

MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM

**NIÐURSTÖÐUR FRUMATHUGUNAR OG
ÚRSKURÐUR SKIPULAGSSTJÓRA RÍKISINS**

**UM MISLÆG GATNAMÓT MIKLUBRAUTAR
OG SKEIÐARVOGS Í REYKJAVÍK**

1. INNGANGUR

Skipulagsstjóri ríkisins hefur fengið til frumathugunar mislæg gatnamót Miklubrautar og Skeiðarvogs í Reykjavík, samkvæmt lögum nr. 63/1993 um mat á umhverfisáhrifum.

Framkvæmdaraðili: Vegagerðin og Reykjavíkurborg.

Framkvæmd kynnt í frummatsskýrslu: Bygging mislægra slaufugatnamóta á mótum Miklubrautar og Skeiðarvogs í Reykjavík. Hæðarlegu Skeiðarvogs verður lyft frá gatnamótunum við Sogaveg að sunnan, að gatnamótum við Fákafen og Mörkina að norðan. Skeiðarvogur mun fara á brú yfir Miklubraut. Lega Miklubrautar helst óbreytt. Byggðir verða rampar á SV- og NA- hornum gatnamótanna fyrir umferð sem beygir á gatnamótunum.

Markmið framkvæmdar: Að auka umferðarrýmd gatnamótanna og draga úr slyshættu.

Frumathugun: Þann 13. júlí 1998 var framkvæmdin tilkynnt til Skipulagsstofnunar. Framkvæmdin var auglýst opinberlega þann 22. júlí 1998 í Lögbirtingablaðinu og Morgunblaðinu. Frummatsskýrsla lá frammi til kynningar frá 22. júlí til 26. ágúst 1998 hjá Borgarskipulagi Reykjavíkur, í Bústaðasafni Borgarbókasafns Reykjavíkur, í Þjóðarbókhöðunni og hjá Skipulagsstofnun í Reykjavík. Fimm athugasemdir bárust á kynningartíma. Leitað var umsagnar borgarráðs, Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur, Hollustuverndar ríkisins og Náttúruverndar ríkisins. Jafnframt var framkvæmdin kynnt borgarminjaverði.

Gögn lögð fram við frumathugun:

Frummatsskýrsla: Mislæg gatnamót Miklubrautar og Skeiðarvogs. Frummat á umhverfisáhrifum. Línuhönnun hf. verkfræðistofa. Júní 1998.

Önnur gögn:

Svör borgarverkfræðings við umsögnum og fyrirspurn Skipulagsstofnunar, dags. 28. ágúst 1998.

Svör borgarverkfræðings við athugasemdum, dags. 2. september 1998.

2. UMSAGNIR

Leitað var umsagnar **borgarráðs** með bréfi, dags. 15. júlí 1998 og barst umsögn með bréfi, dags. 18. ágúst 1998. Þar segir:

„Á fundi borgarráðs í dag var lögð fram umsögn borgarverkfræðings, dags. í dag, varðandi umhverfismat á mislægum gatnamótum Miklubrautar og Skeiðarvogs. Borgarráð samþykkti umsögnina sem fylgir í ljósriti.“

Í umsögn borgarverkfræðings, dags. 18. ágúst 1998 segir m.a.:

„Framkvæmdin mun greiða fyrir umferð sem nú er mjög erfið á gatnamótunum og mæta þeirri umferðaraukningu sem fyrir séð er. Framkvæmdin er mjög arðsöm samkvæmt þeim mælikvarða sem notaður er til að meta arðsemi vegaframkvæmda.

Þegar litið er til umhverfisáhrifa framkvæmdarinnar er rétt að vekja athygli á eftirfarandi;

Hljóðvist við íbúðarhús hefur verið mæld og reiknuð og framtíðarástand metið með tilliti til spár um umferðaraukningu. Hljóðvist er og verður allsstaðar innan leyfilegra marka. Hljóðvist við Rauðagerði mun batna frá því sem nú er með tilkomu hljóðmanar.

Aðalgönguleiðir verða aðskildar frá akandi umferð.

Loftmengun verður ávallt undir viðmiðunarmörkum.

Suðvesturrampi snertir trjágróður við Vonarland, sem er gamalt erfðafestuland. Reiknað er með að lítið horn gróðurlundar raskist. Gróðursett verður í stað trjálunda sem verða að víkja fyrir framkvæmdinni.

Umferðarslaufa verður á hluta af grænu svæði sunnan Miklubrautar. Umferðarslaufan liggur lágt í landi og bílar verða lítt sýnilegir frá húsum. Land verður mótað og plantað í það til mótvægis við umhverfisstöðun.

Af þeim ítarlegu gögnum, sem unnin hafa verið er ljóst að framkvæmdin er nauðsynleg til að ráða bót á núverandi umferðarvanda og mæta umferðaraukningu til framtíðar.

Lagt er til að borgarráð geri ekki athugasemdir við frummatið.“

Leitað var umsagnar **Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur** með bréfi, dags. 15. júlí 1998 og barst umsögn með bréfi, dags. 14. ágúst 1998. Þar segir m.a.:

„Heilbrigðiseftirlit sér ekki að framkvæmdin stangist á við þau lög sem eftirlitið hefur með að gera. Sérstök skoðun var gerð á köflum í matinu sem fjalla um loft- og hljóðmengun og virðist ekkert athugasemdir vera við gögn sem byggt er á eða réttmæti ályktana sem af þeim eru dregnar.

Heilbrigðiseftirlitið vill benda á að vel hannaðar hljóðmanir skipta sköpum til að bæta hljóðvist íbúa í nágrenni við gatnamótin og bendir á að þótt hávaði verði undir frávíkisviðmiðunarmörkum mengunarvarnareglugerðar veldur jafngildishávaði yfir 60 dB(A) verulegum óþægindum fyrir marga íbúa. Því mætti nota tækifærið og bæta hljóðvist við íbúðarhúsin enn frekar.“

Leitað var umsagnar **Hollustuverndar ríkisins** með bréfi, dags. 15. júlí 1998 og barst umsögn með bréfi, dags. 14. ágúst 1998. Þar segir:

„Á grundvelli þeirra upplýsinga sem koma fram í matsskýrslu telur Hollustuvernd ríkisins að framkvæmdin með þeim mótvægisáðgerðum sem tilgreindar eru muni ekki hafa umtalsverð vatns- og úrgangsmengunaráhrif, enda verði fylgt ákvæðum mengunarvarnareglugerðar og reglugerðar um varnir gegn olíumengun á landi.

Varðandi hávaða- og loftmengun telur Hollustuvernd ríkisins að skýrslan gefi gott yfirlit um þau umhverfisáhrif sem líklegt er að verði af völdum framkvæmdarinnar, en vill þó benda á eftirfarandi atriði:

- Erfitt er að meta svifryk frá útblæstri bifreiða eingöngu, þar sem margir aðrir þættir hafa þar einnig áhrif.
- Varðandi aðra loftmengunarþætti má benda á vegna spár fyrir árið 2020, að líklegt er að frekari takmarkanir á útblástursmengun frá bílum en notaðar eru í útreikningum í skýrslunni muni þá vera komnar til framkvæmda.
- Varðandi hávaða hvetur Hollustuvernd ríkisins til þess að enn frekari hávaðavarnir verði settar upp sé þess nokkur kostur, til dæmis með því að setja hljóðveggi upp á hljóðmanir, þ.a. að hávaði við húsvegg verði lægri en er í dag. Mögulegt ætti að vera að fela slíka veggj með gróðri þ.a. þeir verði ekki áberandi.“

Leitað var umsagnar **Náttúruverndar ríkisins** með bréfi, dags. 15. júlí 1998 og barst umsögn með bréfi, dags. 27. júlí 1998. Þar segir m.a.:

„Náttúruvernd ríkisins gerir fyrir sitt leyti ekki athugasemdir við framkvæmdina eins og henni er lýst í frummatsskýrslu.“

3. ATHUGASEMDIR

Fimm athugasemdir bárust á kynningartíma.

