð verði haft við Náttúruvernd ríkisins, landeigendur og viðeigandi sveitarfélög varðandi frágang efnistöku í Afstapahrauni.

Kostur 2: Samkvæmt matsskýrslu er munur á kosti 1 og kosti 2 hvað varðar áhrif á landslag og jarðmyndanir óverulegur og er afmarkaður við Afstapahraun. Þó verði minna rask á óhreyfðu hrauni samkvæmt kosti 2.

Kostur 3: Samkvæmt matsskýrslu myndu umhverfisáhrif nýs vegar á um 4,4 km leið yfir Afstapahraun verða all nokkur. Rask á óhreyfðu og úfnu apalhrauni verði verulegt. Miklar skeringar og fyllingar þurfi til að leggja nýjan fjögurra akreina veg á þessu svæði, sem hafi í för með sér talsverða breytingu á landslagi og mikil sjónræn áhrif. Kostur 3 sé umfangsmestur af kostunum fjórum og hafi mest áhrif á óröskuð eldhraun og telst því neikvæðastur kostanna hvað varðar jarðmyndanir og landslag. Rask á eldhraunum samkvæmt kosti 3 er 10 ha meira en við framkvæmdir samkvæmt kostum 1 og 2. Fram kemur að svæði undir vegamót C sé sambærilegt svæði vegamóta B að útliti og stærð. Ekki sé vitað til þess að jarðfræðilega merkingum minjum verði raskað vegna vegamótanna en þau verði staðsett að hluta í gömlu námusvæði í jaðri Afstapahrauns. Áhrif efnistöku vegna framkvæmda samkvæmt kosti 3 verði líklega minni en við kost 1 því miklar skeringar yfir Afstapahraun muni nýtast sem fyllingar.

Kostur 4: Samkvæmt matsskýrslu eru áhrif veglagningar samkvæmt valkosti 4 á jarðfræðilegar minjar mun minni en áhrif kosts 1. Áhrif á landslag verði minni en annarra kosta hvað vegagerð snertir en sambærileg hvað gerð mislægra vegamóta varðar.

Í umsögn Náttúruverndar ríkisins kemur fram að veglagning samkvæmt kosti 1 muni skerða töluvert hraunkant við Afstapahraun og hafa veruleg neikvæð áhrif á landslag. Stofnunin bendir á að forðast skuli röskun Afstapahrauns, sem njóti sérstakrar verndar samkvæmt 37. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd. Í ljósi þessa geti stofnunin ekki fallist á kost 1 og 3 sem lagðir séu fram í matsskýrslu því þeir muni valda verulegri röskun á jarðmyndunum. Veglagning samkvæmt kostum 2 eða 4 muni ekki hafa umtalsverð neikvæð áhrif á umhverfið og hraunkanti Afstapahrauns myndi verða hlíft. Þeir kostir séu því ásættanlegir með tilliti til áhrifa á jarðmyndanir.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að báðum kostum 1 og 2 við Afstapahraun fylgi rask sem verði áberandi til að byrja með. Við veglagningu samkvæmt kosti 1 sé skering áformuð á tveimur 100 m löngum köflum. Lega vegarins samkvæmt kosti 2 sé lægri en samkvæmt kosti 1 og vegstæði skeri sig því neðar í landið. Vegagerðin hafi hug á að laga skeringar að landinu eins og fram komi í matskýrslu.

Náttúruvernd ríkisins bendir á að lega tengivega við vegamót A við Vatnsleysustrandarveg/Keilisveg sé óljós þannig að erfitt sé að gera sér grein fyrir hversu mikil

röskun verði á hrauni. Fram kemur að stofnunin leggist ekki gegn efnistöku í jaðri Afstapahrauns en vanda verði til efnistökkunnar og setja verði þau skilyrði að:

- Hraunbrún í austurjaðri námusvæðisins verði látin ósnert.
- Kantur við vesturmörk námunnar verði jafnaður þannig að námubotn komi sem framhald af grónu hrauni vestan námusvæðis, Þráinsskjaldarhrauni.
- Efni verði tekið af öllu svæðinu og náman þannig jöfnuð út.
- Jaðar efnistökusvæðis í norðri verði markaður þannig að náman sjáist sem minnst frá Reykjanesbraut.
- Námunni verði lokað að efnistöku lokinni, vandað til frágangs og þess gætt að náman falli sem best að landslagi. Samráð verði haft við Náttúruvernd ríkisins um frágang.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að ekki sé gerð athugasemd við umsögn Náttúruverndar ríkisins um efnistöku og reynt verði að fara eftir skilyrðum stofnunarinnar þar sem því verði við komið eins og fram komi í matsskýrslu. Fram kemur að athugasemd Náttúruverndar ríkisins um óljósa lagningu tengivega við vegamót A vegna Keilisvegjar eins og hún er sýnd í matsskýrslu sé réttmæt, þar sem engar hugmyndir séu í þessu verki um veg til vesturs á þessu svæði.

