

MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM

NIÐURSTÖÐUR FRUMATHUGUNAR OG ÚRSKURÐUR SKIPULAGSSTJÓRA RÍKISINS UM HRINGVEG.

TVÖFÖLDUN HRINGVEGAR FRÁ NESBRAUT AÐ VÍKURVEGI OG MISLÆG GATNAMÓT HRINGVEGAR OG NESBRAUTAR, REYKJAVÍK

1. INNGANGUR

Skipulagsstjóri ríkisins hefur fengið til frumathugunar tvöföldun Hringvegar frá Nesbraut að Víkurvegi og mislæg gatnamót Hringvegar og Nesbrautar, samkvæmt lögum nr. 63/1993 um mat á umhverfisáhrifum.

Framkvæmdaraðili: Vegagerðin og Reykjavíkurborg.

Framkvæmd kynnt í frummatsskýrslu: Tvöföldun Hringvegar á 1400 m löngum kafla frá gatnamótum við Nesbraut að gatnamótum við Víkurveg og gerð mislægra gatnamóta á mótum Hringvegar og Nesbrautar. Gatnamótin verða byggð í tveimur áföngum. Núverandi aðkomu frá Hringvegi að Keldum og Grafarholti verður lokað en ný aðkoma verður um Stórhöfða og um undirgöng undir Hringveg.

Markmið framkvæmdar: Að auka umferðarafköst vegarins og draga úr slysaættu.

Frumathugun: Þann 15. desember 1998 var framkvæmdin tilkynnt til Skipulagsstofnunar. Framkvæmdin var auglýst opinberlega þann 23. desember 1998 í Lögbirtingablaðinu og Morgunblaðinu. Frummatsskýrsla lá frammi til kynningar frá 23. desember 1998 til 27. janúar 1999 hjá Borgarskipulagi Reykjavíkur, í Þjóðarbókhöðunni og hjá Skipulagsstofnun í Reykjavík. Ein athugasemd barst á kynningartíma. Leitað var umsagnar borgarráðs, Náttúruverndar ríkisins, Hollustuverndar ríkisins og Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur. Jafnframt var framkvæmdin kynnt borgarminjaverði.

Gögn lögð fram við frumathugun:

Frummatsskýrsla: Hringvegur. Tvöföldun Hringvegar frá Nesbraut að Víkurvegi og mislæg gatnamót Hringvegar og Nesbrautar. Frummat á umhverfisáhrifum framkvæmdar. Almenna verkfræðistofan hf., desember 1998.

Önnur gögn:

Svör Vegagerðarinnar við umsögnum, athugasemd og fyrirspurnum Skipulagsstofnunar, dags. 4. febrúar 1999.

Svör Borgarskipulags Reykjavíkur við fyrirspurn Skipulagsstofnunar, dags. 11. janúar og 4. febrúar 1999.

Greinargerð Skúla Víkingssonar. Jökulmenjar við Grafargil. Orkustofnun, 2. febrúar 1999. Fylgiskjal með svörum Borgarskipulags.

2. UMSAGNIR

Leitað var umsagnar **borgarráðs** með bréfi, dags. 18. desember 1998 og barst umsögn með bréfi, dags. 25. janúar 1999. Þar kemur fram að á fundi borgarráðs þann 12. janúar s.l. var samþykkt umsögn skipulags- og umferðarnefndar Reykjavíkurborgar frá 11. janúar 1999. Í umsögninni kemur m.a. fram:

„Nefndin samþykkir fyrir sitt leyti umsögn borgarverkfræðings, dags. 11. janúar 1999 og felur Borgarskipulagi að vinna tillögu til breytingar á aðalskipulagi Reykjavíkur, sem feli í sér færslu á undirgöngum undir Vesturlandsveg og breytta landnotkun í Grafarholti.“

Í umsögn borgarverkfræðings, dags. 11. janúar 1999 kemur m.a. fram:

