

# TVÖFÖLDUN VESTURLANDSVEGAR FRÁ VÍKURVEGI Í REYKJAVÍK AÐ SKARHÓLABRAUT Í MOSFELLSBÆ

## Úrskurður Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum

### 1 INNGANGUR

Skipulagsstofnun hefur fengið til athugunar tvöföldun Vesturlandsvegar milli Reykjavíkur og Mosfellsbæjar, samkvæmt lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum.

**Framkvæmdaraðili:** Vegagerðin.

**Framkvæmd kynnt í matsskýrslu:** Tvöföldun Vesturlandsvegar á 3,6 km kafla frá Víkurvegi í Reykjavík að Skarhólabraut í Mosfellsbæ.

**Markmið framkvæmdar:** Að fækka umferðarslysum og að vegurinn geti, eftir breikkun og með nýjum hringtorgum, annað aukinni umferð, sem gert er ráð fyrir í tengslum við fyrirhugaða uppbyggingu á norðanverðu höfuðborgarsvæðinu.

**Athugun Skipulagsstofnunar:** Þann 21. október 2003 tilkynnti Vegagerðin framkvæmdina til Skipulagsstofnunar. Framkvæmdin var auglýst opinberlega þann 24. október 2003 í Lögbirtingablaðinu og Morgunblaðinu. Matsskýrsla lá frammi til kynningar frá 24. október til 5. desember 2003 á bæjarskrifstofum Mosfellsbæjar, Foldasafni í Grafarvogi, í Þjóðarbókhöðunni og hjá Skipulagsstofnun. Matsskýrslan var einnig aðgengileg á Netinu: [www.vegagerdin.is](http://www.vegagerdin.is), [www.alta.is](http://www.alta.is), [www.mosfellsbaer.is](http://www.mosfellsbaer.is) og [www.rvk.is](http://www.rvk.is). Leitað var umsagnar Mosfellsbæjar, Reykjavíkurborgar, Fornleifaverndar ríkisins, Heilbrigðiseftirlits Kjósarsvæðis, Umhverfis- og heilbrigðisstofu Reykjavíkur, Umhverfisstofnunar og veiðimálastjóra. Á kynningartíma bárust fimm athugasemdir.

**Gögn lögð fram við athugun Skipulagsstofnunar:**

**Matsskýrsla:** Vegagerðin. Tvöföldun Vesturlandsvegar frá Víkurvegi í Reykjavík að Skarhólabraut í Mosfellsbæ. Mat á umhverfisáhrifum framkvæmdar. Alta, október 2003.

**Önnur gögn:** Svör Vegagerðarinnar við umsögnum, athugasemdum og fyrirspurnum Skipulagsstofnunar dags. 17., 24., 26. og 27. nóvember og 3., 10., 12., 17., 19. og 22. desember 2003.

## 2 UMSAGNIR OG ATHUGASEMDIR

Umsagnir bárust frá:

Mosfellsbæ með bréfi dags. 13. nóvember 2003.  
 Reykjavíkurborg með bréfi dags. 12. desember 2003.  
 Fornleifavernd ríkisins með bréfi dags. 7. nóvember 2003.  
 Heilbrigðiseftirliti Kjósarsvæðis með bréfi dags. 18. nóvember 2003.  
 Umhverfis- og heilbrigðisstofu Reykjavíkur með bréfi dags. 26. nóvember 2003.  
 Umhverfisstofnun með bréfi dags. 19. nóvember og 16. desember 2003.  
 Veidimálastjóra með bréfi dags. 24. október 2003.

Fimm athugasemdir bárust á kynningartíma frá:

Eyþóri G. Jónssyni með tölvupósti dags. 27. nóvember 2003.  
 Guðjóni Jenssyni með tölvupósti dags. 4. desember 2003.  
 Lúðvík Friðrikssyni með tölvupósti dags. 1. desember 2003.  
 Skógræktarfélagi Mosfellsbæjar með tölvupósti dags. 4. desember 2003.  
 Úrsúlu Jünemann með tölvupósti dags. 18. nóvember 2003.

## 3 FYRIRHUGUÐ FRAMKVÆMD

Í matsskýrslu er kynnt tvöföldun Vesturlandsvegar á 3,6 km kafla frá Víkurvegi í Reykjavík að Skarhólabraut í Mosfellsbæ. Fram kemur að framkvæmdinni fylgi gerð tveggja hringtorga, bygging nýrra 22 m langra brúa á Úlfarsá og lagning göngu- og reiðstíga undir brýrnar. Gerð verði tvö ný gatnamót við Vesturlandsveg, þ.e. tvöföld fjögurra arma hringtorg:

- o Gatnamót Vesturlandsvegar, Stekkjabrekku og Úlfarsfellsvegar við stöð 5500, muni tryggja aðkomu að þeirri starfsemi sem nú sé við Vesturlandsveg sem og nýjum byggingarsvæðum.
- o Gatnamót Vesturlandsvegar og Korpúlfsstaðavegar við stöð 7400 muni tengja byggð í Mosfellsbæ og Reykjavík við Vesturlandsveg.

Hlutverk hringtorganna sé fyrst og fremst að leysa af hólmi ófullnægjandi tengingar inn á Vesturlandsveg. Bæði hringtorgin séu til bráðabirgða, þar til reist verði mislæg gatnamót í stað þeirra þegar þau hætti að anna umferð. Muni hringtorgin geta þjónað byggðinni til ársins 2012 miðað við umferðarspár. Tekin hafi verið frá svæði við Vesturlandsveg fyrir tvö mislæg gatnamót í framtíðinni. Fram kemur að fyrirhuguð framkvæmd verði unnin í einum áfanga og sé gert ráð fyrir að framkvæmdir hefjist í ársbyrjun 2004 og að meginþungi framkvæmdanna verði á árinu 2004.

### 3.1 LEGA VEGAR

Í matsskýrslu kemur fram að vegurinn muni fylgja núverandi vegi nema frá stöð 4700 til stöðvar 6300 þar sem hann verði lagður í nýtt vegstæði og færður allt að 100 m til austurs. Þetta sé gert til að færa veginn fjær Úlfarsá og til að gera beygju Vesturlandsvegar til austurs meira aflíðandi. Þar sem ný og eldri veglína mætist á ný við stöð 6300 verði lögð ný tvöföld akrein fyrir umferð í átt til Reykjavíkur, norðan núverandi vegar fjær hlíðum Úlfarsfells en núverandi vegstæði verði nýtt sem tvöföld akrein fyrir umferð til austurs frá Reykjavík.

### 3.2 EFNISTAKA

Í matsskýrslu kemur fram að heildarefnisþörf sé áætluð um 400.000 m<sup>3</sup>. Áætlanir geri ráð fyrir að grafið verði fast og laust efni úr vegstæðinu alls um 400.000 m<sup>3</sup> og að megnið af efninu verði notað á staðnum í vegfyllingar og hugsanlega hljóðmanir með vegi. Líklega þurfi að koma fyrir efnislager fyrir efni úr skeringum þar sem ekki verði unnt að keyra efni beint úr þeim fyrr en syðri akbrautin sé fullbúin og umferð um Vesturlandsveg hafi verið beint yfir á hana. Þá sé gert ráð fyrir að 160.000 m<sup>3</sup> efnis sem ekki verði hægt að nýta í þessari framkvæmd verði nýtt í aðrar framkvæmdir sem standa yfir á sama tíma og flutt á skipulagða jarðvegstippa skv. aðalskipulagi sveitarfélaganna. Aðflutt fyllingarefni sé áætlað um 100.000 m<sup>3</sup> og því til viðbótar þurfi um 60.000 m<sup>3</sup> efnis í burðarlög. Það efni verði fengið úr námum í rekstri á höfuðborgarsvæðinu eða nágrenni þess. Námur sem komi til greina séu: Undirhlíðar eða Vatnsskarð í landi Hafnarfjarðar, Bolaöldur eða Lambafell í landi Ölfuss og Faxaflói (efni úr sjó).

### 3.3 AÐRIR KOSTIR

Í matsskýrslu kemur fram að skoðaðir hafi verið allmargir kostir sem ekki hafi verið taldir koma til greina og ákveðið hafi verið að leggja ekki fram til athugunar og úrskurðar Skipulagsstofnunar.

#### 3.3.1 Tvöföldun vegkaflans í óbreyttu eða lítið breyttu vegstæði

Fram kemur að tvöföldun vegarins í núverandi vegstæði hafi verið skoðuð til að reyna að nýta núverandi brú yfir Úlfarsá og lágmarka þannig rask við framkvæmdina. Við þessa útfærslu verði óæskileg beygja á veginum og ennfremur myndi ný akbraut skarast við farveg Úlfarsár á um 100 m kafla jafnframt sem færa þyrfti árfarveginn fjær veginum á um 120 til 150 m kafla. Engu að síður myndi áin ennþá verða í innan við 50 m fjarlægð frá veginum á 200-300 m kafla. Núverandi brú yfir Úlfarsá sé of mjó til að uppfylla kröfur vegstaðals og jafnframt of lág fyrir göngu- og reiðstíga. Þessi útfærsla sé því talin óheppileg miðað við fyrirhugaðan framkvæmdakost, auk þess sem vegurinn hefði legið hátt í landinu og hávaði frá umferð orðið meiri. Einnig hefði verið erfitt að reisa nauðsynlegar jarðvegsmenir meðfram veginum vegna framtíðaruppbyggingar á svæðinu. Fram kemur að skoðað hafi verið hvort nota mætti núverandi veglínu en víxla akbrautum milli Víkurvegargatnamóta og stöðvar 6200. Markmiðið hafi verið að skoða hvort hægt væri að komast hjá því að eiga við árfarveg Úlfarsár, en fljótlega hafi komið í ljós að ókostirnir væru nokkurn veginn þeir sömu og fram kemur að ofan og næðu ekki að vega upp kostina sem fylgdu því að færa veglínuna nær Úlfarsfelli.