Í umsögn Heilbrigðiseftirlits Suðurnesja er lögð áhersla á að vinnubúðir verði staðsettar á svæðum þar sem óhjákvæmilega þarf að raska jarðvegi eða jarðvegi hefur þegar verið raskað vegna annarra framkvæmda.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að landi verður hvergi raskað að óþörfu. Við Vogavegamót þurfi að lækka landið mikið með skeringu til að tengja tengivegi og hringtorg við undirgöng undir Reykjanesbraut. Jafnframt séu gerðar ákveðnar kröfur um halla lands að vegi vegna snjósöfnunar. Vinnubúðir verði aðeins settar þar sem raska þurfi landi vegna vegarins eða þar sem land sé raskað fyrir. Stærð þeirra og umfang sé óviss vegna nálægðar við þéttbýli og aðra byggð.

4.4 ÁHRIF Á GRÓÐUR OG DÝRALÍF

4.4.1 Gróður

Kostur 1: Í matsskýrslu kemur fram að ekki hafi fundist tegundir á válista, friðlýstar tegundir eða mjög sjaldgæfar tegundir á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Tvær tegundir á válista geti þó verið í hættu. Annars vegar háplöntutegundin ferlaufungur sem gæti vaxið nálægt vegstæðinu en staðsetning hans sé ekki nákvæmlega þekkt. Hins vegar mosategundin hærklukka sem gæti vaxið á eða við framkvæmdasvæðið í Afstapahrauni. Fram kemur að framkvæmdasvæðinu hafi þegar verið raskað að hluta, bæði vegna núverandi Reykjanesbrautar og annarra framkvæmda og að gróðurlendi á svæðinu sé fremur fábreytt en áætlað sé að um 75-85 hektarar gróins lands verði fyrir röskun. Fram kemur að yfirborð fyrirhugaðs efnistökusvæðis við Afstapahraun sé raskað í dag en að hluta til byrjað að gróa upp. Við fyrirhugaðar framkvæmdir muni gróðurhula hverfa og gera megi ráð fyrir að áratugir muni líða þar til gróður hafi vaxið á hrauninu innan efnistökusvæðisins á ný. Sáð verði grasfræi í miðdeili og vegkanta og þar sem graslendi verði fyrir raski verði sáð grasfræi í samráði við Landgræðslu ríkisins og reynt verði eins og kostur sé að valda ekki óþarfa raski á mosagrónum hraunum með því að kynna verktökum sérstaklega hve viðkvæm slík gróðurlendi séu.

Kostur 2: Samkvæmt matsskýrslu er talið að áhrif á gróður séu sambærileg áhrifum kosts 1.

Kostur 3: Samkvæmt matsskýrslu er veglína samkvæmt kosti 3 talin hafa mest áhrif á gróður þar sem nýr vegur verður lagður yfir Afstapahraun, á svæði sem sé óraskað. Vegamót C samkvæmt valkosti 3 hafa minni áhrif á gróður en vegamót B samkvæmt kosti 1 því þau eru að hluta innan efnistökusvæðis sem notað verði við framkvæmdina.

Kostur 4: Samkvæmt matsskýrslu hefur þessi kostur minnst áhrif á gróður.

Í athugasemdum Landgræðslu ríkisins kemur fram sú krafa að röskuð svæði verði grædd upp að því marki að vel falli að umhverfi eða svo að hin röskuðu svæði verði ekki lýti í umhverfinu. Gróður á uppgræddum svæðum verði eigi síðri að ígildi en sá gróður sem forgörðum fer við framkvæmdina. Við ákvörðun um legu, umfang og aðferðir við uppgræðsluna verði framkvæmdaraðila gert skylt að hafa samráð við Landgræðslu ríkisins sem og Náttúruvernd ríkisins.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að Vegagerðin taki undir sjónarmið Landgræðslunnar um uppgræðslu og frágang að svo miklu leyti sem þau samræmist matsskýrslu um frágang í verklok, enda fari þau í meginatriðum saman. Þá hafi Vegagerðin uppi áform um tilraunir með að ná upp mosagróðri sem fyrst vegna rasks við Afstapahraun en það hafi verið reynt með nokkrum árangri við Blaalónsveg fyrir nokkrum árum.

4.4.2 Dýralíf

Kostur 1: Í matsskýrslu kemur fram að fuglalíf á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði sé ekki verulega fjölskrúðugt nema í Vatnsleysuvík við Kúagerði þar sem Reykjanesbraut liggja næst sjó. Gera megi ráð fyrir að fuglalíf þar verði fyrir einhverju raski. Búsvæði fugla, m.a. varplönd mófugla, muni fara undir fyrirhugað vegstæði og vegamót. Gera megi ráð fyrir að við Kúagerði muni tvær tjarnir lenda undir nýjum vegi. Þó tjarnirnar þyki all sérstæðar sé ekki um einstakar tjarnir að ræða hvað lífríki snerti. Slíkar tjarnir sé að finna víðar á þessu svæði meðfram ströndinni, t.d. við Hvassahraun og Straumsvík.