Athugasemd barst frá **Lögfræðistofunni sf, Borgartúni 31**, fyrir hönd Byggingarfélags Gylfa og Gunnars ehf. eiganda að fasteigninni nr. 4 við Mörkina í Reykjavík, dags. 26. ágúst 1998. Þar segir m.a.:

„Í upphafi þykir rétt að benda á að samkvæmt lóðarsamningi um lóðina, Mörkin nr. 4 í Reykjavík, dags. 2. mars 1995, sem umbj. minn á nú aðild að á grundvelli samnings við upphaflegan lóðarhafa, fylgir lóðinni Mörkin nr. 4 54/100 hluti í sameiginlegri bílastæða- og aðkomulóð fyrir Mörkina nr. 2 og nr. 4, sem er 2.547 fm að stærð, sbr. 4. mgr. 1. gr. hins tilvitnaða lóðarsamnings. Á mynd 6 í viðauka II í skýrslu um frummatið er fyrirhugað veghelgunarsvæði sýnt. Af henni má ráða að mörk veghelgunarsvæðisins muni ná langt inn á þessa bílastæða- og aðkomulóð. Umbj. minn mun gagnvart Reykjavíkurborg mótmæla fyrirhugaðri breytingu á aðalskipulagi í Reykjavík og gæta hagsmuna sinna að öðru leyti verði þau mótmæli ekki tekin til greina.

Ástæða þykir og til í tilefni umfjöllunar í skýrslunni að leggja á það sérstaka áherslu að landnotkun í Mörkinni er skilgreind í Aðalskipulagi Reykjavíkur 1996-2016 sem „athafnasvæði“. Í greinargerð með aðalskipulaginu segir svo: „Á athafnasvæðum er gert ráð fyrir blandaðri notkun; verslunum, skrifstofum, léttum iðnaði, bensínstöðvum og ýmiskonar (sic) þjónustu.“

Við frummatið gerir umbjóðandi minn þær athugasemdir að ófullnægjandi grein sé gerð fyrir áhrifum framkvæmda á efnisleg verðmæti, sbr. 5. gr. reglugerðar nr. 179/1994. Augljóst þykir að nýtingarmöguleikar eignarinnar skerðist a.m.k. á meðan á framkvæmdum stendur.

Þá þykir umfjöllun um hljóðmengun í frummatinu ófullnægjandi og að nokkru leyti óljós. Svo virðist sem tilgreining leyfilegs hljóðstigs frá umferð við Mörkina nr. 4 sé röng miðað við ákvæði mengunarvarnareglugerðar nr. 48/1994 með síðari breytingum. Augljós hættu virðist á því að hljóðstig verði of hátt. Verði af framkvæmdunum má telja nauðsynlegt að einhvers konar hljóðmön verði sett austanmegin við Skeiðarvoginn gegnt húsi umbj. míns svo og við akreinina af Miklubraut inn á Skeiðarvoginn, sem verður byggð upp í u.þ.b. 4 metra hæð að því er virðist.

Verði af framkvæmdum er þess vænst að aðkoma að húsi umbj. míns verði betri en gert er ráð fyrir með bráðabirgðavegi í tillögunni.

Með vísan til framangreinds er þess því hér með krafist að því aðeins verði fallist á framkvæmdina að tekið verði tillit til framangreindra athugasemda og ráðist verði í frekara mat á umhverfisáhrifum.“

Athugasemd barst frá **TölvuMyndum ehf.**, dags. 21. ágúst 1998 þar sem lýst er áhyggjum af auknum hávaða á framkvæmdatíma og hættu á umtalsverðri truflun á starfsemi fyrirtækisins. Bent er á að fyrirtækinu sé ekki kunnugt um að fram hafi farið sérstök kynning á málinu fyrir hagsmunaaðila og óskar eftir að fá tækifæri til þess að ræða við Reykjavíkurborg um framkvæmdina. Einnig barst athugasemd frá fyrirtækinu, dags. 26. ágúst 1998. Þar segir:

„Með bréfi þessu óska TölvuMyndir eftir að skoðaðar/hannaðar verði leiðir til að minnka hávaða frá umferð, sem berst að húsnæði okkar í Mörkinni 4 og 6 með uppsetningu hljóðmanar eða annarra aðferða.

Vísað er til kynningarfundis, sem haldinn var í Skúlatúni 2 í gær og með tilvísun í fyrra bréf okkar til Skipulagsstofnunar, dags. 21.ágúst sl.

Ástæða beiðninnar er sú að ljóst er samkvæmt mælingum í tengslum við byggingu mislægra gatnamóta Miklubrautar og Skeiðarvogs að hljóðmengun er og verður nálægt hámarki því sem leyfileg er í iðnaðar- og þjónustuverfum.

Starfsemi sú sem TölvuMyndir reka, þ.e. hugbúnaðargerð, er hins vegar afar viðkvæm fyrir hávaða og hefur allur hávaði bein áhrif á reksturinn til hins verra. Því er það eindregin ósk okkar að yfirvöld komi til móts við okkur í þessu máli og styðji þennan atvinnurekstur með þessum hætti.

Í því sambandi má m.a. minna á að alls staðar í heiminum tíðkast það að yfirvöld reyni að laða til sín þennan atvinnurekstur, en ljóst er að það eru afar fáir staðir í Reykjavík, sem hentugir eru yfir 120 manna fyrirtæki eins og TölvuMyndir ásamt dótturfyrirtækjum er orðin.“

Athugasemd barst frá **14 íbúum við Sogaveg og Hlíðargerði**, dags. 26. ágúst 1998. Þar segir m.a.:

„Áhyggjufullir íbúar telja að mislæg gatnamót skapi meiri nálægð umferðar og hafi neikvæð áhrif á seljanleika og söluverðmæti eigna. Nægir í þessu sambandi að vísa til umfjöllunar fjölmiðla með óánægju íbúa við vesturhluta Miklubrautar er leitað hafa til borgaryfirvalda með lausnir vegna vaxandi hljóð- og loftmengunar. Af þessu drögum við þann lærdóm og ályktum að í framtíðinni munum við einnig eiga við svipuð vandamál að glíma.

Fyrirhugaðar áætlanir um framkvæmdir munu einnig rýra aðgengi óvarinnar umferðar og slítur þá göngu- og reiðhjólástíga í sundur sem liggja meðfram Miklubraut og Rauðagerði.

Íbúar í grennd við fyrirhugaðar framkvæmdir hafa fengið færi á að kynna sér undirbúningsvinnu sem unnin hefur verið af Línuhönnun hf., þar sem allmargir áhrifaþættir framkvæmdanna hafa verið teknir til skoðunar. Þeir þættir sem varða íbúa hvað mestu máli eru ofangreindar áhyggjur vegna eignarýrnunar auk þátta er varða hljóðmengun, sjónmengun og mengun vegna útblásturs. Höfundar skýrslunnar hafa eflaust unnið fagmannlega að gerð hennar, en þær forsendur sem miðað er við eru athyglisverðar, sérstaklega þegar forsendur um umferðarhraða eru skoðaðar.

Í mælingum er ekki tekið tillit til notkunar nagladekkja eða þess möguleika (sem líklegt er) að aksturshraði verði meiri en hönnunarhraði mannvirkja eða skiltaður hraði. Eins virðist ekki vera tekið tillit til áhrifa nýrra framkvæmda, þ.e. hver verður hljóðstyrkur þegar umferð færir nær íbúum?

Hönnunarhraði gatnamótanna er 70 km/klst á Miklubraut, 50 km/klst yfir brú og 30-50 km/klst á römpum. Við íbúar teljum að umferðarhraði verði meiri en hönnunarhraði sem gefinn er upp. Í því sambandi þarf eingöngu að líta niður á Miklubraut en þar sjáum við að umferðarhraði er mun meiri en áætlað er í frummati og að umferðarhraði aukist í nágrenninu við framkvæmdina vegna betri gatna. Á þessum forsendum vilja íbúar fá upplýsingar um hugsanleg áhrif hærri aksturshraða m.t.t. til hljóðmengunar til að fyrirbyggja skipulagslys ef annað sannara reynist.