#### 3.3.2 Tvöföldun vegkaflans með mislægum gatnamótum í fyrsta áfanga

Fram kemur að gerð mislægra gatnamóta á vegkaflanum strax í fyrsta áfanga hafi verið skoðuð í stað þess að reisa hringtorg til bráðabirgða. Kostir þessa hefði verið hindrunarlaust flæði umferðar út allan vegkaflann og afköst gatnamótanna góð. Stytting ferðatíma á vegkaflanum ásamt hugsanlega enn lægri óhappatíðni við gatnamót hefðu væntanlega lækkað samfélagskostnað miðað við hringtorgalausn. Mislæg gatnamót séu hins vegar mun dýrari valkostur en tvöföld hringtorg, og ávinningur af mislægum gatnamótum því ekki nægilega mikill til að ráðast í byggingu þeirra á þessu stigi. Ekki sé mælt með þeirri lausn fyrr en byggð í Úlfarsárdal og á svæðinu við Vesturlandsveg hafi aukist og umferð orðin nægilega mikil til að réttlæta byggingu mislægra gatnamóta. Í nýsamþykkttri samgönguáætlun sé reiknað með fjármagni til byggingar mislægra gatnamóta við Hallsveg/Úlfarsfellsveg á 1. og 2.

tímabili áætlunarinnar, 2003-2006 og 2007-2010 og Korpúlfsstaðaveg á 3. tímabili þ.e. 2011-2014.

### 3.3.3 2+1 lausn

Fram kemur að þessi kostur hafi verið skoðaður sem hugsanleg lausn á umferðarrým og umferðaröryggi á Vesturlandsvegi. Kostir hans séu helst þeir að hann sé tiltölulega ódýr þar sem einungis væri verið að breikka núverandi vegstæði og búast mætti við auknu umferðaröryggi og umferðarrým að einhverju leyti. Ókostirnir séu helst þeir að hann dugi skammt með tilliti til umferðarrýmdar og líftími sé einungis réttur áratugur ef marka megi umferðarspár. Því hafi ekki verið talið vænlegt að ráðast í þessa fjárfestingu og hún því ekki skoðuð frekar.

### 3.3.4 Núll kostur

Fram kemur að ef ekkert verði aðhafst sé ekki hægt að uppfylla markmið framkvæmdarinnar. Öryggi vegfarenda muni minnka enn frekar frá því sem nú er og þjónustustig vegarins einnig samfara aukinni byggð á svæðinu. Því megi búast við vaxandi umferðartöfum. Núverandi tengingar inn á veginn séu einnig ófullnægjandi og megi því búast við fleiri óhöppum og alvarlegri slysum við þær á næstu árum með aukinni umferð. Samfara þessu muni kostnaður vegna aukins ferðatíma aukast hratt næstu árin. Sé kostnaður samfélagsins vegna slysa og óhappa tekinn með þá sé þessi kostur verulega óhagkvæmur.

## 4 UMHVERFISÁHRIF FRAMKVÆMDAR SAMKVÆMT FRAMLÖGDUM GÖGNUM VIÐ ATHUGUN SKIPULAGSSTOFNUNAR

### 4.1 ÁHRIF Á MENN OG SAMFÉLAG

#### 4.1.1 Samgöngur og umferðaröryggi

Í matsskýrslu kemur fram að umferð um Vesturlandsveg hafi verið um 17.000 bílar á sólarhring árið 2002. Samkvæmt vegstaðli Vegagerðarinnar sé hámarks afkastageta núverandi Vesturlandsvegur 14.000 bílar á sólarhring. Núverandi tengingar við Vesturlandsveg séu ófullnægjandi. Umferð hjólreiðamanna og gangandi vegfarenda sé ekki aðskilin frá umferð vélknúinna ökutækja. Samanburðartölur Vegagerðarinnar sýni að óhappa- og slysatíðni á Vesturlandsvegi sé undir meðaltali fyrir þjóðvegi utan þéttbýlis, með einu fráviki árið 1997. Slysaöggn Vegagerðarinnar sýni að þrátt fyrir litla umferð á þessum tengingum megi rekja ástæður nokkuð margra slysa til þeirra samfara slæmum akstursskilyrðum. Umtalsverð hætta miðað við núverandi aðstæður sé á alvarlegum framanákeyslum á Vesturlandsvegi þótt ekki hafi orðið framanákeyslur á þessum vegkafla samkvæmt slysaöggnum Vegagerðarinnar.

Í matsskýrslu kemur fram að fyrir fullbyggð svæði í Höllum, Hamrahlíð og í suðurhlíðum Úlfarsfells sé gert ráð fyrir tæplega 15.000 manna byggð. Gert sé ráð fyrir að fram til ársins 2024 muni íbúar í Mosfellsbæ verða um 14.000 og að árið 2040 muni búa þar um 20.000 manns. Í tengslum við forhönnun vegarins hafi verið gerðar umferðarspár fyrir Vesturlandsveg og aðliggjandi tengingar, byggðar á umferðarspá fyrir Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins, sem taka mið af áætlunum um uppbyggingu svæðisins og vegakerfis á höfuðborgarsvæðinu, þ.m.t. Sundabraut. Áætlað sé að umferð á vegkaflanum aukist úr 17.000 bílum í 23.000-29.000 bíla árið

2012 og í um 37.000-43.000 bíla árið 2024. Umferðarrýmmd Vesturlandsvegar eftir að framkvæmdum ljúki sé háð umferðarrýmmd nýju gatnamótanna. Umferðarrýmmd fyrirhugaðs Vesturlandsvegar verði vel yfir 50.000 bílar á dag með mislægum gatnamótum. Umferðarrýmmd hringtorganna ráði því úrslitum um hvort markmið um fullnægjandi umferðarrýmmd náist með þessari framkvæmd. Reynsla Vegagerðarinnar sé sú að tvöföld hringtorg anni vel umferð yfir 20.000 bíla á sólarhring sbr. hringtorg á mótum Hringbrautar og Suðurgötu í Reykjavík sem þjóni um 50.000 bílum á dag. Þetta þýði að hringtorgin eigi að geta annað umferð fram yfir árið 2012, en þá sé gert ráð fyrir 23.000-29.000 bílum. Gert sé ráð fyrir að þessar útfærslur dugi ágætlega fram að þeim tíma, en þá muni þurfa að endurmeta þörf fyrir mislægar útfærslur.

Fram kemur að með því að aðskilja akbrautir á Vesturlandsvegi milli Víkurvegar og Skarhólabrautar sé nánast útilokuð hætt á alvarlegum framanákefslum. Almennt megi gera ráð fyrir að slysum fækki. Reynsla erlendis frá hafi sýnt að tíðni slysa á fjögurra akreina vegi með miðeyju hafi lækkað niður í 0,08 – 0,11 slys á hverja milljón ekna kílómetra úr 0,27 – 0,40 slysum á hverja milljón ekinn kílómetra fyrir tveggja akreina veg. Erlendar rannsóknir sýni að í hringtorgum séu óhöpp tiltölulega fá og slys óalgeng. Með því að leggja niður núverandi gatnamót megi reikna með að slysum, þar sem ekið sé inn í hlið bifreiðar, fækki talsvert en gera megi ráð fyrir að ef verulegar biðraðir myndist við hringtorgin muni aftanákefslum fjölga. Hugsanlega breytist tíðni óhappa ekki mikið en alvarlegum slysum muni að öllum líkindum fækka. Tvö hringtorg á vegkaflanum ættu að hægja á umferð á Vesturlandsvegi þar sem hringtorg virki í eðli sínu sem hraðahindranir.

Í umsögn bæjarstjórnar Mosfellsbæjar kemur fram að tvöfaldur vegur muni bæta úr brýnni þörf, þar sem þjónustustig núverandi vegar uppfylli ekki þær kröfur sem gerðar séu til hans. Hins vegar sé sú fullyrðing sem fram kemur í skýrslunni að slysum muni fækka ekki studd rökum. Æskilegt hefði verið að athuga hvort og þá hvaða áhrif umferðarmannvirki, mislæg gatnamót annars vegar og hringtorg hins vegar hefðu á fjölda umferðaróhappa, slysa og alvarleika þeirra. Bæjarstjórn harmi að ekki sé í upphafi gert ráð fyrir mislægum gatnamótum Korpúlfsstaðarvegar heldur bráðabirgða gatnamótum sem óhjákvæmilega muni leiða til minni afkastagetu og lægra þjónustustigs Vesturlandsvegar en efni standi til. Standist fullyrðingar um hægari umferð vegna hringtorga megi ætla að ferðatími frá Mosfellsbæ og landsbyggðinni til Reykjavíkur lengist fremur en styttest. Tvöföldun vegarins muni því ekki þjóna því hlutverki sem vonast sé til þ.e.a.s. auka afkastagetu vegarins og þjónustustig hans. Bæjarstjórn Mosfellsbæjar hafni því að hönnuð séu bráðabirgðagatnamót á Vesturlandsvegi sem m.a. eigi að hafa það hlutverk að hægja á umferð um veginn.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að reynsla sýni að tvöföld hringtorg anni ágætlega 20.000-25.000 bíla umferð á sólarhring og geti annað mun meiri umferð. Samkvæmt samgönguáætlun verði gatnamót við Hallsveg lögð mislæg á árunum 2007-2010 þegar áætluð umferð verði orðin 26.000-29.000 bílar á sólarhring og við Korpúlfsstaðaveg á árunum 2011-2014. Tíðni óhappa muni hugsanlega ekki breytast en tíðni slysa, þ.e. óhappa með meiðslum, muni lækka með tvöföldun vegarins, aðskildum akbrautum og stefnugreindum gatnamótum.

Í athugasemd Lúðvíks Friðrikssonar er því mótmælt að ekki skuli hafa verið könnuð slysatíðni mismunandi gatnamóta þar sem ýmislegt bendi til þess að mislæg T-gatnamót við Korpúlfsstaðabraut séu mun hagkvæmari en hringtorg þegar tekið sé tillit til lækkaðrar slysatíðni. Farið er fram á að Vegagerðin skoði kosti þess að setja

mislæg T-gatnamót við Korpúlfsstaðabraut og eða að skoðað verði að láta gatnamótin bíða þar til hægt verði að gera mislæg gatnamót.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að skoðuð hafi verið sama lausn á gatnamótum og Lúðvík leggi til. Vegagerðin hafi hafnað þessari útfærslu eftir nánari skoðun, í samvinnu við Mosfellsbæ og Reykjavíkurborg, m.a. vegna umferðaröryggis því slík útfærsla myndi auka slyshættu á gatnamótunum.

