

FÆRSLA HRINGBRAUTAR Í REYKJAVÍK

Úrskurður Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum

1. INNGANGUR

Skipulagsstofnun hefur fengið til athugunar færslu Hringbrautar í Reykjavík, samkvæmt lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum.

Framkvæmdaraðili: Reykjavíkurborg og Vegagerðin.

Ráðgjafi: Línuhönnun hf.

Framkvæmd kynnt í matsskýrslu: Færsla Hringbrautar á kafla frá Þorfinnstjörn, suður fyrir Umferðarmiðstöð og Læknagarð, undir brú á Bústaðarvegi að Rauðarárstíg.

Markmið framkvæmdar: Að sameina Landspítalalóðina beggja vegna gömlu Hringbrautar í samræmi við samning ríkis og Reykjavíkurborgar þar um og færa meginstrauma umferðar frá Landspítalanum-Háskólasjúkrahúsi. Bæta aðgengi og öryggi akandi og gangandi vegfarenda að Landspítala-Háskólasjúkrahúsi. Auka umferðarrým, bæta þjónustustig Hringbrautar og aðliggjandi gatna og draga úr slysaáttu.

Athugun Skipulagsstofnunar: Þann 13. mars 2003 tilkynnti Reykjavíkurborg framkvæmdina til Skipulagsstofnunar. Framkvæmdin var auglýst opinberlega þann 28. mars 2003 í Lögbirtingablaðinu og Morgunblaðinu. Matsskýrsla lá frammi til kynningar frá 28. mars til 9. maí 2003 í Ráðhúsi Reykjavíkurborgar, á skrifstofu borgarverkfræðings, í Þjóðarbókhöðunni og hjá Skipulagsstofnun. Matsskýrslan var einnig aðgengileg á Netinu: www.lh.is og www.vegagerdin.is. Leitað var umsagnar Reykjavíkurborgar, Flugmálastjórnar, Fornleifaverndar ríkisins, Umhverfis- og heilbrigðisstofu Reykjavíkurborgar og Umhverfisstofnunar. Á kynningartíma bárust þrjár athugasemdir.

Gögn lögð fram við athugun Skipulagsstofnunar:

Matsskýrsla: Færsla Hringbrautar í Reykjavík. Mat á umhverfisáhrifum. Reykjavíkurborg, Vegagerðin og Línuhönnun, verkfræðistofa. Mars 2003.

Viðbótarupplýsingar: Svör Línuhönnunar hf. við umsögnum, athugasemdum og fyrirspurnum Skipulagsstofnunar dags. 29. apríl, 20., 21., 23., 26. og 30 maí og 4. og 7. júní 2003.

2. UMSAGNIR

Umsagnir bárust frá:

Reykjavíkurborg með bréfi dags. 2. maí 2003.
 Flugmálastjórn með tölvubréfi dags. 22. apríl 2003.
 Fornleifavernd ríkisins með bréfi dags. 2. maí 2003.
 Umhverfis- og heilbrigðisstofu Reykjavíkurborgar með bréfi dags. 22. apríl 2003.
 Umhverfisstofnun með bréfi dags. 2. maí 2003.

3. ATHUGASEMDIR

Sex athugasemdir bárust á kynningartíma frá:

Árbæjarsafni - Minjasafni Reykjavíkur með bréfi dags. 6. maí 2003.
 Önnu Tryggvadóttur, Einari Eiríkssyni, Hans Beck, Stefáni E. Matthiassyni, Vilhelmínu Haraldsdóttur og Kristjáni Eyjólfssyni með bréfi dags. 7. apríl 2003.
 Dóru Pálsdóttur og Erni Sigurðssyni f.h. stjórnar Höfuðborgarsamtakanna með bréfi dags. 9. maí 2003.
 Stjórn Fuglaverndarfélag Íslands með bréfi dags. 21. maí 2003.
 Katrínu Þorsteinsdóttur með bréfi dags. 21. maí 2003.
 Sigurði Ingólfssyni með bréfi dags. 14. maí 2003.

4. UMHVERFISÁHRIF FRAMKVÆMDAR SAMKVÆMT FRAMLÖGÐUM GÖGNUM VIÐ ATHUGUN SKIPULAGSSTOFNUNAR

4.1 FYRIRHUGUÐ FRAMKVÆMD

Í matsskýrslu er kynnt færsla Hringbrautar í Reykjavík. Fyrirhugað er að færa Hringbraut á kafla frá Þorfinnstjórn, suður fyrir Umferðarmiðstöð og Læknagarð, undir brú á Bústaðarvegi að Rauðarárstíg. Stefnt er að því að framkvæmdir hefjist í lok árs 2003 og ljúki að mestu árið 2005.

4.1.1 Vegframkvæmdir

Í matsskýrslu kemur fram að byggð verði ný Hringbraut frá Þorfinnstjórn að Rauðarárstíg. Milli Njarðargötu og Bústaðavegar verði þrjár akreinar í hvora átt, en tvær akreinar í hvora átt vestan Njarðargötu og austan Bústaðavegar. Ný Hringbraut muni liggja sunnan Umferðarmiðstöðvar og Læknagarðs. Fram kemur að gerð verði ný ljósastýrð gatnamót við Njarðargötu um 90 m sunnan núverandi gatnamóta og ný ljósastýrð gatnamót við væntanlegan Hlíðarfót með tengingu við væntanleg Holtsgöng. Þar sé einnig gert ráð fyrir megin aðkomu að Umferðarmiðstöðvarreit og svæði Landspítalans sunnan Hringbrautar. Við Bústaðaveg verði gerð mislæg gatnamót með tveimur slaufum í gagnstæðum hornum. Gatnamótabrú við Bústaðaveg sem gerð hafi verið fyrir nokkrum árum verði tekin í fulla notkun.

Fram kemur í matsskýrslu að núverandi Hringbraut verði breytt í safngötu með tveimur akreinum, einni í hvora átt frá Rauðarárstíg að Njarðargötu/Sóleyjargötu og muni umferð um hana minnka verulega. Frá Njarðargötu og vestur að Tjörninni verði núverandi Hringbraut tekin upp og svæðið gert að hluta Hljómskálagarðs. Á gatnamótum núverandi Hringbrautar við Sóleyjargötu/Njarðargötu verði hringtorg og einnig á gatnamótum gömlu Hringbrautar við Smáragötu. Við Snorrabraut verði ljósastýrð gatnamót. Fram kemur að Vatnsmýrarvegur leggist af við framkvæmdirnar.

4.1.2 Göngu- og hjólreiðastígar, -brýr og undirgöng

Í matsskýrslu kemur fram að gert sé ráð fyrir gönguleiðum beggja megin meðfram nýrri Hringbraut frá Bústaðavegi vestur að Háskóla Íslands. Aðalgönguleið verði hins vegar undir Snorrabraut í undirgöngum og meðfram núverandi Hringbraut að norðanverðu vestur fyrir Laufásveg. Vestan Laufásvegar muni stígurinn greinast í þrennt. Einn armur muni liggja beint áfram og beygja norður Sóleyjargötu, annar armur muni fara sunnan núverandi Hringbrautar yfir Njarðargötu á brú í Hljómskálagarð og kvíslast þaðan annars vegar vestur með Hringbraut að norðan og hins vegar suður yfir Hringbraut á brú. Þriðji armurinn muni beygja suður með götunni að Holtsgöngunum, yfir Hringbraut á brú og suður á flugvallarsvæðið í átt til Nauthólsvíkur. Fram kemur að gert sé ráð fyrir göngustíg sunnan nýrrar Hringbrautar við Rauðarárstíg og vestur undir brúna á gatnamótum Hringbrautar og Bústaðavegar og þaðan í undirgöngum undir slaufu Bústaðavegsgatnamóta.

4.1.3 Efnistaka

Samkvæmt matsskýrslu er heildarefnispörf áætluð um 90.000 m³. Fram kemur að efnið verði tekið úr viðurkenndum námum í rekstri í Reykjavík og nágrenni. Námur sem til greina komi séu Vatnsskarð og Undirhlíðar í landi Hafnarfjarðar, Bolaöldur og Lambafell í landi Ölfuss auk efnistöku úr sjó í Faxaflóa.

4.1.4 Aðrir kostir

Í matsskýrslu er lagður fram einn kostur á framkvæmdinni, þ.e. legu Hringbrautar og tengingum við aðrar götur. Fram kemur hins vegar að margar tillögur hafi verið skoðaðar að gatnamótum Hringbrautar við aðrar götur, hæðarlegu og á göngutengslum í nágrenni hennar. Skoðaður hafi verið lauslega sá kostur að setja Hringbraut í niðurgrafinn stökk á vegkaflanum en horfið hafi verið frá því vegna kostnaðar og erfiðleika í framkvæmd. Einnig hafi verið athugað að byggja yfir gatnamót Hringbrautar og Njarðargötu. Þá hafi mislæg gatnamót við Njarðargötu verið skoðuð og ýmsir aðrir kostir á mislægum gatnamótum við Bústaðaveg, en fallið frá þeim eftir samanburð akstursleiða, aksturstíma, tafa, þjónustustigs, umferðaröryggis, aðgengi gangandi vegfarenda, almenningsamgangna, aðkomu að íbúðarhúsum, raski vegna framkvæmda og kostnaði.

4.2 ÁHRIF Á MENN OG SAMFÉLAG

4.2.1 Skipulag og landnotkun

Í matsskýrslu kemur fram að fyrirhuguð framkvæmd sé í samræmi við Aðalskipulag Reykjavíkur 2001-2024. Fram kemur að ákveðið hafi verið að gera deiliskipulag fyrir færslu Hringbrautar og hafi það verið auglýst þann 7. mars 2003.

Í athugasemd Dóru Pálsdóttur og Arnar Sigurðssonar f.h. stjórnar Höfuðborgar-samtakanna er bent á að fyrirhuguð braut auðveldi ekki aðkomu að neinu, hvorki Háskóla Íslands né Landsspítala-háskólasjúkrahúsi. Færsla Hringbrautar sé verulega

