

# NÝR ÁLFTANESVEGUR OG LENGING VÍFILSSTAÐAVEGAR Í GARÐABÆ

## Úrskurður Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum

### 1. INNGANGUR

Skipulagsstofnun hefur fengið til athugunar lagningu nýs Álftanesvegur og lengingu Vífilsstaðavegar í Garðabæ, samkvæmt lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum.

**Framkvæmdaraðilar:** Garðabær og Vegagerðin.

**Framkvæmd kynnt í matsskýrslu:** Nýr Álftanesvegur frá Hafnarfjarðarvegi að hringtorgi nálægt núverandi gatnamótum við Bessastaðaveg og lenging Vífilsstaðavegar frá Hraunsholti að Bala í Garðabæ.

**Markmið framkvæmdar:** Að bæta vegasamband, auka umferðaröryggi og tryggja greiðari samgöngur um Álftanes og tengja fyrirhugaða íbúðarbyggð á Garðaholti og núverandi íbúðarbyggð á Hraunsholti við Álftanesveg.

**Athugun Skipulagsstofnunar:** Þann 8. janúar 2002 tilkynntu Vegagerðin og Garðabær framkvæmdina til Skipulagsstofnunar. Framkvæmdin var auglýst opinberlega þann 11. janúar 2002 í Lögbirtingablaðinu og Morgunblaðinu. Matsskýrsla lá frammi til kynningar frá 11. janúar 2002 til 22. febrúar 2002 á skrifstofu Bessastaðahrepps, bæjarskrifstofu Garðabæjar, bókasafni Garðabæjar, í Þjóðarbókhöðunni og hjá Skipulagsstofnun í Reykjavík. Matsskýrslan var einnig aðgengileg á Netinu: [www.honnun.is](http://www.honnun.is). Leitað var umsagnar Bessastaðahrepps, Garðabæjar, Fornleifaverndar ríkisins, Heilbrigðiseftirlits Hafnarfjarðar- og Kópavogssvæðis, Hollustuverndar ríkisins, Náttúruverndar ríkisins, og samvinnunefndar um svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins. Framkvæmdin var kynnt Hafnarfjarðarbæ. Á kynningartíma bárust fjórar athugasemdir.

### Gögn lögð fram við athugun Skipulagsstofnunar:

**Matsskýrsla:** Vegagerðin og Garðabær. Nýr Álftanesvegur og lenging Vífilsstaðavegar í Garðabæ. Mat á umhverfisáhrifum. Matsskýrsla. Hönnun hf., janúar 2002. Viðaukahefti með matsskýrslu.

**Viðbótarupplýsingar:** Svör Garðabæjar og Vegagerðarinnar við umsögnum, athugasemdum og fyrirspurnum Skipulagsstofnunar dags. 1., 13. og 25. mars, 28. og 29. apríl, 14. og 15. maí 2002.

## 2. UMSAGNIR

Umsagnir bárust frá:

Garðabæ með bréfi dags. 16. janúar 2002.

Bessastaðahreppi með bréfi dags. 31. janúar 2002.

Fornleifavernd ríkisins með bréfi dags. 1. febrúar 2002.

Hafnarfjarðarbæ með bréfi dags. 14. febrúar 2002, (mótttekið 5. apríl 2002).

Heilbrigðiseftirliti Hafnarfjarðar- og Kópavogssvæðis með bréfi dags. 15. janúar 2002.

Hollustuvernd ríkisins með bréfi dags. 15. febrúar 2002.

Náttúruvernd ríkisins með bréfi dags. 6. febrúar 2002.

Samvinnunefnd um svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins með bréfi dags. 23. janúar 2002.

## 3. ATHUGASEMDIR

Fjórar athugasemdir bárust á kynningartíma frá:

Axeli Kristjáni Axelssyni með bréfi dags. 19. febrúar 2002.

Jóni Lárussyni, f.h. eigenda jarðarinnar Selskarðs, með bréfi dags. 21. febrúar 2002.

Landvarðafélagi Íslands með bréfi dags. 20. febrúar 2002.

Landvernd með bréfi dags. 20. febrúar 2002.

## 4. UMHVERFISÁHRIF FRAMKVÆMDAR SAMKVÆMT FRAMLÖGÐUM GÖGNUM VIÐ ATHUGUN SKIPULAGSSTOFNUNAR

### 4.1 FYRIRHUGUÐ FRAMKVÆMD

Í matsskýrslu er kynnt lagning nýs 3,8 km langs Álftanesvegar frá Hafnarfjarðarvegi að hringtorgi nálægt núverandi gatnamótum við Bessastaðaveg og lenging Vífilsstaðavegar um 2 km frá Hraunsholti að Bala í Garðabæ. Hönnunarhraði veganna er 70 km/klst.

Gert er ráð fyrir að framkvæmdinni verði skipt í áfanga. Fyrri áfangi felst í lagningu Álftanesvegar og lengingu Vífilsstaðavegar að hringtorginu við Álftanesveg í Garðahrauni. Áætlað er að framkvæmdir við þennan áfanga standi yfir árin 2002 og 2003. Áætlaður kostnaður við áfangann er 500 milljónir fyrir utan kostnaðinn við lengingu Vífilsstaðavegar. Síðari áfangi felst í breikkun Álftanesvegar úr tveimur akreinum í fjórar á kaflanum frá Hafnarfjarðarvegi að hringtorginu við Vífilsstaðaveg og lengingu Vífilsstaðavegar til suðurs frá hringtorginu í Garðahrauni. Kostnaður við annan áfanga er áætlaður um 100 milljónir. Ekki liggur fyrir hvenær fyrirhugað er að hefja framkvæmdir við Vífilsstaðaveg sunnan hringtorgsins í Garðahrauni og breikkun Álftanesvegar frá Hafnarfjarðarvegi að hringtorgi í Garðahrauni úr tveimur akreinum í fjórar. Breikkun Álftanesvegar er háð hraða uppbyggingar á Garðaholti en talið er tímabært að fjölga akreinum úr tveimur í fjórar þegar um 15.000 bílar fara um veginn daglega.

Mat á umhverfisáhrifum Álftanesvegar var áður til frumathugunar hjá Skipulagsstofnun vorið 2000 samkvæmt lögum nr. 63/1993 um mat á umhverfisáhrifum. Kynntar voru þrjár leiðir, A, B og C, þar sem leið A var valkostur

framkvæmdaraðila. Frumathugun lauk með úrskurði Skipulagsstofnunar dags. 7. júní 2000 þar sem fallist var á leiðir B og C með skilyrðum, en farið fram á „frekara mat á umhverfisáhrifum Álftanesvegjar samkvæmt leið A“. Úrskurðurinn var staðfestur óbreyttur af umhverfisráðherra þann 26. september 2000.

Samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 var tekin ákvörðun þann 8. september 2000 um að lenging Vífilsstaðavegar væri matsskyld framkvæmd. Vegna þess hve nýr Álftanesvegur og lenging Vífilsstaðavegar eru tengdar framkvæmdir er lögð fram ein matsskýrsla fyrir báða vegina. Álftanesvegur vestan við punktinn X, sem er skammt vestan landamerkjja Selskarðs og Hausastaðakots og austan við punktinn Y, sem er í Garðahrauni skammt vestan Engidals er hluti af leiðum B og C sem Skipulagsstofnun hefur þegar fallist á með úrskurði. Í þessum úrskurði er því aðeins tekin afstaða til Álftanesvegjar á milli punktana X og Y.

Í matsskýrslu kemur fram að vegna skipulagsmála leggist Garðabær eindregið gegn leiðum B og C sem Skipulagsstofnun hafi áður fallist á. Ákveðið hafi verið að leggja fram nýja veglínu Álftanesvegjar, leið D sem liggja á milli leiða A og B, sem málamiðlun til að koma til móts við ýmis atriði í úrskurði Skipulagsstofnunar. Í matsskýrslu er gerð grein fyrir leið D, sem liggur miðja vegu milli leiðanna A og B skammt vestan Hraunsholts út á Álftanes vestur fyrir landamörk jarðanna Hausastaðakots og Selskarðs, auk lengingu Vífilsstaðavegar. Ennfremur eru umhverfisáhrif leiða A og B borin saman við áhrif leiðar D. Vegna þess að leiðir D, A, og B liggja í sama vegarstæði vestan Hausastaðakots og langleiðina austur að Hraunsholti er aðeins fjallað að litlu leyti um þá vegarkafli í matsskýrslu.

#### **4.1.1 Lega vegar**

Í matsskýrslu kemur fram að nýr Álftanesvegur sé um 3,8 km langur og liggja frá vegamótum við Hafnarfjarðarveg til norðvesturs um Engidal að hringtorgi við Vífilsstaðaveg í Garðahrauni. Þaðan liggja vegurinn áfram yfir hraunið, töluvert norðan við núverandi veg, að nýju hringtorgi í Bessastaðahreppi rétt sunnan við núverandi gatnamót Bessastaða-, Suðurnes-, Norðurnes- og Álftanesvegjar. Yfir eiðið milli Skógtjarnar og Lambhúsatjarnar liggja vegurinn nokkurn veginn í sömu veglínu og núverandi vegur. Gert sé ráð fyrir tvennum bráðabirgðavegamótum norðan við Garðaholt. Fram kemur að lenging Vífilsstaðavegar nemi um 2 km og muni ná frá hringtorgi vestan við Hraunsholt til suðvesturs að hringtorgi við nýjan Álftanesveg í Garðahrauni í 1. áfanga og þaðan áfram yfir hraunið, suður fyrir Garðaholt að Bala í 2. áfanga.

#### **4.1.2 Undirgöng**

Í matsskýrslu kemur fram að gert sé ráð fyrir fernum undirgöngum fyrir gangandi vegfarendur á kaflanum frá Hafnarfjarðarvegi að hringtorgi í Bessastaðahreppi. Í Engidal verði byggð undirgöng fyrir akandi og gangandi vegfarendur til að tengja saman byggðina í dalnum og byggð á Hraunsholti. Önnur undirgöng verði á eiðinu milli Skógtjarnar og Lambhúsatjarnar. Þá séu þriðju göngin fyrirhuguð í Gálgahrauni og þau fjórðu skammt vestan hraunsins. Ekki liggja fyrir endanleg staðsetning tveggja síðasttöldu ganganna nema á leið A.