Í athugasemd Guðjóns Jenssonar kemur fram að ekki sé tekið heildstætt á vegamálum sunnan við Esju. Þessar framkvæmdir letji fremur en hvetji framkvæmdir við Sundabraut.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að í matsskýrslunni komi fram að umferðarspár, sem gerðar hafi verið í tengslum við þessa framkvæmd, byggji á umferðarspá fyrir Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins og taki mið af Sundabraut.

#### 4.1.2 Landnotkun

Í matsskýrslu kemur fram að land sé að mestu óbyggt beggja vegna Vesturlandsvegarins og á um 1,6 km löngum kafla verði farið um óraskað land. Fram kemur að fyrirhugaðar vegaframkvæmdir séu í samræmi við gildandi Aðalskipulag Reykjavíkur 2001 – 2024 nema stígar við Úlfarsá. Göngustígur hafi verið færður norður fyrir ána þar sem reynsla Reykjavíkurborgar sé sú að óæskilegt sé að hafa göngustíga og reiðstíga of nærri hvor öðrum vegna slyshættu. Hringtorgið Reykjavíkurmegin, sunnan við fyrirhuguð mislæg gatnamót, sé bráðabirgðalausn og nauðsynlegt til að tengja gamla Úlfarsfellsveginn, Rannsóknarstofnun landbúnaðarins og tengivirki Orkuveitu Reykjavíkur og Landsvirkjunar við Vesturlandsveg. Hægt verði að reisa mislægu gatnamótin án þess að loka gatnamótunum. Fram kemur að fyrirhuguð framkvæmd sé í samræmi við Aðalskipulag Mosfellsbæjar 2002 - 2024. Hringtorgið, sem áætlað sé að byggja til bráðabirgða verði norðan við fyrirhuguð mislæg gatnamót við Korpúlfsstaðaveg þannig að koma megi þeim fyrir án þess að loka gatnamótum nema tímabundið.

Í matsskýrslu kemur fram að framkvæmdin muni einkum hafa áhrif á útivistarsvæði sem séu næst veginum, í hlíðum Úlfarsfells og við Úlfarsá og á göngu- og reiðleiðir á svæðinu en áhrifin verði ekki mikil því lítil útivist sé stunduð nálægt veginum, m.a. vegna hávaða. Tvöföldun Vesturlandsvegar muni ekki skerða land Skógræktarfélags Mosfellsbæjar. Þar verði helstu áhrifin vegna aukins hávaða frá vegi. Aðgengi að landi skógræktarinnar muni batna mikið og öryggi aukast með byggingu hringtorgs. Þegar mislæg gatnamót verði byggð í Mosfellsbæ í stað hringtorgsins verði aðgengi að skógræktarsvæðinu frá Skarhólabraut.

Í matsskýrslu kemur fram að Úlfarsá sé á Náttúruminjaskrá frá upptökum í Hafravatni til ósa, ásamt um 200 m breiðum bakka beggja vegna árinna og ennfremur njóti áin hverfisverndar samkvæmt Aðalskipulagi Reykjavíkurborgar og Aðalskipulagi Mosfellsbæjar. Þar sé áin vernduð auk 100 m helgunarsvæðis beggja vegna árinna og innan þess ekki heimil mannvirki nema til útivistar. Það sé stefna Reykjavíkur að byggja ekki nær ám og vötnum en 100–250 m.

Í athugasemd Skógræktarfélags Mosfellsbæjar og athugasemd Úrsúlu Jünemann er því mótmælt að fyrirhuguð mislæg gatnamót skerði aðkomu og athafnasvæði skógræktar og útivistarsvæðisins í Hamrahlíð.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að aðgengi að landi skógræktarinnar í hlífðum Úlfarsfells muni batna mikið og öryggi aukast þar sem aðkoma að því verði um hringtorgið við Korpúlfsstaðabraut. Hönnun og bygging mislægra gatnamóta sé ekki hluti af umræddri framkvæmd. Matskýrsla þessi nái því ekki til áhrifa mislægra gatnamóta Vesturlandsvegur og Korpúlfsstaðavegar.

#### 4.1.3 Sjónræn áhrif

Í matsskýrslu kemur fram að frá stöð 5.400 að stöð 6.300 verði nýr vegur í talsverðum skeringum og verði minna áberandi frá sjónarhorni þvert á veginn. Hins vegar sé reiknað með að vegurinn hækki um u.þ.b. 2 m á um 500 m kafla þar sem hann þveri Úlfarsá og verði af þeim sökum meira áberandi. Handan við stöð 6.300 fylgi veglínan núverandi vegi. Á þeim kafla sé töluverður slakki að norðanverðu þar sem fláinn verði meira áberandi og sé reiknað með talsverðum fláum frá stöð 6.400 að stöð 7.900. Gera megi ráð fyrir að á þeim kafla aukist sjónræn áhrif vegarins einkum séð úr vestri. Fram kemur að ekki sé hægt að draga úr sjónrænum áhrifum framkvæmdarinnar að verulegu leyti nema þá helst með snyrtilegum frágangi allra nýrra fláa. Vegagerðin hyggist nýta jarðveg sem til falli við nýlagningu til að móta fláana og sá í öll moldarflög.

#### 4.1.4 Hljóðmengun

**Hljóðvist í íbúðarbyggð og á miðsvæðum.** Í matsskýrslu kemur fram að áhrifasvæði framkvæmdarinnar sé nær óbyggt og engin starfsemi eða landnotkun sé á svæðinu þar sem settar séu fram kröfur um hámarkshljóðstig. Ljóst sé að gangi fyrirhuguð uppbygging á áhrifasvæðinu eftir, samkvæmt aðalskipulagi sveitarfélaganna, verði vandamál meðfram Vesturlandsvegi vegna umferðarhávaða ef ekki verður gripið til mótvægisáðgerða. Þetta eigi einkum við um fyrirhuguð íbúðarsvæði norðan Vesturlandsvegur í Mosfellsbæ. Í beinu framhaldi af framkvæmdum sé ekki nauðsynlegt að ráðast í áðgerðir til að bæta hljóðvist meðfram Vesturlandsvegi. Unnt sé að grípa til mótvægisáðgerða í framtíðinni sem felist fyrst og fremst í hljóðmönnum en einnig sé hægt í skipulagi og kröfum til bygginga að takmarka áhrif umferðarhávaða í íbúðarhúsnæði. Samkvæmt hljóðvistarspá verði hljóðvist á miðsvæðum meðfram Vesturlandsvegi í Reykjavík með þeim hætti að ólíklegt sé að heimila megi landnotkun þar sem falli undir viðmiðunargildi reglugerðar um hávaða utan opnanlegra glugga nema til komi mótvægisáðgerðir. Skapa megi gott ástand inni á svæðunum þannig að hávaði sé undir viðmiðunargildum með nokkuð samfelldum byggingum meðfram veginum fyrir starfsemi s.s. skrifstofur. Það sé háð skipulagi miðsvæða hversu mikið mannvirki geti bætt hljóðvist í íbúðarbyggð fjær veginum. Því beri að taka niðurstöðum um hljóðvist með vissum fyrirvara. Þess beri að geta að reglugerð um hávaða tiltaki viðmiðunargildi innanhúss fyrir skóla- og sjúkrastofnanir og þurfi að taka tillit til þess við skipulagningu mið- og atvinnusvæða meðfram Vesturlandsvegi, í skilmálum deiliskipulags.

Fram kemur í matsskýrslu að hljóðvarnir geti bætt hljóðvist við Vesturlandsveg þar sem áhrif verði mest. Með 3,5 m hljóðmönnum við íbúðarsvæði norðaustan gatnamóta Skarhólabrautar og Vesturlandsvegur sé unnt að halda hljóðstigi neðan 55 dB(A) en við Hamrahlíðalönd séu lítill hluti svæðis ofan 55 dB(A). 2 m hár hljóðveggur meðfram Vesturlandsvegi geti tryggt að hljóðstig verði neðan 55 dB(A) í fyrirhugaðri íbúðarbyggð í landi Blikastaða. Um nokkuð kostnaðarsama skermingu sé að ræða og ef til vill óæskilega þegar tillit sé tekið til annarra þátta, s.s. sjónrænna áhrifa. Vegöxl meðfram Vesturlandsvegi á þeim kafla þar sem koma þurfi fyrir skermum verði

hönnuð þannig að hægt verði að koma fyrir hljóðveggjum. Til að fyrirbyggja vandamál tengd hljóðvist í íbúðarbyggð þurfi einnig að setja skilmála fyrir byggðina á deiliskipulagsstigi, t.d um hljóðdempun við húsin með þreföldu gleri eða hljóðgildrum, eða að staðsetja mannvirki sem ekki þurfi að uppfylla viðmiðunargildi reglugerðar nær veginum, til að tryggja að kröfur um hljóðvist séu uppfylltar. Mannvirki á miðsvæðum geti dregið verulega úr umferðarhávaða í íbúðarbyggð, t.d. í Hamrahlíðarlöndum.

Í umsögn Mosfellsbæjar kemur fram að bæjarstjórn telji það hlutverk veghaldara að tryggja að hljóðstig frá umferð verði innan þeirra marka sem krafist sé í reglugerð hverju sinni. Þar sem aðalskipulag Mosfellsbæjar geri ráð fyrir íbúðarbyggð eigi að miða varnir við þær kröfur sem gerðar séu til íbúðarsvæða. Varnir þurfi því að koma þegar uppbygging hefst á Blikastaðalandi og telji Mosfellsbær eðlilegt að þær verði kostaðar af veghaldara þegar þar að komi.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að í matsskýrslu sé sýnt fram á að unnt verði að koma fyrir hljóðveggjum á vegöxl Vesturlandsvegur ofan við Blikastaðaland ef þurfa þyki. Hljóðvistarmál verði leyst í samráði við Mosfellsbæ.

Í umsögn Heilbrigðiseftirlits Kjósarsvæðis kemur fram að liggja þurfi fyrir samþykki bæjaryfirvalda um að þau fallist á að haga skipulagi þannig að mannvirki sem ekki þurfi að uppfylla viðmiðunargildi reglugerðar um hávaða verði staðsett við veginn til að skýla viðkvæmri byggð. Að öðrum kosti þurfi að fara í mótvægisáðgerðir s.s. byggingu hljóðmana.