neikvæð fyrir borgarsamfélagið og kollvarpi hugmyndum um samtengingu gömlu miðborgarinnar við nýja miðborgarbyggð í Vatnsmýri. Hún útiloki möguleika Háskóla Íslands og Landsspítala-háskólasjúkrahúss til að tengjast með eðlilegum hætti innbyrðis og við hátæknifyrirtæki í næsta nágrenni. Færslan muni valda miklum usla í borgarsamfélaginu og muni hafa víðtæk og neikvæð áhrif á möguleika höfuðborgarbúa til að endurhæfa miðborgina og sporna gegn neikvæðri byggðarþróun í borginni síðustu áratugi. Lagning Hringbrautar ofanjarðar á kaflanum muni skaða umhverfi, útivist, mannlíf og menningu í hjarta höfuðborgarinnar með því að skera þetta kjarnasvæði í tvo aðgreinda hluta, með tilheyrandi hljóð- og sjónmengun. Bent er á að lagning Hringbrautar í stökk á verulegum hluta þessa kafla skili ábata í aukningu heildargólfllatar og betri nýtingu byggingarlóða og útivistarsvæða á þessu miðborgarsvæði sem brautin liggja um. Þessi ábati vegi ríflega upp þann kostnaðarauka sem kunni að hljótast af lagningu í stökk. Ef Hringbraut verði ekki lögð í stökk sé ljóst að á hverjum lengdarmetra brautarinnar verði a.m.k. 150-200 m² af verðmætasta byggingarlandi borgarinnar óbyggilegir.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að færsla Hringbrautar sé hluti samnings frá 1998 um skipulag Landspítalalóðar milli ríkis og Reykjavíkurborgar. Í nýlegri skýrslu um framtíðaruppbyggingu Landspítala sé lagt til að öll uppbyggingin verði á hinni stækkuðu Landspítalalóð. Sameining sjúkrahúsanna virðist því ekki hafa haft áhrif á hugmyndir stjórnar sjúkrahúsanna um staðsetningu hins sameinaða sjúkrahúss. Bent er á að með færslu Hringbrautar muni aðkoma að Landspítalalóðinni stórbatna. Núverandi aðkoma sé frá Barónsstíg og Eiríksgötu og að Læknagarði frá Vatnsmýrarvegi. Eftir færslu verði núverandi gata safngata með tveimur akreinum í gegnum lóðina með auðveldri dreifingu umferðar innan hennar. Tenging hennar við stofnbrautarkerfið verði með beinum hætti í báða enda og gæti því ekki verið auðveldari. Núverandi aðkoma að Háskólasvæðinu sé um Suðurgötu og Sæmundargötu og muni það ekki breytast með færslu Hringbrautar. Hins vegar sé aðkoma að nýjum byggingarsvæðum Háskólans frá Njarðargötu, en gatnamót hennar við Hringbraut séu illa í stakk búin til að taka við frekari beygjuumferð án stækkunar. Að öðru leyti muni greiðari umferð á Hringbraut eftir færslu bæta aðkomu að Háskólanum með sama hætti og öðrum svæðum vestan Tjarnar. Fram kemur að erfitt sé að koma auga á færslu Hringbrautar útiloki möguleika Háskóla Íslands og Landspítala-Háskólasjúkrahúss til að tengjast með eðlilegum hætti innbyrðis og við hátæknifyrirtæki í næsta nágrenni. Eftir færsluna verði bygging læknadeildar skólans innan Landspítalalóðar og leiðin vestur á Mela og niður í Vatnsmýri heldur greiðari en nú er. Þá er því mótmælt að ábati af betri nýtingu byggingarlóða og útivistarsvæða á svæðinu sem brautin liggja um vegi upp þann kostnaðarauka sem hljótist af lagningu í stökk. Miðað við 60 m veghelgunarsvæði verði metraverð mun hærra við lagningu í stökk en mögulegt verðmæti lands sem fari undir brautina. Þá er bent á að helmingur lands undir núverandi Hringbraut losni til annarra nota. Tekið er undir með Höfuðbrogarsamtökunum varðandi það að brautin skaði umhverfið. Skaðinn sé hins vegar lítið meiri eftir breytingu en fyrir þar sem skaðinn sé vegna umferðarinnar sem um hana fer og landrýmismis undir hana. Lagning Hringbrautar í stökk við Hljómskálagarð hafi verið skoðuð lauslega og reynst mjög dýr. Einnig hafi verið óleyst vandamál við tengingar við Hlíðarfót/Holtsgöng og Njarðargötu en um þær götur fari um helmingur núverandi umferðar um Hringbrautina. Einfaldasta lausnin væri gata á yfirborði fyrir u.þ.b. helming umferðar (20-25 þús. bíla á sólarhring). Það sé skoðun framkvæmdaraðila að fjárfesting í stökk réttlæti ekki takmarkaðan ávinning í umhverfismálum.

Í athugasemd Önnu Tryggvadóttur, Einars Eiríkssonar, Hans Beck, Stefáns E. Matthiassonar, Vilhelminu Haraldsdóttur og Kristjáns Eyjólfssonar kemur fram að ekki liggi fyrir deiliskipulag fyrirhugaðrar lóðar Landspítala-Háskólasjúkrahúss svo og að frestað hafi verið skipulagi á landsvæði því sem Umferðarmiðstöð standi á. Ekkert haldbært liggi fyrir sem bendi til annars en að óbreytt starfsemi verði í Umferðarmiðstöðinni í náinni framtíð. Í núverandi tillögu sé gert ráð fyrir að á mótum núverandi Hringbrautar og Smáragötu verði komið fyrir hringtorgi sem tengi saman þessar götur en að auki verði tenging að núverandi Umferðarmiðstöð og þeirri starfsemi sem í framtíðinni verði á þeim reit. Ljóst sé að gert sé ráð fyrir það mikilli umferð til og frá Umferðarmiðstöðvarreitnum um þessi gatnamót að hringtorg sé nauðsynlegt. Umferð frá Smáragötu, sem sé einstefnuakstursgata út á Hringbrautina og einungis lítil íbúðargata, krefjist ekki slíks mannvirkis. Þetta muni hafa í för með sér að þungri umferð rútbíla og annarri akandi umferð til og frá Umferðarmiðstöðvarreitnum verði beint að íbúðarbyggð enn frekar en nú er. Þessi umferð fari nú öll um Vatnsmýrarveg og sé fjarri íbúðarbyggðinni. Fram kemur að athugasemjendur búi allir í næsta nágrenni við umrædd gatnamót og séu þeir afar óánægðir með þessa tilhögun og telji að útfærslan stríði gegn markmiðum framkvæmdarinnar og að auki verði land lagt undir óþarfa umferðarmannvirki í jaðri íbúðarbyggðar. Nægir aðrir möguleikar séu til staðar til að flytja umferð til og frá Umferðarmiðstöðvarreitnum fjarri íbúðarbyggðinni. Því er beint til Skipulagsstofnunar að fyrirhuguðu skipulagi verði breytt af þessum ástæðum. Fyrirhugað hringtorg verði ekki á mótum Smáragötu og (gömlu) Hringbrautar svo og að akandi umferð til og frá Umferðarmiðstöð verði ekki leyfð frá gatnamótum Smáragötu og (gömlu) Hringbrautar.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að reiknað sé með að umferð um núverandi Hringbraut verði um 4 þús. bílar á sólarhring eftir færslu Hringbrautar og vaxi í 5-6 þús. bíla eftir 25 ár með fullbyggðum Landspítalareit og Umferðarmiðstöðvarreit. Það sé því ekki gert ráð fyrir mikilli umferð um gatnamót Hringbrautar og Smáragötu þar sem umferð um Smáragötu sé hverfandi lítil. Bent er á að í matsskýrslu komi fram að umhverfisáhrif umferðar muni stórlega minnka við færslu Hringbrautar, íbúum til hagsbóta. Smáragata verði eftir sem áður einstefnugata með útakstri á eldri Hringbraut. Á þessum hluta Hringbrautarinnar sé tenging við Umferðarmiðstöðvarreit fyrirhuguð. Þessum tengingum verði best fyrir komið í einum gatnamótum. Lagt sé til að útfærsla gatnamóta verði hringtorg ekki síst til að draga úr umferðarhraða og minnka tafir enda umferð ekki mikil um torgið. Gamla Hringbrautin verði safngata sem taki við umferð frá aðliggjandi götum og lóðum. Eðlilegt sé og nauðsynlegt að tengja Umferðarmiðstöðvarreit við götuna. Litlar líkur séu á að umferð þungra bíla leiti inn á gömlu Hringbraut eftir breytingar. Umferð um hana verði hæg og allmörg gatnamót verði á henni. Þungaumferð hafi hins vegar greiðan aðgang inn í reitinn með beinni tengingu af nýju Hringbraut og tengingin við nýju götuna inn í Holtsgöngin og Hlíðarfót verði alltaf miklu greiðari en tenging inn á gömlu Hringbraut með hringtorgi. Bent er á að íbúar hafi gert sömu athugasemdir við auglýst deiliskipulag. Fundur hafi verið haldinn með íbúum þar sem sjónarmið hafi verið skýrð og skipst á skoðunum. Ekki sé lagt til að breyta umræddum gatnamótum við Smáragötu frá þeim hugmyndum sem fyrir liggja.

Í athugasemd Sigurðar Ingólfssonar kemur fram að færsla Hringbrautar sé vanhugsuð og skapi fleiri vandamál en hún leysi. Færslunni hafi verið frestað í um 20 ár og á þeim tíma hafi ekki verið teljandi umferðarvandamál á þessu svæði. Bent er á að

færslan leysi engan vanda vegna framkvæmda á lóð Landspítala þar sem gamla Hringbrautin verði að halda sér að mestu. Þar væri nær að taka núverandi Hringbraut niður í göng og skapa með því rými fyrir nýjar byggingar og bílastæði í beinu framhaldi af núverandi lóð. Með færslunni verði lóðin hins vegar þrískipt með stórum umferðaræðum. Hlíðarnar verði afskiptar, gönguleiðir ómögulegar sem og umferð til og frá Eskihlíð. Mikil verðmæti eyðileggist, s.s. íbúðarhús, atvinnurekstur, leikskóli, bílasölur og fleira. Aðkoma að Valssvæði verði enn erfiðari en hún er í dag. Færslan komi í veg fyrir að hægt sé að skipuleggja flugvallarsvæðið heilstætt, norður-suður flugbrautin skerðist verulega og verði enn nær bílaumferð en áður með tilheyrandi slyshættu. Hlíðarfótur sé í algerrri óvissu, engin þörf sé fyrir hann í næstu framtíð og ætti einungis að falla inn í endanlegt flugvallarskipulag. Óvíst sé hvort göng undir Þingholtin verði að veruleika. Slaufur við mislægu gatnamótin verði alltof krappar og skapi stórhættu. Gjáin sem myndist frá Miklubraut um holtið að Bústaðavegarbrúnni verði til lýta í landslaginu og kljúfi hverfin í sundur. Bent er á að mikið umhverfisslys sé að setja allt þetta svæði undir hraðbrautir og malbik, en í framtíð ætti þar að byggjast upp miðborgarkjarni þegar flugvöllurinn fari úr Vatnsmýrinni.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að eftir færslu Hringbrautar verði núverandi gata safngata með tveimur akreinum í gegnum Landspítalalóðina og í engu sambærileg við núverandi Hringbraut. Reiknað sé með að umferð um safngötuna verði um 6 þús. bílar á sólarhring sem verði að mestu umferð til og frá Landspítala. Mjög litlar breytingar verði á stöðu Hlíðanna vegna færslu Hringbrautar. Gönguleiðir breytist lítillega. Þær verði greiðari við svæðið sunnan Bústaðavegar og nýrrar Hringbrautar en heldur krókóttari af Eskihlíðarsvæðinu til norðvesturs. Þá muni verða gerð undirgöng undir Snorrabraut norðan Hringbrautar sem auðveldi gangandi umferð norðan Hringbrautar/Miklubrautar. Engar breytingar verði á akstri um Eskihlíð. Hún sé lokuð í vesturendann og engar breytingar verði á því. Reiknað sé með að aðkoma að Valssvæðinu verði frá Flugvallarvegi og batni frá því sem er nú um Vatnsmýrarveg. Færsla Hringbrautar hafi engin áhrif á framtíðarskipulag flugvallarsvæðisins. Bent er á að norður-suður flugbraut flugvallarins hafi þegar verið stytta við endurnýjun flugvallarins til að taka mið af nýrri Hringbraut. Fram kemur að Hlíðarfótur og Holtsgöng séu á Aðalskipulagi Reykjavíkur en þær framkvæmdir hafi ekki verið tímasettar. Slaufur mislægu gatnamótanna á Hringbraut/Miklubraut og Bústaðavegi-/Snorrabraut verði svipaðar og slaufurnar á gatnamótum Miklubrautar og Skeiðarvogss sem hafi reynst vel m.t.t. slysa og óhappa. Fram kemur að ekki verði séð að sú gjá sem myndist við að grafa Miklubraut niður á kaflanum frá Rauðarárstíg að Bústaðavegi kljúfi sundur hverfi frekar en núverandi gata það hafi verið talinn kostur við framkvæmdina að fella umferðargötuna niður í landið. Hún verði minna áberandi og hljóðvist batni í nágrenni hennar. Litlu sé verið að auka við svæði undir malbik með færslu Hringbrautar. Gatan verði 3 akreinar í hvora átt milli Bústaðavegar og Njarðargötu. Vatnsmýrarvegur hverfi og núverandi Hringbraut verði ein akrein í hvora átt. Ekki verði séð að Hringbraut komi á einhvern hátt í veg fyrir að miðborgarkjarni byggist upp á flugvallarsvæðinu.