#### **4.1.3 Efnistaka**

Í matsskýrslu kemur fram að heildarefnisþörf fyrir nýjan Álftanesveg sé um 200.000 m<sup>3</sup> og fyrir lengingu Vífilsstaðavegar um 40.000 m<sup>3</sup>. Við framkvæmdirnar sé áætlað að nýta megnið af því efni, sem fáið úr skeringum, í vegina sem gæti numið um

100.000 m<sup>3</sup> fyrir Álftanesveg og um 20.000 m<sup>3</sup> fyrir Vífilsstaðaveg. Það efni sem upp á vanti verði sótt í viðurkenndar námur sem séu í rekstri á eða í nágrenni höfuðborgarsvæðisins. Þær námur sem komi til greina séu meðal annars námur í Vatnsskarði og Undirhlíðum í landi Hafnarfjarðar, í Bolaöldum og Lambafelli í landi Ölfuss, og í Stapafelli á Reykjanesi. Einnig komi til greina að taka efni úr sjó í Faxaflóa.

Í umsögn Náttúruverndar ríkisins eru ekki gerðar athugasemdir við þær námur sem taldar eru upp í matsskýrslu en lögð áhersla á að ekki verði opnaðar nýjar námur vegna framkvæmdanna.

#### 4.1.4 Aðrir kostir

Í matsskýrslu kemur fram að leiðir A og B séu bornar saman við meginkost framkvæmdaraðila, leið D. Ekki sé fjallað um leið C, sem kynnt hafi verið í frummatsskýrslu fyrir Álftanesveg, þar sem skipulagsyfirvöld í Garðabæ telji hana óæskilega þar sem hún skerði verulega skipulagt íbúðarsvæði á Garðaholti. Fram kemur að í frummatsskýrslu fyrir Álftanesveg hafi einnig verið fjallað um endurbætur á núverandi vegarstæði og tillögur landeigenda á Selskarði um staðsetningu nýs Álftanesvegar. Ekki verði fjallað nánar um þessa kosti þar sem þeir þyki ekki fýsilegir. Meginmunur á kostum nýs Álftanesvegar felist í því hve norðarlega sé farið með veginn út í Garðahraun.

Fram kemur að ekki komi margar staðsetningar til greina fyrir vegarstæði Vífilsstaðavegar yfir Garðahraun þar sem vegurinn sé bundinn við hringtorg vestan við Hraunsholt og sé ætlað að tengjast nýjum Álftanesvegi sem tengist fyrirhugaðri byggð á Garðaholti.

**Leið A.** Í matsskýrslu kemur fram að leiðir A og D fylgi að mestu sömu veglínunum frá Hafnarfjarðarvegi að hringtorgi í Garðahrauni, en hringtorgið í Garðahrauni á leið A sé þó staðsett nokkrum tugum metra austar og norðar. Frá hringtorginu vestur fyrir Garðahraun liggja leið A síðan allt að 200 m norðar og nær fjörunni við Lambhúsatjörn en leið D.

**Leið B.** Í matsskýrslu kemur fram að leið B liggja allt að 200 m sunnar í Garðahrauni en leið D og fari nær skipulögðu íbúðarsvæði á Garðaholti. Fram kemur að í úrskurði skipulagsstjóra ríkisins um frummatsskýrslu fyrir Álftanesveg hafi verið fallist á leið B með skilyrðum, meðal annars um að hlífa þyrfti fornleifum þar sem vegurinn liggja niður af hraunkantinum. Leið B hafi verið hliðrað til norðurs, nær framlagðri tillögu að leið D.

Bessastaðahreppur telur í umsögn sinni að leið D sé vænlegri en leið A út frá umhverfissjónarmiðum.

## 4.2 ÁHRIF Á MENN OG SAMFÉLAG

### 4.2.1 Skipulag, landnotkun, íbúapróun, samgöngur og umferðaröryggi

**Skipulag.** Í matsskýrslu kemur fram að í aðalskipulagi Garðabæjar 1995-2015 og aðalskipulagi Bessastaðahrepps 1993-2013 sé gert ráð fyrir nýjum Álftanesvegi um Garðahraun að hringtorgi í Bessastaðahreppi. Í aðalskipulagi Garðabæjar sé einnig gert ráð fyrir lengingu Vífilsstaðavegar frá hringtorgi vestan Hraunsholts að Bala á Álftanesi. Fram kemur að í aðalskipulagi Garðabæjar sé gert ráð fyrir umtalsverðri byggð á Garðaholti þar sem fjöldi íbúa geti orðið 5.000-7.000 í 1.700-1.900 íbúðum. Áætlað sé að framkvæmdir við fyrsta hluta íbúðarsvæðisins á sunnanverðu Garðaholti hefjist á skipulagstímabilinu en uppbyggingu íbúðarbyggðar á holtinu ljúki eftir árið 2015. Nú sé hafin vinna að deiliskipulagi Garðaholts þar sem gert sé ráð fyrir stærri og þéttari byggð en í aðalskipulagi Garðabæjar. Miðað við þær hugmyndir geti fjöldi íbúa orðið um 7.000 í um 2.300 íbúðum. Samkvæmt aðalskipulagi Garðabæjar sé hraunið norðan við fyrirhugaða vegi skilgreint sem bæjarverndað svæði. Gert sé ráð fyrir lagningu útivistarstíga um hraunið og meðfram fjörunni við Lambhúsatjörn og Arnarnesvog. Einnig sé tekið frá landrými fyrir mögulega reiðleið meðfram nýjum Álftanesvegi.

Náttúruvernd ríkisins bendir í umsögn sinni á að í staðfestingu Aðalskipulags Garðabæjar 1995–2012 sé sérstakur fyrirvari varðandi skipulag á Garðaholti og í Garðahrauni, þar til úrskurður um mat á umhverfisáhrifum Álftanesveggar liggja fyrir auk almenns fyrirvara um niðurstöðu mats á umhverfisáhrifum annarra matsskyldra framkvæmda. Útfærsla byggðar stjórnist því af niðurstöðu mats á umhverfisáhrifum Álftanesveggar en ekki öfugt.

**Landnotkun.** Í matsskýrslu kemur fram að í nágrenni fyrirhugaðra vegarstæða séu Gálgahraun, fjörur umhverfis allt Álftanes, Skógtjörn og Lambhúsatjörn á náttúruminjaskrá. Þá teljist Skógtjörn, Lambhúsatjörn og fjörur þeirra votlendi samkvæmt skilgreiningu Ramsar-sáttmálans. Samkvæmt náttúruminjaskrá afmarkast Gálgahraun af núverandi Álftanesvegi að sunnan, en hraunjöðrunum að austan og vestan. Framkvæmdasvæðið, sem fjallað sé um í matsskýrslu, sé því að stórum hluta staðsett innan svæðis sem sé á náttúruminjaskrá. Fram kemur að vegna fjölbreytileika lífríkis og sérstæðs landslags falli hraunið norðan við fyrirhugaða vegi, sjávarfitjar nyrst í hrauninu, fjörur Lambhúsatjarnar og Skógtjarnar, hluti tjarnanna sjálfra og næsta nágrenni þeirra undir sérstaka bæjarvernd.

Í matsskýrslu kemur fram að Garðahraun og fjörur í nágrenninu séu nýttar til útivistar og fræðslu af ýmsu tagi, bæði við kennslu í skólum og á vegum félagasamtaka. Fjörur og sjávarfitjar séu mikið notaðar í líffræðikennslu, einkum botndýra- og þörungafraeði, í Háskóla Íslands og Kennaraháskóla Íslands. Auk þess séu margir staðir, svo sem Skógtjörn og Lambhúsatjörn, vinsælir til fuglaskoðunar. Engin búskapur sé stundaður innan fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis, en þó sé einhver hrossabeit vestan Garðahrauns. Hraunið sé nokkuð vinsælt til berjatínslu þar sem víða sé þar töluvert af krækilyngi. Í matsskýrslu kemur fram að lagning nýs Álftanesveggar og Vífilsstaðavegar yfir Garðahraun muni skerða útivistarsvæði í hrauninu um það sem vegarstæðunum nemi, en aðgengi að hrauninu muni þó batna, m.a. vegna þess að fyrirhugað sé að byggja undirgöng á þeim hluta vegarins sem liggja um Garðahraun. Ekki sé talið að fyrirhugaðir vegir rýri gildi strandsvæðanna til útivistar og fræðslu þar sem töluvert fjarlægð sé þar á milli. Hvað berjatínslu varði megi búast við því að

ekki verði eftirsóknvert að tína ber í næsta nágrenni vegarstæðanna vegna ryks og útblásturs frá bílum.

Í umsögn Náttúruverndar ríkisins kemur fram að með tilkomu tveggja tengibrauta í gegnum hraunið muni friðsældin í hrauninu minnka og um leið útivistargildi svæðisins. Mikilvægt sé að bæta aðgengi að svæðinu, leggja göngustíga og setja upp fræðsluskilti. Stofnunin fái þó ekki séð að nýjar hraðbrautir komi til með að bæta aðgengi að hrauninu né að þær séu forsenda fyrir endurbótum á svæðinu. Náttúruvernd ríkisins bendir á að í lögum og samþykktum sé að finna mörg ákvæði sem kveði á um verndun Gálgahrauns og nágrennis. Í því sambandi megi m.a. nefna að Gálgahraun sé á náttúruminjaskrá, en skráning svæða á hana skoðast sem stefnu-yfirlýsing stjórnvalda um það hvaða svæði beri að vernda vegna náttúrufars.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að svæðið á milli Vífilsstaðavegar, leiðar A og hraunjaðarsins sé það stórt að á það megi líta sem sjálfstæða landslagsheild (26 ha). Það komi vafalaust til með að nýtast til útivistar og leikja, en fastlega megi gera ráð fyrir að hraunið verði aðráttarafi fyrir börn í fyrirhugaðri íbúðarbyggð á Garðaholti. Þetta eigi einnig við um leið D þó að svæðið sé þá orðið heldur minna (17 ha). Með leið B sé þetta svæði hins vegar orðið það lítið (8 ha) að líkur aukist á að börn leiti lengra út í hraunið og þveri þar með stofnbrautina með tilheyrandi aukinni slyshættu.

**Íbúáþróun.** Í matsskýrslu kemur fram að þann 1. desember 2001 hafi 8.444 manns búið í Garðabæ og 1.740 í Bessastaðahreppi. Samkvæmt íbúaspá svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins sé gert ráð fyrir að íbúar í Garðabæ verði um 20.300 árið 2024. Í Bessastaðahreppi sé gert ráð fyrir að fjöldi íbúa í lok tímabilsins verði á bilinu 2.800-3.000.

Í matsskýrslu kemur fram að talið sé að nýr Álftanesvegur og lenging Vífilsstaðavegar muni hafa jákvæð áhrif á þróun íbúafjölda á Álftanesi. Ætla megi að bættir vegir hvetji fólk til búsetu á Álftanesi þar sem þeir tryggi greiðari samgöngur að og frá nesinu og einnig innan þess.