Í umsögn Reykjavíkurborgar kemur fram að á uppdráttum sem sýni hljóðútbreiðslu komi fram að hljóðstig fari yfir viðmiðunarmörk á fyrirhuguðum byggingarsvæðum fyrir íbúðarbyggð. Gerðar séu kröfur til að úr því verði bætt með mótvægisáðgerðum og hljóðvist verði innan viðmiðunarmarkna á þeim svæðum.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að við íbúðasvæðið í Hamrahlíðarlöndum séu tveir blettir þar sem hljóðstig fari yfir 55 dB (A) innan íbúðasvæðisins þrátt fyrir 3,5 m háa hljóðmön. Líklegt sé talið að verulega muni draga úr umferðarhávaða á íbúðasvæðinu og þessi blettir muni hverfa þegar miðsvæði sunnan við veginn byggist upp. Fari umferðarhávaði yfir viðmiðunarmörk verði hægt að bregðast við vandanum með hærri hljóðmön. Hljóðvistarmál verði leyst í samráði við Reykjavíkurborg þegar uppbygging hverfa hefjist á svæðinu.

**Hljóðvist á útivistarsvæðum.** Í matsskýrslu kemur fram að verði ákveðið að þau opnu svæði sem liggja nærri Vesturlandsvegi eigi að vera kyrrlát útivistarsvæði í þéttbýli þurfi að taka tillit til viðmiðunargilda í reglugerð um hávaða þar að lútandi. Það sé sveitarfélögum hins vegar í sjálfsvald sett að ákveða hvort sú skilgreining eigi við hverju sinni. Samkvæmt aðalskipulagi sveitarfélaganna séu umrædd svæði skilgreind sem opin svæði til sérstakra nota.

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að innan áhrifasvæðis framkvæmdarinnar séu útivistarsvæði: Skógræktarsvæðið við Úlfarsfell, golfvöllur við Korpu og væntanlegur kirkjugarður. Fullyrðingar í skýrslunni um að ákvæði reglugerðar um hávaða nr. 933/1999 eigi hvergi við innan svæðisins nú eða strax eftir framkvæmd séu því rangar. Á útivistarsvæðum beri að halda hljóðstigi innan við 55 dB(A).

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að skógræktarsvæði við Úlfarsfell, golfvöllur við Korpu og væntanlegur kirkjugarður flokkist til „opinna svæða til sérstakra nota“ á aðalskipulagi sveitarfélaganna. Samkvæmt upplýsingum frá Umhverfisstofnun



varðandi túlkun á reglugerð um hávaða þurfi sveitarfélögin að hafa ákveðið í skipulagi hvort umrædd svæði eigi að vera kyrrlát eða að skilgreina þau sérstaklega sem útivistarsvæði til að ákvæði reglugerðarinnar eigi við. Það hafi hvorki Reykjavík né Mosfellsbær gert.

Í umsögn Heilbrigðiseftirlits Kjósarsvæðis kemur fram að fullyrt sé í matsskýrslu að áhrifin á útivistarsvæði séu minniháttar. Það þurfi að rökstyðja betur í ljósi þess að hávaðaspá geri ráð fyrir allt að 55-70 dB(A) jafngildishljóðstigi í Hamrahlíð.

Í athugasemd Úrsúlu Júnemann kemur fram að Vesturlandsvegur sé nú þegar allt of nálægt skógræktarsvæðinu við Úlfarsfell og hávaðinn frá veginum fari yfir mörk þess sem æskilegt þyki á útivistarsvæðum.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að hljóðvist í Hamrahlíð breytist lítið frá því sem nú sé strax eftir framkvæmdina. Hins vegar muni hávaði aukast á svæðinu vegna aukinnar umferðar um veginn í framtíðinni. Á skógræktarsvæði í hlíðum Úlfarsfells sé vegna halla landsins ekki hægt að ná hljóðstigi niður nema með gríðarlega miklum og kostnaðarsömum mannvirkjum sem nýtist einungis á litlu svæði. Til að koma þeim fyrir þurfi að skerða land skógræktarinnar auk þess sem slík mannvirki myndu rýra önnur umhverfisgæði á svæðinu og sjónræn áhrif þeirra yrðu mikil.

#### 4.1.5 Loft- og rykmengun

Í matsskýrslu kemur fram að loftmengun frá Vesturlandsvegi hafi verið metin með því að styðjast við loftmengunarspá sem unnin hafi verið vegna tvöföldunar Reykjanesbrautar í Hafnarfirði frá Álftanesvegi að Ásbraut. Talið sé að loftmengunarspá sem unnin hafi verið fyrir tvöföldun Reykjanesbrautar gefi raunhæfa mynd af mögulegri loftmengun vegna tvöföldunar Vesturlandsvegar, þ.a. hugsanleg loftmengun við Vesturlandsveg árið 2024 verði undir þeim mörkum sem áætluð séu við Reykjanesbraut. Samkvæmt loftdreifingarspá vegna framkvæmda við Reykjanesbraut reiknist styrkur kolmónoxíðs, köfnunarefnisdíoxíðs og svifryks alls staðar undir umhverfismörkum við hús næst götunni. Umferð um Reykjanesbraut sé ekki talin hafa teljandi áhrif á styrk brennisteinsdíoxíðs eða blýs í andrúmslofti.

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að loftmengunaráhrif vegna tvöföldunar Vesturlandsvegar byggji á ætluðum líkindum við aðra óskylda framkvæmd og sé ályktunin án stuðnings við nokkur veðurgögn. Umhverfisstofnun bendi á að rekin sé sjálfvirk veðurstöð við Korpu þar sem möguleiki sé á að bera saman veðurgögn við forsendur þeirrar rannsóknar sem notuð sé til samanburðar.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að allar loftmengunarspár sem unnar hafi verið fyrir Vegagerðina vegna tvöföldunar vega á höfuðborgarsvæðinu hafi sýnt fram á að loftmengun frá vegum með umferð 40.000 - 50.000 bíla á sólarhring, sem liggja um opin svæði, séu innan viðmiðunarmarka reglugerða um loftmengun. Skoðuð hafi verið loftmengunarspá vegna mats á umhverfisáhrifum fyrir mislæg gatnamót Víkurveg og Vesturlandsveg og sé þar komist að sömu niðurstöðu og í matsskýrslu um tvöföldun Vesturlandsvegar.

Í umsögn Heilbrigðiseftirlits Kjósarsvæðis kemur fram að í matsskýrslu sé fullyrt að hringtorg hafi ekki teljandi áhrif á loftmengun miðað við mislæg gatnamót. Ekki sé talið ólíklegt að óæskileg loftmengunarefni komi frá útblæstri í meira magni þegar um hringtorg sé að ræða vegna meiri eldsneytiseyðslu. Gera megi ráð fyrir umferðatöfum um helgar sem gætu aukið loftmengun staðbundið.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að loftmengun aukist mest staðbundið við gatnamót þar sem bílar þurfi að stoppa. Hringtorg séu þess eðlis að aðalstraumar þurfi sjaldnast að stoppa við þau, nema ef um miklar umferðartafir sé að ræða. Hugsanlegt sé að loftmengun muni eitthvað aukast staðbundið við hringtorgin en sú aukning sé óveruleg, einkum í samanburði við ljósastýrð gatnamót.

Í umsögn Umhverfis- og heilbrigðisstofu Reykjavíkur kemur fram að styrkur svifryks gæti orðið óviðunandi í framtíðarbyggð og athafnasvæðum nálægt Vesturlandsvegi, miðað við þau umhverfismörk sem muni að óbreyttu taka gildi eftir nokkur ár. Samanburður við tvöföldun Reykjanesbrautar og færslu Hringbrautar sé að því leyti ekki raunhæfur að leyfilegur hraði á Vesturlandsvegi verði meiri en á Reykjanesbraut í Hafnarfirði en hraði skipti verulegu máli varðandi vegslit sérstaklega ef notkun nagladekkja verði með sama hætti og nú sé. Því vilji stofan ekki með jafn afdráttarlausum hætti fullyrða eins og gert sé í matsskýrslu, að loftmengun verði innan þeirra marka sem sett séu í reglugerðum en telji að nauðsynlegt sé að meta frekar hættu á svifryksmengun.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að þau gildi sem sett séu fram í loftmengunarspá séu hámarksgildi því ætla megi að t.d. með tilkomu annarra dekkja en nagladekkja í vetrarakstri megi gera ráð fyrir að vegslit minnki í framtíðinni. Þá sé fyrirséð að mengunarálag af hverjum bíl fari hratt minnkandi. Bílar verði sparneytnari og kröfur varðandi mengunarnáunáð þeirra stífari, auk þess sem vistvænni bílar séu að koma á markað.

## 4.2 ÁHRIF Á MENNINGARMINJAR

Í matsskýrslu kemur fram að á áhrifasvæði fyrirhugaðrar framkvæmdar hafi verið skráðir fjórir fornleifastaðir og séu 9 fornleifar á þessum stöðum en engar þeirra séu friðlýstar. 3 staðir teljist hafa talsvert minjagildi; rúst í landi Reykjavíkur, rústir gamla bæjarstæðis Hamrahlíðar í Mosfellsbæ og rúst í Mosfellsbæ en, álfhóll í Mosfellsbæ hafi lítið minjagildi. Engar fornleifanna þyki ástæða til að friðlýsa. Til að tryggja að gamla bæjarstæði Hamrahlíðar verði ekki raskað muni Vegagerðin sjá um að það verði girt af áður en framkvæmdir hefjist og hafa eftirlit þegar jarðrask hefjist á staðnum til að komast hjá raski á fornleifunum. Vinnuskúrar eða efnisgeymslur verði ekki staðsettar of nálægt fornleifum og akstri þungavinnuvéla verði hagað með tilliti til fornleifa.

Í umsögn Fornleifaverndar ríkisins kemur fram að fornleifarnar í landi Reykjavíkur séu það langt frá framkvæmdarsvæðinu að þeim ætti ekki að stafa hætta af framkvæmdinni. Það eigi einnig við um rúst fjárhúss í landi Blikastaða. Sauðhóll og rústir bæjarins Hamrahlíðar séu mjög nálægt vegastæðinu. Sauðhól hafi þegar verið raskað að hluta og geri Fornleifavernd ríkisins ekki kröfu um að gripið verði til sérstakra mótvægisáðgerða en leggi engu að síður áherslu á að varlega verði farið kringum hólinn svo umferð vinnuvéla valdi ekki frekari skemmdum á honum. Fornleifavernd ríkisins fallist á fyrirhugaðar mótvægisáðgerðir vegna bæjarstæðis við Hamrahlíð en fari fram á að haft verði samráð við stofnunina um staðsetningu girðingar vegna þess hversu ógreinilegar sumar fornleifarnar á bæjarstæðinu séu.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að þess verði gætt þegar framkvæmdir fara af staða á svæðinu að takmarka umferð vinnuvéla umhverfis Sauðhól. Jafnframt muni framkvæmdaaðili hafa samband við Fornleifaverndina þegar komi að því að staðsetja girðinguna áður en framkvæmdir hefjist við bæjarstæði Hamrahlíðar.