Í athugasemd Katrínar Þorsteinsdóttur er færslu Hringbrautar mótmælt. Fram kemur að mikið af húsum sem hafi mikið varðveislugildi verði rifin eða gerð óíbúðarhæf, Framkvæmdin sé auk þess mjög dýr og valdi því að hávaði fari upp fyrir viðmiðunarmörk 65 dB (A). Því er mótmælt að ekki standi til að gera neitt fyrir gangandi umferð, hjólandi eða fólk með vagna. Hvorki undirgöng eða brú séu fyrirhuguð í þessum áfanga. Ekkert tillit sé tekið til íbúa við Eskihlíð eða Miklubraut

sem verði fyrir enn meiri hávaðamengun en áður. Hávaði við Landspítala sé ekki umtalsverður og ekki truflandi. Hins vegar sé hávaði við Miklubraut alltof mikill og þar sé byggðin alveg við veginn. Bent er á þann möguleika að leggja alla Hringbrautina í stökk, en með því sé hægt að komast hjá miklu raski.

Í svörum framkvæmdaraðila er vísað til samnings frá 1998 um skipulag Landspítalalóðar milli ríkis og Reykjavíkurborgar og nýlegrar skýrslu um framtíðaruppbyggingu Landspítala. Þar sé lagt til að öll uppbygging Landspítala verði á hinni stækkuðu Landspítalalóð. Þar hafi lóðin verið tekin fram yfir hinar lóðir spítalans við Vífilsstaði og við gamla Borgarspítalann í Fossvogi. Bent er á að steinbærinn að Eskihlíð þurfi ekki að víkja við framkvæmdirnar en reiknað sé með að rífa útihúsin þar sem ekki hafi þótt ástæða til að varðveita þau þrátt fyrir merka sögu Hagkaupa. Frá upphafi hafi verið ljóst að leikskólinn Sólbakki yrði að víkja fyrir nýrri Hringbraut. Miðað við þær mótvægisáðgerðir sem ráðist verði í hækki hljóðstig ekki við neitt íbúðarhús á svæðinu vegna framkvæmda. Hljóðstig muni batna umtalsvert á núverandi Landspítalalóð, en hljóðstig á legudeildum þar sé nú yfir viðmiðunarmörkum reglugerðar. Mengun muni ekki aukast við framkvæmdina, einungis færast til. Aðstaða gangandi og hjólandi vegfarenda muni stórbatna við framkvæmdina. Gönguleiðir verði að mestu mismislagar við gatnakerfið. Byggðar verði 3 göngubrýr, tvær á Hringbraut og ein yfir Njarðargötu. Gerð verði tvenn undirgöng, ein undir Snorrabraut á aðalgöngustíg norðan Hringbrautar/Miklubrautar og ein undir slaufu mismislagu gatnamótanna. Þjónusta almenningsvagna muni ekki breytast við framkvæmdina þótt endurskipuleggja þurfi eina akstursleið Strætó. Bent er á að á Aðalskipulagi Reykjavíkur sé Miklubraut sýnd í stökk á um 300 m kafla vestast á Miklatúni. Sú framkvæmd muni bæta mjög umhverfi götunnar. Þær framkvæmdir hafi hins vegar ekki verið tímasettar og séu að mestu óháðar þessari framkvæmd. Við skoðun hafi lagning Hringbrautar í stökk reynst mjög kostnaðarsöm og gatnamót Hringbrautar við aðrar götur verið rýmisfrek og dýr.

4.2.2 Hávaðamengun

Í matsskýrslu kemur fram að við núverandi Hringbraut séu 19 hús með hljóðstig yfir eða nálægt 65 dB(A), sem sé við viðmiðunarmörk fyrir þau. Fram kemur að við færslu Hringbrautar muni hljóðstig lækka í langflestum tilfellum frá því sem nú er. Hljóðstig hækki þó við nokkur hús og mest við hús við Eskihlíð (1. tafla). Hljóðstig við þessi hús hafi verið undir viðmiðunarmörkum fyrir framkvæmdina og verði það áfram eftir framkvæmdina þrátt fyrir hækkunina. Fram kemur að í heild fækki húsum þar sem hljóðstig verði yfir viðmiðunarmörkum.

1. tafla. Breyting á hljóðstigi húsa á áhrifasvæði framkvæmdarinnar.¹

Hús	Breyting á hljóðstigi [dB(A)]				
	Hljóðstig fyrir framkvæmdir	Hljóðstig eftir framkvæmdir	Lækkun	Óbreytt	Hækkun
Miklabraut 1-5	69-70	63-64	5-7		
Miklabraut 7-11	69-70 <i>(yfir viðm.mörkum)</i>	66-68 <i>(yfir viðm.mörkum)</i>	1-6		
Miklabraut 13,15	69-70 <i>(yfir viðm.mörkum)</i>	68-69 <i>(yfir viðm.mörkum)</i>	1-2	við framhlið húsa	
Miklabraut 18-20	71-72 <i>(yfir viðm.mörkum)</i>	70-71 <i>(yfir viðm.mörkum)</i>		við framhlið húss	2 til 5 við aðrar hliðar
Snorrabraut 85-87	67-68 <i>(yfir viðm.mörkum)</i>	66 <i>(yfir viðm.mörkum)</i>	2 til 3 næst Hringbr.	Fjarst Hringbraut	

¹ Unnið úr töflum 2-8 í viðauka IX í matsskýrslu.

Eskihlíð 2-4 (A)	-	-		4
Eskihlíð 3	-	-		2 til 3
Eskihlíð 6,6A,6B	-	-	1-2 fjærst Miklubraut	2 til 3 næst Miklubr.
Mjóahlíð 4-6	-	-		1 til 3
Hús geðdeildar Landspítala	61	52	6 til 9	
Gamli hjúkrunarskóli	64	-	7 til 10	
Aðalbygging Landspítala	62	-	8 til 10	
Fæðingardeild Landspítala	66	55	9 til 12	
Barnspítali	68	57	9 til 11	
Læknagarður HÍ	-	-		Meira en 11 við suðurenda
Umferðarmiðstöð	-	-	meira en 10 við norðurenda	Meira en 12 við suðurenda
Laufásvegur 81,79	67-68	59-60	6 til 8	
Laufásvegur 74	66-67	-	meira en 10	
Smáragata 13,16	68-69	-	meira en 9	
Hringbraut 8,10	70-71	-	meira en 10	
Sóleyjargata 35	68-69	-	meira en 10	
Sóleyjargata 31,33	61-66	-	5 til 10	
Sóleyjargata 29	-	-	4 til 5	
Sóleyjargata 25,27	-	-	1 til 3	fjærst Hringbraut

Fram kemur að af þeim húsum sem hljóðstig hækki við framkvæmdir verði hljóðstig yfir viðmiðunarmörkum (65 dB (A)) við hús nr. 18-20 við Miklubraut og suðurenda Læknagarðs. Fram kemur að þar sem hús nr. 16 við Miklubraut verði fjarlægt skapist möguleiki á því að setja upp hljóðvarnir sem muni lækka hljóðstig við Mjóuhlíð og Eskihlíð. Í sérfræðiskýrslu um hljóðvist í viðauka matsskýrslu kemur fram að reiknað hafi verið hljóðstig út frá 4,5 m hárrí hljóðmön á reitinn þar sem Miklubraut 16 standi nú og 3,5 m hárrí hljóðmön við Eskihlíð 2-4. Miðað við þá reikninga lækki hljóðstig eftir framkvæmdir um 5-6 dB(A) við Eskihlíð 3, 4 og 6. Við enda Eskihlíðar hækkar hljóðstig vegna niðurrifs húsanna að Miklubraut 16 og hluta Eskihlíðarbæjarins ef ekkert er gert frekar. Í viðbótargögnum framkvæmdaraðila kemur fram að framkvæmdaraðili muni móta það land sem skapist vegna niðurrifs til að bæta hljóðstig þannig að það verði ekki hærra en það er nú fyrir framkvæmdir. Þetta eigi við um húsin að Miklubraut 18-20 og Eskihlíð 3 og Mjóuhlíð 4-6 og neðstu hæðirnar á Eskihlíð 6 (6A og 6B). Hljóðvarnir hafa hins vegar minni áhrif á efri hæðir á Eskihlíð 6, 6A og 6B þannig að þar geti hljóðstig hækkað, en verði þó innan viðmiðunarmarka.

Í umsögn Umhverfisstofnunar er bent á að í matsskýrslunni sé rætt um hvar mögulegt sé að koma hljóðmönnum við og hvaða áhrif þær geti haft á hljóðstig á einstaka stöðum. Með því að ráðast í þær aðgerðir megi bæta hljóðvist enn frekar í kringum veginn. Fram kemur að Umhverfisstofnun telji að ef svigrúm sé til að bæta enn frekar úr hljóðvist á svæðinu við færslu Hringbrautar hljóti að vera skýr krafa að framkvæmdaraðili nýti það tækifæri. Því telji Umhverfisstofnun að framkvæmdaraðila beri að setja upp hljóðmanir í samræmi við þær hugmyndir sem settar séu fram í matsskýrslunni. Að öðrum kosti sé brýnt að framkvæmdaraðili geri allar ráðstafanir sem mögulegar eru til að draga úr þeim áhrifum sem verði þar sem hækkun verður á

hljóðstigi frá núverandi ástandi, eða þar sem um sérstaklega viðkvæma staði er að ræða, s.s. sjúkrastofur.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að við færslu Hringbrautar muni hljóðstig við núverandi byggð batna verulega víðast hvar. Þar sem litlar breytingar verði á umferð og umferðarhraða við færsluna sé þó einungis um færslu hávaða að ræða. Svæðin umhverfis nýja Hringbraut séu enn óbyggð og því sé möguleiki á að skipuleggja nýja byggð við Hringbraut sem ekki sé eins viðkvæm fyrir hávaða og sú sem er við núverandi götu. Geti þar bæði verið um að ræða starfsemi í byggingunum, staðsetningu þeirra og einnig útfærslu þeirra með tilliti til hávaða. Framkvæmdaraðili muni eftir föngum lækka hljóðstig við nýja Hringbraut með tvennum hætti. Í fyrsta lagi verði gatan lögð niður í landið og í öðru lagi verði gerðar hljóðmanir meðfram henni þar sem aðstæður leyfi. Þessar aðgerðir muni fyrst og fremst stuðla að því að hljóðvist verði viðunandi á aðliggjandi lóðum. Fram kemur að vegna nálægðar og afstöðu götunnar við hús nr. 1, 3 og 5 við Miklubraut sé nær ómögulegt að gera nokkrar þær ráðstafanir til að lækka hljóðstig sem íbúar og vegfarendur geti sætt sig við. Hljóðtálmur yrðu að vera nokkuð háir veggir af einhverju tagi sem gerðu umhverfið bæði óvistlegt og óaðlaðandi og myndu skerða útsýni úr húsunum. Fram kemur að áhrif fyrirhugaðs stokks í Miklubraut á hljóðstig hafi ekki verið athuguð en leiða megi líkum að því að áhrifin yrðu mest við húsin númer 15 og 18-20 og færu minnkandi að Snorrabraut þar sem þau yrðu hverfandi. Með tilkomu stokks verði hús nr. 18-20 við Miklubraut að hverfa. Líklegt megi telja að við a.m.k. húsin númer 11,13 og 15 fari hljóðstig undir viðmiðunarmörk við gerð stokks. Fram kemur að ekki sé fyrirhugað að sækja um undanþágu frá kröfum um fráviksgildi reglugerðar 933/1999 um hávaða þar sem hljóðstig verði ofan marka eftir framkvæmdir. Hljóðstig vaxi hvergi við íbúðarhúsnæði vegna framkvæmdarinnar og séu framkvæmdaaðilar þeirrar skoðunar að þess vegna gerist þess ekki þörf.