**Samgöngur og umferðaröryggi.** Í matsskýrslu kemur fram að í tengslum við matsvinnuna hafi verið gerðir útreikningar fyrir umferð árið 1998 og spá fyrir árið 2024 fyrir Álftanesveg og seinna árið fyrir Vífilsstaðaveg. Íbúaspá svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins hafi verið notuð til grundvallar umferðarspánni. Miðað við þá miklu umferðaraukningu sem spáð sé að verði á Álftanesi fram til ársins 2024 sé ljóst að umferðaröryggi núverandi Álftanesvegar sé óásættanlegt. Núverandi umferð um Álftanesveg frá Hafnarfjarðarvegi að Hraunsholti sé um 4.800 bílar á sólarhring, milli Hraunsholts og Garðaholts um 3.900 bílar og um 3.600 bílar á milli Garðaholts og Suðurnesvegar. Árið 2024 sé áætlað að umferðin frá Hafnarfjarðarvegi að Hraunsholti verði um 29.000 bílar á sólarhring, á bilinu 18.000-22.000 á milli Hraunsholts og Garðaholts og um 18.000 bílar á milli Garðaholts og Suðurnesvegar. Fram kemur að burðarþol núverandi Álftanesvegar sé lítið, undirbygging ófullnægjandi sem og öryggi hans vegna krappa beygja, blindhæðar og vegna þess hve mjór hann sé. Nýr Álftanesvegur verði í alla staði hannaður með það fyrir augum að auka umferðaröryggi vegfarenda og anna fyrirsjáanlegri umferðaraukningu. Talið sé að lenging Vífilsstaðavegar muni hafa jákvæð áhrif á dreifingu umferðar á Álftanesi og muni auðvelda samgöngur fólks á milli íbúðarsvæða í Garðabæ.

#### 4.2.2 Hljóðvist

Í matsskýrslu kemur fram að í tengslum við matsvinnuna hafi verið reiknað hljóðstig frá umferð meðfram nýjum Álftanesvegi og lengingu Vífilsstaðavegar. Útreikningarnir séu miðaðir við hámarksúmferðarpunga á vegunum þegar svæðið verði fullbyggt, árið 2024, auk skiltaðs hraða 70 km/klst á Álftanesvegi og 50 annars staðar.

**Núverandi Álftanesvegur.** Í matsskýrslu kemur fram að meðfram byggðinni í Engidal sé hljóðstigi frá núverandi Álftanesvegi háttað þannig að 55 dB mörkin séu í um 50 m fjarlægð frá veginum. Þetta jafngildi því að 2-3 hús séu staðsett innan 55 dB markanna. Nýr Álftanesvegur muni liggja fjær vesturhluta byggðarinnar í Engidal og muni hljóðvistin þar batna þrátt fyrir aukna umferð. Austar, eða á um 300 m kafla vestan Hafnarfjarðarvegar, muni nýr Álftanesvegur liggja á mjög svipuðum slóðum og núverandi vegur. Meðfram syðri jaðri íbúðarbyggðarinnar á Hraunsholti, sem snúi að núverandi Álftanesvegi, sé nú þegar búið að hanna hljóðmanir í þeim tilgangi að minnka hljóðstig frá umferð. Hávaði við það hús í Engidal sem staðsett verði næst nýjum Álftanesvegi sé áætlaður 55 dB eða við viðmiðunarmörk í reglugerð um hávaða. Hljóðvistin við húsið muni því ekki breytast frá því sem nú sé eftir að nýr Álftanesvegur verði lagður.

**Leið D.** Fram kemur að nýr Álftanesvegur verði á talsverðri fyllingu þar sem hann fari niður af vestanverðum hraunkantinum. Fyllingin hafi þau áhrif að hávaði frá umferð berist lengra út frá veginum en annars staðar og muni því hafa nokkur áhrif innan fyrirhugaðrar íbúðarbyggðar á Garðaholti. Samkvæmt gildandi aðalskipulagi Garðabæjar verði íbúðarbyggðin á Garðaholti alls 125 ha að stærð. Miðað við útlínur hennar lendi rúmlega 5 ha lands innan 55 dB markanna samkvæmt leið D.

**Leið A.** Í matsskýrslu kemur fram að 3 ha fyrirhugaðrar íbúðarbyggðar á Garðaholti muni lenda ofan 55 dB samkvæmt leið A.

**Leið B.** Fram kemur að 10 ha fyrirhugaðrar íbúðarbyggðar á Garðaholti muni lenda ofan 55 dB samkvæmt leið B.

**Vífilsstaðavegur.** Fram kemur að hluti Vífilsstaðavegar liggi meðfram suðurhluta fyrirhugaðrar íbúðarbyggðar á Garðaholti. Miðað við útlínur byggðarinnar, samkvæmt gildandi aðalskipulagi Garðabæjar, lendi um 6 ha lands innan 55 dB markanna. Með hljóðmönnum, annað hvort meðfram vegi eða í jaðri byggðar, megi minnka það svæði innan fyrirhugaðs íbúðarsvæðis á Garðaholti sem lendi innan 55 dB markanna.

Ákvörðun um hljóðmanir séu þó nátengdar deiliskipulagi svæðisins.

Í umsögn Hollustuverndar ríkisins kemur fram að í nýskipulögðum íbúðarhverfum skuli allt gert til að hljóðstig frá umferð fari ekki yfir 45 dB sem sé leiðbeiningargildi reglugerðar um hávaða. Án mótvægisáðgerða muni hljóðstig vera yfir leiðbeiningargildi á stórum hluta þess svæðis sem nú sé ráðgert sem íbúðarsvæði á Garðaholti og einungis á litlum hluta Gálghauns muni hljóðstig vera undir framsettu leiðbeiningargildi. Í matsskýrslu sé ekki gert ráð fyrir neinum ákveðnum mótvægisáðgerðum varðandi dreifingu hljóðmengunar, ekki sé að sjá að könnuð hafi verið áhrif af annarri tilhögun, t.d. án Vífilsstaðavegar eða með annarri legu hans, eða breytingu á skipulagi Garðaholts o.s. frv. Stofnunin bendi á að með lækkun vegarins í landi í stað þess að byggja hann á púða á hrauninu sé hægt að nýta óreglulegt yfirborðið sem náttúrulegan hljóðdeyfi. Við slíka tilhögun myndi og draga úr efnisþörf.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að Vegagerðin telji að mótvægisáðgerðir eigi meðal annars að felast í því að nota reiknað hljóðstig nærri byggð á Garðaholti til þess að skipuleggja byggðina þannig að sem minnst ónæði verði frá fyrirhuguðum vegi. Þetta megi gera með því að velja húsgerðir og staðsetja hús og götur þannig að áhrifin verði sem minnst og/eða með því gera ráð fyrir hljóðmönnum eða öðrum hljóðdeyfandi aðgerðum. Hvernig þetta verði best gert ráðist af því hvernig skipulagi verði háttað. Hvað varði umræddan vegpúða, þá stangist á nokkur sjónarmið. Lega vegarins um hraunið hafi verið valin þannig að hún lægi um sem sléttast hraun. Það fyrirkomulag var talið valda minnstri umhverfisröskun.

Kostir þess að byggja veg á hæfilega þykkum vegpúða (u.þ.b. 1,0 m þykkum við kjör- aðstæður) umfram það að byggja veginn í hæð (0,0 m) eða neðan við núverandi hæð séu eftirfarandi:

- Lágmarksjarðrask, þar sem ekkert þurfi að hreyfa við undirstöðu vegarins, nema hvað hún sé jöfnuð og þjöppuð og efni síðan keyrt í veginn og utan við fláafót sé þá óhreyft land.
- Vegur sem byggður sé upp á þennan hátt sé yfirleitt snjóléttur, sem auki umferðaröryggi og minnki rekstrarkostnað hans.
- Útsýni frá veginum sé gott og vegfarendur sjái að lítil spjöll hafi verið unnin við lagningu vegarins þar sem óviða muni sjást í hraunskeringar, sem séu mjög lengi að gróa upp.
- Sjónlengdir séu lengri og umferðaröryggi meira.
- Auðveldara sé að koma fyrir göngum fyrir gangandi vegfarendur heldur en ef skeringar verði enn meiri. Lækki vegurinn mikið í landi kæmi til greina að byggja göngubrú yfir veginn í stað ganga.

Kostir þess að byggja veginn í hæð, eða neðan við núverandi hæð landsins séu hins vegar ótvírætt minni hljóðdreifing frá veginum út í hraunið. Þá verði vegurinn mun minna áberandi fyrir þá sem leið eigi um hraunið eða búi í nágrenni við hann. Þá sé væntanlega ódýrara að skera veginn niður og nota vegarstæðið þannig sem námu og nýta efni úr skeringum í fyllingar.

Sé unnið samkvæmt vegstaðli Vegagerðarinnar þá megi sýna fram á um veg í flokki B1:

Hæð vegar yfir landi [m]	1,0	0,0	-1,0
Breidd vegarstæðis (hreyft land) [m]	20	32	38

Vegagerðin telji að umferðaröryggi, lágmarksjarðrask og minni rekstrarkostnaður vegi þyngra þegar kostir og gallar séu metnir en útlit og hljóðstig.

#### 4.2.3 Loftmengun

Í matsskýrslu kemur fram að lagt hafi verið mat á loftmengun vegna útblásturs bifreiða á Álftanesvegi og Vífilsstaðavegi í tengslum við matsvinnuna. Niðurstöður mats á loftmengun sýni að áætlaður styrkur mengunarefna frá útblæstri bíla á fyrirhuguðum vegum, miðað við hámarksútblæstri, verði vel innan umhverfismarkna. Því sé ekki talin hætta á að loftmengun frá ökutækjum muni hafa skaðleg áhrif á lífríki í nágrenni veganna eða á íbúa svæðisins.

#### 4.3 ÁHRIF Á MENNINGARMINJAR



Í matsskýrslu kemur fram að gerð hafi verið könnun á fornleifum á framkvæmdasvæðinu árið 1999. Könnunin hafi ekki náð til Vífilsstaðavegar. Auk fornleifa sé að finna jarðmyndanir í hrauninu sem hafi ótvírætt menningarsögulegt gildi. Í Garðahrauni hafi Jóhannes S. Kjarval málað fjölda málverka og notað sérstæðar hraunmyndanir sem fyrirmyndir í þeim verkum. Varðveislugildi slíkra minja sé fyrst og fremst menningarlegt og hluti af arfleifð Íslendinga. Finnist áður óþekktar fornleifar við jarðrask á eða við fyrirhuguð vegarstæði muni framkvæmdaraðili gera Fornleifavernd ríkisins viðvart eins og þjóðminjalög geri ráð fyrir.