Kostur 2: Samkvæmt matsskýrslu mun ein tjörn við Fögruvík fara undir veg og vegflái að öllum líkindum ná í jaðar annarrar tjarnar. Tjörn norðan Reykjanesbrautar við Kúagerði mun hverfa undir veg. Tveimur tjörnum sunnan brautar við Kúagerði verði hins vegar ekki raskað, en þær muni hverfa ef kostur 1 verði valinn. Talið er að kostur 2 hafi mest áhrif á fuglalíf því sá kostur liggja næst sjó.

Kostur 3: Samkvæmt matsskýrslu er ekki talið að kostur 3 hafi áhrif á yfirborðsvatn, s.s. tjarnir, eins og kostir 1, 2 og 4 og hann mun ekki hafa neikvæð áhrif á dýralíf umfram kost 1.

Kostur 4: Samkvæmt matsskýrslu mun vegfylling við Kúagerði að öllum líkindum liggja út í tjarnir sunnan vegar en áhrif kosts 4 á dýralíf eru talin minni en annarra kosta vegna þess að umfang vegagerðar er minnst.

Í umsögn Náttúruverndar ríkisins kemur fram að stofnunin leggist gegn vegamótum B, einkum vegna áhrifa sem þau kunni að hafa á fuglalíf í Stekkjarvík og nálægðar við Kúagerði. Ljóst sé að veglagning samkvæmt kosti 4 hafi minnst áhrif á náttúrufar en einnig sé kostur 2 ásættanlegur þó að hann liggja yfir tjörn norðan vegar þar sem tjörnunum sunnan Reykjanesbrautar myndi þá verða hlíft en að álitum Veiðimála- stofnunar ætti að kappkosta að raska þeim sem allra minnst.

Í athugasemdum Þórðar Kr. Guðmundssonar kemur fram að veglagning fyrir Afstapa-hraun muni eyðileggja tjarnir við Kúagerði og gamlar veghleðslur.

Í svörum framkvæmdaraðila er vísað til svara við umsögnum Vatnsleysustrandarhrepps og Fornleifaverndar ríkisins.

4.5 ÁHRIF Á MENNINGARMINJAR

Kostur 1: Í matsskýrslu kemur fram að áningastaður við Kúagerðistjörn (GK 159:043) muni hverfa undir fyrirhugaðan veg. Auk þess muni Þórusel (GK 123:065) líklega lenda undir fyrirhuguðum vegi en nákvæm staðsetning þess sé ekki þekkt. Á báðum þessum stöðum hafi rask þegar leitt til þess að lítið sé um sjáanleg ummerki á yfirborði. Fram kemur að nokkrir aðrir minjastaðir séu það nálægt fyrirhuguðu framkvæmdasvæði að þeir geti verið í hættu vegna umferðar vinnuvéla og annars rasks við vegagerðina. Hugsanlegt sé að framkvæmdin muni í einhverjum tilfellum skerða fornar leiðir. Staðsetning þekktra minja verði kynntar verktökum og merktar á áberandi hátt ef þess sé talin þörf og við Þórusel og Kúagerði muni fornleifafræðingur fylgjast með framkvæmdum á meðan verið sé að rjúfa svörð og gera skeringar til að kanna hvort fornleifar komi í ljós. Finnist áður óþekktar fornminjar muni framkvæmdaraðili gera Fornleifavernd ríkisins viðvart og leitað verði til stofnunarinnar varðandi þær minjar sem lendi undir vegaf framkvæmdum eins og kveðið sé á um í þjóðminjalögum.

Kostur 2: Samkvæmt matsskýrslu mun minjastaður þar sem heimildir eru um býli (GK-159:092) fara undir veg.

Kostur 3: Samkvæmt matsskýrslu mun þessi kostur hvorki hafa áhrif á fornleifar við Akurgerði/Kúagerði né Þvottagjá. Hins vegar muni Vatnsbergsstekkur (GK-159:081) lenda undir vegi.

Kostur 4: Samkvæmt matsskýrslu verða áhrif kosts 4 á fornminjar sambærileg áhrifum kosts 1.

Í umsögn Fornleifaverndar ríkisins kemur fram að ástæða sé til að hafa í huga 12 staði vegna fyrirhugaðra vegaf framkvæmda. Hönnuðir og verktakar þurfi að vera meðvitaðir um eftirtalda staði án þess að gerð sé krafa um að þeir séu merktir sérstaklega: Vörðu (GK-123:100), Vatnsbergsstekk (GK-159:081) verði kostur 1 fyrir valinu, Akurgerði, fornt býli (GK-159:018), hleðslu í vegslóða (GK-159:095), áningastað við Kúagerðis-tjörn (GK-159:043), skjólgarð (GK-159:093) og Ullargjá (GK-160:036). Eftirtalda staði þurfi að merkja á áberandi hátt svo að þeim stafi ekki hætta af umferð vinnuvéla: Þvottagjá (GK-160:035), Hjallhólaskúta (GK-160:037) og vörðu (GK-159:089). Verði kostur 1 valinn þurfi fornleifafræðingur að vera viðstaddur á einum stað, við Kúagerði (GK-159:092), þegar framkvæmdir standi yfir til að tryggja að fornleifum verði ekki raskað án rannsókna. Fornleifavernd ríkisins gerir kröfu um að gerðir verði könnunarskurðir á einum stað, Þóruseli (GK-123:065), til að kanna hvort fornleifar sé þar að finna. Ákvarðanir um frekari rannsóknir verði síðan teknar út frá niðurstöðum þessara rannsókna. Þá þurfi að fara fram fornleifarannsóknir á eftirtöldum stöðum: Vatnsbergsstekk (GK-159:081), verði kostur 3 fyrir valinu og í Kúagerði (GK-159:092) verði kostur 2 valinn.