## 4.3 ÁHRIF Á GRÓÐUR OG DÝRALÍF

### 4.3.1 Lífríki Úlfarsár

**Áhrif vegagerðar.** Í matsskýrslu kemur fram að laxveiði sé stunduð á sumrin í Úlfarsá. Meðalveiði síðustu 30 ára hafi verið 312 laxar á sumri. Í Úlfarsá sé einnig veiddur urriði og bleikja en ekki séu til skráðar upplýsingar um veiðina. Laxveiði hafi verið á niðurleið frá því árið 1992 og frá árinu 1996 hafi laxveiðin verið undir meðaltali líkt og í flestum öðrum ám á suðvesturhorni landsins. Athuganir á fiskistofnum í ánni bendi ekki til að þær tegundir sem þar þrífist séu einstakar. Í matsskýrslu kemur fram að tegundafjölbreytni botndýra sé mikill og eigi eflaust sinn þátt í því gróskumikla lífríki sem sé að finna í Úlfarsá, áin sé mjög viðkvæm fyrir röskun. Úlfarsá hafi ótvírætt gildi sem útivistarsvæði innan höfuðborgarinnar. Í matsskýrslu kemur fram að Úlfarsá hafi verið flokkuð með tilliti til mengunarástands og hafi lent í flokkunum A – B (ósnortið vatn – lítið snortið vatn) sem þýði að í flestum tilvikum hafi ástand árinna verið gott. Fram kemur að á vatnasviði Úlfarsár séu engar þekktar uppsprettur fyrir blý og nikkel utan bílaumferð.

Í matsskýrslu kemur fram að í samráði við Veiðimálastofnun hafi verið ákveðið að færa fyrirhugaðar brýr yfir Úlfarsá sunnar og verði hægt að byggja þær á þurru, búa til nýjan árfarveg undir þeim og hleypa síðan ánni í nýjan farveg að framkvæmdum loknum. Slík tilhögun sé talin betri en sá kostur að byggja brýrnar í núverandi brúarstæði og breikka farveginn og dýpka á um 100 m kafla frá hitaveitustokk og niður fyrir brú, en það sé nauðsynlegt til að lágmarka áhrif flóða í ánni. Góður möguleiki sé á því að skapa uppeldisskilyrði í hinum nýja farvegi og vernda núverandi hrygningarsvæði sem sé neðan við fyrirhugað framkvæmdasvæði og eitt besta hrygningarsvæði laxa í Úlfarsá. Þá sé svæðið ofan hrygningarsvæðisins, m.a. undir núverandi brú, gott uppeldissvæði seiða. Veiðimálastofnun hafi tekið að sér ráðgjöf við hönnun nýs árfarvegar. Fram kemur að áhrif framkvæmda á lífríki Úlfarsár verði annars vegar skammtímaáhrif einkum vegna brúargerðar yfir ána og hins vegar langtímaáhrif vegna tilkomu nýrra brúa, breyttrar legu árinna og umferðar um nýjan Vesturlandsveg eftir framkvæmdir. Flutningur á ánni á kafla gæti hugsanlega haft áhrif á hrygningu og uppeldi seiða í Úlfarsá, en lögð verði áhersla á að draga úr þeim áhrifum eins og hægt sé með samráði við Veiðimálastofnun meðan á framkvæmdum standi og eftirfylgni þegar framkvæmdum ljúki. Ekki séu sérstakir veiðistaðir í ánni á því svæði þar sem farvegurinn verði færður. Við hönnun nýs farvegar verði tekið tillit til flóðahæðar í ánni og tryggt að ekki verði neikvæð áhrif á flóðahæð í henni. Mótvægisáðgerðir felist í því að skapa ný búsvæði í stað þeirra sem tapist með nýjum árbotni. Tryggja þurfi góð uppeldisskilyrði á nýjum árbotni og að halli hans verði sá sami og á þeim árbotni sem fyrir sé. M.a. þurfi að tryggja ákveðna botngerð. Engar framkvæmdir verði í ánni yfir hrygningartímann, frá byrjun október til desember, og yfir aðalgöngutíma laxins, frá miðjum júní fram yfir miðjan ágúst. Þá verði einnig tekið tillit til þess að í ánni sé veiddur lax frá 20. júní fram yfir miðjan september og lögð á það áhersla að framkvæmdir trufla veiðimenn sem minnst. Áin verði því færð í nýjan farveg eftir að veiðitímanum ljúki og áður en hrygning hefjist, eða um miðjan september. Þegar farvegi sé breytt og nýtt búsvæði myndað sé hugsanlegt að hrygning á svæðinu dali tímabundið en líklegt sé að hún nái sér aftur á strik. Mögulegt sé að mæla hrygningu og sé talið rétt að gera það að ári liðnu, til að meta hversu vel hafi tekist til. Veiðimálastofnun muni mæla hrygningu fyrir framkvæmdir. Mótaðar verði

vinnureglur til að tryggja að hvorki rusl né spilliefni berist í ána vegna framkvæmdanna, s.s. olfur og bensín en alltaf sé hætta á að þau geti smitast út frá eða lekið af þeim vinnuvélum sem notaðar séu við framkvæmdina. Starfsmenn við framkvæmdina verði fræddir um ábyrgð þeirra gagnvart lífríkinu.

**Áhrif vegna ofanvatns.** Í matsskýrslu kemur fram að affallsvatn af veginum geti haft mengandi áhrif á vatn Úlfarsár. Vatnið sé ekki tilkomið vegna nýs vegstæðis, en áhrif þess geti magnast með aukinni umferð. Affallsvatnið innihaldi ýmis efnasambönd, s.s. saltagnir, tjöru, þungmálma og hugsanlega efni úr dekkjum. Sum þessara efna geti haft neikvæð áhrif á lífríkið en séu þó yfirleitt ekki í miklum mæli í ofanvatni frá malbikuðu yfirborði. Ofanvatn muni skila sér óhindrað út fyrir veginn beggja vegna hans og í miðdeilinn á milli akbrautanna en beggja vegna vegar sé mór sem sé mjög góður viðtaki. Áður en vatn sígi niður renni það á yfirborði þar sem það gufi upp og hreinsist að nokkru leyti. Ofanvatnið muni seytle niður að mestu leyti og óverulegur hluti þess skila sér alla leið niður að Úlfarsá. Reikna megi með að nær allt grugg falli út og ýmis óæskileg efni muni væntanlega síast burtu að stærstum hluta í jarðlögunum með ásogi á yfirborð jarðefna. Ekki sé því talið skaðlegt að veita ofanvatni út í umhverfið á þennan hátt. Fram kemur að gert sé ráð fyrir svelgjum í miðdeili og ofanvatnið verði leitt í ræsi sem fyrir séu á svæðinu og út fyrir veg. Í innanverðum skeringum verði gerð ný ræsi sem leiði vatn út í skurð sem sé fyrir norðan núverandi veg og blandist skurðvatninu og þynnist verulega og þaðan út í Úlfarsá. Ekki sé gert ráð fyrir að áhrif þessa séu skaðlegt lífríki árinna. Ofanvatn muni einungis berast beint út í ána þar sem það renni af brúm.

Í umsögn veiðimálastjóra er talið að lífríki Úlfarsár muni til lengri tíma litið ekki verða fyrir áhrifum af völdum framkvæmdarinnar, ef þeim mótvægisáðgerðum, sem lagðar séu til, verði fylgt.

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að ekki sé gerð fullnægjandi grein fyrir því hvernig staðið verði að síun ofanvatns á þeim árstíma sem vænta megi að jörð sé freðin. Það sé einmitt á þeim sama tíma sem búast megi við að mest af mengunarefnum berist með ofanvatni. Ekki sé rökstudd sú fullyrðing að einungis óverulegur hluti ofanvatns skili sér óhreinsaður í Úlfarsá. Ekki komi fram hvernig fylgjast eigi með ástandi árinna. Umhverfisstofnun telji óásættanlegt að minni kröfur séu gerðar til hreinsunar ofanvatns af Vesturlandsvegi yfir Úlfarsá, en tengibrautar yfir Úlfarsá nokkru austan Vesturlandsvegar. Í ljósi þess að umferðarspár geri ráð fyrir um 100% meiri umferð um Vesturlandsveg en tengibrautina Grafarholt-Úlfarsfell telji Umhverfisstofnun að gera ætti a.m.k. sömu kröfur til meðhöndlunar ofanvatns af Vesturlandsvegi og af tengibraut Grafarholt-Úlfarsfell. Umhverfisstofnun telji að ekki skuli veita ofanvatni beint í Úlfarsá. Ef ekki sé hægt að tryggja fullnægjandi síun ofanvatns ætti að veita ofanvatni burt. Huga verði nú þegar að áframhaldandi verndun árinna og lífríkis hennar. Umhverfisstofnun telji að sú vöktun á lífríki og vatnsgæðum sem lögð sé til í matsskýrslu sé ófullnægjandi ef meta skuli áhrif framkvæmdarinnar til lengri tíma. Bent er á að áhrif framkvæmdarinnar séu ekki eingöngu bundin við framkvæmdatíma, heldur verði einnig að meta hugsanleg áhrif á rekstartíma, þar sem þættir eins og hálkurnir geti haft umhverfisáhrif. Umhverfisstofnun telji að vöktun á viðgangi laxfiska í Úlfarsá eigi að standa yfir í a.m.k. 5 ár, þannig að hægt sé að meta áhrif framkvæmdarinnar á uppeldis- og hrygningarástöðvar yfir lengri tíma og um leið hugsanleg áhrif rekstrar Vesturlandsvegar á lífríki Úlfarsár. Umhverfisstofnun telji að hætta sé á að

sammögnunaráhrif verði töluverð á lífríki Úlfarsár vegna ýmissa ólíkra framkvæmda svo sem vegagerðar, íbúðarbyggðar, reksturs og annarra umsvifa á vatnasviði Úlfarsár.