**Leið D.** Í matsskýrslu kemur fram að leið D liggi ekki yfir þekktar fornleifar eða önnur menningarverðmæti. Fram kemur að það sé mat Þjóðminjasafns Íslands að leið D sé góður kostur en bent sé á að miklar líkur séu á að áður óþekktar fornleifar komi í ljós við jarðrask á framkvæmdasvæðinu, einkum í gömlum túnum. Ekki sé vitað til þess að Álftanesvegur, skv. leið D, hafi áhrif á fornleifar á svæðinu. Vegurinn liggi þó nálægt tveimur „Kjarvalssvæðum“ og gæti því að einhverju leyti rýrt varðveislugildi þeirra sem menningarverðmæta.

**Leið A.** Í matsskýrslu kemur fram að í Garðahrauni sé að finna forna þjóðleið, Fógetastíg (GK-185:075), sem þyki mjög óvenjuleg þar sem óvíða hafi umferð á Íslandi verið það mikil fyrir á öldum að rásir hafi klappast í hraun. Stígurinn sé þannig minnisvarði um mikilvægi Bessastaða sem miðstöðvar stjórnsýslu á Íslandi og efnahagslífs við Faxaflóa um aldir. Þyki stígurinn vera „meðal allra merkustu fornleifa á höfuðborgarsvæðinu og hefur ótvírætt varðveislugildi“. Fram kemur að leið A þveri Fógetastíg á tveimur stöðum.

**Leið B.** Í gögnum framkvæmdaraðila kemur fram að leið B liggi hjá Garðastekk (GK 185:045), rústum gamallar fjárréttar. Garðastekkur sé eini minjastaðurinn í Garðahrauni sem með vissu geti talist gamall og séu þar talsverðar rústir sem sé mikilvægt að varðveita. Einnig þyki leið B mun verri kostur en hinar tvær með tilliti til menningarminja.

**Vífilsstaðavegur.** Í matsskýrslu kemur fram að samkvæmt álitum Þjóðminjasafns Íslands hafi ekki verið talin ástæða til að ráðast í frekari athugun vegna Vífilsstaðavegar þar sem nægjanlegar upplýsingar liggi fyrir hjá safninu um fyrirhugað vegarstæði. Fram kemur að Vífilsstaðavegur liggi mjög nálægt tveimur „Kjarvalssvæðum“, en við lengingu Vífilsstaðavegar verði þess vandlega gætt að þeim verði ekki raskað.

Í umsögn Fornleifaverndar ríkisins kemur fram að leið D sé góður kostur með tilliti til fornleifa á svæðinu. Leiðin þveri ekki forna þjóðleið, Fógetastíg, eins og leið A geri. Leið D liggi einnig fjær gerðinu upp af botni Lambhúsatjarnar en leið A geri. Þá liggi leið D fjær Garðastekk en leið B.

## 4.4 ÁHRIF Á VATNAFAR, GRÓÐUR OG DÝRALÍF

### 4.4.1 Vatnafar

**Grunnvatn.** Í matsskýrslu kemur fram að engin vatnsból, vatnsverndarsvæði, ár eða lækir séu í nágrenni fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis. Fram kemur að vegna þess hve Garðahraun sé gljúpt muni regnvatn af fyrirhuguðum vegum og hringtorgi leka óhindrað ofan í hraunið og megi vænta þess að mengunarefni síust að hluta ofan í grunnvatnið. Vegna mikilla þynningaráhrifa í svo gljúpu hrauni og töluverðrar

vegalengdar sé hins vegar mjög ólíklegt að mengunarefnin nái ofan í friðlýstar fjörur og sjávarfitjar. Sá hluti nýs Álftanesvegar, sem liggir vestan Garðahrauns, fari yfir gróið svæði á þéttu grágrýti. Sama gildi um þann hluta fyrirhugaðs Vífilsstaðavegar sem lagður verði sunnan Garðahrauns í 2. áfanga. Mun minni vatnsleiðni og þynningaráhrif regnvatns eigi sér stað í slíkum jarðlögum samanborið við Garðahraun. Regnvatn af veginum muni því staldra lengur við þar og megi þó búast við að mengunarefnin nái að einhverju leyti ofan í grunnvatnið þegar til lengri tíma sé litið.

Í umsögn Hollustuverndar ríkisins er bent á mikilvægi þess að tryggt verði að Lambhúsatjörn verði ekki fyrir aukinni mengun, m.a. vegna afrennslisvatns frá Álftanesvegi.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að vestan hraunsins sé gróið svæði þar sem undir sé mun eldra og þéttara grágrýti og því mun minni vatnsleiðni og þynningaráhrif regnvatns en í Garðahrauni. Regnvatn af veginum muni því staldra lengur við á því svæði en þó megi búast við að mengunarefnin nái að einhverju leyti ofan í grunnvatnið þegar til lengri tíma sé litið. Ekki séu þó taldar líkur á því að Lambhúsatjörn mengist því að rennsli grunnvatnsins sé til vestnorðvesturs eða í sömu átt og fyrirhugaður nýr Álftanesvegur liggur.

**Votlendi.** Í matsskýrslu kemur fram að Lambhúsatjörn og Skógtjörn séu á votlendisskrá og séu fjörur og grunnsævi, sérstaklega leirur, kjörlendi margra fuglategunda og fjölda annarra lífvera. Nokkuð stór, en röskuð, votlendisspilda, sem hafi verið framræst með skurðum, gangi í austurátt frá Skógtjörn og fari núverandi Álftanesvegur yfir jaðar hennar. Þar sem nýr Álftanesvegur fari fjær votlendisspildunni en núverandi vegur, gefi það möguleika á að endurheimta eystri hluta hennar. Nýrst í Gálgahrauni séu víða lítt raskaðar og lífauðugar sjávarfitjar, þær mestu við sunnanverðan Faxaflóa. Þær liggja framan við hraunbrún og nái nokkuð inn í hraunið. Fram kemur að ekki sé talið að fyrirhugaðar framkvæmdir muni hafa bein áhrif á votlendi, en geti þó truflað fugla sem haldi sig á og í nágrenni svæða sem teljist votlendi.

**Leiðir D, A og B.** Í matsskýrslu kemur fram að leið D fari fjær fjörum Lambhúsatjarnar og sjávarfitjum í norðanverðu Garðahrauni en leið A og teljist því betri kostur með tilliti til votlendis. Af þeim þremur leiðum sem hér sé fjallað um liggja leið B fjærst votlendissvæðum. Áhrif á lífríki svæðanna við lagningu nýs Álftanesvegar samkvæmt leiðum D og B séu hins vegar talin sambærileg þar sem minnsta fjarlægð frá fjörum Lambhúsatjarnar sé sú sama.

**Vífilsstaðavegur.** Í matsskýrslu kemur fram að í nágrenni Vífilsstaðavegar teljist Balatjörn og strandsvæði Arnarnesvogar til votlendis. Framkvæmdir við lengingu vegarins geti hugsanlega truflað fuglalíf á og í nágrenni þessarra svæða.

Náttúruvernd ríkisins bendir í umsögn sinni á að Lambhúsatjörn og Skógtjörn séu á votlendisskrá ráðherra nefndar Norðurlanda.

#### 4.4.2 Gróður

Í matsskýrslu kemur fram að gróður á athugunarsvæðinu teljist allfjölbreyttur. Mosapamba og mosamóar setji mestan svip á hraunið og sé gamburmosi ríkjandi. Margbrotið yfirborð hraunsins skapi mikla fjölbreytni gróðurfélaga og geri útlit svæðisins mjög sérstætt. Gróður sé þannig fjölbreyttari eftir því sem hraunið sé úfnara. Ein tegund háplantna og tvær tegundir lágplantna, sem fundist hafi á eða í næsta

nágrenni höfuðborgarsvæðisins, sé getið í valista. Aðeins ein þeirra, kuðulmosi, hafi fundist á einum stað á leið A. Tvær tegundir mosa, klettavisk og hjálmkrýsill, sem ekki hafi fundist áður á þessum slóðum, fundust á athugunarsvæðinu. Hin fyrri er fremur sjaldgæf hér á landi.

Fram kemur að við lagningu nýs Álftanesvegar og Vífilsstaðavegar í Garðahrauni sé ljóst að þekja hraungróðurs muni minnka um það sem framkvæmdasvæðinu nemur. Niðurstöður gróðurathugana sýni þó að á svæðinu séu engin sérstæð eða einstök gróðurlendi. Flóra á leiðum A, B og D og Vífilsstaðavegi sé mjög áþekkt.

**Leið D.** Í matsskýrslu kemur fram að leið D sé talin betri kostur en leið A sökum þess að á þeirri síðarnefndu hafi fundist kuðulmosi, sem sé tegund á valista. Af framansögðu verði að telja leið D ákjósanlegasta með tilliti til gróðurs þar sem gróðurfélög séu þar einsleitari en víða annars staðar í hrauninu, auk þess sem engar sjaldgæfar tegundir hafi fundist í fyrirhuguðu vegarstæði leiðarinnar.

**Leið A.** Í matsskýrslu kemur fram að á leið A hafi fundist kuðulmosi, sem sé tegund á valista. Afar ósennilegt sé þó talið að rask við fyrirhugaðar vegaf framkvæmdir á Álftanesi hafi mikil áhrif á heildarútbreiðslu kuðulmosa.

**Leið B.** Í matsskýrslu kemur fram að gróður sé fjölbreyttari á mestallri leið B en á leiðum A og D. Hraunið sé ekki eins úfið á leiðum A og D og gróðurfélög því einsleitari. Leiðir A og D séu því betri kostur en leið B með tilliti til hraungróðurs.

**Vífilsstaðavegur.** Í matsskýrslu kemur fram að gróður sé fjölbreyttari eftir því sem sunnar sé farið eftir vegarstæði Vífilsstaðavegar að votlendinu við Balatjörn.

Fram kemur að við framkvæmdirnar verði þess vandlega gætt að raska ekki gróðri utan við fyllingar og skeringar. Til að koma sem fyrst af stað náttúrulegri gróðurframvindu á röskuðum svæðum meðfram vegunum verði sáð grastegundum sem vitað sé að víki fljótlega fyrir náttúrulegum gróðri.