Íbúðarhús við Eskihlíð 2-4 og 6, Mjóuhlíð 3 og 4-6 og Miklubraut 18-20:

Í umsögn Umhverfisstofnunar er bent á að hljóðstig muni hækka við hús nr. 2-4 og 6 við Eskihlíð og nr. 3 við Mjóuhlíð, en hávaði þó vera innan viðmiðunarmarka. Stofnunin telji að þó hljóðstig verði enn innan viðmiðunarmarka eftir hækkinguna sé eðlilegt að framkvæmdaraðili geri það sem í hans valdi stendur til þess að tryggja að lífsgæði íbúa á svæðinu skerðist ekki frá því sem nú er. Í umfjöllun um hávaða í matsskýrslunni komi fram að þegar hús nr. 16 við Miklubraut verði fjarlæggt, muni myndast svigrúm til mótvægisáðgerða gegn hækkun hljóðstigs á ofangreindum stöðum. Með hljóðmönnum megi draga úr hljóðstigi um 5-6 dB(A). Umhverfisstofnun telji að ráðast eigi í gerð hljóðmana við Eskihlíð til mótvægis við aukinn hávaða á svæðinu þótt í skýrslunni komi fram að ekki hafi verið ákveðið að ráðast í þessar aðgerðir að svo stöddu, og að þegar Miklubraut verði lögð í stökk við Miklatún muni hljóðstig batna á þessu svæði. Bent er á að þótt hávaði muni minnka við framkvæmdirnar við flest íbúðarhús við Miklubraut muni hljóðstig þó hækka við Miklubraut 18-20 um 2-5 dB(A). Nauðsynlegt sé að ráðast í sértækar aðgerðir, s.s. þreföldun glers í íbúðunum, til mótvægis við þessa hækkun, sérstaklega í ljósi þess að um sé að ræða hækkun frá núverandi ástandi sem þegar sé yfir viðmiðunargildum reglugerðar nr. 933/1999 um hávaða.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að við enda Eskihlíðar séu einu húsin þar sem hljóðstig hækki við færslu Hringbrautar. Hækkunin sé ekki beint vegna færslunnar heldur vegna þess að hús verði fjarlægð sem nú myndi skjól. Sé þar um að ræða húsið að Miklubraut 16 og hluta Eskihlíðarbæjarins. Framkvæmdaraðilar hyggist nýta það

svigrúm sem skapist við niðurrif húsanna til að bæta hljóðstig þótt það sé innan viðmiðunarmarka skv. reglugerð eftir breytingar. Útfærsla hljóðvarna hafi ekki enn verið ákveðin, en stefnt sé að því að ná svipuðum árangri og kynntur sé í matsskýrslu.

Byggingar á lóð Landspítala:

Í umsögn Umhverfisstofnunar er bent á að þótt hávaði af völdum umferðar muni minnka við byggingar Landspítalans við Hringbraut og verða innan viðmiðunargildis muni hann þó verða nálægt efri mörkum, á bilinu 54-57 dB(A). Einnig muni hljóðstig við fyrirhugaðar byggingar Landspítalans sem eru nær fyrirhugaðri legu Hringbrautar verða nokkuð hátt þótt það verði innan fráviksgildis reglugerðar nr. 933/1999 um hávaða. Ljóst sé að hægt væri að ná hljóðstigi niður með hljóðmönnum á þessu svæði. Þar sem um sérstaklega viðkvæma viðtaka sé að ræða, telji stofnunin að gera ætti hljóðmanir meðfram þessum byggingum.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að reiknað hafi verið með að hljóðmanir verði við nýja Hringbraut við Landspítalalóð. Þar sem ekki liggi fyrir endanlegt deiliskipulag fyrir lóðina sé ekki ljóst hvert svigrúm sé fyrir umfangsmiklar hljóðvarnir. Stefnt sé að því að ná viðunandi hljóðvist á lóðinni, en að öðru leyti verði byggingar á svæðinu að taka mið af staðsetningu hennar við fjölfarna stofnbraut.

Hljóðmanir og sjónræn áhrif:

Í umsögn Umhverfisstofnunar er bent á að ef hljóðmönnum verði breytt vegna sjónrænna áhrifa á íbúa geti áhrif þeirra á dreifingu hávaða orðið önnur en kynnt eru. Því sé mikilvægt að virkni hljóðmana til lækkunar hljóðstigs sé endurmetið ef um breytingar á þeim verði að ræða.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að við hönnun hljóðvarna verði reynt af fremsta megni að setta sjónarmið hljóðvistar og sjónrænna áhrifa hljóðtálma.

Hávaði á framkvæmdatíma:

Í umsögn Umhverfisstofnunar er bent á að ekki sé fjallað um hljóðstig á framkvæmdatíma í matsskýrslu, en önnur viðmið gildi um hljóðstig frá þess háttar starfsemi en umferð. Engar upplýsingar liggi fyrir svo hægt sé að meta hvort hugsanleg áhrif vegna t.d. sprenginga eða fleygunar verði innan viðmiðunargilda reglugerðar um hávaða eða hvort nauðsynlegt sé að ráðast í sérstakar aðgerðir. Einnig er bent á að önnur viðmið gildi fyrir atvinnustarfsemi um kvöld, nætur eða helgidaga en um starfsemi á virkum dögum.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að hávaði á framkvæmdatíma hafi ekki verið metinn, enda sé hann hverfandi miðað við núverandi hávaða á svæðinu og mestur hluti vinnusvæðisins í nokkurri fjarlægð frá byggð. Lítilsháttar sprengingar séu líklegar austast á svæðinu, þ.e. austan Bústaðavegar. Ekki sé reiknað með að loka þurfi götum né vinna á nóttinni, nema einstaka nótt meðan verið sé að tengja nýja kafla við gamla. Ekki megi búast við að truflun á umferð og hávaði vegna þess verði meiri en almennt er við malbikunarframkvæmdir á stofnbrautum borgarinnar.

Stokkur við Miklatún:

Í umsögn Umhverfisstofnunar er bent á að þrátt fyrir að farið verði í mótvægisáðgerðir við Eskihlíð og Miklubraut, muni hljóðstig engu að síður verða ofan viðmiðunarmarka reglugerðar nr. 933/1999 við mörg hús við Miklubraut eftir færslu Hringbrautar. Þó ekki sé fjallað um hljóðstigsbreytingar samfara gerð stokks við Miklatún megi álykta að með því móti væri hægt að ná hávaða nær viðmiðunarmörkum á svæðinu og jafnvel niður fyrir þau. Umhverfisstofnun telji því að fjalla hefði átt um

hljóðstigsbreytingar samfara því að Miklabraut við Miklatún sé sett í stökk. Með því móti hefði mátt sjá hvort sú framkvæmd, ásamt mótvægisáðgerðum við Eskihlíð, væri nægileg til að ná hljóðstigi niður að ásættanlegum mörkum eða hvort nauðsynlegt væri að ráðast í frekari aðgerðir samfara færslu Hringbrautar.

Í svörum framkvæmdaraðila er bent á að ekki sé verið að fjalla um hvort eða hvenær Miklabraut við Miklatún verði sett í stökk. Upplýsingar um þá framkvæmd liggi ekki enn fyrir. Framkvæmdaraðili telji því ekki tímabært að ræða breytingar á hljóðstigi við þær framkvæmdir.

4.2.3 Loft- og rykmengun

Í matsskýrslu kemur fram að styrkur kolmónoxíðs (CO) við nýju Hringbraut verði langt innan þeirra marka sem sett eru í reglugerðum. Styrkur köfnunarefnisdíoxíðs (NO₂), svifryks (PM₁₀) frá útblæstri, blýs (Pb) og brennisteinsdíoxíðs (SO₂) verði einnig vel undir mörkum. Fram kemur að í útreikningum hafi ekki verið tekið tillit til magns svifryks sem kemur frá vegsliti eða vegna sjávarroks, heldur eingöngu svifryks frá útblæstri bifreiða. Ljóst sé að svifryk muni berast frá nýju Hringbraut og muni það að miklu leyti koma frá vegsliti. Ekki sé gert ráð fyrir því að aukning verði á svifryksmengun frá því sem er á núverandi Hringbraut. Fram kemur að ekki verði gripið til ráðstafana til að halda myndun svifryks í skefjum sérstaklega vegna færslu Hringbrautar.

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að af þeim efnum sem fjallað sé um í matsskýrslu sé það einkum svifryk sem sé nálægt umhverfismörkum reglugerðar 251/2002 um brennisteinsdíoxíð, köfnunarefnisdíoxíð og köfnunarefnisoxíð, bensen, kolsýring, svifryk og blý í andrúmsloftinu og upplýsingar til almennings. Við viss skilyrði séu líkur til þess að magn svifryks fari yfir þessi mörk. Fram kemur það álit Umhverfisstofnunar að þrátt fyrir að þær leiðir sem færar séu til að halda magni svifryks í skefjum lúti að umferð um gatnakerfið í heild en ekki að þessari framkvæmd eingöngu, sé eðlilegt að setja fram áætlun um eftirlit og vöktun á þessum umhverfisþætti fyrst hætta sé á að magn svifryks nái umhverfismörkum. Bent er á að ekki sé fjallað sérstaklega um áhrif framkvæmda á styrk svifryks í matsskýrslu og telji Umhverfisstofnun það gagnrýnisvert. Alla umfjöllun vanti um hvert magn og dreifing þessarar mengunar geti orðið. Telja megi að mengun vegna svifryks geti orðið talsverð á framkvæmdatíma og í ljósi þess að svifryksmengun sé nú þegar há innan áhrifsvæðisins leggi Umhverfisstofnun til að sett verði skilyrði um vinnulag í útboðsgögn til að sporna við slíkri mengun.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur sé með fasta mælistöð fyrir svifryk á framkvæmdasvæðinu og mælingar muni væntanlega halda áfram í þeirri stöð á meðan á framkvæmdum standi. Í framtíðinni verður þannig hægt að bera saman ástand svifryksmengunar við Hringbraut eins og það er nú og í framtíðinni. Þar sem úr svifryksmengun dragi mjög hratt frá umferðargötunni og framkvæmdasvæðið sé að mestu í nokkurri fjarlægð frá núverandi Hringbraut sé mjög ólíklegt að framkvæmdirnar hafi áhrif á svifryk. Framkvæmdaraðili telji því ekki að ástæða sé til að setja sérstök ákvæði í útboðsgögn umfram venjuleg ákvæði um umgengni og vinnulag.

4.2.4 Útivist

Í matsskýrslu kemur fram að framkvæmdir við færslu Hringbrautar muni bæta aðgengi gangandi og hjólandi vegfarenda að Hljómskálagarðinum, Nauthólsvík og útivistarsvæði í Öskjuhlíð. Einnig muni tengsl við háskólasvæðið batna. Ekki sé talið

að útivist á friðaða svæðinu í Vatnsmýrinni muni aukast. Svæðið sé afgirt með skurðum og lokað yfir varptímann. Umferðarhávaði í Hljómskálagarði muni minnka, en aukast á friðaða svæðinu í Vatnsmýrinni.