Í umsögn Heilbrigðiseftirlits Kjósarsvæðis kemur fram að fram komi í matsskýrslu að beggja vegna vegar sé mói sem sé mjög góður viðtaki. Nauðsynlegt sé að upplýsa nákvæmlega um hverskonar jarðveg sé að ræða með tilliti til vatnsheldni, jónarýmdar og magns lífrænna efna til þess að unnt sé að meta hversu góður viðtaki fyrir mengunarefni hann sé. Til að tryggja hreinleika Úlfarsár meðan á framkvæmdum standi sé óskað eftir að jarðvinnuvélar og tæki verði skoðuð m.t.t. olíuleka með sama hætti og tæki sem notuð séu inná vatnsverndarsvæðum höfuðborgarsvæðisins.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að mór sé ríkur af lífrænum efnasamböndum, sem bindi málma, sem geri hann að góðum viðtaka. Því sé gert ráð fyrir að efnasambönd í ofanvatninu bindist mónum og skili sér einvörðungu að litlu leyti í Úlfarsá. Hins vegar sé rétt að benda á varðandi meðferð ofanvatns af vegi, að frárennsli frá veginum verði í framtíðinni meðhöndlað á sama hátt og annað ofanvatn frá götum á svæðinu, eftir því sem svæðið byggist upp samkvæmt skipulagi. Samkvæmt upplýsingum í umhverfismati Aðalskipulags Reykjavíkur 2001 til 2024 sé stefna Reykjavíkurborgar sú að setja ofanvatn af svæðinu við Úlfarsá í settjarnir áður en það berist í Úlfarsá, til að vernda ána. Hér sé því einvörðungu um bráðabirgðalausn að ræða. Á það er bent að áhrif Vesturlandsvegar á Úlfarsá, vegna hugsanlegrar mengunar, muni breytast lítið frá því sem nú sé, strax eftir framkvæmdina. Tvöföldun Vesturlandsvegar muni til skamms tíma draga úr núverandi umhverfisáhrifum vegna ofanvatns, þar sem sama umferð muni skiptast á tvo tveggja akreina vegi í stað eins áður. Þetta auki flatarmál þess yfirborðs sem ofanvatnið renni út á. Afrennsli muni því dreifast á stærra svæði og þannig draga úr áhrifum þess á umhverfið.

Í umsögn Reykjavíkurborgar kemur fram að sú meginbreyting sem hafi áhrif á umhverfið sé ný brú á Úlfarsá og færsla árfarvegar í vegstæðinu. Aðgerðir í farveginum séu nauðsynlegar vegna nálægðar og þrengsla við hitaveitustokk. veiðimálastofnun, veiðimálstjóri og stjórn veiðifélags árinna hafi fjallað um málið og geri ekki athugasemdir. Ný búsvæði verði sköpuð í stað þeirra sem tapist og aðstæður lífríkis verði ekki síðri en áður. Samkvæmt samþykktu stefnumótun í umhverfismálum Reykjavíkur sé kveðið á um að komið verði í veg fyrir rennsli skólps og mengaðs ofanvatns í Hafravatn og Úlfarsá. Það sé best gert með því að ofanvatn renni um settjarnir út í ána. Í ljósi þessa sé lögð áhersla á að ofanvatn frá vegstæði verði meðhöndlað með eftirfarandi hætti; Frá Víkurvegi yfir Úlfarsá og framhjá mismögum gatnamótum við Hallsveg/Úlfarsfellsveg verði ofanvatni af veginum veitt um frárennslikerfi svæðisins í settjörn áður en það fari út í Úlfarsá. Af öðrum vegarköflum fjær ánni sé ekki gerð athugasemd við að vatn renni út af veginum og síst inn í jarðveg.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að þegar Reykjavíkurborg hafi lagt frárennslikerfi frá fyrirhugaðri byggð við Vesturlandsveg, verði affallsvatn frá Vesturlandsvegi leitt í það. Gert sé ráð fyrir að það gerist á næstu fimm árum. Ekki sé gert ráð fyrir öðrum aðgerðum af hendi Vegagerðarinnar fram að þeim tíma. Framkvæmdin sem slík muni ekki hafa áhrif á mengun í Úlfarsá, þar sem umferð um Vesturlandsveg muni ekki aukast strax í kjölfar framkvæmda. Aukinna áhrifa af völdum umferðar muni hins vegar gæta eftir því sem svæðið byggist upp, en

frárennsliskerfi svæðisins verði lagt samhliða uppbyggingu og afrennslis vegarins þá tengt því.

Í frekari umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að samfara aukinni umferð og uppbyggingu við Úlfarsá verði að gera aðrar kröfur til síunar ofanvatns af Vesturlandsvegi en gerðar hafi verið hingað til. Stofnunin bendir á að ekki liggi fyrir neinar athuganir á bindingu efnasambanda úr ofanvatni í jarðvegi við Vesturlandsveg. Ekki sé ljóst hvaða jarðlög taki við ofanvatni vegarins þar sem halli vegarins virðist einn ráða hvar ofanvatn lendi. Umhverfisstofnun telji að leggja beri fram tillögu að vöktunaráætlun við mat á umhverfisáhrifum framkvæmda, en ekki eftir að úrskurður um mat á umhverfisáhrifum liggi fyrir. Umhverfisstofnun telji nauðsynlegt að vakta ástand árinna a.m.k. frá því að framkvæmdum ljúki þar til meðhöndlun frárennslis frá veginum hefjist.

Í frekari svörum Vegagerðarinnar er áréttað að um bráðabirgðalausn sé að ræða að veita ofanvatni út fyrir veginn. Ofanvatn frá veginum verði í framtíðinni meðhöndlað á sama hátt og annað ofanvatn frá götum á svæðinu, eftir því sem svæðið byggist upp samkvæmt skipulagi. Vegagerðin muni fylgjast með þeim áhrifum sem framkvæmdin kunnir að hafa á hrygningarsvæðið rétt neðan við hinn nýja fyrirhugaða farveg í Úlfarsá, vegna færslu á farvegi Úlfarsár. Fylgst verði með hrygningu og ástandi seiða og muni Veiðimálastofnun sjá um vöktunina. Gripið verði til mótvægisáðgerða verði þörf talin á. Fylgst verði með hrygningu á hverju hausti árin 2003 – 2008 og að auki árin 2010 og 2013.

Í áætlun um vöktun kemur fram að Veiðimálastofnun telji nauðsynlegt að fyrir og eftir að nýi farvegurinn verði tekinn í notkun verði fylgst með:

1. Hrygningu laxfiska í og rétt fyrir neðan nýjan farveg
2. Landnámi fiska í tilbúnum farvegi (þéttleiki, aldursskipting og vöxtur seiða)

Áður en framkvæmdir hefjist verði gerðar athuganir á fiskstofnum í núverandi farvegi og á hrygningarsvæðinu neðan hans. Æskilegt sé að athuga einnig svæðið rétt fyrir ofan framkvæmdastað en þar sem það sé tiltölulega lélegt búsvæði fyrir laxfiska (lygnt, djúp og setbotn) verði að fara töluverða vegalengd til að finna hentugt búsvæði og seiði í einhverjum mæli. Vorið 2004 verði metið hvort gerðar verði athuganir á því svæði. Þegar framkvæmdum verði lokið og Úlfarsá hafi verið hleypt á hinn nýja farveg verði fylgst með landnámi fiska inn á svæðið auk þess sem áfram verði fylgst með svæðinu fyrir neðan nýja farveginn og hugsanlega á svæðinu fyrir ofan. Að auki verði farnar reglubundnar vettvangsferðir meðan á framkvæmd standi til að fylgjast með að varúðarreglum sé framfylgt.

Í viðauka með áætlun um vöktun eru talin upp atriði sem helst þurfi að hafa í huga meðan á framkvæmdum við brúargerð yfir Úlfarsá standi. M.a kemur fram: Framkvæmdir í og við Úlfarsá skuli ekki fara fram á tímabilinu 15. maí til 20. september. Vatni skuli hleypa á nýjan farveg á tímabilinu 20. september til 10. október. Framkvæmdaraðili skuli forðast að grugga vatnið m.a. með vatni úr aðliggjandi skurðum, uppgreftri t.d. í stórrigningum, breyta hitastigi árvatns eða setja óæskileg efni í ána. Notast skuli við litlar settjarnir þar sem grugg geti sest til, ef nauðsynlegt sé að láta vatn frá framkvæmdastað leka út í ána og hreinsa öll áhöld og vélar sem notuð séu í eða við hana. Reynt skuli að takmarka framkvæmdasvæðið í ánni eins og kostur sé og gæta þess að spilla ekki árbökkum frekar en nauðsynlegt sé. Ef vart verði við dauðan eða deyjandi fisk við framkvæmdastað skal strax hafa samband við Veiðimálastofnun. Ganga skuli frá framkvæmdastað þannig að ekki

verði nein hætta á að lífríki skaðist. Ganga skuli frá jarðvegssárum nálægt bökkum þannig að ekki skolist jarðvegur út í ána.

#### 4.3.2 Gróður

Í matsskýrslu kemur fram að gróðurfar við Úlfarsá ofan Vesturlandsvegur einkennist einkum af graslendi og votlendi, bæði mýrum og jöðrum sem nær undantekningarlaust hafi verið ræst fram. Þar sé einnig töluvert um ræktað land. Meðfram ánni beggja vegna sé graslendi ríkjandi og ræktað tún. Á Úlfarsársvæðinu hafi verið skráðar 138 tegundir háplantna ofan Vesturlandsvegur og 127 tegundir háplantna neðan hans. Ekki sé tekið fram hvort nokkur þeirra teljist sérstök eða einstök. Gróðurfar í Höllum og Hamrahlíðarlöndum sé þurrlegt og einsleitt. Ekkert hafi fundist í gróðurfari sem sé sérstakt eða einstakt. Fram kemur að áhrif á gróður verði einkum í sjálfu framkvæmdasvæðinu þar sem beint rask verði vegna framkvæmdanna. Einungis á rúmlega 1 km kafla í Höllum verði farið yfir óraskað land, en alls séu um 170.000 m<sup>2</sup> sem fari undir nýjar akbrautir og gatnamót. Ekki sé talið að áhrif á gróður verði mikil. Hvorki sérstæð gróðurlendi, né plöntur á valista sé að finna innan framkvæmdasvæðisins.