Íbúar gera sér fulla grein fyrir nauðsyn framkvæmda við að liðka fyrir umferð, en vilja jafnframt benda skipulagsyfírvöldum á lausnir á borð við punktgatnamót sem við erum tilbúin til að ræða. Við íbúar hverfisins leggjum því til að okkur verði gert kleyft, í samráði við borgaryfirvöld að skipuleggja þetta ofangreinda svæði til að gera umhverfi íbúa Sogavegar og nágrennis vistvænna en nú er, t.d. með samspili vegafframkvæmda, gróðurs og hljóðmana til að skerma ónæði vegna vaxandi umferðar um Miklubraut. “

Athugasemd barst frá **Viðari Guðjohnsen, Mörkinni 8**, dags. 26. ágúst 1998. Þar segir m.a.:

„Vill undirritaður, sem annars er mjög ánægður með þetta skipulag og hrósar útfærslunni, ítreka ábendingu um að athugað verði að koma fyrir steinkanti á norðurslaufu þó ekki verði nema um 90 cm háum, mun það draga stórlega úr hljóðmengun er bærir yfir í Mörkina þar sem íbúðahótel er staðsett ásamt

öðrum fyrirtækjum. Þetta þarf ekki að verða dýrt. Til dæmis væri hreyfanlegur steinrampur lausn, svona sem hugmynd.

Annað: Athugaðar verði betri gönguleiðir og valmöguleikar á milli Faxafens og Markarinnar fyrir gangandi og hjólandi. Þar sýnist mér undirgöng liggja vel við. Það mundi bæta hag þessa verslunarhverfis sem og minnka slyshættu er gæti myndast þar sem hraðinn á umferðinni milli svæðanna mun aukast með tilkomu mislægra gatnamótanna.

Þriðja: Vegurinn verður færður tímabundið austur fyrir Mörkina 8 sem þýðir stóraukinn umferðargnýr á norðurhlið húsanna í Mörkinni og þá spurning hvort megi setja steinblokkir við vegkantinn til hljóðdempunar.“

Athugasemd barst frá **Foreldrafélagi Vogaskóla**, dags. 27. ágúst 1998. Þar segir m.a.:

„Foreldrafélagið hefur nú um nokkurra ára skeið barist fyrir því að breytingar verði gerðar á umferðarkerfi Heima- og Vogahverfis sem dregið gætu úr gegnumakstri um hverfið. Verulegur umferðarpungi er á Skeiðarvogi vegna umferðar fólks- og vörubíla sem eru á leið milli fjarlægra borgarhluta en eiga ekki erindi í hverfið. Þetta er umferð sem betur ætti heima á stofnbrautum umferðarkerfis borgarinnar. Umferðin er þegar svo mikil að hún hefur áhrif á hverfisheildina, þ.e. umferð gangandi fólks um hverfið og heftir sókn þess eftir þjónustu sem veitt er innan hverfisins. Þetta á ekki síst við um börn og eldri borgara. Að auki veldur umferðin hávaða og slyshættu.

Í sumar hafa verið gerðar breytingar á Skeiðarvogi þannig að hann er mjókkadur í eina akrein í hvora átt. Þetta er ráðstöfun til bráðabirgða en er til komin vegna mikilla andmæla íbúa við sívaxandi umferð. Síðastliðið sumar var gerð athugasemd við nýtt aðalskipulag Reykjavíkur í sama dúr og henni fylgt eftir með undirskriftum á þriðja þúsund íbúa hverfisins. Að andmælunum og undirskriftasöfnuninni stóðu foreldrafélög Langholts- og Vogaskóla. Það er eðlilegt að líta svo á að með bráðabirgðamjókkun hafi borgaryfirvöld fallist á að hlutverk Skeiðarvogar væri fyrst og fremst að þjóna umferð innan hverfis en ekki flutningi umferðar milli fjarlægra borgarhluta. Aðalskipulagi var þó ekki breytt.

Íbúar Heima- og Vogahverfis standa frammi fyrir því að ný umferðarmannvirki muni rísa beggja vegna hverfisins. Hér er um að ræða Sundabraut að austanverðu og mislæg gatnamót Skeiðarvogar og Miklubrautar að sunnanverðu. Íbúar hverfisins hafa því ástæðu til að gera ráð fyrir því að umferð muni leita stystu leið milli þessara megintenginga í stofnbrautakerfinu, þ.e. um Skeiðarvog. Þetta yrði gríðarleg röskun á högum íbúanna og ekki síst nemenda í Vogaskóla. Það er því nauðsynlegt að búa þannig um hnútana við hönnun framangreindra mannvirkja og tengingu þeirra við nálægar götur að þessu verði afstýrt.

Nú er rétt að taka fram að Foreldrafélagið leggst ekki gegn framkvæmdunum sjálfum enda eru þær mikilvægar endurbætur á stofnbrautakerfinu. Það verður hins vegar að koma í veg fyrir óæskileg áhrif framkvæmdanna á mannvist í nágrenni þeirra eins og að framan greinir.

Í skýrslu um mat á umhverfisáhrifum er þess getið að "Gatnamótin eru ekki hönnuð með það í huga að greiða fyrir gegnumumferð um Skeiðarvog milli

Miklubrautar og Sæbrautar." (bls. 3) Það má vel vera en jafnframt verður ekki séð að nokkrar sérstakar ráðstafanir eða mótvægisáðgerðir séu fyrirhugaðar sem komi í veg fyrir að þetta gerist af sjálfu sér. Ennfremur segir í skýrslunni á bls. 22: "Framkvæmdin mun breyta, eins og áður er getið, samgöngukerfi borgarinnar til mikils batnaðar". Hér hlýtur að vera átt við stofnbrautakerfið eingöngu en ekki samgöngukerfi Heima- og Vogahverfis sem mun augljóslega raskast ef ekkert verður að gert.

Foreldrafélag Vogaskóla fer því fram á það við Skipulagsstofnun að hún setji eftirtalin skilyrði fyrir framkvæmdinni í úrskurði skipulagsstjóra:

a) Framkvæmdinni fylgi mótvægisáðgerðir eftir öllum hugsanlegum umferðartæknilegum leiðum til þess að koma í veg fyrir aukna umferð um Skeiðarvog. Hér er átt við hraðatakmarkanir, varanlega mjókkun, þungatakmarkanir og aðrar þær ráðstafanir sem gera umferð um stofnbrautir fýsilegri en gegnumakstur um hverfið.

b) Þar sem gera þarf breytingar á aðalskipulagi borgarinnar vegna framkvæmdarinnar eins og hún er kynnt verði því einnig breytt í skipulaginu að hlutverki Skeiðarvogs í umferðarkerfinu verði breytt úr tengibraut í safngötu. Þetta er nauðsynleg forsenda fyrir þeim breytingum sem gera þyrfti til að beina umferð á stofnbrautirnar.

Við vonum að með þessu hafi athygli Skipulagsstofnunar verið vakin á alvarlegum áhrifum fyrirhugaðra framkvæmda á mannvist í Heima- og Vogahverfi. Þeim má auðveldlega afstýra með fyrirhyggju."