Í svörum framkvæmdaraðila er tekið undir umsögn Fornleifaverndar ríkisins og mun Vegagerðin leitast við að fara eftir þeim ábendingum sem þar kom fram.

5. NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTOFNUNAR

Vegagerðin hefur tilkynnt til athugunar, samkvæmt lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum, breikkun Reykjanesbrautar á um 24 km kafla frá sveitarfélagamörkum Hafnarfjarðar og Vatnsleysustrandarhrepps og vestur fyrir Seylubraut í Reykjanesbæ ásamt gerð 5 mislægra gatnamóta á þessum vegarkafli. Markmið framkvæmdarinnar er að bæta samgöngur og ná fram hærri þjónustugráðu og auknu öryggi vegarins. Stefnt er að því að framkvæmdir hefjist árið 2002 og ljúki árið 2010.

5.1 FYRIRHUGUÐ FRAMKVÆMD

Í matskýrslu eru lagðir fram 4 kostir á legu vegarins. Kostur 1, valkostur framkvæmdaraðila, felur í sér breikkun Reykjanesbrautar úr 2 akreinum í 4 á tveimur aðskildum akbrautum með um 11 m miðdeili á milli axlabrúna akbrautanna og gerð 5 mislægra vegamóta. Gert er ráð fyrir að ný akbraut verði lögð sunnan við núverandi Reykjanesbraut. Áætluð efnisþörf vegna framkvæmdanna er um 900.000-1.100.000 m³ þar af er reiknað með að um 165.000 m³ komi úr skeringum vegna veglagningar og skeringar vegna veglagningar og vegamóta verði 347.000-507.000 m³.

Kostur 2 er sambærilegur kosti 1 hvað varðar umfang nýs vegar, mislægra vegamóta og efnisþörf, en lega vegarins á um 750 m kafla um Afstapahraun er frábrugðin þar sem gert er ráð fyrir nýrri akbraut norðan núverandi Reykjanesbrautar. Efnismagn vegna vegskeringa er áætlað tæplega 140.000 m³ og skeringar vegna veglagningar og vegamóta samtals 320.000-480.000 m³.

Kostur 3 er sambærilegur kosti 1 hvað umfang nýs vegar og mislægra vegamóta varðar en á 4,4 km kafla yfir Afstapahraun, allt að 800 m sunnan núverandi vegar, er gert ráð fyrir tveimur 2 akreina, aðskildum akbrautum. Núverandi vegur við Afstapahraun yrði aflagður. Í stað vegamóta A eða B við Vatnsleysustrandarveg/Keilisveg eins og gert er ráð fyrir í kosti 1 og 2 er gert ráð fyrir vegamótum C til samræmis við breytta veglínu. Efnisþörf kosts 3 er áætluð 960.000-1.125.000 m³ þar af er reiknað með að um 300.000 m³ komi úr skeringum vegna veglagningar.

Kostur 4 (2+1) felur í sér að einni akrein verður bætt við núverandi veg á öllum vegarkaflanum og væri miðakreinin notuð til framúraksturs. Umfang mislægra vegamóta væri sambærilegt við kost 1.

Áætlaður kostnaður er á bilinu 3-3,4 milljarðar króna samkvæmt kosti 1 og 2, 3,3-3,7 milljarðar króna samkvæmt kosti 3 og um 2,1-2,3 milljarðar króna samkvæmt kosti 4.

5.2 ÁHRIF Á MENN OG SAMFÉLAG

Byggðapróun og umferðaröryggi. Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila kemur fram að breikkun Reykjanesbrautar stuðli að jákvæðum forsendum byggða- og atvinnuþróunar á Suðurnesjum þar sem framkvæmdin styrki Suðurnes og höfuðborgarsvæðið sem eitt atvinnusvæði og styrki um leið stöðu Suðurnesja gagnvart höfuðborgarsvæðinu. Enn fremur muni umferðaröryggi aukast umtalsvert og slysatíðni lækka verulega. Gert sé ráð fyrir að umferðarslysum samkvæmt kostum 1, 2 og 3 fækki um 35-65% en gera megi ráð fyrir 30-50% fækkun umferðarslysa samkvæmt kosti 4. Fram kemur að umferð hjólreiðafólks á Reykjanesbraut verði bönnuð en hjólreiðaumferð verði beint um gamla Keflavíkurvegin og Vatnsleysustrandarveg. Hjólreiðar verði öruggari en áður þar sem þær verði aðskildar frá þungri umferð á Reykjanesbraut. Fram kemur að Vegagerðin álíti að kostur 1 þjóni

best meginmarkmiði framkvæmdarinnar sem sé að ná fram hærri þjónustugráðu og auknu umferðaröryggi.