#### 4.4.3 Dýralíf

Í matsskýrslu kemur fram að fjölbreytni mófugla sé mest í Garðahrauni og þéttleiki innan þess mestur í vestasta hlutanum. Í Garðahrauni verpi fuglar (rjúpa, steindepill, hrafn og snjóttlingur) sem verpi líklega lítið utan þess. Vestan við Garðahraun hafi varpfuglar, aðrir en mófuglar, verið algengir og þar hafi borið mest á grágæs, æðarfugli, sílamáfi og kríu. Mun minna hafi verið af þessum fuglum á vegarstæði Vífilsstaðavegar. Sílamáfur sé algengur varpfugl í Garðahrauni. Mikið af fjöru- og vaðfuglum, máfum og andfuglum haldi til á Lambhúsatjörn, þó langmest af æðarfugli. Ríkulegt fuglalíf sé á Balatjörn, svo sem stökkendur, æðarfuglar, toppendur, stelkar, hettumáfar, sílamáfar og kríur. Fjörur og grunnsævi frá Bala á Álftanesi að norðanverðu Seltjarnarnesi séu á skrá um fuglasvæði með alþjóðlegt verndargildi (Important Bird Areas eða IBA). Svæði á lista IBA þurfi að hýsa að minnsta kosti 1% af heimsstofni einnar fuglategundar. Þetta eigi við um 5 tegundir í Skerjafirði (margæs, æðarfugl, sendling, rauðbrysting og tildru).

Fram kemur að tvö kríuvörp séu í næsta nágrenni nýs Álftanesvegar. Talsvert af fuglum heldur sig þó á Lambhúsatjörn, Skógtjörn og við Eskisnes þegar sjór sé auður. Á vorin og haustin sé mikið um umferðarfugla á Álftanesi á leið milli varpstöðva á Grænlandi og íshafseyjum Kanada annars vegar og vetrarstöðva á Bretlandseyjum og á meginlandinu hins vegar. Vor og haust komi margæsir við á Lambhúsatjörn og sé svæðið frá tjörninni, út í Bessastaðanes, Arnarnesvog og Kópavog, eini staðurinn á

Suðvesturlandi þar sem þessi farfugl komi við á leið sinni yfir Atlantshafið. Á vorin dvelji á Álftanesi 5-10 % af stofni kviðljósu margæsarinnar sem komi við á Íslandi eða um 1.500 fuglar.

Í matsskýrslu kemur fram að það séu fyrst og fremst fjörur, grunnsævi Lambhúsatjarnar, Skógtjarnar og Arnarnesvogs, og sjávarfitjar í norðanverðu Garðahrauni sem séu mikilvæg fuglasvæði í nágrenni fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis, einkum með tilliti til fæðuöflunar fugla. Færsla Álftanesveggar nær fjörum Lambhúsatjarnar og aukin umferð um veginn gæti truflað fugla, einkum á vorin þegar umferðarfuglar og aðrir fuglar afli sér fæðu á strandsvæðinu. Færsla vegarins nær fjölskrúðugu fuglasvæði geti einnig aukið hættuna á að keyrt verði yfir fugla og meðfylgjandi slysaþættu í umferðinni. Garðahraun og mólendi utan þess séu ekki eins mikilvæg fuglasvæði og strandsvæðin.

**Leiðir D, A og B.** Fram kemur að leiðir D og B liggi mun fjær fjörunni en leið A og séu taldar ásættanlegar með tilliti til áhrifa á þessi mikilvægu fuglasvæði. Leið B hafi þó þann ókost í samanburði við leið D að fara yfir kríuvarp. Í sérfræðiskýrslu um fuglalíf í Gálgahrauni og víðar á Álftanesi<sup>1</sup> kemur fram að sá hluti leiðar A sem liggi næst Lambhúsatjörn sé sá viðkvæmasti og lega hans reyndar óásættanleg. Þarna liggi veglínan allt of nálægt fjörunni og fitjunum upp af henni við syðsta hluta Lambhúsatjarnar. Nauðsynlegt sé að hliðra veginum talsvert sunnar á þessum kafla, ef leið A verði valin.

**Vífilsstaðavegur.** Í matsskýrslu kemur fram að á sunnanverðum hluta Vífilsstaðavegar, milli Garðahrauns og Bala, sé fuglalíf dæmigert fyrir raskað svæði í þéttbýli og á engan hátt sérstakt. Hætta sé þó á því að framkvæmdir við syðri enda Vífilsstaðavegar trufla hið ríkulega fuglalíf Balatjarnar.

Fram kemur að á framkvæmdatíma verði reynt að raska sem minnst ró fugla í nágrenni vegarstæðanna. Framkvæmdir verði tímasettar þannig að þær verði í lágmarki á vorin og í því sambandi verði lögð áhersla á vegarkafla sem liggi næst fjörum Lambhúsatjarnar. Við framkvæmdirnar verði allt jarðrask bannað utan við fyllingar og skeringar til að fyrirbyggja að búsvæði fugla skerðist að óþörfu.

Í umsögn Náttúruverndar ríkisins er bent á að við Gálgahraun séu lífaudugar sjávarfitjar sem mikilvægar séu dýralífi og fuglalífi í hrauninu og nágrenni þess. Ennfremur séu fjörur og grunnsævi við Gálgahraun hluti af stærra svæði sem sé á skrá alþjóða fuglaverndarsamtakanna (Bird Life International) yfir mikilvæg fuglasvæði (Important Bird Areas).

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að leiðir D og B fái sömu einkunn með tilliti til fugla hjá sérfræðingi sem um málið hafi fjallað.

#### **4.5 ÁHRIF Á JARÐMYNDANIR OG LANDSLAG**

Í matsskýrslu kemur fram að mat á áhrifum fyrirhugaðra vegaf framkvæmda á jarðmyndanir og landslag tengist fyrst og fremst sjónrænum áhrifum og verndargildi hraunsins sem lítt snortið eldhraun frá nútíma í þéttbýli. Verndargildi hraunsins og fagurfræðilegt gildi þess aukist eftir því sem hraunið sé úfnara og jarðmyndanir stórkostlegri. Ljóst sé að lagning nýs Álftanesveggar og lenging Vífilsstaðavegar, ásamt hringtorgi, muni hafa í för með sér töluvert rask á hrauninu og rof á vestanverðum hraunkantinum. Fyrirhuguð vegarstæði muni þó ekki fara yfir

<sup>1</sup> Viðauki 1. Jóhann Óli Hilmarsson 1999.

jarðmyndanir sem eiga engan sinn líka annars staðar í hrauninu eða öðrum hraunum á Íslandi. Fram kemur að skv. lögum um náttúruvernd séu eldhraun runnin á nútíma á borð við Garðahraun/Gálgahraun skilgreind sem landslagsgerðir sem skuli njóta sérstakrar verndar. Sama eigi við um sjávarfitjar eins og víða sé að finna í norðanverðu hrauninu. Garðahraun/Gálgahraun sé sennilega stærsta hraunið sem enn sé ósnortið í miðju þéttbýli á Innnesjum og sé verndargildi þess ótvírátt sem slíkt. Í matsskýrslu kemur fram að fyrirhugaðir vegir muni skipta hrauninu í fjóra hluta sem sé töluverð röskun á hrauninu með tilliti til landslagsheildar. Af framangreindu sé ljóst að með nýjum Álftanesvegi og lengingu Vífilsstaðavegar skerðist að nokkru leyti verndargildi hraunsins sem lítt snortið eldhraun frá nútíma. Í þessu sambandi skipti ekki máli hvort um leiðir D, A eða B sé að ræða.

**Leið D.** Í matsskýrslu kemur fram að til að lágmarka neikvæð umhverfisáhrif framkvæmdanna hafi við ákvörðun á staðsetningu nýs Álftanesvegar, leið D, Vífilsstaðavegar og hringtorgs í Garðahrauni verið valin veglína um hraunið þar sem það sé að jafnaði minna úfið en víða annars staðar. Fram kemur að flatarmál lands sem fari undir fyrirhugað vegarstæði sé 9,1 ha og landslagsheild hraunsins muni skerðast um 67 ha eða 44% með leið D að viðbættum Vífilsstaðavegi. Lengd leiðar D í hrauninu sé 1.900 m. Reynt hafi verið að hnika til fyrirhuguðum vegum, ásamt hringtorgi, svo að ekki yrði farið yfir sérstæðar hraunmyndanir, svo sem upplýfta sprungna hóla, svo og „Kjarvalssvæði“.

**Leið A.** Í matsskýrslu kemur fram að leið A liggi yfir svipað svæði og leið D með tilliti til ásýndar hraunsins, en hafi þó þann ókost umfram leið D að vera um 250 m lengri í hrauninu, þ.e. 2.150 m. Fram kemur að flatarmál lands sem fari undir fyrirhugað vegarstæði sé 9,7 ha og landslagsheild hraunsins muni skerðast um 74 ha eða 49% með leið A að viðbættum Vífilsstaðavegi.

**Leið B.** Í matsskýrslu kemur fram að ef vegurinn yrði lagður sunnar, samkvæmt leið B, yrði vegalengd í hrauni 1.700 m og lítt snortið hraunasvæði norðan vegarins stærra. Fram kemur að flatarmál lands sem fari undir fyrirhugað vegarstæði sé 9,6 ha og landslagsheild hraunsins muni skerðast um 57 ha eða 38% með leið B að viðbættum Vífilsstaðavegi. Hraunið á leið B sé hins vegar mun svipmeira og úfnara en á leiðum A og D. Þar sem verndargildi hraunsins aukist með stórbrotnara landslagi sé leið B lakasti kosturinn með tilliti til þess, auk þess sem hún fari yfir „Kjarvalssvæði“. Fyrirhugað hringtorg í Garðahrauni sé staðsett á tiltölulega sléttu hrauni. Færsla þess í suðurátt, við leið B, yrði mun lakari kostur því þar sé hraunið mun úfnara.

**Vífilsstaðavegur.** Fram kemur að hraunið innan vegarstæðis Vífilsstaðavegar sé úfnara en innan vegarstæðis nýs Álftanesvegar samkvæmt leið D. Einkum eigi þetta við um vegarkafllann sem liggi sunnan hringtorgsins við nýjan Álftanesveg að hraunbrúninni. Á þeim kafla muni nokkuð af sérstæðum hraunmyndunum skerðast. Fram kemur að flatarmál lands sem fari undir fyrirhugað vegarstæði sé 5 ha og landslagsheild hraunsins muni skerðast um 35 ha sem sé 23% hraunsins.