4. UMHVERFISÁHRIF MISLÆGRA GATNAMÓTA MIKLUBRAUTAR OG SKEIÐARVOGS Í REYKJAVÍK

4.1 FYRIRHUGUÐ FRAMKVÆMD

4.1.1 Fyrirhuguð tvöföld slaufugatnamót

Fyrirhugað er að byggja mislæg slaufugatnamót á mótum Miklubrautar og Skeiðarvogs í Reykjavík. Hæðarlegu Skeiðarvogs verður lyft frá gatnamótum við Sogaveg að sunnan að gatnamótum við Fákafen og Mörkina að norðan. Skeiðarvogur mun fara á brú yfir Miklubraut og verður nokkuð jafnhalla (3-4%) alla leiðina. Lega Miklubrautar helst óbreytt. Á tveimur af fjórum hornum gatnamótanna, þ.e. SV- og NA- hornum, verða byggðir rampar fyrir þá umferð sem beygir á gatnamótunum. Verða tveir rampar í hvoru horni, slaufurampi og venjulegur rampi. Gatnamót rampanna við Skeiðarvog verða ljósastýrð. Slaufurampinn að suðvestan verður í skeringu í brekkunni neðan við Sogaveg og verður stoðveggur milli hennar og rampans. Að norðaustan verða ramparnir hins vegar á fyllingu.

Aðalgöngustígur meðfram Miklubraut verður að norðanverðu, undir brúna á Skeiðarvogi, í undirgöngum undir rampana í NA- horni gatnamótanna og tengist síðan stígum við göngubrúna á móts við Rauðagerði. Sunnan Miklubrautar verður göngustígur meðfram Sogavegi og síðan Rauðagerði. Göngustígur verður einnig meðfram Réttarholtsvegi að austan, yfir Miklubraut á brú á Skeiðarvogi og tengist þar

aðalgöngustígnum. Eftir byggingu gatnamótanna verður þverun gangandi umferðar yfir Miklubraut á móts við Breiðagerði ófær. Samkvæmt frummatsskýrslu verður samhliða framkvæmdunum við gatnamótin byggð göngubrú á þeim slóðum.

Samkvæmt frummatsskýrslu bera núverandi gatnamót Miklubrautar og Skeiðarvogs ekki með góðu móti meiri umferð en þá sem nú fer þar um. Hér á eftir eru birtar nokkrar umferðartölur samkvæmt talningu árið 1996 ásamt áætlaðri umferð árið 2020 samkvæmt frummatsskýrslu.

Umferðarstraumar	Talning 1996 bílar/sólarhring	Áætlað 2020 bílar/sólarhring
Af Skeiðarvogi austur Miklubraut	11.800	14.300
Af Miklubraut norður Skeiðarvog	5.500	6.700
Vestur Miklubraut	20.300	24.800
Austur Miklubraut	17.600	21.500

Gert er ráð fyrir allt að 22% aukningu umferðar um gatnamótin fram til ársins 2020. Um 16% aukningarinnar verði vegna almennrar umferðar aukningar og 5-6% vegna Sundabrautar ef hún tengist við Kleppsmýrarveg, en aðrar tengingar Sundabrautar eru taldar valda minni aukningu á gatnamótum Miklubrautar og Skeiðarvogs.

Leyfilegur hámarkshraði á Miklubraut er nú 60 km/klst. Hönnunarhraði gatnamótanna er 70 km/klst á Miklubraut og er reiknað með að leyfilegur hámarkshraði verði 70 km/klst vestur að Grensásvegi að framkvæmdum loknum. Hönnunar- og leyfilegur hraði á brú á Skeiðarvogi verður 50 km/klst og á römpum er hönnunarhraði 30-50 km/klst og leyfilegur hámarkshraði þar 50 km/klst.

Meðan á framkvæmdum stendur verður lagður bráðabirgðavegur milli Suðurlandsbrautar og Miklubrautar austan Skeiðarvogs og húsa í Mörkinni ásamt bráðabirgðatengingu úr Mörkinni og Fenjum inn á Skeiðarvog. Skeiðarvogur verður lokaður frá gatnamótum við Fákafen og Mörkina og verður því engin umferð leyfð yfir Miklubraut á framkvæmdatíma. Allir bráðabirgðavegir verða fjarlægðir í verklok og gengið frá svæðum í upprunalegt horf.

Stefnt er að því að hefja framkvæmdir síðla árs 1998 og ljúka meginframkvæmdum haustið 1999. Lokafrágangur fari fram vorið 2000.

4.1.2 Samanburður kosta

Á undirbúningstíma framkvæmdarinnar voru bornir saman ýmsir kostir og er gerð grein fyrir þeim í frummatsskýrslu.

Óbreytt ástand. Það hefur í för með sér minna umferðaröryggi og ógreiða umferð. Á árunum 1991 til 1995 var tíðni óhappa 34 og slysa 12 á ári en talið er að með fyrirhuguðum aðgerðum fækki þeim um 50 %. Greiðleiki umferðar er mældur sem þjónustustig á kvarðanum A-F, þar sem A merkir óhindraða umferð í frjálsum flæði en F að umferðin brotnar niður og stöðvast. Að óbreyttu stefnir þjónustustigið í E-F en með mislægum gatnamótum í B-C. Vanda gangandi og hjólandi umferðar yrði að leysa með brúm yfir bæði Miklubraut og Skeiðarvog.

Einn flugrampi. Með þessari útfærslu er átt við brú yfir Miklubraut fyrir umferðarstrauminn sem beygir af Skeiðarvogi austur Miklubraut. Þetta er ódýr lausn sem tekur lítið landrými en leysir aðeins að litlu leyti vandamál umferðar og öryggis og ekki vandkvæði gangandi umferðar.

Punktgatnamót. Öll umferð fer um ein ljósastýrð gatnamót á miðju gatnamótasvæðinu. Dæmi eru gatnamót Vesturlandsvegur og Höfðabakka. Þau eru talin henta vel þar sem landrymi er takmarkað og þar sem stærsti hluti umferðarinnar er til og frá aðalgötunni og vinstri beygjustraumar inn á aðalgötu eru stórir. Einnig er talinn kostur að þeim er stjórnað af einum ljósum. Umferðaröryggi er ekki síðra en á öðrum gatnamótum svipaðrar gerðar. Helstu ókostir eru að brúarplatan verður breið við endana og stoðveggir langir báðum megin þannig að kostnaður er meiri en við tígulgatnamót. Þá eru þau viðkvæm fyrir mjög ójöfnum umferðarströumum.

Tígulgatnamót. Tvenn ljósastýrð gatnamót eru staðsett við brúarendana þar sem ljósátímar eru samstilltir. Gatnamótin eru einföld og auðskilin fyrir vegfarendur og tiltölulega ódýr. Gangandi vegfarendur eiga venjulega greiðari leið um tígul- en punktgatnamót. Umferðartæknilega séð eru tígulgatnamót lakari kostur en punktgatnamót einkum þegar umferð nálgast umferðarrýmd. Dæmi eru gatnamót Kringlumýrarbrautar og Bústaðarvegur.

Gatnamót með einni slaufu. Stóri beygjustraumurinn af Skeiðarvogi austur Miklubraut er algjörlega ráðandi fyrir afkastagetu gatnamótanna. Gatnamótin byggjast á brú yfir Miklubraut og sérstakri slaufu sem veitir þessum umferðarstraum aukinn forgang.

Varðandi valkost framkvæmdaraðila, **tvöföld slaufugatnamót**, er helsti ókostur talinn vera hve landfrek þau eru í SV- og NA- hornum þó í heildina séu þau ekki landfrekari en aðrar lausnir, þar sem engir rampar verða í tveimur hornum þeirra.

4.1.3 Efnistaka

Samkvæmt frummatsskýrslu er áætlað aðflutt efni úr viðurkenndum námum um 90.000 m³. Uppgröftur er áætlaður um 30.000 m³ og af því magni nýtist um 20.000 m³ í hljóðmanir og aðra landmótun en um 10.000 m³ verði fluttir burt.

4.2 ÁHRIF Á LANDNOTKUN

4.2.1 Áhrif á landnotkun samkvæmt staðfestu aðalskipulagi

Í staðfestu Aðalskipulagi Reykjavíkur 1996-2016 er gert ráð fyrir mislægum gatnamótum Miklubrautar og Skeiðarvogs. Þó kalla framlagðar tillögur um mislæg gatnamót á breytingar á aðalskipulaginu varðandi stærð veghelgunarsvæðisins. Slaufa og rampi sunnan Miklubrautar munu fara inn á svæði sem skilgreint er í dag sem almennt útivistarsvæði. Slaufa og rampi norðan Miklubrautar fara inn á svæði sem er skilgreint sem athafnasvæði í aðalskipulagi. Tillaga að breytingum á aðalskipulaginu var kynnt samhliða mati á umhverfisáhrifum.