Skipulagsstofnun telur líklegt að veglagning samkvæmt öllum framlögðum kostum í matsskýrslu komi til með að hafa jákvæð áhrif á samgöngur milli Suðurnesja og höfuðborgarsvæðisins. Enn fremur er það álit Skipulagsstofnunar að umferðaröryggi veglagningar samkvæmt kosti 1, 2 og 3 sé sambærilegt og að veglagning samkvæmt öllum 4 kostum muni ótvírætt stuðla að auknu umferðaröryggi miðað við núverandi aðstæður burtséð frá því hvaða kostur veglagningar verði fyrir valinu.

Loft- og hljóðmengun. Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila kemur fram að styrkur loftmengandi efna verði undir leyfilegum mörkum sem sett séu í reglugerð nr. 789/1999 um styrk kolmónoxíðs og fallryks í andrúmslofti, reglugerð 790/1999 um brennisteinsdíoxíð og svifryk í andrúmslofti, reglugerð nr. 792/1999 um blý í andrúmslofti og reglugerð nr. 793/1999 um köfnunarefnisdíoxíð í andrúmslofti. Fram kemur að fyrirhugað framkvæmdasvæði sé að mestu leyti utan þéttbýlis en vegamót við Seylubraut séu innan skipulagðs iðnaðarhverfis. Miðað við áætlaða umferðaraukningu til ársins 2020 sé gert ráð fyrir að hljóðstig við húsvegg iðnaðarhúsa í hverfinu geti farið yfir 65 dB (A) sem séu leyfileg hávaðamörk vegna verulegrar breytingar á umferðaræð í byggð sem fyrir er samkvæmt reglugerð nr. 933/1999 um hávaða. Fram kemur að allir kostirnir séu sambærilegir hvað varðar loft- og hljóðmengun.

Skipulagsstofnun telur hljóðstigsaukningu vegna vegamóta við Seylubraut vera ásættanlega þar sem um iðnaðarhverfi sé að ræða en ekki íbúðarbyggð og telur að öðru leyti hvorki að loft- né hávaðamengun vegna fyrirhugaðra framkvæmda sé líkleg til að hafa veruleg áhrif á umhverfið.

Vatnsból. Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila kemur fram að Reykjanesbraut liggja að hluta til um vatnsverndarsvæði en að grunnvatnsrennsli sé frá vatnstökusvæði Vatnsveitu Suðurnesja og Hitaveitu Suðurnesja á Lágasvæði í átt að Reykjanesbraut. Ekki sé talin hætta á því að hugsanleg mengun frá mengunarslysum á Reykjanesbraut geti borist í vatnsból við Lágasvæði. Fram kemur að stefna grunnvatnsrennslis liggja frá Reykjanesbraut í átt að vatnsbóli Voga og núverandi hætta á því að mengun geti borist í vatnsból Voga vegna mengunarslyss á Reykjanesbraut verði enn til staðar eftir breikkun Reykjanesbrautar. Fram kemur að allir kostirnir séu sambærilegir hvað varðar hættu á því að mengun geti borist í grunnvatn.

Skipulagsstofnun telur að hætta á að mengun vegna mengunarslysa geti borist í vatnsból við Lágasvæði sé lítil en leggur áherslu á að við veglagningu verði gætt ýtrustu varkárni í meðferð á olíu og annarra hættulegra efna á svæðinu í námunda við Vogaafleggjara og samráð verði haft við Heilbrigðiseftirlit Suðurnesja um viðhald vinnuvéla og olíuskipti vegna framkvæmda sem eru innan vatnsverndarsvæða eins og fram kemur í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila.

Útivist og ferðamennska. Skipulagsstofnun telur að framkvæmdir samkvæmt kosti 1-4 muni ekki hafa neikvæð áhrif á útivistarmöguleika eða ferðamennsku þar sem útivistarsvæði í grennd við framkvæmdarsvæðið liggja í flestum tilfellum í lægðum eða það fjarri að sjónræn áhrif og ónæði vegna framkvæmdanna verði óveruleg.

5.3 ÁHRIF Á JARÐMYNDANIR OG LANDSLAG

Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila kemur fram að við fyrirhugaðar framkvæmdir verði eldhraunum raskað á um 58 ha svæði samkvæmt kosti 1 og 2 og á um 68 ha svæði samkvæmt kosti 3 en rask verði mun minna samkvæmt kosti 4 vegna