Í umsögn Náttúruverndar ríkisins kemur fram að Gálgahraun hafi af margvíslegum ástæðum hátt verndargildi. Hraunið í heild sinni sé mjög raskað og að stórum hluta komið undir byggð og segja megi að Gálgahraun sé sá hluti hraunsins sem hingað til hafi verið hlíft við raski. Hraunið sé úfið og skarti tilkomumiklum hraunmyndunum. Að auki séu í hrauninu sögu- og búsetuminjar frá ýmsum tímum. Hraun- og gosstöðvar hér á landi hafi mikið alþjóðlegt verndargildi og njóti eldhraun sérstakrar verndar, sbr. 37. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd og skuli forðast röskun þeirra

eins og kostur sé. Sé litið til landa í norðanverðu Atlantshafi séu nútímahraun eins og hér um ræðir séríslenskt fyrirbæri og sjaldgæf á heimsvísu. Stofnunin telur að með lagningu nýs Álftanesvegur og lengingar Vífilsstaðavegar verði Gálgahraun skorið í fernt, vestanverður hraunkanturinn rofinn og náttúruleg landslagsheild eyðilögð.

Náttúruvernd ríkisins telur að ekki sé ásættanlegt að fórna þeim náttúruverðmætum sem um ræðir með því að fara svo langt út í hraunið sem leiðir A og D og Vífilsstaðavegur geri ráð fyrir. Stofnunin taki ekki undir álit skýrsluhöfunda þess efnis að leið B sé lakasti kosturinn með tilliti til verndargildis því að mati stofnunarinnar skipti mestu máli að skerða sem minnstan hluta hraunsins. Nýr Álftanesvegur samkvæmt leiðum A og D og Vífilsstaðavegur muni valda umtalsverðum umhverfisáhrifum og í ljósi þess telur stofnunin að ekki sé hægt að fallast á þær framkvæmdir.

Landvarðafélag Íslands telur í athugasemd sinni að ekki komi önnur leið til greina en leið C, sem muni hafa minnsta röskun í för með sér. Samtökin telji að verndargildi svæðisins muni fremur aukast með árunum og nauðsynlegt sé að huga að komandi kynslóðum og aðgangi þeirra að svæðinu. Hafa beri í huga að með stöðugri þéttingu byggðar á höfuðborgarsvæðinu aukist þörfin fyrir óspillt svæði til útivistar, þar sem unnt sé að leita næðis og skjóls fyrir amstri hversdagsins. Fram kemur að stofnvegur sem þessi rýri fremur en auki útivistargildi svæðisins því auk augljósrar umferðarhættu bætist við hljóð, sjón og efnamengun.

Í athugasemd Landverndar kemur fram að ljóst sé af framlögðum gögnum að áformaðar framkvæmdir munu hafa neikvæð áhrif á nokkra umhverfisþætti. Alvarlegustu áhrifin séu að mati Landverndar röskun á ósnortnu hrauni frá nútíma, Garðahrauni og Gálgahrauni. Hraunin séu úfin og tilbreytingarík og líklega sé það einstakt í okkar heimshluta að finna megi svo að segja óraskað hraun frá nútíma sem runnið hafi í sjó innan byggðasvæðis höfuðborgar. Áformuð vegaframkvæmd muni óhjákvæmilega rýra verndargildi hraunsins, sem sé á náttúrminjaskrá. Sé það óhjákvæmilegt vegna þróunar byggðar, umferðaröryggis og til bóta á samgöngum á Álftanesi, að leggja úti í þessar framkvæmdir, sé mikilvægt að staðsetja veginn þannig að hann raski sem minnstum hluta af yfirborði hraunsins. Landvernd telji að hafa beri að leiðarljósi að halda sem stærstum samfelldum hluta hraunsins óröskuðum. Landvernd bendir á að leið A fyrir Álftanesveg uppfylli síst það skilyrði að viðhalda sem stærstum hluta hraunsins óröskuðu. Leið B virðist spilla fyrirmyndum málverka eftir Jóhannes S. Kjarval og rýri þar með menningarsögulegt gildi hraunsins. Leið C valdi meira ónæði fyrir væntanlega byggð en aðrir valkostir. Leið D virðist málamiðlun til að koma á mótis við þau sjónarmið sem leggi áherslu á verndun hraunsins, Fógetastígs og fyrirmynda Kjarvals. Auk þess sé aðeins kynntur einn valkostur fyrir staðsetningu Vífilsstaðavegar, og kljúfi hann vegastæðin sem kynnt séu fyrir Álftanesveg. Þar með skiptist hraunið upp í fjóra hluta og verndargildi þeirra rými talsvert við það. Vífilsstaðavegur, eins og hann komi fram á kortum, gangi mjög nærri fyrirmyndum Kjarvals og rýri eflaust verndargildi þeirra.

Í svörum framkvæmdaraðila er ítrekað að við val á leið nýs Álftanesvegur yfir hraunið hafi verið lögð áhersla á að fara yfir hraunið þar sem það sé að jafnaði minna úfið en annars staðar, einkum sunnar í hrauninu þar sem leiðir B og C færu um. Framkvæmdaraðili telji því mikilvægt að hlífa eins og kostur sé svipmikum og stórbrotnum hraunmyndunum í hrauninu á borð við þær sem séu víða á leiðum B og C. Einnig leggi framkvæmdaraðili áherslu á að hlífa hraunmyndunum sem Jóhannes

Kjarval notaði sem fyrirmyndir í fjölda málverka sinna. Leiðir B og C fari yfir að minnsta kosti tvær þeirra. Hvað legu Vífilsstaðavegar varði sé hann bundinn í báða enda, annars vegar við hringtorg norðvestan við Hraunsholtið og hins vegar við fyrirhugaða íbúðarbyggð á Garðaholti sem honum sé ætlað að tengjast. Af þessum ástæðum sé mjög erfitt að breyta legu hans. Í þessu sambandi hafi verið reynt, eins og komi fram í matsskýrslunni, að hnika veginum til í hrauninu þannig að hann færi ekki yfir sérstæðar hraunmyndanir og hraunmyndanir sem Jóhannes Kjarval notaði sem fyrirmyndir í málverkum sínum. Að mati framkvæmdaraðila megi færa rök fyrir því að með því að hlífa úfnum hluta hraunsins að mestu, verði minnst skerðing á verndargildi þess. Ástæða þess sé sú að eftir því sem hraunið sé úfnara, sé meira um djúpar hrauntraðir eða rennur, niðurföll og upplyfta sprungna hóla. Þá sé gróður fjölbreyttari eftir því sem hraunið sé úfnara. Þessi atriði hljóti að vega meira heldur en fáeinir hektarar af tiltölulega sléttu hrauni til viðbótar við landslagsheildina norðan vegarins.

## 5. NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTOFNUNAR

Garðabær og Vegagerðin hafa tilkynnt til athugunar Skipulagsstofnunar, samkvæmt lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum, lagningu nýs 3,8 km langs Álftanesveggar frá Hafnarfjarðarvegi að hringtorgi nálægt núverandi gatnamótum við Bessastaðaveg og lengingu Vífilsstaðavegar um 2 km frá Hraunsholti að Bala í Garðabæ. Markmið framkvæmdarinnar er að bæta samgöngur, auka umferðaröryggi og tryggja greiðari samgöngur um Álftanes. Mat á umhverfisáhrifum Álftanesveggar var áður til frumathugunar hjá Skipulagsstofnun vorið 2000 samkvæmt lögum nr. 63/1993 um mat á umhverfisáhrifum. Kynntar voru þrjár leiðir, A, B og C, þar sem leið A var valkostur framkvæmdaraðila. Frumathugun lauk með úrskurði Skipulagsstofnunar dags. 7. júní 2000 þar sem fallist var á leiðir B og C með skilyrðum, en farið fram á „frekara mat á umhverfisáhrifum Álftanesveggar samkvæmt leið A“. Úrskurðurinn var staðfestur óbreyttur af umhverfisráðherra þann 26. september 2000.

Álftanesvegur vestan við punktinn X, sem er skammt vestan landamerkjna Selskarðs og Hausastaðakots og austan við punktinn Y, sem er í Garðahrauni skammt vestan Engidals er hluti af leiðum B og C sem Skipulagsstofnun féllst á með úrskurði og umhverfisráðherra staðfesti óbreyttan árið 2000. Í þessum úrskurði er því aðeins tekin afstaða til umhverfisáhrifa Álftanesveggar á milli punktana X og Y.

Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila, umsögnum og athugasemdum er hraunið norðan núverandi Álftanesveggar ýmist kallað Garðahraun eða Gálgahraun. Í þessum úrskurði eru örnefnin notuð til jafns yfir sama hraunið.

### 5.1 FYRIRHUGUÐ FRAMKVÆMD

Í matsskýrslu eru bornir saman 2 kostir, A og B, á legu Álftanesveggar við leið D sem er meginkostur framkvæmdaraðila. Leiðir A og B eru hinar sömu og voru kynntar áður en leið D liggur á milli þeirra. Lítil munur er á flatarmáli lands sem raskast við vegalagningu samkvæmt framlögðum kostum. Í matsskýrslu er kynntur einn kostur á legu Vífilsstaðavegar. Heildarefnisþörf vegna framkvæmdanna er áætluð um 240.000 m<sup>3</sup>, þar af fást 120.000 m<sup>3</sup> úr skeringum. Áætlaður kostnaður er rúmlega 600 milljónir króna. Ekki er gert upp á milli efnisþarfar og kostnaðar fyrir einstaka kosti á legu Álftanesveggar.

Gert er ráð fyrir að framkvæmdinni verði skipt í áfanga. Fyrri áfangi felst í lagningu Álftanesveggar og lengingu Vífilsstaðavegar að hringtorginu við Álftanesveg í Garðahrauni. Áætlað er að framkvæmdir við þennan áfanga standi árin 2002 og 2003. Síðari áfangi felst í breikkun Álftanesveggar úr tveimur akreinum í fjórar á kaflanum frá Hafnarfjarðarvegi að hringtorgi við Vífilsstaðaveg og lengingu Vífilsstaðavegar til suðurs frá hringtorginu í Garðahrauni. Ekki hefur verið tekin ákvörðun um hvenær fyrirhugað er að hefja framkvæmdir við síðari áfanga. Samhliða vegagerðinni er fyrirhugað að gera fern undirgöng undir Álftanesveg. Ein í Engidal, tvenn í Garðahrauni og ein á eiðinu milli Skógtjarnar og Lambhúsatjarnar.

### 5.2 ÁHRIF Á MENN OG SAMFÉLAG

**Íbúáþróun, samgöngur og umferðaröryggi.** Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila kemur fram að fyrirhugað sé að reisa íbúðarhverfi á Garðaholti fyrir 5.000 – 7.000 íbúa. Fram kemur að miðað við þá miklu umferðaraukningu sem



spáð sé að verði á Álftanesi fram til ársins 2024 sé ljóst að umferðaröryggi núverandi Álftanesvegur sé óásættanlegt.