Vegna gatnamótanna er fyrirhugað að sneiða horn af lóðinni Vonarland við Sogaveg og fella niður lóð nr. 2 við Mörkina.

Lögfræðistofan sf. gerir fyrir hönd eigenda Markarinnar 4 athugasemdir við að veghelgunarsvæði fari inn á bílastæði og aðkomulóð sem tilheyri sameiginlega lóðunum Mörkin 2 og 4.

Í frummatsskýrslu kemur fram að Reykjavíkurborg muni þurfa að leysa til sín um það bil 100 m² af lóðinni Vonarland við Sogaveg.

Í svörum borgarverkfræðings, við athugasemdum kemur fram að ekki er búið að semja við eigendur að Mörkinni 4 um breytingu á bílastæði og aðkomulóð, en þar geti orðið um að ræða minniháttar bætur sem framkvæmdaraðili taki á sig. Lóðarhlutinn með bílastæðum sem í raun tilheyrir Mörkinni 4 sé þegar byggður og aðkoman að lóðinni Mörkin 4 raskist ekki við það að lóðin nr. 2 verði felld niður.

4.2.2 Áhrif á samgöngur og starfsemi á framkvæmdatíma

Á framkvæmdatíma verður sú megin breyting á umferð að lokað verður fyrir umferð eftir Skeiðarvogi og Réttarholtsvegi yfir Miklubraut. Bráðabirgðatenging milli Miklubrautar og Suðurlandsbrautar verður austan við Mörkina 8 og einnig verður bráðabirgðatenging í og úr Fenjum af Skeiðarvogi. Umferð að Mörkinni verður á framkvæmdatímanum aðeins frá Suðurlandsbraut en ekki af austurakrein Skeiðarvogs eins og nú er.

Lögfræðistofan sf. gerir fyrir hönd eigenda Markarinnar 4 athugasemd við bráðabirgðavegi og er þess vænst að aðkoma að lóðinni verði betri en gert er ráð fyrir með bráðabirgðavegi í tillögunni. Viðar Guðjohnsen, Mörkinni 8, bendir á að gera þurfi ráðstafanir til að draga úr hljóðmengun á framkvæmdatíma frá bráðabirgðavegi sem mun liggja austan við Mörkina 8.

Í svörum borgarverkfræðings við athugasemdum kemur fram að einungis lítill hluti framkvæmdarinnar sé á Skeiðarvogi á móts við Mörkina 4, en með tilliti til framkominna athugasemda verði sérstaklega skoðað að stytta framkvæmdatíma þar eins og kostur er. Í svörunum kemur einnig fram að ógerlegt sé talið að koma í veg fyrir truflun á framkvæmdatíma vegna bráðabirgðavegar austan Markarinnar 8. Veruleg lýti yrðu af hljóðveggjum þar, en lýst er yfir vilja til að fylgjast með hávaða frá bráðabirgðaveginum við Mörkina 8 á framkvæmdatímanum og grípa til ráðstafana ef ástæða er til.

4.3 ÁHRIF Á MENN OG SAMFÉLAG

Samkvæmt frummatsskýrslu mun framkvæmdin stytta ferðatíma milli hverfa vegna minni biðtíma, fækka slysum og greiða umferð sjúkra- og slökkvibíla. Líkur eru taldar á því að umferð um Réttarholtsveg og Sogaveg verði minni en nú er og þar með muni hljóðvist þar batna.

4.3.1 Loftmengun

Niðurstöður mengunarspár sem birt er í frummatsskýrslu sýna að miðað við umferðarspá árið 2020 verða allar kröfur Evrópusambandsins og mengunarvarnareglugerðar uppfylltar varðandi loftmengun. Er þá miðað við 70 km/klst ökuhraða á „hraðbrautum“, 50 km/klst á römpum, að 50% bíla hægi á sér á römpum og 30% hægi á sér við umferðarljós. Helstu niðurstöður eru eftirfarandi:

- Styrkur kolmónoxíðs (CO) er langt innan marka mengunarvarnareglugerðar.
- Styrkur köfnunarefnistvíoxíðs (NO₂) er vel undir mörkum mengunarvarnareglugerðar fyrir öll meðaltöl og langt undir kröfum Evrópusambandsins.
- Styrkur svifryks, blýs og brennisteinstvíoxíðs er vel undir þeim mörkum sem sett eru í mengunarvarnareglugerð. Óljóst er hvaða áhrif umferð hefur á styrk ósons.

Hollustuvernd ríkisins bendir á að erfitt sé að meta svifrik frá útblæstri bifreiða eingöngu þar sem margir aðrir þættir hafa þar einnig áhrif. Varðandi mengun árið 2020 sé líklegt að frekari takmarkanir á útblæstri bifreiða, en notaðar eru í útreikningunum, verði komnar til framkvæmda.

4.3.2 Hljóðmengun

Í frummatsskýrslunni er gerð grein fyrir niðurstöðum hávaðaútreikninga samkvæmt samnorrænu reiknilíkani fyrir hljóðmengun í samræmi við ákvæði í mengunarvarnareglugerð. Helstu forsendur fyrir gerð útreikninga voru eftirfarandi:

- Engin farartæki á nagladekkjum.
- Enginn snjór eða bleyta á veginum, eða á milli götu og mælistaðar.
- Umferð er jöfn og óhindruð. Við gatnamót er gert ráð fyrir að öll umferð sé á sama hraða.
- Útreikningar taka ekki tillit til þess að hljóðstig getur verið mjög breytilegt eftir veðri og miðast niðurstöður við veikan (1 m/s) vind með stefnu frá götu að reiknipunkti og/eða vaxandi (með hæð) jákvæðan hitastuðul.
- Gert er ráð fyrir allt að 22% aukningu umferðar milli árána 1996 og 2020.
- Leyfilegur hámarkshraði á Miklubraut 60 km/klst árið 1996, verði 70 km/klst árið 2020.
- Hlutfall þungrar umferðar eftir Miklubraut 3,7% í austur og 3,2% í vestur og á Sogavegi 3,5%.

Samkvæmt frummatsskýrslu verður hljóðstig við hús umhverfis gatnamótin, að teknu tilliti til fyrirhugaðra mótvægisáðgerða, alls staðar undir viðmiðunarmörkum mengunarvarnareglugerðar árið 2020, miðað við frávik í reglugerðinni við „verulega breytingu á umferðaræð í byggð sem fyrir er“.

Íbúðarhúsnæði

Samkvæmt mengunarvarnareglugerð er viðmiðunargildi fyrir hámark umferðarhávaða utan við glugga við íbúðarhúsnæði 55 dB(A), en leiðbeiningargildi 45 dB(A). Við „verulega breytingu á umferðaræð í byggð sem fyrir er“ eru heimiluð frávik frá framangreindum gildum allt að 65 dB(A) við íbúðarhúsnæði. Hljóðstig innandyra skal vera undir 40 dB(A) í íbúðarhúsnæði.

Íbúðarhúsnæði á áhrifasvæði framkvæmdarinnar, með tilliti til hljóðmengunar, er við Rauðagerði og Sogaveg. Hljóðstig var mælt við Rauðagerði 12 í apríl 1998 og reyndist vera 63 dB(A). Við Rauðagerði 10-20 er reiknað hljóðstig 66 dB(A) við efstu glugga miðað við umferðarspá árið 2020. Tillaga framkvæmdaraðila gerir ráð fyrir hljóðmön úr jarðvegi sem nái frá gatnamótum Miklubrautar og Réttarholtsvegur austur að göngu- og hjólreiðabrunni á móts við Rauðagerði. Samkvæmt útreikningum mun hún leiða til þess að hljóðstig verður mest 61-62 dB(A) við íbúðarhús við Rauðagerði.