minna umfangs vegagerðar. Fram kemur að áhrif vegagerðar á landslag samkvæmt kosti 1 verði mest við Afstapahraun vegna hæðar hraunkantsins. Skeringar á þeim vegarkafila verði miklar við lagningu akbrautar sunnan núverandi Reykjanesbrautar. Fram kemur að minna rask verði á óhreyfðu hrauni og landslagi á þessu svæði samkvæmt kosti 2 en kosti 1 þar sem hraunið sé nú þegar mikið raskað á svæðinu vegna vegagerðar og annarra mannvirkja. Vegagerð við Afstapahraun samkvæmt kosti 3 hafi þó nokkur áhrif á landslag og verulegt rask verði á óhreyfðu og úfnu apalhrauni. Í umsögn Náttúruverndar ríkisins kemur fram að veglagning samkvæmt kosti 1 myndi skerða verulega hraunkant við Afstapahraun og hafa veruleg neikvæð sjónræn áhrif og veglagning samkvæmt kosti 3 myndi valda verulegri röskun á jarðmyndunum. Í báðum tilfellum væri verið að raska eldhraunum sem njóti sérstakrar verndar samkvæmt 37. gr. laga nr. 44/1999 sem kveður á um að forðast beri röskun þeirra eins og kostur sé.

Skipulagsstofnun telur að vegagerð yfir Afstapahraun samkvæmt kosti 2 og 4 muni hafa minni háttar áhrif á jarðmyndanir og landslag en veglagning samkvæmt kosti 1 muni hafa í för með sér töluverða breytingu á ásýnd hraunkants Afstapahrauns vegna mikilla skeringa. Veglagning samkvæmt kosti 3 muni valda töluverðu raski á jarðmyndunum vegna mikilla skeringa og fyllinga sem hafi í för með sér töluverða breytingu á landslagi og mikil sjónræn áhrif.

Skipulagsstofnun telur ljóst að áhrif mislægra vegamóta á jarðmyndanir og landslag verði töluverð samkvæmt öllum kostum og að þó nokkur breyting verði á landslagi vegna nýrra tengivega frá vegamótum A. Skipulagsstofnun bendir á mikilvægi þess að við gerð mislægra vegamóta verði eldhraunum á engan hátt raskað að óþörfu og að sjónrænum áhrifum tengivega frá vegamótum A verði haldið í lágmarki með því að vanda staðsetningu þeirra þannig að þeir falli sem best að landslagi. Skipulagsstofnun telur mikilvægt að þar sem endanleg útfærsla tengivegar frá sveitarfélagamörkum Hafnarfjarðar og Vatnsleysustrandarhrepps að undirgöngum við Hvassahraun liggur ekki fyrir verði haft samráð við Náttúruvernd ríkisins um lagningu vegarins eins og fram kemur í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila. Skipulagsstofnun telur að með því að fella veginn að landi eins og kostur sé megi draga úr sjónrænum áhrifum hans og áhrifum á jarðmyndanir.

Fyrirhuguð er efnistaka úr 3 námum við Stapafell, Rauðamel og Súgur sem allar eru með rekstarleyfi ásamt efnitöku úr gamalli námu í Afstapahrauni sem ekki hefur rekstrarleyfi. Skipulagsstofnun telur að umhverfisáhrif efnistöku úr námu í Afstapahrauni séu ásættanleg þar sem um er að ræða svæði sem hefur þegar verið raskað vegna efnistöku en mikilvægt er að efnistaka úr námunni verði í samræmi við skilyrði Náttúruverndar ríkisins sem gerð er grein fyrir í 4. kafla þessa úrskurðar.

5.4 ÁHRIF Á GRÓÐUR OG DÝRALÍF

Gróður. Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila kemur fram að ekki hafi fundist tegundir á válista, friðlýstar tegundir eða mjög sjaldgæfar tegundir á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Fram kemur að framkvæmdasvæðinu hafi þegar verið raskað að hluta en áætlað sé að um 75-85 ha gróins lands verði fyrir röskun vegna fyrirhugaðra framkvæmda. Fram kemur að lagning nýrra tengivega sem fylgi vegamótum A valdi umfangsmeira raski á gróðurlendi en vegamót B og að efnistaka úr námu í Afstapahrauni raski gróðurlendi á hluta gamals efnistökusvæðis sem byrjað sé að gróa upp. Fram kemur að áhrif vegagerðar á gróðurfar samkvæmt kosti 1 og 2 séu talin sambærileg en veglagning samkvæmt kosti 3 muni hafa mest áhrif á gróðurfar þar sem nýr vegur liggur um mosavaxið og óraskað hraun.

Skipulagsstofnun telur ljóst að veglagning samkvæmt kosti 3 muni hafa mest áhrif á mosagróður sem erfitt verði að endurheimta með uppgræslu. Skipulagsstofnun telur hins vegar að enginn valkosta, þ.e. kostir 1-4, séu líklegir til að hafa veruleg áhrif á gróður. Draga megi úr neikvæðum áhrifum framkvæmdanna verði þess gætt að halda raski í lágmarki. Lögð verði áhersla á tilraunir með hraða uppgræðslu mosagróðurs og önnur gróðursvæði utan vegstæðis verði grædd upp eins og kostur er í samráði við Náttúruvernd ríkisins og frágangur á svæðinu verði eins og lýst er í gögnum framkvæmdaraðila.