Skipulagsstofnun telur líklegt að fyrirhuguð lagning Álftanesvegur samkvæmt öllum leiðum, D, A og B muni tryggja greiðari samgöngur á svæðinu miðað við fyrirhugaða uppbyggingu íbúðarbyggðar á Garðaholti og í Bessastaðahreppi. Þá telur Skipulagsstofnun að lagning Álftanesvegur samkvæmt öllum leiðum muni stuðla að auknu umferðaröryggi miðað við núverandi aðstæður og í ljósi umferðarspár.

**Landnotkun.** Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila kemur fram að Gálgahraun sé á náttúruminjaskrá og einnig bæjarverndað svæði. Bæjarvernd hafi verið ákvörðuð af bæjaryfirvöldum vegna sérstakrar náttúru, landslags, söguminja og umhverfis- og útivistargildis svæðisins. Fram kemur að fyrirhugað sé að reisa íbúðarhverfi á Garðaholti og ráði það miklu um afstöðu Garðabæjar til mismunandi vegkosta Álftanesvegur. Fram kemur að talið sé að nýr Álftanesvegur og lenging Vífilsstaðavegar muni hafa jákvæð áhrif á þróun íbúafjölda á Álftanesi. Ætla megi að bættir vegir hvetji fólk til búsetu á Álftanesi þar sem þeir tryggi greiðari samgöngur að og frá nesinu og einnig innan þess. Í umsögn Náttúruverndar ríkisins kemur fram að með framkvæmdunum muni friðsældin í hrauninu minnka og um leið útivistargildi þess. Fram kemur að Vífilsstaðavegur sé bundinn við ákveðnar tengingar og af vegtæknilegum ástæðum hafi verið lítið svigrúm til að hliðra honum.

Skipulagsstofnun telur að þar sem Gálgahraun sé á náttúruminjaskrá og sé bæjarverndað svæði beri að taka tillit til þess við val á vegarstæði yfir hraunið. Skipulagsstofnun telur að lega hraunsins í þéttbýli auki mjög á gildi þess sem útivistarsvæðis og að friðsæld og útivistargildi hraunsins muni minnka því meira sem heild þess skerðist líkt og Náttúruvernd ríkisins bendi á. Skipulagsstofnun telur að af kostum á legu Álftanesvegur skerði leið A mest verndarsvæðið þar sem fyrirhuguð lega hennar sé nyrst í hrauninu og fari því lengst inn á það en leið B, sem liggur syðst, valdi minnstri skerðingu á verndarsvæðinu. Skipulagsstofnun telur að útivistargildi Gálgahrauns minnki ótvírætt eftir því sem vegleiðir fari lengra út í hraunið. Leið A rýri því útivistargildið mest en leið B minnst. Skipulagsstofnun telur ennfremur að lagning Vífilsstaðavegar allt að 700 m inn á hrauninu rýri útivistargildi þess töluvert þar sem lagning hans skerði rúmlega 20% af landslagsheild Gálgahrauns eins og fram komi í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila. Skipulagsstofnun telur þó anmarka á að breyta legu vegarins vegna vegtæknilegra atriða og umferðaröryggis.

**Hljóðvist.** Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila kemur fram að allir kostir Álftanesvegur hafi nokkur áhrif á hljóðvist í fyrirhugaðri íbúðarbyggð á Garðaholti. Með leið B lendi 10 ha fyrirhugaðrar íbúðarbyggðar á Garðaholti ofan 55 dB, sem eru viðmiðunargildi utandyra fyrir íbúðarhúsnæði samkvæmt reglugerð um hávaða nr. 933/1999, 5 ha miðað við leið D og 3 ha miðað við leið A. Áhrifa hávaðans gæti mest þar sem Álftanesvegur kemur niður af hraunkantinum og vestan hans sé stutt á milli vegar og fyrirhugaðrar íbúðarbyggðar. Fram kemur að lækkun vegar í landi í Garðahrauni til að draga úr útbreiðslu hljóðsins leiði til meira rasks utan vegarstæðis. Lenging Vífilsstaðavegar suður fyrir Álftanesveg geri það að verkum að 6 ha fyrirhugaðrar íbúðarbyggðar á Garðaholti lendi ofan 55 dB en með hljóðmönnum sé unnt að bæta hljóðvist í íbúðarhverfinu.

Fyrir liggur að áhrif Álftanesvegur samkvæmt leiðum D, A og B eru mismikil á hljóðvist í fyrirhugaðri íbúðarbyggð á Garðaholti. Ennfremur liggur fyrir að Vífilsstaðavegur sunnan Álftanesvegur mun hafa veruleg áhrif á hljóðvist á

Garðaholti. Í öllum tilfellum er dreifing hljóðsins reiknuð án þess að tekið sé mið af mögulegum mótvægisáðgerðum. Skipulagsstofnun telur að þar sem hvorki sé hafin lagning veganna né bygging íbúðarhúsnæðis á Garðaholti sé svigrúm til að halda hljóðstigi neðan viðmiðunargilda reglugerðar um hávaða nr. 933/1999, þar sem samtímis sé unnið að hönnun vega og deiliskipulags Garðaholts. Bent er á að á Álftanesvegi vestan Garðahrauns og meðfram Vífilsstaðavegi sunnan hraunsins sé unnt að lækka vegina eða byggja hljóðmanir án þess að valda raski á vernduðu svæði. Skipulagsstofnun bendir einnig á að unnt er að nota hljóðveggi eða bílskýli við jaðar íbúðarbyggðar sem hljóðtálma. Enn fremur er unnt að hanna íbúðarhúsnæði á þann veg að hávaði fari ekki yfir mörk reglugerðar utan við opnanlega glugga og hluti húsanna sjálfra verði notuð sem hljóðskermur fyrir hverfið. Skipulagsstofnun telur að með markvissum mótvægisáðgerðum verði unnt að halda hljóðstigi í fyrirhugaðri íbúðarbyggð á Garðaholti innan viðmiðunarmarka reglugerðar um hávaða nr. 933/1999 burt séð frá því hvort um leiðir D, A eða B á lagningu Álftanesvegjar sé að ræða.

### 5.3 ÁHRIF Á JARÐMYNDANIR OG LANDSLAG

Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila kemur fram að heildarmynd Gálghauns muni raskast verulega. Fram kemur að flatarmál hraunsins muni skerðast um 49% með leið A, 44% með leið D og 38% með leið B þar sem fyrirhuguð lagning Álftanesvegjar og lenging Vífilsstaðavegjar muni skipta hrauninu í fjóra hluta sem sé töluverð röskun á hrauninu með tilliti til landslagsheildar. Framkvæmdaraðili hefur lagt á það áherslu að leiðir A og D hafi verið valdar með það fyrir augum að hlífa eins og kostur væri úfnari hluta hraunsins. Í umsögnum og athugasemdum hefur verið bent á að mestu máli skipti að skerða sem minnstan hluta hraunsins. Náttúruvernd ríkisins telur í umsögn sinni mikilvægara að lágmarka heildarskerðingu en vernda einstök svæði í hrauninu. Framkvæmdaraðili hefur bent á að svæðið á milli Vífilsstaðavegjar, leiðar A og hraunjaðarsins sé það stórt að á það megi líta sem sjálfstæða landslagsheild (26 ha) sem komi vafalaust til með að nýtast til útivistar. Þetta eigi einnig við um leið D þó að svæðið sé þá orðið heldur minna (17 ha). Með leið B sé þetta svæði hins vegar orðið lítið (8 ha).

Skipulagsstofnun telur að verndargildi Gálghauns felist fyrst og fremst í heildarmynd hraunsins og að áformuð vegaframkvæmd muni óhjákvæmilega rýra verndargildi þess. Mikilvægt sé að velja veglínu þannig að raskað verði sem minnstum hluta af yfirborði hraunsins og að sem stærstum samfelldum hluta hraunsins verði haldið óröskuðum. Skipulagsstofnun telur að lagning Álftanesvegjar samkvæmt leið A uppfylli síst það markmið að viðhalda sem stærstum hluta hraunsins óröskuðum en leið B valdi minnstri röskun. Kynntur sé einn valkostur fyrir staðsetningu Vífilsstaðavegjar sem kljúfi hraunið upp í fjóra hluta. Við það verði enn frekari skerðing á hrauninu.

### 5.4 ÁHRIF Á VATNAFAR, GRÓÐUR OG DÝRALÍF

**Vatnafar.** Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila kemur fram að engin vatnsból, vatnsverndarsvæði, ár eða lækir séu í nágrenni fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis. Fram kemur að regnvatn af fyrirhuguðum vegum og hringtorgi muni leka óhindrað ofan í hraunið og megi vænta þess að mengunarefni síist að hluta ofan í grunnvatnið. Vegna mikilla þynningaráhrifa í svo gljúpu hrauni og töluverðrar vegalengdar sé hins vegar mjög ólíklegt að mengunarefnið nái ofan í friðlýstar fjörur og sjávarfitjar. Fram kemur að ekki sé talið að fyrirhugaðar framkvæmdir muni hafa bein áhrif á votlendi.

Skipulagsstofnun telur að áhrif Vífilsstaðavegar og Álftanesvegar samkvæmt leiðum D, A og B á vatnafar verði lítil.

**Gróður.** Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila kemur fram að lítil munur sé á leiðum D, A og B með tilliti til gróðurfars. Gróðurþekja muni í öllum tilfellum minnka sem nemi framkvæmdasvæðinu. Fram kemur að á vegarstæði leiðar A hafi fundist kuðulmosi sem sé tegund á valista. Afar ósennilegt sé þó talið að fyrirhugaðar framkvæmdir hafi mikil áhrif á heildarútbreiðslu tegundarinnar.

Skipulagsstofnun telur að áhrif Vífilsstaðavegar og Álftanesvegar samkvæmt leiðum D, A og B á gróðurfar verði ekki veruleg enda verði þess gætt að raska ekki gróðri utan við fyllingar og skeringar eins og fram kemur í matsskýrslu.

**Dýralíf.** Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila kemur fram að fjörur og grunnsævi Lambhúsatjarnar og Skógtjarnar sem og sjávarfitjar í norðanverðu Garðahrauni séu mikilvæg fuglasvæði í nágrenni fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis. Fram kemur að á vorin og haustin sé mikið um umferðarfugla sem séu á leið milli varpstöðva á Grænlandi og Kanada og vetrarstöðva á Bretlandseyjum. Þess utan séu varpsvæði mófugla á öllum leiðum í Garðahrauni. Fram kemur að færsla Álftanesvegar til norðurs, nær fjörum Lambhúsatjarnar, ásamt aukinni umferð geti truflað fugla, einkum á vorin þegar þeir afla sér fæðu á strandsvæðinu. Í sérfræðiskýrslu með matsskýrslu sé leið A talin óásættanleg þar sem hún liggja næst Lambhúsatjörn. Leiðir B og D séu taldar ásættanlegar með tilliti til áhrifa á þessi mikilvægu fuglasvæði. Leið B hafi hins vegar þann ókost að fara utan í krúvarp vestan Garðahrauns. Ekki er kunnugt um fugla á valista sem verpa á fyrirhuguðum vegarstæðum. Fram kemur að framkvæmdir við syðsta hluta Vífilsstaðavegar geti truflað fuglalíf Balatjarnar.