#### 4.3.3 Fuglar

Í matsskýrslu kemur fram að fuglalíf við Úlfarsá sé fjölskrúðugt og hafi um 50 tegundir verið skráðar. Þar af séu 25 reglulegir varpfuglar en 4 óvissir eða stopulir. Um 12 tegundir séu árvissir vetrargestir. Andfuglar setji mestan svip á fánuna allt árið, en á sumrin bætist mófuglar, máfar og kría við. Ýmsir vaðfuglar séu algengir við Úlfarsá. Á veturna sé talsvert fuglalíf á ánni þegar íslög hamli ekki. Ofan Vesturlandsvegur séu stökkönd, urtönd og gulönd reglulegir vetrargestir. Fram kemur að áhrif á fuglalíf verði óveruleg. Líklegt megi telja að fuglar færi sig fjær nýja veginum vegna umferðar þ.a. varpsvæði fugla muni minnka lítillega við framkvæmdina.

## 5 NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTOFNUNAR

Vegagerðin hefur tilkynnt til athugunar, samkvæmt lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum, tvöföldun Vesturlandsvegur á 3,6 km kafla frá Víkurvegi í Reykjavík að Skarhólabraut í Mosfellsbæ, ásamt gerð tveggja hringtorga, byggingu nýrra brúa á Úlfarsá og lagning göngu- og reiðstíga undir brýrnar. Bæði hringtorgin verða til bráðabirgða, þar til reist verða mislæg gatnamót í stað þeirra þegar þau hætta að anna umferð. Hringtorgin munu geta þjónað byggðinni til ársins 2012 miðað við umferðarspár. Markmið framkvæmdarinnar er að fækka umferðarslysum og að vegurinn geti annað aukinni umferð sem gert er ráð fyrir í tengslum við þá uppbyggingu sem ráðgerð er á norðanverðu höfuðborgarsvæðinu. Áætlað er að framkvæmdir hefjist í ársbyrjun 2004 og að meginþungi framkvæmdanna verði á árinu 2004.

### 5.1 ÁHRIF Á MENN OG SAMFÉLAG

#### 5.1.1 Samgöngur og umferðaröryggi

Í umsögnum og athugasemdum hefur komið fram að reisa ætti mislæg gatnamót samhliða tvöföldun vegarins. Hægari umferð vegna hringtorga megi ætla að lengi ferðatíma. Tvöföldun vegarins muni því ekki auka afkastagetu vegarins og þjónustustig hans auk þess sem búast megi við tíðum umferðaróhöppum við hringtorgin.

Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar hefur verið bent á að með því að aðskilja akbrautir á Vesturlandsvegi milli Víkurvegur og Skarhólabrautar sé nánast útilokuð hætta á alvarlegum framanákefslum. Erlendar rannsóknir sýni að í hringtorgum séu óhöpp tiltölulega fá og slysum óalgeng. Með því að leggja niður núverandi gatnamót megi reikna með að slysum, þar sem ekið sé inn í hlið bifreiðar, fækki talsvert en gera megi ráð fyrir að ef verulegar biðraðir myndist við hringtorgin muni aftanákefslum fjölga. Hugsanlega muni tíðni óhappa ekki breytast mikið en alvarlegum slysum muni að öllum líkindum fækka. Hringtorgin ættu að hægja á umferð á Vesturlandsvegi.

Skipulagsstofnun telur ábendingar í umsögnum og athugasemdum um að æskilegt væri að reisa mislæg gatnamót samhliða tvöföldun vegarins eðlilegar. Slíkt mun auka afköst og umferðaröryggi enn frekar en með hringtorgum. Engu að síður telur Skipulagsstofnun að afkastageta Vesturlandsvegur með hringtorgum muni aukast verulega milli Mosfellsbæjar og Reykjavíkur í kjölfar framkvæmdanna. Jafnframt telur Skipulagsstofnun að með aðskilnaði akbrauta og hringtorgum muni framkvæmdin draga verulega úr hættu á alvarlegum umferðarslysum og að áhrif framkvæmdarinnar á samgöngur og umferðaröryggi verði ásættanleg.

#### 5.1.2 Landnotkun

Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar hefur komið fram að fyrirhugaðar framkvæmdir séu í samræmi við Aðalskipulag Mosfellsbæjar 2002 – 2024 og gildandi Aðalskipulag Reykjavíkur 2001 – 2024 nema stígar við Úlfarsá en göngustígur hefur verið færður norður fyrir ána.

Skipulagsstofnun telur að áhrif framkvæmdanna á landnotkun verði óveruleg en stígar undir Vesturlandsveg munu bæta aðgengi til útivistar meðfram Úlfarsá. Hins vegar mun aukin umferð um Vesturlandsveg smám saman draga úr gildi útivistarsvæðisins í hlíðum Úlfarsfells, m.a. vegna vaxandi umferðarhávaða. Skipulagsstofnun bendir á



að nauðsynlegt er að breyta Aðalskipulagi Reykjavíkur þannig að mislæg þverun stíga verði í samræmi við skipulag.

### 5.1.3 Sjónræn áhrif

Skipulagsstofnun telur að framkvæmdin muni hafa óveruleg sjónræn áhrif í för með sér að því tilskyldu að rask á umhverfi Úlfarsár verði lágmarkað á framkvæmdatíma og með snyrtilegum frágangi svæðisins í verklok eins og komið hefur fram í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar.

### 5.1.4 Hljóðmengun

Í umsögn Umhverfisstofnunar hefur komið fram að innan áhrifasvæðis framkvæmdarinnar séu eftirtalin útivistarsvæði: Skógræktarsvæðið við Úlfarsfell, golfvöllur við Korpu og væntanlegur kirkjugarður þar sem beri skv. reglugerð um hávaða að tryggja að hljóðstig fari ekki yfir 55 dB(A). Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar hefur verið bent á að umrædd svæði séu skilgreind sem opin svæði til sérstakra nota á skipulagi sveitarfélaganna og því eigi ákvæði reglugerðar um hávaða ekki við um þau. Ekki sé hægt að ná hljóðstigi niður í hlíðum Úlfarsfells nema með gríðarlegum mannvirkjum sem myndu rýra önnur umhverfisgæði á svæðinu. Ljóst sé að ef fyrirhuguð uppbygging gengur eftir, samkvæmt aðalskipulagi sveitarfélaganna, verði vandamál meðfram Vesturlandsvegi vegna umferðarhávaða ef ekki verður gripið til mótvægisáðgerða. Unnt verði að tryggja hljóðstig neðan 55 dB(A) við Vesturlandsveg með hljóðmönnum við íbúðarsvæði austan vegar og með hljóðvegg meðfram landi Blikastaða. Einnig sé unnt að staðsetja mannvirki sem ekki þurfi að uppfylla viðmiðunargildi reglugerðar um hávaða nær veginum og mynda þannig skjól til að tryggja að kröfur um hljóðvist séu uppfylltar.

Skipulagsstofnun telur að ekki skapist hljóðvistarvandamál strax í kjölfar tvöföldunar Vesturlandsvegar og því sé ekki nauðsynlegt að ráðast í aðgerðir til að bæta hljóðvist meðfram Vesturlandsvegi að svo stöddu. Hins vegar er ljóst að með vaxandi íbúðarbyggð á nálægum svæðum og aukinni umferð um Vesturlandsveg t.d. á tímabilinu 2011-2014 þurfi að gera ráðstafanir til að bregðast við vaxandi umferðarhávaða. Skipulagsstofnun telur að með þeim mótvægisáðgerðum sem kynntar eru í matsskýrslu og fjallað er um í kafla 4.1.4 í þessum úrskurði, s.s. hljóðmönnum og –veggjum, sé sýnt fram á að unnt sé að tryggja fullnægjandi hljóðvist í fyrirhuguðum íbúðarhverfum á svæðinu. Vegagerðin hefur bent á að til að tryggja viðeigandi hljóðvist sé einnig unnt að beita öðrum aðferðum við deiliskipulag hverfanna. Skipulagsstofnun telur að verði valdar aðrar mótvægisáðgerðir en þær sem fjallað er um í úrskurði þessum þurfi að tryggja að hljóðvist utan við íbúðarhúsnæði fari ekki yfir 55 dB(A) líkt og kveðið er á um í reglugerð um hávaða. Þrátt fyrir að hljóðstig muni fara yfir 55 dB(A) á golfvelli, fyrirhuguðum kirkjugarði og skógræktarsvæði í Úlfarsfelli þá verða áhrifin innan fyrirhugaðs kirkjugarðs og golfvallar fremur lítil þar sem einungis er um það að ræða að hljóðstig fari yfir mörk á mjög afmörkuðum hluta þessara svæða. Hins vegar er ljóst að hljóðstig mun hækka verulega í hlíðum Úlfarsfells með aukinni umferð um Vesturlandsveg eða í allt að 70 dB(A) m.v. umferðarspár fyrir árið 2024. Skipulagsstofnun telur einsýnt að hljóðstigi í hlíðum Úlfarsfells verði ekki náð niður án umfangsmikilla mannvirkja og á kostnað annarra umhverfisgæða s.s. útsýnis. Stofnunin telur álitamál hversu langt eigi að ganga í þessu efni fyrir þetta tiltekna svæði.

### 5.1.5 Loft- og rykmengun

Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar hefur verið bent á að loftmengun frá Vesturlandsvegi hafi verið metin með samanburði við loftmengunarspár sem unnar hafi verið vegna annarra umferðarmannvirkja á höfuðborgarsvæðinu. Samkvæmt loftdreifingarspám vegna framkvæmda við þau reiknist loftmengun undir umhverfismörkum við hús næst götunum. Í umsögnum hefur verið bent á að búast megi við strangari kröfum um styrk svifryks í andrúmslofti sem kunni að reyna á í nágrenni Vesturlandsvegur.

Skipulagsstofnun telur að loftgæði í nágrenni Vesturlandsvegur verði innan umhverfismarka samkvæmt gildandi reglugerðum. Ef gerðar verða auknar kröfur til loftgæða í framtíðinni þarf e.t.v. að bregðast við með einhverjum aðgerðum.