Dýralíf. Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar kemur fram að varplönd mófugla fari undir fyrirhugað vegstæði og vegamót. Í Vatnsleysuvík við Kúagerði sé fjölskrúðugt fuglalíf sem verði fyrir raski vegna fyrirhugaðra framkvæmda. Veglagning samkvæmt kosti 2 muni hafa mest áhrif á fuglalíf þar sem sá kostur sé næst sjó og auk þess muni ein tjörn við Fögruvík og önnur tjörn norðan Reykjanesbrautar hverfa undir vegstæði. Veglagning samkvæmt kostum 1 og 4 hefði í för með sér að tvær tjarnir sunnan Reykjanesbrautar við Kúagerði færu undir vegstæði. Ekki sé gert ráð fyrir að veglagning samkvæmt kosti 3 hafi í för með sér meiri áhrif á dýralíf en samkvæmt kosti 1.

Skipulagsstofnun telur að veglagning samkvæmt kosti 1, 2 og 4 muni ekki hafa veruleg áhrif á fuglalíf við Vatnsleysuvík en líkur séu á að gerð mislægra vegamóta B geti haft töluverð áhrif á fuglalíf vegna nálægðar við sjó. Við veglagningu samkvæmt ofangreindum kostum muni tjarnir hverfa en Skipulagsstofnun telur kost 2 ásættanlegastan þar sem ekki verði raskað tjörnum við Kúagerði sunnan Reykjanesbrautar en að áliti Veiðimálastofnunar beri að kappkosta að raska þeim sem minnst. Skipulagsstofnun telur ekki líklegt að áhrif veglagningar á dýralíf samkvæmt kosti 3 verði veruleg.

5.5 ÁHRIF Á MENNINGARMINJAR

Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila kemur fram að við veglagningu samkvæmt kostum 1 og 4 muni áningastaður við Kúagerðistjörn hverfa undir fyrirhugaðan veg og auk þess muni Þórusel líklega lenda undir fyrirhuguðum vegi en nákvæm staðsetning þess sé ekki þekkt. Við veglagningu samkvæmt kosti 2 mun minjastaður þar sem heimildir eru um býli fara undir veg og Vatnsbergsstekkur lenda undir vegi verði veglagning samkvæmt kosti 3.

Skipulagsstofnun telur að áhrif veglagningar samkvæmt kostum 1-4 á menningarminjar verði ekki veruleg enda verði farið eftir þeim mótvægisáðgerðum og tilmælum Fornleifaverndar ríkisins sem gerð er grein fyrir í 4. kafla þessa úrskurðar.

5.6 NIÐURSTAÐA

Í matsskýrslu eru lagðir fram 4 kostir á lagningu Reykjanesbrautar milli Hafnarfjarðar og Njarðvíkur. Kostur 1 er kynntur sem valkostur framkvæmdaraðila þar sem hann þjónar best meginmarkmiði framkvæmdarinnar að ná fram hærri þjónustugráðu og auknu umferðaröryggi.

Skipulagsstofnun telur að veglagning samkvæmt kostum 1-4 muni bæta samgöngur og umferðaröryggi og sé ekki líkleg til að hafa neikvæð áhrif á hljóðvist, loftgæði eða útivistarsvæði. Ennfremur telur Skipulagsstofnun að hætta á grunnvatnsmengun með tilliti til kosta 1-4 sé óveruleg enda verði staðið að framkvæmdum eins og fram kemur í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila og í 4. kafla þessa úrskurðar. Skipulagsstofnun telur að ekki verði verulegt rask á menningarminjum af neinum

framlagðra kosta með þeim mótvægisáðgerðum sem lagðar eru til í 4. kafla þessa úrskurðar.

Skipulagsstofnun telur að áhrif á gróður verði mest við veglagningu samkvæmt kosti 3 en draga megi úr neikvæðum áhrifum veglagningar samkvæmt öllum kostum með þeim mótvægisáðgerðum sem koma fram í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila og gerð er grein fyrir í 4. kafla þessa úrskurðar. Áhrif á dýralíf verða ekki veruleg samkvæmt neinum framlagðra kosta en að mati Skipulagsstofnunar er veglagning samkvæmt kosti 2 ásættanlegust með tilliti til dýralífs þar sem ekki verður raskað tjörnum sunnan Reykajnesbrautar við Kúagerði. Gerð vegamóta B er líkleg til að hafa töluvert neikvæð áhrif á fuglalíf vegna nálægðar þeirra við sjó og telur Skipulagsstofnun gerð vegamóta A ásættanlegri með tilliti til fuglalífs.

Skipulagsstofnun telur að gerð mismægra vegamóta og tengivega við vegamót A samkvæmt öllum kostum muni hafa töluvert áhrif á jarðmyndanir og landslag þar sem stór svæði munu raskast. Skipulagsstofnun telur að halda megi raski í lágmarki með þeim mótvægisáðgerðum sem gerð er grein fyrir í matskýrslu. Mikilvægt er að við lagningu tengivegar frá sveitarfélagamörkum Hafnarfjarðar og Vatnsleysustrandarhrepps að mismælum vegamótum við Hvassahraun verði haft samráð við Náttúruvernd ríkisins um staðsetningu og legu til að lágmarka rask á jarðmyndunum og sjónræn áhrif hans.