Skipulagsstofnun telur að áhrif leiða D og B verði áþekkt með tilliti til fuglalífs og að þær muni ekki hafa umtalsverð áhrif á fuglalíf verði staðið að verki eins og fram kemur í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila. Þó svo að leið B fari utan í krúvarp þá er einsýnt að varpið muni leggjast af gangi áform um íbúðarbyggð á Garðaholti eftir. Skipulagsstofnun tekur undir það álit sem kemur fram í sérfræðiskýrslu með matsskýrslu að leið A geti valdið truflun á fuglalífi á Lambhúsatjörn og sé vegna nálægðar við hana töluvert neikvæð m.t.t. fuglalífs. Skipulagsstofnun telur áhrif lengingar Vífilsstaðavegar ásættanleg þar sem hann fer yfir Gálgahraun en telur mikilvægt að ekki verði framkvæmdir í nálægð Balatjarnar á varptíma.

## 5.5 ÁHRIF Á MENNINGARMINJAR

Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila kemur fram að leið A þveri forna þjóðleið, Fógetastíg, sem sé talin hafa verið meginsamgönguleiðin til Bessastaða fyrir á öldum. Fram kemur að leið B hafi verið hliðrað í kjölfar úrskurðar Skipulagsstofnunar frá 7. júní 2000 norður fyrir gamla fjárrétt, Garðastekk, en í fyrrnefndum úrskurði var skilyrði þess efnis að réttinni yrði hlíft við raski. Leið B fari hins vegar yfir hraunmyndanir sem þekktar séu sem fyrirmyndir í málverkum Jóhannesar Kjarvals. Leið D liggja sunnan Fógetastígs og hafi engin áhrif á þekktar fornminjar.

Skipulagsstofnun telur að veglínur skv. leiðum D og B séu sambærilegir kostir með tilliti til áhrifa á menningarmínjar. Skipulagsstofnun telur að með færslu leiðar B norður fyrir Garðastekk hafi með fullnægjandi hætti verið uppfyllt skilyrði í fyrri úrskurði stofnunarinnar. Skipulagsstofnun bendir á að „Kjarvalsfyrirmyndir“ njóti ekki lagalegrar verndar líkt og fornminjar. Skipulagsstofnun telur að unnt sé að

forðast eyðileggingu þeirra með lítils háttar hliðrun vegarstæðis líkt og gert hafi verið hjá Garðastekki. Skipulagsstofnun telur að veglagning samkvæmt leið A sé lakasti kosturinn með tilliti til fornleifa þar sem hún þveri Fógetastíg í tvígang.

## 5.6 NIÐURSTAÐA

Í matsskýrslu eru bornir saman 2 kostir, A og B á legu Álftanesvegur við leið D sem er meginkostur framkvæmdaraðila. Kostirnir liggja mis langt inn á Gálgahraun sem er bæjarverndað svæði. Einn kostur er kynntur á legu Vífilsstaðavegar.

Skipulagsstofnun telur að ekki sé unnt að gera upp á milli mismunandi kosta Álftanesvegur til að ná því markmiði framkvæmdarinnar að bæta samgöngur og auka umferðaröryggi.

Skipulagsstofnun telur að áhrif Vífilsstaðavegar og framlagðra kosta Álftanesvegur á vatnafar og grunnvatnsmengun séu ekki líkleg til að verða umtalsverð. Áhrif á gróðurfar af völdum lengingar Vífilsstaðavegar og mismunandi kosta Álftanesvegur verða frekar lítil þrátt fyrir að leið A liggi yfir fundarstað kuðulmosa sem sé á valista. Áhrif á dýralíf verða ekki veruleg af völdum Vífilsstaðavegar eða leiðum B eða D á Álftanesvegi. Áhrif leiðar A eru líkleg til að verða töluvert neikvæð vegna nálægðar við Lambhúsatjörn.

Skipulagsstofnun bendir á að samkvæmt 37. gr. laga um náttúruvernd nr. 44/1999 njóta sjávarfitjar, leirur og eldhraun á borð við Gálgahraun sérstakrar verndar og skal forðast röskun þeirra eins og kostur er. Gálgahraun, fjörur umhverfis allt Álftanes, Skógtjörn og Lambhúsatjörn eru jafnframt á náttúruminjasrá. Samkvæmt skránni afmarkast Gálgahraun af núverandi Álftanesvegi í suðri, en hraunbrúnunum að austan og vestan. Auk þess falla fjörur og grunnsævi Lambhúsatjarnar og Skógtjarnar ásamt Gálgahrauni norðan fyrirhugaðra vega undir bæjarvernd í aðalskipulagi Garðabæjar 1995-2015. Skipulagsstofnun telur að lenging Vífilsstaðavegar og þeir þrjú kostir á legu Álftanesvegur sem kynntir eru í matsskýrslu skerði allir heildarmynd Gálgahrauns. Fram hefur komið að erfitt sé að hnika Vífilsstaðavegi þar sem hann fer yfir Gálgahraun en fyrirhuguð lega hans sneiðir tæpan fjórðung austan af hrauninu. Enn frekari skerðing hraunsins verði af völdum Álftanesvegur. Sú skerðing er mest verði leið A fyrir valinu en þá hefur heildarmynd hraunsins verði skert um tæpan helming. Skipulagsstofnun telur að í samanburði við aðra kosta Álftanesvegur séu áhrif leiðar A veruleg á hraunið. Leið D hefur minni áhrif en skerðir engu að síður verndarsvæðið all nokkuð. Leið B er ótvírætt besti kosturinn og veldur minnstri skerðingu á verndarsvæðinu.

Skipulagsstofnun telur að leið A hafi nokkur neikvæð áhrif á fornminjar með þverun Fógetastígs. Þar sem leið B hefur verið hnikað norður fyrir Garðastekki er ekki líklegt að hún hafi áhrif á fornminjar. Vífilsstaðavegur og leið D hafa engin áhrif á þekktar fornminjar.

Skipulagsstofnun telur að ekki sé tilefni til að velja veglínu Álftanesvegur út frá viðmiðunarmörkum reglugerðar um hávaða nr. 933/1999. Þar sem hvorki sé hafin lagning veganna né bygginga íbúðarhúsnæðis á Garðaholti séu allar forsendur til að tryggja fullnægjandi hljóðvist í fyrirhugaðri íbúðarbyggð. Öðru máli gegni um hljóðvist í Gálgahrauni. Skipulagsstofnun telur að umferð um Álftanes- og Vífilsstaðaveg muni hafa töluverð neikvæð áhrif á hljóðstig í hrauninu og leiða til þess að útivistargildi svæðisins rýrni til muna t.a.m. mun gildi þess til fuglaskoðunar og berjatínslu skerðast verulega. Ljóst er að ekki er unnt að grípa til algengustu

ráðstafana til að draga úr útbreiðslu hávaðans í hrauninu án þess að valda verulegu raski. Skipulagsstofnun telur því ekki réttlæt看legt að raska hrauninu í þeim tilgangi að draga úr hávaða. Skipulagsstofnun telur að þrátt fyrir að dreifing hljóðs sé svipuð út frá öllum leiðum þá muni afleiðingar hávaðans verða misjafnar eftir því hvaða vegleiðir verði fyrir valinu. Ástæða þessa er sú að áhrif hávaðans ná langt út fyrir framkvæmdasvæði fyrirhugaðra vega. Skipulagsstofnun telur að áhrif á útivistargildi svæðisins ráðist enn fremur af stærð samfellds svæðis sem njóti verndar. Ljóst er að útivistargildi svæðisins í nálægð við þéttbýlið er mjög mikið. Skipulagsstofnun telur að áhrif leiðar A á útivistargildi muni verða töluverð og meiri en af öðrum leiðum. Áhrif leiðar D á útivistargildi muni einnig verða talsverð en leið B sé ásættanlegust með hliðsjón af útivistargildi þrátt fyrir all nokkur áhrif. Áhrif Vífilsstaðavegar munu einnig verða töluverð þar sem hann sneiðir fjórðung austan af hrauninu en hljóðstigið muni hafa neikvæð áhrif langt vestur fyrir vegarstæðið.

Skipulagsstofnun telur ljóst að lenging Vífilsstaðavegar og lagning Álftanesvegar samkvæmt leið B muni ótvírætt hafa minnst áhrif á umhverfið þar sem skerðing á landslagsheild Gálgahrauns og á útivistarsvæði í þéttbýli af hennar völdum sé minnst og sé því ákjósanlegust. Skipulagsstofnun telur jafnframt að lenging Vífilsstaðavegar og lagning Álftanesvegar samkvæmt leið D sé mun ákjósanlegri en með leið A þar sem lenging Vífilsstaðavegar og lagning Álftanesvegar samkvæmt leið D valdi minni skerðingu á Gálgahrauni, hafi engin áhrif á þekktar fornminjar, sé mun fjær Lambhúsatjörn og hafi þar af leiðandi minni áhrif á fuglalíf og valdi minni skerðingu á útivistarsvæði í þéttbýli.

Á grundvelli gagna framkvæmdaraðila lögðum fram við athugun, umsagna, athugasemda og svara framkvæmdaraðila við þeim er það niðurstaða Skipulagsstofnunar að fyrirhuguð lenging Vífilsstaðavegar og lagning Álftanesvegar samkvæmt leiðum B, D og A muni ekki hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif. Skipulagsstofnun telur að umhverfisáhrif fyrirhugaðra framkvæmda megi fyrirbyggja með mótvægisáðgerðum sem gerð er grein fyrir í 4. og 5. kafla þessa úrskurðar og niðurstaða úrskurðarins byggir á.

Samkvæmt 27. gr skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997 þarf að sækja um framkvæmdaleyfi til Garðabæjar vegna framkvæmdarinnar. 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 lengingu Vífilsstaðavegar og lagningu Álftanesvegjar samkvæmt leiðum B, D og A eins og henni er lýst í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila.

## **7. KÆRUFRESTUR**

Samkvæmt 12. gr. laga nr. 106/2000 má kæra úrskurð Skipulagsstofnunar til umhverfisráðherra. Kærufrestur er til 28. júní 2002.

Reykjavík, 22. maí 2002.

Stefán Thors

Hólmfríður Sigurðardóttir