Í apríl 1998 mældist hljóðstig við Sogaveg 96 62 dB(A), en verður 63 dB(A) samkvæmt umferðarspá árið 2020. Samkvæmt útreikningum hefur hljóðstig frá umferð á Miklubraut og Skeiðarvogi lítil áhrif á hljóðvist við Sogaveg heldur ræður þar meiru um umferð um Réttarholtsveg (62 dB(A) árið 1996) og Sogaveg (59 dB(A) árið 1996). Samkvæmt frummatsskýrslu er talið líklegt að með tilkomu mismætra gatnamóta dragi úr umferð á Sogavegi og Réttarholtsvegi.

Samkvæmt útreikningum verður hljóðstig við Réttarholtsveg 1, á gatnamótum Réttarholtsvegur og Sogavegar, 64 dB(A) miðað við umferðarspá árið 2020. Við

Sogaveg 106 er samkvæmt útreikningum hugsanlegt að hljóðstig nái 65 dB(A) og er fyrirhugað að fylgjast sérstaklega með því með hávaðamælingum.

Íbúar við Sogaveg og Hlíðargerði benda á að ekki sé tekið tillit til notkunar nagladekkja eða þess möguleika að aksturshraðinn verði meiri en hönnunarhraði mannvirkja eða leyfilegur hámarkshraði. Auk þess virðist óljóst hvort tillit sé tekið til þess að umferðin færir nær íbúum. Íbúar telja að sjá megi að umferð á Miklubraut sé hraðari en gert sé ráð fyrir í frummatsskýrslu og muni umferðarhraði aukast í nágrenninu vegna betri gatna. Því vilja íbúarnir fá upplýsingar um hugsanleg áhrif hærri aksturshraða m.t.t. hljóðmengunar.

Í svörum borgarverkfræðings við athugasemdum kemur fram að borgaryfirvöld séu reiðubúin til að vinna með íbúum við Sogaveg að því að draga úr gegnumumferð um hverfið. Þá er bent á að útreikningar miðist við leyfilegan hámarkshraða og gert sé ráð fyrir að hann hækki úr 60 km/klst í 70 km/klst. Einnig sé í reikningum tekið tillit til þess að hluti umferðarinnar sé á meiri hraða en leyfilegt er. Ekki sé gert ráð fyrir að umferð um rampann næst Sogavegi auki hávaða við Sogaveg vegna þess hve lágt hann liggja í landinu. Samkvæmt frummatsskýrslu hækkar mælt hljóðstig eitthvað ef farartæki eru á nagladekkjum en sú hækkun virðist liggja nálægt skekkjumörkum reiknilíkansins¹.

Hollustuvernd ríkisins hvetur til þess í umsögn sinni að enn frekari hávaðavarnir verði settar upp, sé þess nokkur kostur, svo hávaði við húsvegg verði lægri en hann er í dag. Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur bendir á í umsögn sinni að þó hávaði verði undir frávíkisviðmiðunargildum mengunarvarnareglugerðar geti jafngildishávaði yfir 60 dB(A) valdið verulegum óþægindum. Því megi nota tækifærið og bæta hljóðvist við íbúðarhúsin enn frekar.

Í svörum borgarverkfræðings, við umsögnum er bent á að vel sé mögulegt að hækka hljóðmön við Rauðagerði lítillega þannig að hljóðvist við íbúðarhúsin þar verði um 60 dB(A) til framtíðar.

Íbúar við Sogaveg og Hlíðargerði benda á lausnir á borð við punkt gatnamót og leggja til að íbúum hverfisins verði gert kleift að taka þátt í skipulagningu svæðisins milli Sogavegar og Miklubrautar til að gera það vistvænna t.d. með samspili vegafframkvæmda, gróðurs og hljóðmana.

Í svörum borgarverkfræðings, við athugasemdum er bent á að bornar hafi verið saman fjórar mismunandi tillögur að mislægum gatnamótum. Helstu gallar við punkt gatnamót séu hætta á að villast á milli akreina, umferðartæknilegir erfiðleikar á fléttu umferðar á Miklubraut og erfiðleikar með staðsetningu biðstöðva SVR og akstur strætisvagna. Þá myndi gönguleið yfir Miklubraut skera umferðarstrauminn en á móti verði gönguleið sunnan Miklubrautar planfrí. Hljóðvistarvandamál yrðu við Rauðagerði án bóta á hljóðvist við Sogaveg, rampinn við Sogaveg færðist fjær húsum en yrði hærri og umferðin því sýnilegri. Punkt gatnamót séu því mun síðri kostur en fyrirbyggjandi tillaga að tvöföldum slaufugatnamótum. Í svörum borgarverkfræðings kemur einnig fram að borgaryfirvöld séu reiðubúin til að vinna með íbúum við Sogaveg að því að útfæra umhverfi í brekkunni neðan götunnar.

Atvinnuhúsnæði

¹ Frummatsskýrsla, fylgiskjal IX

Samkvæmt mengunarvarnareglugerð skal miða við að hljóðstig utan við glugga á iðnaðarsvæðum sé undir 70 dB(A). Þar sem gerð er veruleg breyting á umferðaræð í byggð sem fyrir er skal miðað við að innanhúss á hávaðalitlum vinnustöðum sé hljóðstig innan við 50 dB(A).

Atvinnuhúsnæði á áhrifasvæði framkvæmdarinnar, með tilliti til hljóðmengunar, er við Faxafen og Mörkina. Hljóðstig var reiknað fyrir Faxafen 14 og Mörkina 4 þar sem þau hús liggja næst gatnamótunum og búa við mestan hávaða vegna umferðar um þau. Útreikningarnir sýna að við Faxafen 14 fer hljóðstig í 67 dB(A) árið 2020 og 66 dB(A) við Mörkina 4. Í þeim er ekki gert ráð fyrir neinni skermun hávaða frá vegi, en fyrirhugaður er 70 cm hár steinveggur meðfram Skeiðarvogi að vestan sem mun draga töluvert úr hljóðmengun við Faxafen.²

Í athugasemdum húsráðenda Mörkinni 4, 6 og 8 er farið fram á að dregið verði úr hljóðmengun með hljóðmönnum við rampa af Miklubraut og austan Skeiðarvogs eða með öðrum aðgerðum.

Í svörum borgarverkfræðings við athugasemdum er bent á að samkvæmt mengunarvarnareglugerð skuli hljóðstig innanhúss á hávaðalitlum vinnustöðum vera innan við 50 dB(A) miðað við lokaða glugga. Telja megi að á vinnustöðum í Mörkinni og Faxafeni verði hljóðvist innanhúss um og innan við 40 dB(A) miðað við lokaða glugga. Borgaryfirvöld séu tilbúin til að láta mæla hljóðstig innanhúss í Mörkinni 4 til að sannreyna að það sé undir 50 dB(A) við lokaðan glugga. Nærtækast sé að gera ráðstafanir á húsunum sjálfum þannig að hægt sé að hafa lokaða glugga og skili það mun meiri árangri en hljóðmanir eða hljóðveggir. Aðgerðir til að draga úr hávaða frá umferðarrampanum við Mörkina séu óþarfar auk þess sem þær yrðu verulegt lýti á mannvirkinu. Hugmynd um hljóðveggi til að skerma af efri hæð hússins Mörkin 4 sé óraunhæf.

4.3.3 Áhrif á umferð gangandi og hjólandi vegfarenda

Samkvæmt frummatsskýrslu mun framkvæmdin hafa jákvæð áhrif á umferð gangandi og hjólandi vegfarenda frá íbúðahverfum sunnan Miklubrautar að þjónustu- og verslunarsvæðum í Fenjum og Mörkinni. Einnig opnast auknir möguleikar á hjólreiðum eftir góðum stíg norðan Miklubrautar, en stígurinn að sunnanverðu færast upp að Sogavegi.