Skipulagsstofnun telur að veglagning í Afstapahrauni samkvæmt kostum 1 og 3 muni hafa töluvert áhrif á jarðmyndanir sem njóta sérstakrar verndar samkvæmt 37. gr. laga nr. 44/1999 vegna mikilla skeringa og telur að veglagning samkvæmt kosti 2 og 4 sé mun ásættanlegri með tilliti til sjónrænna áhrifa og áhrifa á jarðmyndanir. Skipulagsstofnun telur að efnistaka úr námu í Afstapahrauni vegna fyrirhugaðra framkvæmda muni ekki hafa veruleg umhverfisáhrif samkvæmt neinum framlagðra kosta þar sem svæðið er þegar raskað en leggur áherslu á að fylgt verði þeim skilyrðum um verklag og frágang sem koma fram í 4. kafla þessa úrskurðar. Bent er á að áður en framkvæmdaleyfi er veitt til náms jarðefna þarf að liggja fyrir áætlun námuréttarhafa um væntanlega efnistöku skv. 48. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd.

Skipulagsstofnun telur ljóst að veglagning samkvæmt kosti 4 muni hafa minnst áhrif á umhverfið þar sem umfang hans sé minnst og að jákvæð áhrif veglagningar samkvæmt þeim kosti með hliðsjón af umferðaröryggi og bættum samgöngum séu ótvíræð. Ennfremur telur Skipulagsstofnun að veglagning samkvæmt kosti 2 sé ákjósanlegri en veglagning samkvæmt kosti 1 og 3 þar sem hún þjóni meginmarkmiðum framkvæmdarinnar um bætt umferðaröryggi og samgöngur á sambærilegan hátt og kostur 1 og 3 en hefur mun minni neikvæð sjónræn áhrif, áhrif á jarðmyndanir og tjarnir.

Á grundvelli gagna framkvæmdaraðila lögðum fram við athugun, umsagna, athugasemda og svara framkvæmdaraðila við þeim er það niðurstaða Skipulagsstofnunar að fyrirhuguð breikkun Reykajnesbrautar milli Hafnarfjarðar og Njarðvíkur samkvæmt kostum 1-4 muni ekki hafa í för með sér umtalsvert umhverfisáhrif. Skipulagsstofnun telur að draga megi úr eða fyrirbyggja umhverfisáhrif fyrirhugaðra framkvæmda með mótvægisáðgerðum sem gerð er grein fyrir í 4. kafla þessa úrskurðar og niðurstaða úrskurðarins byggir á.

Samkvæmt 27. gr skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997 m.s.b. þarf að sækja um framkvæmdaleyfi til Hafnarfjarðarbæjar vegna bráðabirgðatengibrautar að

sveitarfélagamörkum Hafnarfjarðar og Vatnsleysustrandarhrepps. Sækja þarf um framkvæmdaleyfi til varnarmálaskrifstofu utanríkisráðuneytisins vegna þess hluta framkvæmdarinnar sem er innan varnarsvæðisins á Keflavíkurflugvelli. Sækja þarf um framkvæmdaleyfi til Reykjanes- og Grindavíkurbæja vegna efnistöku úr Súlum og um framkvæmdaleyfi til Reykjanesbæjar vegna veglagningar og gerð mislægra vegamóta. Ennfremur þarf að sækja um framkvæmdaleyfi til Vatnsleysustrandarhrepps vegna veglagningar, efnistöku og gerðar mislægra vegamóta. Gera þarf breytingar á Aðalskipulagi Reykjanesbæjar 1995-2015 vegna mislægra vegamóta við Seylubraut/Hafnir í Reykjanesbæ. Breyta þarf Aðalskipulagi Vatnsleysustrandarhrepps 1994-2014 vegna 4 mislægra vegamóta, undirganga fyrir gangandi og ríðandi umferð og efnisnáms í Afstapahrauni. Sækja þarf um starfsleyfi til Heilbrigðiseftirlits Suðurnesja skv. reglugerð nr. 785/1999 um starfsleyfi fyrir atvinnurekstur sem getur haft í för með sér mengun. Rask á fornleifum er háð leyfi Fornleifaverndar ríkisins skv. þjóðminjalögum nr. 107/2001.

6. ÚRSKURÐARORÐ

Í samræmi við 11. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 hefur Skipulagsstofnun farið yfir þau gögn sem lögð voru fram samkvæmt 10. gr. sömu laga 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 breikkun Reykjanesbrautar milli Hafnarfjarðar og Njarðvíkur samkvæmt kostum 1-4, eins og þeim er lýst í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila.

7. KÆRUFRESTUR

Samkvæmt 12. gr. laga nr. 106/2000 má kæra úrskurð Skipulagsstofnunar til umhverfisráðherra. Kærufrestur er til 3. apríl 2002.

Reykjavík, 26. febrúar 2002.

Stefán Thors

Hólmfríður Sigurðardóttir