### 5.2 ÁHRIF Á MENNINGARMINJAR

Í umsögn Fornleifaverndar ríkisins er fallist á fyrirhugaðar mótvægisáðgerðir vegna bæjarstæðis við Hamrahlíð en farið fram á að haft verði samráð við stofnunina um staðsetningu girðingar umhverfis bæjarstæðið.

Skipulagsstofnun telur að áhrif framkvæmdanna á menningarminjar verði óverulegar að því tilskyldu að fylgt verði þeim mótvægisáðgerðum sem Fornleifaverndin bendir á vegna bæjarstæðis við Hamrahlíð og Vegagerðin hefur fallist á samkvæmt framlögðum gögnum. Fram hefur komið að Vegagerðin muni hafa samband við Fornleifavernd ríkisins þegar komi að því að staðsetja girðingu áður en framkvæmdir hefjast við bæjarstæði Hamrahlíðar.

### 5.3 ÁHRIF Á GRÓÐUR OG DÝRALÍF

#### 5.3.1 Lífríki Úlfarsár

Í umsögnum Umhverfisstofnunar hefur komið fram að ekki skuli veita ofanvatni beint í Úlfarsá. Ef ekki sé hægt að tryggja fullnægjandi síun ofanvatns ætti að veita ofanvatni burt af svæðinu. Nauðsynlegt sé að vakta viðgang laxfiska í a.m.k. 5 ár þannig að hægt sé að meta áhrif framkvæmdarinnar á uppeldis- og hrygningarstöðvar yfir lengri tíma og um leið hugsanleg áhrif rekstrar Vesturlandsvegur á lífríki Úlfarsár. Umhverfisstofnun telur að hætta sé á að sammögnunaráhrif verði töluverð á lífríki Úlfarsár vegna ýmissa ólíkra framkvæmda svo sem vegagerðar, íbúðarbyggðar og annarra umsvifa á vatnasviði Úlfarsár.

Í umsögn Reykjavíkurborgar hefur komið fram að í samþykktari stefnumótun í umhverfismálum Reykjavíkur sé kveðið á um að koma í veg fyrir að óhreinsað ofanvatn berist í Úlfarsá með því að veita því í settjarnir áður en það berst í ána. Er lögð áhersla á að ofanvatn af veginum frá Víkurvegi yfir Úlfarsá og framhjá mismögum gatnamótum við Hallsveg/Úlfarsfellsveg verði veitt um frárénnsliskerfi svæðisins í settjörn áður en það fari út í ána.

Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar hefur verið bent á að áhrif framkvæmda á lífríki Úlfarsár verði annars vegar skammtímaáhrif vegna brúargerðar yfir ána og hins vegar langtímaáhrif vegna tilkomu nýrra brúa, breyttrar legu árinna og umferðar um nýjan Vesturlandsveg eftir framkvæmdir. Frárénnslí frá veginum verði í framtíðinni meðhöndlað á sama hátt og annað ofanvatn frá götum á svæðinu, eftir því sem svæðið byggist upp. Tvöföldun Vesturlandsvegur muni til skamms tíma draga úr núverandi umhverfisáhrifum vegna ofanvatns, þar sem sama umferð muni skiptast á tvo tveggja

akreina vegi í stað eins áður. Þetta auki flatarmál þess yfirborðs sem ofanvatnið renni út á. Afrennsli muni því dreifast á stærra svæði og þannig draga úr áhrifum þess á umhverfið. Fram kemur að gert sé ráð fyrir að ofanvatn af skipulögðum svæðum við Vesturlandsveg verði leitt í frárennsliskerfi á næstu 5 árum og ekki sé gert ráð fyrir öðrum aðgerðum af hendi Vegagerðarinnar fram að þeim tíma.

Skipulagsstofnun telur afar mikilvægt að afrennsli Vesturlandsvegar verði ekki veitt óhreinsuðu í Úlfarsá. Nauðsynlegt er að afrennsli vegarins verði meðhöndlað með sama hætti og fyrirhugað er að meðhöndla ofanvatn frá nálægri byggð. Sú meðhöndlun þarf að fylgja uppbyggingu byggðarinnar þar sem ljóst er að mengun frá Vesturlandsvegi kemur til með að aukast með þeirri umferðaraukningu sem fylgir fyrirhugaðri byggð. Skipulagsstofnun telur nauðsynlegt að fylgja stefnumótun og umsögn Reykjavíkurborgar um að veita ofanvatni af Vesturlandsvegi frá Víkurvegi yfir Úlfarsá og framhjá mislægum gatnamótum við Hallsveg/Úlfarsfellsveg um frárennsliskerfi svæðisins í settjörn áður en það berst í Úlfarsá. Fram hefur komið í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar að þegar Reykjavíkurborg hafi lagt frárennsliskerfi frá fyrirhugaðri byggð við Vesturlandsveg verði ofanvatn frá veginum leitt í það. Það sé ráðgert á næstu 5 árum. Skipulagsstofnun telur nauðsynlegt að fylgjast með áhrifum brúarsmíðinnar og flutnings Úlfarsár í nýjan farveg á viðgang laxfiska í ánni. Nauðsynlegt er að fylgjast með hrygningu laxfiska í og skammt neðan hins nýja farvegar og landnámi fiska í tilbúnum farvegi líkt og fram kemur í gögnum Vegagerðarinnar og fjallað er um í kafla 4.3.1 í þessum úrskurði. Slík vöktun þarf að standa yfir í a.m.k. 5 ár.

### 5.3.2 Gróður og fuglar

Í gögnum Vegagerðarinnar hefur komið fram að áhrif á gróður verði einkum á sjálfu framkvæmdasvæðinu. Hvorki sérstæð gróðurlendi, né plöntutegundir sé að finna innan framkvæmdasvæðisins. Áhrif á fuglalíf verði óveruleg. Líklegt megi telja að varpsvæði fugla muni minnka lítillega við framkvæmdina.

Skipulagsstofnun telur að framkvæmdin hafi hvorki veruleg áhrif á gróður né fugla.

## 5.4 NIÐURSTAÐA

Skipulagsstofnun telur að áhrif af lagningu Vesturlandsvegar milli Víkurvegar í Reykjavík og Skarhólabrautar í Mosfellsbæ varði einkum umferðaröryggi, samgöngur, Úlfarsá og hljóðvist.

Skipulagsstofnun telur að áhrif framkvæmdarinnar á samgöngur og umferðaröryggi verði ásættanleg. Áhrif á Úlfarsá megi fyrirbyggja með mótvægisáðgerðum sem felist í því að tryggja að afrennsli vegarins berist ekki óhreinsað í ána. Skipulagsstofnun telur að samfara uppbyggingu nýrra hverfa í nágrenni vegarins þurfi að meðhöndla afrennsli af Vesturlandsvegi frá Víkurvegi yfir Úlfarsá og framhjá mislægum gatnamótum við Hallsveg/Úlfarsfellsveg með sama hætti og ofanvatn frá fyrirhuguðum hverfum áður en það berst í Úlfarsá, en það er ráðgert á næstu 5 árum. Skipulagsstofnun bendir á að komið hefur skýrt fram af hálfu Reykjavíkurborgar að fyrir liggja stefnumótun þess efnis að ofanvatn byggðarinnar umhverfis Úlfarsá skuli leitt um settjarnir áður en það berst í ána. Skipulagsstofnun telur að fyrirhugaðar mótvægisáðgerðir til að endurheimta búsvæði og hrygningarsvæði laxfiska í stað þeirra sem tapast við færslu Úlfarsár séu líklegar til árangurs. Nauðsynlegt er að fylgjast með því hvernig til hefur tekist líkt og Vegagerðin áformar með vöktun á hrygningu og landnámi laxfiska í og við hinn nýja farveg árinna. Slík vöktun þarf að

standa yfir í a.m.k. 5 ár.

Skipulagsstofnun telur að áhrif framkvæmdarinnar á hjóðvist á fyrirhuguðum mið- og íbúðarsvæðum í nágrenni Vesturlandsvegur verði ásættanleg með þeim mótvægisáðgerðum sem kynntar eru í kafla 4.1.4 í þessum úrskurði. Sýnt hefur verið fram á að hljóðstigi á skógræktarsvæðinu í hlíðum Úlfarsfells muni aukast með vaxandi umferð. Vegna mikils brattlendis á skógræktarsvæðinu er ógerlegt að ná hljóðstigi niður fyrir 55 dB(A) án umfangsmikilla mannvirkja sem vafalítið myndu hafa veruleg sjónræn áhrif í för með sér.

Á grundvelli gagna framkvæmdaraðila lögðum fram við athugun, umsagna, athugasemda og svara framkvæmdaraðila við þeim er það niðurstaða Skipulagsstofnunar að fyrirhuguð tvöföldun Vesturlandsvegur milli Víkurvegur í Reykjavík og Skarhólabrautar í Mosfellsbæ muni ekki hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif að uppfylltu skilyrði sem gerð er grein fyrir í 6. kafla þessa úrskurðar. Skipulagsstofnun telur að umhverfisáhrif fyrirhugaðrar framkvæmdar megi fyrirbyggja með framfylgd þeirrar verktilhögunar og mótvægisáðgerða sem fjallað er um í þessum úrskurði.

Samkvæmt 27. gr skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997 þarf að sækja um framkvæmdaleyfi til Mosfellsbæjar og Reykjavíkurborgar vegna framkvæmdarinnar.

## 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 Vegagerðarinnar 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 tvöföldun Vesturlandsvegur frá Víkurvegi í Reykjavík að Skarhólabraut í Mosfellsbæ með því skilyrði að Vegagerðin grípi til þeirra mótvægisáðgerða sem raktar eru í kafla 4.3.1 í þessum úrskurði til að endurheimta búsvæði og hrygningarsvæði laxfiska í stað þeirra sem tapast við færslu farvegur Úlfarsár. Vegagerðin þarf að fara að þeim tillögum að vöktun sem raktar eru í kafla 4.3.1 og varða hrygningu og landnám laxfiska. Vöktun þarf að standa yfir í a.m.k. 5 ár og þarf að vinna í samráði við og bera undir veiðimálastjóra.

## 7 KÆRUFRESTUR

Samkvæmt 12. gr. laga nr. 106/2000 má kæra úrskurð Skipulagsstofnunar til umhverfisráðherra. Kærufrestur er til 13. febrúar 2004.

Reykjavík, 9. janúar 2004.

Hólmfríður Sigurðardóttir

Sigurður Ásbjörnsson