Íbúar við Sogaveg og Hlíðargerði telja að framkvæmdirnar muni rýra aðgengi gangandi og hjólandi vegfarenda og slíta göngu- og reiðhjólástíga meðfram Miklubraut og Rauðagerði í sundur.

Í svörum borgarverkfræðings við athugasemdum er fullyrt að gatnamótin muni stórbæta aðgengi gangandi og hjólandi vegfarenda. Einu neikvæðu áhrif framkvæmdarinnar á stígakerfi séu að stígur sem nú liggur meðfram Miklubraut að sunnan verði sveigður upp á Réttarholtsveg við gatnamót Sogavegar. Á gatnamótum Réttarholtsvegar og Sogavegar verði hægt að setja upp ljós til að auka öryggi en það hafi ekki verið hægt vegna bratta á Réttarholtsvegi.

Viðar Guðjohnsen, Mörkinni 8, óskar eftir að kannaðir verði möguleikar á betra aðgengi gangandi og hjólandi umferðar milli Faxafens og Markarinnar, t.d. um undirgöng.

² Frummatsskýrsla, fylgiskjal IX

Í svörum framkvæmdaraðila er bent á að undirgöng undir Skeiðarvog milli Faxafens og Markarinnar séu ekki fyrirhuguð samkvæmt aðalskipulagi. Óhád gerð mislægra gatnamóta komi til álita úrbætur á göngutengslum sem hér um ræðir og verði það skoðað af umferðardeild borgarverkfræðings.

4.3.4 Áhrif á efnisleg verðmæti

Í frummatsskýrslu kemur fram að Reykjavíkurborg þarf að leysa til sín þann hluta lóðarinnar Vonarlands, við Sogaveg, sem rampinn sunnan Miklubrautar mun skerða. Norðan Miklubrautar eigi borgin svæðið sem fer undir mannvirkin. Engin leið sé að gera sér grein fyrir áhrifum framkvæmdarinnar á fasteignaverð en almennt ættu þau að vera jákvæð þar sem loft- og hávaðamengun verði minni en ef ekkert væri gert.

Lögfræðistofan sf. gerir fyrir hönd lóðarhafa Markarinnar 4 athugasemdir við að ekki sé gerð grein fyrir áhrifum framkvæmdarinnar á efnisleg verðmæti og talið augljóst að nýtingarmöguleikar Markarinnar 4 skerðist a.m.k. á meðan á framkvæmdum stendur.

Íbúar við Sogaveg og Hlíðargerði telja að mislæg gatnamót og meiri nálægð umferðar muni hafa neikvæð áhrif á seljanleika og söluverðmæti eigna og vísa til umfjöllunar í fjölmiðlum um íbúðarhúsnæði við vesturhluta Miklubrautar.

Í svörum borgarverkfræðings við athugasemdum er lýst þeirri skoðun að áhrif framkvæmdarinnar á efnisleg verðmæti húsa verði ekki metin nema með markaðsathugun fyrir og eftir gerð gatnamótanna. Kanna þurfi markaðsverð eigna fyrir og nokkrum árum eftir gerð gatnamótanna og bera saman við hverfið í heild. Allt eins sé líklegt að efnisleg verðmæti aukist eins og þau minnki.

4.3.5 Áhrif á umferð í nærliggjandi hverfum

Samkvæmt frummatsskýrslu hafa athuganir á núverandi gatnamótum Miklubrautar og Skeiðarvogs leitt í ljós að þau anna ekki meiri umferð en nú fer þar um með góðu móti. Umferðin leitar því t.d. um Grensásveg, Réttarholtsveg og Skeiðarvog til norðurs og um íbúðargötur. Með tilkomu mislægra gatnamóta Miklubrautar og Skeiðarvogs eru taldar nokkrar líkur á því að umferð muni minnka um Sogaveg og Réttarholtsveg.

Fulltrúar Foreldrafélags Vogaskóla lýsa áhyggjum vegna aukinnar umferðar eftir Skeiðarvogi milli Suðurlandsbrautar og Sæbrautar. Telja þeir eðlilegt að líta á núverandi bráðabirgðaaðgerðir sem lúta að fækkun akreina á Skeiðarvogi, sem viðurkenningu borgaryfirvalda á því að hlutverk Skeiðarvogs sé fyrst og fremst að anna umferð innan hverfisins en ekki fyrir flutninga milli fjarlæggra borgarhluta. Farið er fram á að sett verði skilyrði fyrir framkvæmd við mislæg gatnamót Miklubrautar og Skeiðarvogs þess efnis að henni fylgi mótvægisáðgerðir eftir öllum hugsanlegum vegtæknilegum leiðum til þess að koma í veg fyrir aukna umferð um Skeiðarvog.

Í svörum borgarverkfræðings við athugasemdum er fullyrt að gatnamótin verði ekki til þess að beina gegnumumferð á Skeiðarvog til norðurs, heldur muni umferð þvert á móti leita áfram eftir Miklubraut þegar umferð þar verður greiðari en nú er. Auk þess muni bætast við ein umferðarljós fyrir þá sem aka austur Miklubraut og ætla að sveigja norður Skeiðarvog. Bent er á að Sæbraut, Holtavegur og Langholtsvegur séu utan beins áhrifasvæðis gatnamótanna. Tenging Sundabrautar við Sæbraut og aðgerðir til umferðarstýringar á götunum sjálfum muni hafa þar meiri áhrif, en tillaga að legu Sundabrautar og útfærslu gatna og gatnamóta liggja ekki fyrir. Eðlilegt sé að fjalla um

aukna umferð um Skeiðarvog á grundvelli tilrauna um fækkun akreina þar sem nú stendur yfir og væntanlegra tillagna um legu Sundabrautar.

4.4 ÁHRIF Á GRÓÐUR OG DÝRALÍF

Samkvæmt frummatsskýrslu er gróður á svæðinu ekki fjölskrúðugur og dýralíf ekkert sem heitið getur. Framkvæmdasvæðið allt er manngert og enginn gróður sem telst upprunalegur. Lítill hluti trjálundar á lóðinni Vonarland við Sogaveg raskast vegna framkvæmdanna. Í NA-horni gatnamótanna er trjálundur sem er í umsjá Reykjavíkurborgar og verða tré færð þaðan og notuð við frágang framkvæmdasvæðisins.

4.5 SJÓN RÆN ÁHRIF

Samkvæmt frummatsskýrslu hefur verið tekið tillit til fagurfræðilegra sjónarmiða við hönnun gatnamótanna og útlitshönnun unnin af arkitektum. Einnig hafa landslagsarkitektar gert tillögur um frágang svæðisins að framkvæmdum loknum. Við endanlega hönnun mannvirkja verður reynt eftir fremsta megni að láta þau falla vel að hæðarbreytingum svæðisins.

Íbúar við Sogaveg og Hlíðargerði hafa lagt til að íbúum hverfisins verði gert kleift að taka þátt í skipulagningu svæðisins milli Sogavegar og Miklubrautar, sbr. umfjöllun í gr. 4.3.2. hér að framan.

5. NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTJÓRA RÍKISINS

Reykjavíkurborg og Vegagerðin hafa tilkynnt til frumathugunar byggingu mislægra gatnamóta Miklubrautar og Skeiðarvogs í Reykjavík. Markmið framkvæmdarinnar er að auka umferðarrýmnd gatnamótanna og draga úr slyshættu.

Miðað við heimil frávík frá viðmiðunargildum mengunarvarnareglugerðar um hljóðvist við „verulega breytingu á umferðaræð í byggð sem fyrir er“ mun hljóðvist í og við íbúðar- og atvinnuhúsnæði umhverfis gatnamótin verða innan reglugerðarmarka samkvæmt framlögðum gögnum, miðað við fyrirhugaðar mótvægisáðgerðir og umferðarspá til ársins 2020. Mælingar og útreikningar á hljóðstigi við aðliggjandi íbúðar- og atvinnuhúsnæði sýna að hljóðvist liggur við núverandi ástand nærri framangreindum mörkum mengunarvarnareglugerðar.