4.2.5 Flugumferð

Í matsskýrslu kemur fram að ný Hringbraut muni liggja í jaðri Reykjavíkurflugvallar nálægt N-S flugbraut Reykjavíkurflugvallar, en þar verði ljósastýrð gatnamót á mótum Hringbrautar og Njarðargötu. Fram kemur að æskilegt væri af öryggisástæðum að flugbrautarendi væri fjær gatnamótunum, en Flugmálastjórn telji frekari styttingu flugbrautar ekki mögulega. Götulýsing við enda flugbrautarinnar verði hönnuð í samráði við flugmálayfirvöld.

Í umsögn Flugmálastjórnar kemur fram að fyrirhuguð hreinsitjörn fyrir yfirborðsvatn sé ekki æskileg með tilliti til flugöryggis þar sem líklegt sé að hún muni draga til sín fugla í meira mæli en áður var. Bent er á að ekki komi fram nákvæm staðsetning tjarnarinnar, en vegna þjónustu við hana verði hún að vera utan flugvallargirðingar. Hafa verði samráð við Flugmálastjórn um staðsetningu tjarnarinnar og tilhögun girðingarinnar. Bent er á að núverandi aðflugsljós fari að stórum hluta undir hina nýju Hringbraut. Þessi ljós verði að endurnýja og staðsetning þeirra verði væntanlega unnin í samráði Flugmálastjórnar og framkvæmdaraðila. Legu Hringbrautar hafi verið breytt þannig að helgunarsvæði hennar fari inn fyrir núverandi flugvallargirðingu, m.a. fari beygjuakrein og göngustígur inn fyrir flugvallargirðingu. Finna verði nýtt girðingarstæði sem ekki rýri öryggissvæði flugvallarins. Bent er á að legu Hlíðarfótar sé breytt og sé gatan komin inn fyrir flugvallargirðingu. Á meðan norðaustur-suðvestur flugbraut (braut 06-24) sé í notkun verði ekki hægt að leggja þessa götu samkvæmt skipulagstillögunni. Gera verði kröfu um að framkvæmdaraðili kosti allar breytingar á flugvallargirðingunni og að þessar breytingar fari fram í einum áfanga í upphafi verks þannig að girðingin haldi hlutverki sínu allan tímann. Við framkvæmdirnar verði að gæta þess að vinnutæki fari ekki upp fyrir hindranafleti, en komi til þess þurfi að tilkynna það flugvallaryfirvöldum og fá þeirra leyfi svo hægt sé að gæta að flugöryggi meðan á því stendur. Slíkum tilfellum þarf að halda í lágmarki. Bent er á að í greinargerð Yngva Þórs Loftsonar sem fylgi matsskýrslukomi fram að helgunarsvæðið sé 60 metrar út frá miðlínu en skilningur Flugmálastjórnar sé sá að það sé aðeins 30 metrar.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að fallið hafi verið frá því að gera hreinsitjörn í Vatnsmýri fyrir ofanvatn af Hringbraut. Þess í stað verði vatnið leitt í skólperfi borgarinnar og leitt um hreinsistöð til sjávar. Afrennsli af lægsta hluta Hringbrautarinnar verði þó dælt í ræsi í Tjarnargötu eins og nú sé gert. Endurnýjun aðflugsljósa fyrir norður-suðurflugbraut verði gerð í fullu samráði við Flugmálastjórn. Breyta þurfi legu flugvallargirðingarinnar meðfram Hringbraut. Verði það gert í fullu samráði við Flugmálastjórn. Gert sé ráð fyrir að legu girðingarinnar verði breytt í upphafi framkvæmda þannig að flugvallarsvæðið verði varið á framkvæmdatímanum. Framkvæmdaraðili muni bera kostnað af færslu girðingarinnar. Fram kemur að endanleg hönnun gatnamótanna við Njarðargötu hafi ekki farið fram. Við hönnun gatnamótanna og göngustíga verði fullt tillit tekið til flugvallarsvæðisins og öryggissvæða við flugbrautir. Í útboðslýsingu verði strangar kröfur gerðar til verktaka um vinnu við flugbrautarendann til þess að flugöryggi verði ekki skert á framkvæmdatímanum. Bent er á að lagning Hlíðarfótar sé ekki hluti þessarar framkvæmdar. Lagning hans verði háð ýmsum skilyrðum um uppbyggingu og starfsemi á flugvallarsvæðinu, en hugmyndir um hana séu ennþá í mótun. Fram kemur

að í matsskýrslu sé að finna villu þar sem segi að veghelgunarsvæði við stofnbrautir sé 60 m út frá miðlínu vegar. Hið rétta sé að það nái 30 m út frá miðlínu vegar.

4.2.6 Umferðaröryggi

Í matsskýrslu kemur fram að umferðaróhöppum muni fækka um u.þ.b. fjórðung við færslu Hringbrautar. Gatnamót gömlu Hringbrautar við Snorrabraut og Bústaðaveg annars vegar og Njarðargötu og Sóleyjargötu hins vegar séu með háa óhappa- og slysafíðni. Þá muni niðurfelling Vatnsmýrarvegar auka umferðaröryggi þar sem sá vegur sé hættulegur, sérstaklega fyrir gangandi vegfarendur.

4.3 ÁHRIF Á MENNINGARMINJAR

Í matsskýrslu kemur fram að við vettvangsskoðun fornleifafræðings hafi ekkert komið í ljós sem benti til að þarna kunni að finnast fornleifar. Gert sé ráð fyrir að hluti gamla bæjarins Eskihlíðar verði fjarlægður vegna færslu Hringbrautar. Elsti hluti hússins verði samt sem áður varðveittur á staðnum og muni minna á þann stóra þátt sem nýbýlin eigi í þróunarsögu Reykjavíkur. Fram kemur að ef fornleifar komi í ljós verði framkvæmdir stöðvaðar og Fornleifavernd ríkisins látin vita.

Í umsögn Fornleifaverndar ríkisins kemur fram að hér sé um að ræða svæði sem lengi hafi verið í notkun og því ekki útilokað að mannvistarleifar finnist í tengslum við þær framkvæmdir sem nú séu fyrirhugaðar þrátt fyrir að síðari tíma umrót hafi að líkindum spilt stærstum hluta þeirra. Fornleifavernd ríkisins geri ekki athugasemdir. Bent er á að skv. þjóðminjalögum nr. 107/2001 beri að stöðva framkvæmdir ef fornleifar finnist við framkvæmd verks uns fengin er ákvörðun Fornleifaverndar ríkisins um hvort verkið megi fram halda og með hvaða skilmálum.

Í svörum framkvæmdaraðila er lögð áhersla á að við færslu Hringbrautar verði farið eftir þjóðminjalögum í hvívetna.

Í athugasemd Árbæjarsafns- Minjasafns Reykjavíkur er bent á að flugvallarsvæðið hafi verið skráð árið 1996 og þar sé að finna upplýsingar um minjar á hluta af framkvæmdarsvæðinu, auk þess sem aðrar minjar á svæðinu séu til skráðar á Árbæjarsafni-Minjasafni Reykjavíkur. Sá staður sem líklegast sé að fornleifar finnist sé umhverfi bæjarstæðis Eskihlíðar og þurfi þar sérstaka aðgát. Lagt er til að fornleifaeftirlit verði haft með framkvæmdinni og skuli upphaf framkvæmda tilkynnt til Árbæjarsafns-Minjasafns Reykjavíkur.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að við framkvæmdina verði farið eftir ábendingum um fornleifaftirlit og tilkynnt upphaf framkvæmda til Árbæjarsafns.

4.4 ÁHRIF Á NÁTTÚRUFAR

4.4.1 Gróður

Í matsskýrslu kemur fram að allt gróðurlendi á áhrifasvæði framkvæmdarinnar sé manngert eða mikið raskað. Í greinargerð um gróður sem fylgdi matsskýrslu kemur fram að fyrirhugaðar framkvæmdir muni hafa veruleg áhrif á flóru og gróður í jaðri Vatnsmýrar. Mest eftirsjá sé að litlum gulstararflóa á horni Vatnsmýrarvegar og Njarðargötu, sem sé að mestu heill og óraskaður. Ekki verði séð að óhjákvæmileg röskun á flóru sé af þeirri stærðargráðu að grípa þurfi til sértækra ráðstafana.

Í umsögn Umhverfisstofnunar er tekið undir ábendingar í greinargerð um gróður um að viðhalda fjölbreytileika í gróðurfari með því að flytja gulstör yfir í Þorfinnstjörn. Fram kemur að þó umrædd gróðurfélög og plöntutegundir séu hvorki sjaldgæfar né sérstakar gegni þau mikilvægu hlutverki sem búsvæði fugla í Vatnsmýrinni. Því telji stofnunin mikilvægt að gripið sé til mótvægisáðgerða eins og að endurheimta varplendi stökkandar og gargandar innan fuglafriðlandsins.

Í svörum er bent á að við færslu á gulstararbreyðum í Þorfinnstjörn yrði væntanlega að grípa til áðgerða til að vernda þær þar fyrir ágangi gæsa.

4.4.2 Fuglar

Í greinargerð Náttúrufræðistofnunar Íslands (N.Í.) með matsskýrslu kemur fram að Vatnsmýrin gegni þýðingarmiklu hlutverki fyrir fuglafánu Tjarnarsvæðisins. Hún sé varpland, uppeldisstöð og vetursetustaður fugla af fjölbreyttum tegundum. Þrjár tegundir á valista haldi til í Vatnsmýrinni, þ.e. keldusvín, grágæs og gargönd. Grágæs og gargönd séu árvissir varpfuglar en vart hafi orðið við keldusvín fjóra vetur síðan árið 1973. Áhrif flutnings Hringbrautar á fuglalíf Tjarnarsvæðisins muni verða veruleg og helst af völdum missis búsvæða og aukinnar slyshættu fyrir fugla. Lagðar eru til eftirfarandi mótvægisáðgerðir:

- Lokið verði við að girða friðlandið í Vatnsmýri með síkjum,
- tryggt verði að vatnsvegur tengi votlendisspildu innan flugvallargirðingar við Njarðargötu við friðlandið.
- gerður verði greiður vatnsvegur undir Hringbraut fyrir endur og gæsir
- aðallækurinn í Vatnsmýrinni fái að halda sér annað hvort í núverandi farvegi eða nýjum farvegi
- girt verði á milli Hringbrautar og Vatnsmýrarfriðlands.

Í matsskýrslu er tekið undir tillögur N.Í. hvað varðar þrjá síðasttöldu liðina. Þá kemur fram að votlendisspildu innan flugvallargirðingar við Njarðargötu verði ekki raskað frekar.