Mikilvægt er að sannreyna með mælingum framlagða útreikninga á umferðarhávaða og að brugðist verði við reynist hljóðmengun ofan marka mengunarvarnareglugerðar. Framkvæmdaraðili hefur lýst sérstaklega yfir í frummatsskýrslu að fyrirhugað sé að fylgjast með umferðarhávaða með mælingum við Sogaveg 106. Auk þess telur skipulagsstjóri ríkisins að fram þurfi að fara reglubundnar eftirlitsmælingar á hávaða við gatnamót Miklubrautar og Skeiðarvogs samkvæmt 54. gr. mengunarvarnareglugerðar. Eðlilegt er talið að mælingar á hljóðstigi fari fram á 5 ára fresti á vegum heilbrigðisnefndar Reykjavíkurborgar. Framkvæmdaraðila er gert að grípa til viðhlítandi mótvægisáðgerða leiði mælingarnar í ljós að hljóðmengun frá gatnamótum Miklubrautar og Skeiðarvogs sé yfir viðmiðunarmörkum mengunarvarnareglugerðar.

Sjónræn áhrif framkvæmdarinnar í næsta nágrenni hennar verða töluverð. Einnig mun skermun umferðarhávaða hugsanlega skerða útsýni frá íbúðum við Sogaveg og Rauðagerði.

Skipulagsstjóri ríkisins tekur undir ábendingar Hollustuverndar ríkisins og Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur um að reynt verði að bæta hljóðvist umhverfis gatnamótin umfram lágmarkskröfur mengunarvarnareglugerðar, vegna þess mikla umferðarhávaða sem mælist nú þegar í nærliggjandi byggð. Einnig er tekið undir ábendingu íbúa við Sogaveg og Hlíðargerði um að umhverfi gatnamótanna, s.s. mótun lands, hljóðmanir og gróður, verði hannað í samráði við íbúa með það að markmiði að draga úr umferðarhávaða og sjónrænum áhrifum.

Íbúar við Sogaveg og Hlíðargerði óskuðu eftir skoðun þess kosts að byggja punktgatnamót í stað tvöfaldrar slaufugatnamóta til að draga úr neikvæðum áhrifum á byggð sunnan Miklubrautar. Fallist er á röksemdir framkvæmdaraðila sem fram koma í frummatsskýrslu og svörum við athugasemdum um að punktgatnamót séu síðri kostur en fyrirbyggjandi tillaga þar sem þau hefðu í för með sér meiri hljóðvistarvandamál við Rauðagerði, myndu ekki bæta ástand hvað varðar hljóðvist við Sogaveg og væru síðri kostur frá umferðartæknilegu sjónarmiði.

Borgaryfirvöld eru hvött til að finna lausn á göngutengslum milli Fenja og Markarinnar sem hluta af framkvæmd við mislæg gatnamót Miklubrautar og Skeiðarvogs, t.d. með undirgöngum undir Skeiðarvog. Í svörum framkvæmdaraðila við athugasemdum er bent á að eftir byggingu gatnamótanna verði unnt að setja ljós á gatnamót Réttarholtsvegur og Sogavegur. Skipulagsstjóri ríkisins bendir á þýðingu

umferðarljósa þar fyrir umferð gangandi og hjólandi vegfarenda um hverfin sunnan Miklubrautar.

Ekki er gerð krafa um sérstakar aðgerðir á framkvæmdatíma umfram það sem lagt er til í frummatsskýrslu og lagt hefur verið til af hálfu framkvæmdaraðila í svörum við athugasemdum, þ.e. að stytta framkvæmdatíma á Skeiðarvogi eins og kostur er og að fylgst verði með hávaða frá bráðabirgðaveginum við Mörkina 8.

Fallist er á svör framkvæmdaraðila um að ekki sé unnt að leggja mat á áhrif framkvæmdarinnar á efnisleg verðmæti húseigna beggja vegna Miklubrautar. Mælt er með því að Reykjavíkurborg standi fyrir athugunum á markaðsverði fasteigna á hugsanlegu áhrifasvæði framkvæmdarinnar fyrir og nokkrum árum eftir gerð gatnamótanna.

Loftmengun vegna umferðar um gatnamót Miklubrautar og Skeiðarvogs, miðað við umferðarspá fyrir árið 2020, verður innan marka sem sett eru í mengunaryrnareglugerð. Auk þess bendir Hollustuvernd ríkisins á að líklegt sé að frekari takmarkanir á útblástursmengun frá bílum en miðað er við í útreikningum á loftmengun í frummatsskýrslu verði þá komnar til framkvæmda.

Framkvæmdin er ekki talin hafa veruleg áhrif á gróður og dýralíf á framkvæmdasvæðinu. Flytja þarf nokkuð af trjágróðri sem verði nýttur við fegrun næsta nágrennis og frágang svæðisins eins og kostur er. Haft verði samráð við Náttúruvernd ríkisins um val á efnistökuöðum.

Ganga þarf frá breytingu á Aðalskipulagi Reykjavíkur 1996-2016 vegna stækkunar veghelgunarsvæðis umhverfis gatnamótin. Framkvæmdin er háð framkvæmdaleyfi samkvæmt 27. gr. skipulags- og byggingarlaga. Áður en til framkvæmda kemur þarf framkvæmdaraðili að afla sér heimilda vegna skerðingar lóðarinnar Vonarlands við Sogaveg og niðurfellingar lóðarinnar Mörkin 2.

Á grundvelli gagna framkvæmdaraðila lögðum fram við frumathugun, umsögnum, athugasemdum og svörum framkvæmdaraðila við þeim er það mat skipulagsstjóra ríkisins að fyrirhuguð bygging mislægra gatnamóta Miklubrautar og Skeiðarvogs í Reykjavík muni ekki hafa í för með sér umtalsverð áhrif á umhverfi, náttúruauðlindir eða samfélag að uppfylltum tilteknum skilyrðum.

6. ÚRSKURÐARORÐ

Í samræmi við 8. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 63/1993 hefur skipulagsstjóri ríkisins farið yfir þau gögn sem lögð voru fram af hálfu framkvæmdaraðila ásamt umsögnum, athugasemdum og svörum framkvæmdaraðila við þeim.

Með vísun til niðurstöðu skipulagsstjóra ríkisins sem gerð er grein fyrir í 5. kafla þessa úrskurðar er fallist á fyrirhugaða byggingu mislægra gatnamóta Miklubrautar og Skeiðarvogs í Reykjavík eins og henni er lýst í framlagðri frummatsskýrslu og viðbótargögnum framkvæmdaraðila með eftirfarandi skilyrðum:

1. Við hönnun hljóðvarna verði miðað að því að bæta hljóðvist við íbúðar- og atvinnuhúsnæði á áhrifasvæði framkvæmdarinnar eins og framast er kostur. Haft verði samráð við fasteignaeigendur, svo sem við Sogaveg, Rauðagerði og Mörkina, um endanlega hönnun hljóðvarna og frágang svæðisins.
2. Leiði reglubundnar eftirlitsmælingar, í samræmi við ákvæði mengunarvarnareglugerðar, í ljós að hljóðstig frá umferð um mislæg gatnamót Miklubrautar og Skeiðarvogs fari yfir viðmiðunarmörk mengunarvarnareglugerðar skal framkvæmdaraðili grípa til viðeigandi mótvægisáðgerða í samráði við hlutaðeigandi fasteignaeigendur.

7. KÆRUFRESTUR

Samkvæmt 14. grein laga nr. 63/1993 má kæra úrskurð skipulagsstjóra ríkisins til umhverfisráðherra. Kærufrestur er til 23. október 1998.

Reykjavík, 16. september 1998

Ásdís Hlökk Theodórsdóttir

Hólfríður Sigurðardóttir