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að hluti Vatnsmýrarsvæðisins hafi verið hverfisverndaður. Svæðið sé jafnframt á náttúruminjaskrá: *Tjörnin og Vatnsmýrin (nr. 120)*. Færsla Hringbrautar muni hafa veruleg áhrif á fuglalíf tjarnarsvæðisins vegna skerðingar á varplöndum og vetrardvalarstöðum og aukinnar slyshættu. Færsla Hringbrautar sé einungis ein af mörgum framkvæmdum í Vatnsmýrinni sem muni hafa áhrif á fuglalíf, en með áframhaldandi þróun muni nær öllum varplöndum utan svokallaðs. "fuglafriðlands" (sbr. deiliskipulag fyrir Háskóla Íslands) verða eytt og geti þessi framkvæmd átt drjúgan þátt í því. Með framkvæmdunum muni 22% af þeim stökkandarhreiðrum sem fundist hafi við rannsóknir á svæðinu hverfa, en sama svæði sé einnig kjörlendi gargandar og hafi hún orpið þar. Gargönd sé á valista Náttúrufræðistofnunar Íslands og því vart ásættanlegt að stefna viðveru hennar á svæðinu í hættu. Jafnframt muni varp- og uppeldissvæði mófugla skerðast verulega. Stofnunin telji því mikilvægt að framkvæmdaraðili geri allt sem í sínu valdi standi til að minnka áhrif af þessari framkvæmd á fuglalíf svæðisins. Umhverfisstofnun telji að ekki sé nóg gert með þeim mótvægisáðgerðum sem taldar séu upp í megintexta matsskýrslunnar. Þar sé litið fram hjá mikilvægum tillögum um mótvægisáðgerðir sem settar séu fram í skýrslu fuglafræðings. Þær áðgerðir séu þó viðeigandi og raunhæfar að mati Umhverfisstofnunar. Fram kemur að Umhverfisstofnun telji að það sé mjög mikilvægt að lokið verði við að girða hið s.k. "fuglafriðland" af með síkjum í samræmi við staðfest deiliskipulag Háskóla Íslands og að hætt verði að slá graslendið

Í vesturhluta verndasvæðisins til að sporna við áhrifum af missi á varplendi norðan flugbrautar. Með framkvæmdunum skapist tækifæri til að lagfæra aðgengi á milli tjarnarinnar og "fuglafriðlandsins" frá því sem nú er. Þar sem vegurinn muni liggja þétt að norðurmörkum "fuglafriðlandsins" séu líkur á að slysaætta muni aukast. Með því að stækka ræsið frá því sem nú er megi auka líkurnar á því að gæsir og endur noti það fremur en landleiðina yfir Hringbraut. Einnig telji stofnunin að fara eigi eftir meðmælum í skýrslu fuglfræðings og tryggja að opinn vatnsvegur verði á milli þessa svæðis og hverfisverndarsvæðisins, en um þetta sé ekki fjallað í megintexta matsskýrslunnar. Þá hvetji Umhverfisstofnun til þess að við ofangreindar aðgerðir, sérstaklega hönnun og útfærslu á ræsum á milli tjarnarsvæðis, "fuglafriðlands" og votlendisspildunnar innan flugvallargirðingar, verði haft samráð við sérfræðinga Náttúrufræðistofnunar Íslands. Bent er á að ekki sé fjallað sérstaklega um áhrif á fuglalíf á framkvæmdatíma, en Umhverfisstofnun telji að við framkvæmdirnar skuli taka tillit til varptíma.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að framkvæmdaraðilar telji verulega annmarka á að ráðast í að ljúka við friðlandið í Vatnsmýri í tengslum við þessa framkvæmd. Landið sé á lóð Háskólans og framkvæmdin því á hans vegum. Útfærsla friðlandsins eins og hún sé sýnd á deiliskipulagi sé mjög kostnaðarsöm og hlauti kostnaður á tugum milljóna kr. Bent er á að framkvæmdaraðili hafi þegar ákveðið að stækka ræsi undir Hringbraut til að auðvelda aðgengi fugla milli tjarnanna og sé það hluti framkvæmdarinnar Ekki séu uppi áform um að hrófla við votlendisspildu innan flugvallarsvæðisins. Nauðsynlegt sé hins vegar að færa skurðinn sem liggja samsíða Hringbraut til austurs og tengja hann skurðakerfi Vatnsmýrarinnar. Framkvæmdir við Njarðargötu séu ekki hluti þessara framkvæmda þannig að breytingar á vatnsvegi milli flugvallarsvæðisins og friðaða svæðisins verði ekki gerðar. Fram kemur að við ofangreindar aðgerðir sem tengist friðaða svæðinu og tilhögun á framkvæmdatíma verði haft samráð við sérfræðinga Náttúrufræðistofnunar Íslands.

Í umsögn stjórnar Fuglaverndarfélags Íslands kemur fram að Reykjavíkurtjörn ásamt Vatnsmýrinni sé einstæðar náttúruperlur í miðri borginni sem veiti íbúum borgarinnar og ferðamönnum ómælda ánægju. Á undanförunum áratugum hafi verið þrengt að þessum náttúruperlum með framkvæmdum, s.s. byggingu ráðhúss, breytingum á bökkum Tjarnarinnar og byggingum í Vatnsmýri, auk þess sem enn sé fyrirhugaðar byggingar á Vatnsmýrarsvæðinu og í framtíðinni á flugvallarsvæðinu. Færsla Hringbrautar sé hluti af þessari neikvæðu þróun sem átt hafi sér stað og því sé nauðsynlegt að þessum framkvæmdum sé þannig háttáð að sem minnst áhrif séu á lífríki Vatnsmýrarinnar og Tjarnarinnar. Stjórn Fuglaverndarfélagsins sé sammála því sem fram komi í matsskýrslu að framkvæmdirnar valdi verulegum áhrifum á fuglalíf. Bent er á að lækur sem nú renni í skurði sunnan Hringbrautar verði fyrir áhrifum en hann sé mikilvægur hluti af búsvæði fugla á svæðinu og þá ekki síst að vetri. Fuglaverndarfélagið leggi áherslu á að lækurinn verði látinn halda sér eða fluttur til. Mikilvægt sé að við frágang á umhverfi hans verði haft samráð við sérfræðinga þannig að það henti þeim fuglum sem við lækinn búa frekar en að umhverfið sé hannað eingöngu með fagurfræðileg sjónarmið í huga. Stjórn Fuglaverndarfélagsins telur að í matsskýrslu vanti tillögur um mótvægisáðgerðir vegna taps á varplandi og búsvæðum fugla. Sérstaklega séu það stokkendur og gargendur auk mófugla sem tapi búsvæðum. Til að vega upp á móti þessu leggi stjórn Fuglaverndarfélagsins til að ráðist verði í endurskipulagningu á friðlandi umhverfis Vatnsmýrartjörn. Sú skipulagning verði fyrst og fremst gerð með það í huga að auka þéttleika varps innan friðlandsins, fremur

en að þar ráði fagurfræðileg sjónarmið. Rætt hafi verið um breytingu á vestari hluta friðlandsins næst Háskólanum en stjórn Fuglaverndarfélagins hafi haft af því spurnir að til standi að búa þar til tjörn. Votlendi og mói með víðirunnum, stöð, sinu og litlum tjörnum gagnist varpi fugla mun meira en stór tjörn og við skipulagningu friðlandsins og breytingar á því sé nauðsynlegt að hafa samráð við sérfræðinga á sviði búsvæða fugla til að auka megi varpþéttleika á svæðinu. Slík stækkun og endurhönnun á friðlandinu muni koma verulega til móts við neikvæð áhrif framkvæmdarinnar og eldri framkvæmda sem ekki hafa verið metin umhverfisáhrif af. Fram kemur að stjórn Fuglaverndarfélagins taki undir tillögu um að girða af Hringbrautina til að koma í veg fyrir að fuglar gangi yfir Hringbrautina með unga sína. Slíkt geti valdið slyshættu, bæði fyrir fugla og menn.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að framkvæmdaraðili sé sammála því að Reykjavíkurtjörn ásamt Vatnsmýrinni séu einstæðar náttúruperlur og að haga þurfi framkvæmdum við færslu Hringbrautar þannig að sem minnst áhrif verði á lífríki Vatnsmýrarinnar og Tjarnarinnar. Lækur sem nú renni í skurði sunnan Hringbrautar verði látinn halda sér eða fluttur til eftir aðstæðum og Hringbrautin verði girt af til að koma í veg fyrir að fuglar gangi yfir Hringbrautina og valdi slyshættu. Fram kemur að framkvæmdaraðili sé sammála Fuglaverndarfélaginu um það að ástæða sé til þess að endurskoða skipulag í fuglafriðlandinu í Vatnsmýri og hvetji til þess að það verði gert. Hugmyndir Fuglaverndarfélagins um útfærslu geti í þessu sambandi vel komið til greina. Hins vegar sé ljóst að ekkert verði gert á svæðinu nema með leyfi og í samráði við Háskóla Íslands en gildandi skipulag fyrir háskólasvæðið nái yfir allt fuglafriðlandið.

Í athugasemd Katrínar Þorsteinsdóttur er raski í Vatnsmýri mótmælt og bent á að framkvæmdir þar valdi skemmd á varpstöðvum fugla.

Í svörum framkvæmdaraðila er tekið undir það að færsla Hringbrautar hafi óæskileg áhrif á varpstöðvar fugla í Vatnsmýrinni.

4.4.3 Vatnafar

Í matsskýrslu kemur fram að athuganir á grunnvatnsstraumum í Vatnsmýri leiði í ljós að stærsti grunnvatnsstraumurinn liggja ofan úr Öskjuhlíð í stefnu á Vatnsmýrartjörn nokkru fyrir sunnan legu nýrrar Hringbrautar og undir flugbrautarendann. Lagning vegar í Vatnsmýrinni geti að öllu óbreyttu haft áhrif á grunnvatnsstöðu og vatnasvið Tjarnarinnar. Gerð vegfyllingar undir Hringbraut muni auka lekt Vatnsmýrarsvæðisins mikið verði ekki gripið til mótvægisáðgerða. Fram kemur að komið verði upp sk. slæðu, þ.e. þéttum jarðlögum, í vegfyllingunni með reglulegu millibili til þess að hindra lækun grunnvatnsborðs. Lagt er til að mengandi ofanvatni frá Hringbraut verði leitt í skólperfi borgarinnar og veitt til sjávar um hreinsistöð. Annar kostur á förgun ofanvatns sé að veita því eftir sérstöku ofanvatnskerfi í þar til gerða hreinsitjörn og síðan í Tjörnina, en sá kostur sé ekki eins fýsilegur m.a. vegna landrýmismis sem fer undir hreinsitjörn.

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að með því að veita ofanvatni í skólperfi borgarinnar sé lokað á einn helsta mengunarvaldinn á svæðinu. Þótt réttlæta megi skerðingu á vatnsrennsli að tjarnarsvæðinu í þessu tilfelli, séu samsöfnuð áhrif ýmissa framkvæmda á vatnsbúskap mýrarinnar engu að síður áhyggjuefni. Því telji stofnunin að framkvæmdaraðili hefði átt að leggja mat á hugsanleg áhrif af skerðingu á ofanvatnsrennsli með hliðsjón af þeim breytingum sem aðrar framkvæmdir hafa haft í för með sér á ofanvatnsrennsli. Það yfirborðsvatn sem verði leitt af Hringbrautinni

muni að mestu renna í ræsi suður Vatnsmýrina í átt til Skerjafjarðar og að hluta um dælustöð í ræsi í Tjarnargötunni til norðurs. Ekki sé gerð grein fyrir líklegum áhrifum á viðtaka frá veitukerfinu, en Umhverfisstofnun telji brýnt að það komi fram hvaða áhrif álagstoppar, s.s. miklar rigningar eftir langa þurrkatíð, geti haft á ástand þessara staða.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að framkvæmdaraðili telji þetta ekki réttan vettvang til að fjalla um vatnasvæði Tjarnarinnar í heild. Einnig sé framkvæmdaraðili ósammála Umhverfisstofnun um að gera þurfi grein fyrir líklegum áhrifum þess á viðtaka að veita ofanvatni af nýrri Hringbraut í skolpkerfi borgarinnar. Ofanvatn af núverandi Hringbraut fari í skolpkerfið þannig að engin breyting verði á meðferð ofavatns hvað varðar viðtaka.

5. NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTOFNUNAR

Reykjavíkurborg og Vegagerðin hafa tilkynnt til athugunar, samkvæmt lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum, færslu Hringbrautar í Reykjavík á kafla frá Þorfinnstjörn, suður fyrir Umferðarmiðstöð og Læknagarð, undir brú á Bústaðarvegi að Rauðarárstíg ásamt gerð ljósastýrðra og mislægra gatnamóta og hringtorga. Markmið framkvæmdarinnar er að sameina Landspítalalóðina beggja vegna gömlu Hringbrautar og færa meginstrauma umferðar frá Landspítalanum-Háskólasjúkrahúsi. Bæta aðgengi og öryggi akandi og gangandi vegfarenda, auka umferðarrým, bæta þjónustustig og draga úr slysaþættu. Stefnt er að því að framkvæmdir hefjist í lok árs 2003 og ljúki að mestu árið 2005.

5.1 ÁHRIF Á MENN OG SAMFÉLAG

5.1.1 Skipulag/landnotkun

Í athugasemdum koma fram ábendingar um lagningu Hringbrautar í stökk fremur en að ráðast í þá útfærslu sem kynnt er í matsskýrslu. M.a. er vísað til bættra möguleika til tengingar háskólasvæðis, Vatnsmýrar og miðborgar og bættrar nýtingar lóða á svæðinu. Einnig kemur fram gagnrýni á fyrirhugaða tengingu núverandi Hringbrautar og Smáragötu um hringtorg að Umferðarmiðstöðvarreit og bent á að sú tilhögun muni beina umferð þyngri ökutækja um gömlu Hringbraut og valda neikvæðum áhrifum á íbúa nærri Smáragötu.

Í framlögðum gögnum mótmælir framkvæmdaraðili því að ábati af betri nýtingu byggingarlóða og útivistarsvæða á svæðinu sem brautin muni liggja um, vegi upp þann kostnaðarauka sem hljótist af lagningu í stökk. Einnig er bent á að þungaumferð muni hafa greiðan aðgang inn í Umferðarmiðstöðvarreit með beinni tengingu af nýju Hringbraut og litlar líkur séu á því að umferð þungra bíla leiti inn á gömlu Hringbraut við Smáragötu.

Skipulagsstofnun bendir á að í matsskýrslu eru eingöngu kynntar niðurstöður mats á umhverfisáhrifum eins kosts á færslu Hringbrautar. Skipulagsstofnun vekur athygli á að skv. fyrirbyggjandi matsskýrslu var sá kostur að leggja Hringbraut í stökk ekki lagður fram til athugunar og úrskurðar stofnunarinnar. Við umfjöllun Skipulagsstofnunar í úrskurði þessum er því ekki fjallað um lagningu Hringbrautar í stökk sem valkost. Varðandi fyrirhugaða tengingu núverandi Hringbrautar og Smáragötu um hringtorg að Umferðarmiðstöðvarreit telur Skipulagsstofnun í ljósi framlagðra gagna framkvæmdaraðila ósennilegt að umferð þungra ökutækja að og frá Umferðarmiðstöð muni aukast eftir framkvæmdir. Það er þó háð því að tryggð verði greið tenging nýju Hringbrautar við Umferðarmiðstöðvarreit þrátt fyrir óvissu um tímasetningu framkvæmda við fyrirhuguð Holtsgöng. Skipulagsstofnun bendir á að samkvæmt 7. gr. reglugerðar nr. 933/1999 um hávaða getur sveitarstjórn, að undangenginni tillögu heilbrigðisnefndar, takmarkað umferð á ákveðnum svæðum reynist ástæður til, þ.á.m. á ákveðnum götum, til að halda hávaða innan marka.

5.1.2 Hljóðmengun

Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila kemur fram að á áhrifasvæði núverandi Hringbrautar séu 19 hús þar sem hljóðstig er yfir eða nálægt 65 dB(A) viðmiðunarmörkum reglugerðar um hávaða. Við færslu Hringbrautar muni hljóðstig lækka í langflestum tilfellum frá því sem nú er. Hljóðstig muni hækka við nokkur hús og mest við hús við Eskihlíð.

Í umsögn Umhverfisstofnunar er lögð áhersla á að bæta hljóðvist með hljóðmönnum. Reisa þurfi hljóðmanir við Eskihlíð til mótvægis við aukinn hávaða á svæðinu vegna niðurrifs húss við Miklubraut 16 og einnig meðfram fyrirhuguðum byggingum á lóð Landspítala. Ráðast þurfi í sértækar aðgerðir, s.s. þreföldun glers í íbúðum í húsi nr. 18-20 við Hringbraut þar sem um verði að ræða hækkun á hljóðstigi miðað við núverandi ástand sem þegar sé yfir viðmiðunarmörkum. Gagnrýnt er að ekki sé fjallað um hljóðstig á framkvæmdatíma en önnur viðmið gildi frá þess háttar starfsemi en frá umferð.

Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila er bent á að einungis verði um færslu á hávaða að ræða og víðast hvar muni hljóðstig við núverandi byggð batna við framkvæmdirnar. Reiknað sé með að hljóðmanir verði reistar við nýja Hringbraut við Landspítalalóð en þær hafi ekki verið útfærðar þar sem ekki liggja fyrir endanlegt deiliskipulag fyrir lóðina. Eins verði nýtt það svigrúm sem muni skapast við niðurrif húsa, einkum Miklubrautar 16, til að bæta hljóðstig þótt það sé innan viðmiðunarmarka. Samkvæmt framlögðum gögnum framkvæmdaraðila mun hljóðstig lækka en verða þó áfram yfir viðmiðunarmörkum við hús nr. 7, 9, 11, 13 og 15 við Miklubraut og hús nr. 85 við Snorrabraut. Fram kemur að við hús nr. 18-20 við Miklubraut muni hljóðstig hækka við aðrar hliðar hússins en norðurhlið en muni þó ekki fara upp fyrir viðmiðunarmörk. Við norðurhlið sé hljóðstig fyrir framkvæmd yfir mörkum og verði óbreytt eftir framkvæmdir. Vegna nálægðar og afstöðu götu við húsinn sé nær ómögulegt að grípa til ráðstafana til að lækka hljóðstig niður fyrir viðmiðunarmörk við tilgreind hús við Miklubraut. Með tilkomu fyrirhugaðrar lagningar Miklubrautar í stökk verði hús nr. 18-20 við Miklubraut rífið og líklegt megi telja að við a.m.k. hús númer 11, 13 og 15 muni hljóðstig fara undir viðmiðunarmörk.

Í ljósi fyrirhugaðra mótvægisáðgerða við Miklubraut 16 telur Skipulagsstofnun sýnt að áhrif framkvæmdar á hljóðstig við Eskihlíð og Mjóuhlíð verði óveruleg og hvergi yfir viðmiðunarmörkum. Fyrirhugað er að fara í aðgerðir til að bæta hljóðstig á lóðum fyrirhugaðra nýbygginga á Landspítalalóð. Skipulagsstofnun telur í ljósi umsagnar Umhverfisstofnunar og framtíðaráforma um uppbyggingu Landspítalalóðar mikilvægt að huga að viðeigandi hljóðvörnum við fyrirhugaðar nýbyggingar á lóðinni þ.a. unnt verði að halda hljóðstigi undir viðmiðunarmörkum. Stofnunin telur hins vegar ekki raunhæft að gera kröfu um nákvæma útfærslu þeirra hljóðvarna á þessu stigi þar sem um er að ræða óbyggðar lóðir og ekki liggur fyrir staðfesting á tilhögun framtíðarnýtingar þeirra. Skipulagsstofnun telur mikilvægt að við vegaframkvæmdir í þéttbýli sé miðað við viðmiðunarmörk sem fram koma í reglugerð nr. 933/1999 um hávaða. Stofnunin bendir hins vegar á að fram hefur komið að um sé að ræða tímabundið ástand hvað varðar hljóðvist við flest hús austan gatnamóta Hringbrautar/Miklubrautar og Snorrabrautar/Bústaðavegar. Með fyrirhugaðri lagningu Miklubrautar í stökk mun hús nr. 18-20 við Miklubraut, þar sem hljóðstig er hvað hæst, verða fjarlægð og hljóðstig að líkindum fara undir viðmiðunarmörk við hús nr. 11, 13 og 15 við Miklubraut. Af framlögðum gögnum framkvæmdaraðila er ljóst að aðstæður eru með þeim hætti að miklum erfiðleikum er bundið að finna leiðir til að vega upp á móti hávaða þannig að hljóðstig á þessu svæði verði neðan viðmiðunarmarka reglugerðar nr. 933/1999 um hávaða. Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila kemur einnig fram að við útreikninga hljóðstigs við hús við Miklubraut hafi ekki verið gert ráð fyrir girðingum við húsinn, sem gæti haft áhrif til lækkunar hljóðstigs. Skipulagsstofnun telur að horfa beri til þeirrar sérstöðu framkvæmdarinnar að þrátt fyrir að hljóðstig verði yfir viðmiðunarmörkum muni

hljóðstig almennt batna nokkuð á áhrifasvæðinu þar sem uppspretta hávaða muni færast fjær byggð á stærstum hluta framkvæmdasvæðisins. Við flest hús mun hljóðstig þannig lækka og í heildina mun húsum fækka þar sem hljóðstig verður yfir viðmiðunarmörkum. Í engu tilfelli mun hljóðstig breytast frá því að vera undir viðmiðunarmörkum og í það að verða yfir mörkum. Skipulagsstofnun telur að færsla Hringbrautar ásamt þeim hljóðvörnum sem framkvæmdaraðili mun grípa til og greint er frá í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila muni ekki hafa neikvæða breytingu á hljóðstigi í för með sér. Þó er ljóst að áhrif af völdum hávaða verða áfram veruleg á hluta áhrifasvæðis framkvæmdarinnar eftir að framkvæmdum lýkur. Skipulagsstofnun telur nauðsynlegt að farið verði að ákvæðum reglugerðar nr. 933/1999 um hávaða. Þannig þarf hljóðstig að vera neðan þeirra marka sem fram koma í reglugerðinni. Að öðrum kosti þarf að afla leyfis heilbrigðisnefndar til að hávaði megi vera ofar viðmiðunarmarkna skv. 8. gr. reglugerðar nr. 933/1999.

5.1.3 Loft- og rykmengun

Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila kemur fram að styrkur kolmónoxíðs, köfnunarefnisdíoxíðs, svifryks frá útblæstri, blýs og brennisteinsdíoxíðs verði vel undir viðmiðunarmörkum. Ekki sé gert ráð fyrir því að aukning verði á svifryksmengun frá því sem nú er vegna færslu Hringbrautar og ekki verði gripið til ráðstafana til að halda myndun svifryks í skefjum.

Í umsögn Umhverfisstofnunar er bent á að eðlilegt sé að setja fram áætlun um eftirlit og vöktun á magni svifryks fyrst hætta sé á að magn þess nái umhverfismörkum. Stofnunin telur gagnrýnisvert að ekki sé fjallað sérstaklega um áhrif framkvæmda á styrk svifryks í matsskýrslu.

Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila kemur fram að reglulegar mælingar fari þegar fram á framkvæmdasvæðinu.

Skipulagsstofnun bendir á að framkvæmdasvæðið er nálægt starfsemi sem kann að vera viðkvæm fyrir rykmengun, s.s. við Landspítala-Háskólasjúkrahús og íþróttasvæði við Hlíðarenda. Skipulagsstofnun telur að fylgjast þurfi með styrk svifryks á framkvæmdasvæðinu líkt og gert hefur verið undanfarin ár. Bregðast þarf við varasömum styrk svifryks með viðeigandi aðgerðum, s.s. tíðari hreinsun gatna.

5.1.4 Flugumferð

Skipulagsstofnun telur í ljósi framlagðra gagna framkvæmdaraðila og umsagnar Flugmálastjórnar að færsla Hringbrautar muni ekki hafa veruleg áhrif á flugumferð og -öryggi. Allar breytingar á aðstæðum og mannvirkjum við flugvallarsvæðið þurfa að vera í fullu samráði við Flugmálastjórn.

5.2 ÁHRIF Á MENNINGARMINJAR

Skipulagsstofnun telur í ljósi framlagðra gagna framkvæmdaraðila og umsagna Fornleifaverndar ríkisins og Árbæjarsafns-Minjasafns Reykjavíkur að fyrirhugaðar framkvæmdir muni ekki hafa í för með sér veruleg áhrif á fornleifar. Skipulagsstofnun telur nauðsynlegt að hafa eftirlit með fornleifum á framkvæmdatíma.

5.3 ÁHRIF Á NÁTTÚRUFAR

5.3.1 Gróður og fuglar

Í umsögnum, athugasemdum og greinargerð Náttúrufræðistofnunar Íslands (N.Í.) með matsskýrslu er lögð áhersla á mikilvægi gróðurs í Vatnsmýrinni sem búsvæði fugla. Fram kemur að Vatnsmýrin gegni þýðingarmiklu hlutverki fyrir fugla Tjarnarsvæðisins. Hún sé varpland, uppeldisstöð og vetursetustaður fugla af mörgum tegundum. Áhrif flutnings Hringbrautar á fuglalíf Tjarnarsvæðisins muni verða veruleg og helst af völdum taps á búsvæðum og aukinnar slyshættu. Lögð er áhersla á að lokið verði við að girða verndarsvæðið í Vatnsmýrinni af með síkjum í samræmi við staðfest deiliskipulag Háskóla Íslands. Einnig er lögð áhersla á að ráðist verði í endurskipulagningu á friðaða svæðinu umhverfis Vatnsmýrartjörn til að auka þéttleika varps innan svæðisins. Þá kemur fram viðauka í matsskýrslu tillaga um að flytja gulstör yfir í Þorfinnstjörn til mótvægis við raski á gulstararflóa á horni Vatnsmýrarveggar og Njarðargötu.

Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila kemur fram að taldir eru verulegir annmarkar á að ráðast í að ljúka við að girða af friðlandið í Vatnsmýri með síkjum í tengslum við þessa framkvæmd. Landið sé á lóð Háskóla Íslands og framkvæmdin því á vegum skólans. Útfærsla friðlandsins eins og hún sé sýnd á deiliskipulagi sé mjög kostnaðarsöm og hlaupi kostnaður á tugum milljóna kr. Tekið er undir ábendingar um að ástæða sé til að endurskoða skipulag í fuglafriðlandinu í Vatnsmýri í samráði við Háskóla Íslands en gildandi skipulag fyrir háskólasvæðið nái yfir allt fuglafriðlandið.

Skipulagsstofnun telur að áhrif af völdum framkvæmdar á fugla og gróður verði óveruleg á landsvísu. Gróður sem verður fyrir áhrifum er hvorki sjaldgæfur né sérstakur eða á valista og að auki á svæði sem ber merki röskunar til langs tíma. Stofnunin tekur undir þær ábendingar að gróður geti gegnt mikilvægu staðbundnu hlutverki sem varpland og búsvæði fugla í Vatnsmýri fyrir Tjarnarsvæðið og Vatnsmýrina í heild. Svæðið er m.a. á náttúruminjaskrá vegna fuglalífs og varplands í miðri Reykjavíkurborg. Vatnsmýrin er skilgreind sem hverfisverndarsvæði í aðalskipulagi Reykjavíkur og hluti hennar er einnig skilgreindur sem "friðland" á deiliskipulagi fyrir Háskólasvæðið. Fyrir liggur að Reykjavíkurborg, annar framkvæmdaraðila, fer með skipulagsvald á svæðinu og hefur afmarkað fyrrnefnd svæði sem verndarsvæði í gildandi skipulagsáætlunum. Í ljósi þessa telur Skipulagsstofnun æskilegt að auk þeirra mótvægisáðgerða sem framkvæmdaraðili kynnir og boðar í framlögðum gögnum og greint er frá í 4. kafla þessa úrskurðar, grípi Reykjavíkurborg til eftirfarandi ráðstafana til mótvægis við raski á búsvæðum fugla af völdum færslu Hringbrautar: Lokið verði við að girða verndarsvæðið í Vatnsmýri af með síkjum í samræmi við deiliskipulag Háskólasvæðis eða að öðrum kosti ráðist í endurskipulagningu á verndarsvæðinu umhverfis Vatnsmýrartjörn og afmörkun þess og aðgangstakmörkun í samráði við Umhverfisstofnun til að stuðla að auknum þéttleika varps innan svæðisins. Einnig tekur Skipulagsstofnun undir ábendingar sem fram koma í greinargerð um gróður í matsskýrslu og umsögn Umhverfisstofnunar um flutning gulstarar yfir í Þorfinnstjörn. Skipulagsstofnun telur slíkan flutning æskilegan til að viðhalda fjölbreytileika gróðurs á svæðinu eftir færslu Hringbrautar. Þessar áðgerðir framkvæmdaraðila og Reykjavíkurborgar munu koma verulega til móts við neikvæð áhrif af færslu Hringbrautar á búsvæði fugla. Skipulagsstofnun bendir á nauðsyn þess að við framkvæmdir verði tekið mið af varptíma í samráði við Umhverfisstofnun.

5.3.2 Vatnafar

Í umsögn er gagnrýnt að ekki hafi verið lagt mat á hugsanleg áhrif af skerðingu á ofanvatnsrennsli með hliðsjón af þeim breytingum sem aðrar framkvæmdir á svæðinu hafi haft í för með sér. Fram kemur einnig að tilhögun framkvæmdaraðila við förgun ofanvatns í skólperfi borgarinnar sé réttlæt看leg þar sem með henni sé lokað á einn helsta mengunarvaldinn á svæðinu.

Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila er bent á að engin breyting verði á meðferð ofanvatns frá núverandi ástandi þar sem ofanvatn af núverandi Hringbraut fari í skólperfið. Vatnasvæði Tjarnarinnar í heild sé ekki til umfjöllunar.

Í ljósi umsagna og framlagðra gagna framkvæmdaraðila telur Skipulagsstofnun fyrirhugaða tilhögun á meðferð ofanvatns ekki líklega til að valda verulegum áhrifum á vatnsbúskap.

5.4 NIÐURSTAÐA

Í matsskýrslu er lagður fram einn kostur á framkvæmdinni, færslu Hringbrautar á kafla frá Þorfinnstjörn suður fyrir Umferðarmiðstöð og Læknagarð, undir brú á Bústaðarvegi að Rauðarárstíg.

Skipulagsstofnun telur að með fyrirhuguðum mótvægisáðgerðum við Miklubraut 16 og á Landspítalalóð og hönnun fyrirhugaðra bygginga á lóðinni verði áhrif framkvæmdar á hljóðstig við Eskihlíð og Mjóuhlíð annars vegar og á Landspítalalóð hins vegar óveruleg og hljóðstig innan viðmiðunarmarka skv. reglugerð nr. 933/1999 um hávaða. Á svæði austan gatnamóta Hringbrautar/Miklubrautar og Snorrabrautar/Bústaðavegar er hins vegar ljóst að þótt dragi úr hávaða verður hann a.m.k. tímabundið enn yfir viðmiðunarmörkum reglugerðarinnar eftir að framkvæmdum lýkur. Skipulagsstofnun telur að þrátt fyrir mikilvægi þess að við vegaframkvæmdir í þéttbýli sé miðað við að ná þeim mörkum sem fram koma í reglugerð nr. 933/1999 um hávaða verði að horfa til þess að um er að ræða tímabundið óviðunandi ástand á hluta framkvæmdasvæðisins þar sem aðstæður eru með þeim hætti að miklum erfiðleikum er bundið að finna leiðir til að vega upp á móti hávaða þannig að hljóðstig utandyra á þessu svæði verði innan viðmiðunarmarka. Skipulagsstofnun telur að þrátt fyrir að framkvæmdir við færslu Hringbrautar muni hafa jákvæða breytingu á hljóðstigi í för með sér á stærstum hluta framkvæmdasvæðis sé ljóst að áhrif af völdum hávaða verði áfram veruleg austan gatnamóta Hringbrautar/Miklubrautar og Snorrabrautar/Bústaðavegar eftir framkvæmdir. Skipulagsstofnun telur nauðsynlegt að farið verði að ákvæðum reglugerðar nr. 933/1999 um hávaða. Þannig þarf hljóðstig að vera neðan þeirra marka sem fram koma í reglugerðinni. Að öðrum kosti þarf að afla leyfis heilbrigðisnefndar til að hávaði megi vera ofar viðmiðunarmarka skv. 8. gr. reglugerðar nr. 933/1999.

Skipulagsstofnun telur að áhrif af völdum framkvæmdar á fugla og gróður verði óveruleg á landsvísu. Hins vegar gegnir Vatnsmýrin mikilvægu staðbundnu hlutverki sem varpland og búsvæði fugla fyrir Tjarnarsvæðið og Vatnsmýrina í heild. Auk þeirra mótvægisáðgerða sem framkvæmdaraðili kynnir telur Skipulagsstofnun æskilegt að Reykjavíkurborg grípi til eftirfarandi ráðstafana til mótvægis við raski á búsvæðum fugla af völdum færslu Hringbrautar: Lokið verði við að girða verndarsvæðið í Vatnsmýri af með síkjum í samræmi við deiliskipulag Háskólasvæðis

eða að öðrum kosti ráðist í endurskipulagningu á verndarsvæðinu umhverfis Vatnsmýrartjörn og afmörkun þess og aðgangstakmörkun í samráði við Umhverfisstofnun til að stuðla að auknum þéttleika varps innan svæðisins. Einnig tekur Skipulagsstofnun undir ábendingar sem fram koma í greinargerð um gróður í matsskýrslu og umsögn Umhverfisstofnunar um flutning gulstarar yfir í Þorfinnstjörn.

Skipulagsstofnun telur að framkvæmdin muni ekki hafa í för með sér veruleg áhrif á flugumferð, fornleifar og vatnafar. Áhrif verði einnig óveruleg á loftgæði verði fylgt með styrk svifryks á framkvæmdasvæði og brugðist við varasömum styrk svifryks með viðeigandi aðgerðum.

Framkvæmdin er háð framkvæmdaleyfi skv. 27. gr. skipulags- og byggingarlaga. Áður en framkvæmdaleyfi er veitt þarf deiliskipulag nefnt "Færsla Hringbrautar vestur fyrir Þorfinnstjörn" samþ. 20.5.2003, að hafa tekið gildi ásamt samsvarandi breytingum á deiliskipulagi "Umferðarmiðstöðvar - St.gr. 1.6222" samþ. 28.11.1995 og deiliskipulagi Landspítalalóðar samþ. 26.1.1976 m.s.br. samþ. 13.4.1999.

Á grundvelli gagna framkvæmdaraðila lögðum fram við athugun, umsagna, athugasemda og svara framkvæmdaraðila við þeim er það niðurstaða Skipulagsstofnunar að fyrirhuguð færsla Hringbrautar í Reykjavík muni ekki hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif.

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 færslu Hringbrautar í Reykjavík.

7. KÆRUFRESTUR

Samkvæmt 12. gr. laga nr. 106/2000 má kæra úrskurð Skipulagsstofnunar til umhverfisráðherra. Kærufrestur er til 23. júlí 2003.

Reykjavík, 16. júní 2003.

Stefán Thors

Óli Halldórsson