„Hljóðvist á útivistarsvæði, sem er landræma ofan við veginn í Grafaholti er yfir viðmiðunarmörkum. Sama gildir um hluta íbúðarsvæðis eins og það er sýnt á aðalskipulagi. Fyrirhugað er að skipuleggja athafnasvæði næst Vesturlandsvegi á þeim hluta Grafarholts þar sem umferðarhávaði fer yfir viðmiðunarmörk og verður aðalskipulagi breytt með tilliti til þessa þegar deiliskipulag liggur fyrir. Lagt er til að landræmunni sem sýnd er sem útivistarsvæði verði breytt í vegsvæði, enda í raun vart um útivistarsvæði að ræða. Á öðrum stöðum er hljóðvist innan viðmiðunarmarka.

Í frummatsskýrslu er bent á hátt hljóðstig á göngu- og reiðleiðum meðfram Vesturlandsvegi. Ekki eru í mengunarvarnareglugerð gerðar sérstakar kröfur um hljóðstig á stígum enda fylgja þeir einatt götum í nálægð þeirra. Vissulega er æskilegt að skerma þá frá umferðarhávaða ef svigrúm er til þess og verður það skoðað við fullnaðarhönnun.

Unnið er að deiliskipulagi svæða meðfram Vesturlandsvegi. Í þeirri vinnu er gert ráð fyrir að Stórhöfði verði framlengdur og þjóni sem aðkoma að Keldum og stofnanasvæði þar. Undirgöng undir Vesturlandsveg flytjast til í þessu fyrirhugaða deiliskipulagi. Flutningur ganganna er minniháttar breyting á aðalskipulagi sem auglýst verður með öðrum áður nefndum breytingum. Tekið skal fram að fyrirhugað er að gera akveg samhliða göngu- og reiðleið gegnum göngin. Framhald Stórhöfða og vegur undir Vesturlandsveg er í flokki safngatna, sem kemur ekki fram á aðalskipulagsupprætti.

Loftmengun verður ávalt undir viðmiðunarmörkum.“

Leitað var umsagnar **Náttúruverndar ríkisins** með bréfi, dags. 18. desember 1998 og barst umsögn með bréfi, dags. 14. janúar 1999. Þar segir m.a.:

„Efnistaka

[...] Náttúruvernd ríkisins telur æskilegt að ekki verði opnaðar nýjar námur vegna framkvæmdarinnar heldur verði nýttar þær námur sem nú þegar eru opnar.

Staðhættir og náttúrufar

[...] Samkvæmt jarðgrunnskorti af svæðinu [...] er jökulgarður í grennd við fyrirhugað framkvæmdasvæði, skammt norðan við núverandi veg. Um er að ræða merkar jarðfræðiminjar sem veita upplýsingar um hörfun ísaldarjökulsins. Miðað við þau gögn sem fylgja frummatsskýrslunni verður ekki betur séð en að fyrirhuguð ný vegtenging að Keldum sé mjög nálægt eða alveg við jökulgarðinn og að framkvæmdirnar geti því haft í för með sér rask á garðinum. [...]

Náttúruvernd ríkisins gerir athugasemd við að ekki er fjallað um ofangreindar jökulminjar í frummatsskýrslunni, verndargildi þeirra og hugsanleg áhrif framkvæmdanna á þær. Stofnunin telur að umfjöllun í matsskýrslunni varðandi áhrif á náttúruminjar sé ábótavant og að áður en ákvörðun er tekin um framkvæmdirnar verði að liggja fyrir hvort þær muni á einhvern hátt geta raskað þeim. Náttúruvernd ríkisins telur að ofangreindur jökulgarður hafi tvímælaust verndargildi. Jökulgarðurinn er hluti af röð/syrpu jökulgarða sem er að finna á eða í nágrenni höfuðborgarsvæðisins, s.s. á Álftanesi, í Kópavogi og Mosfellsbæ, og getur verið mikilvægur hlekkur við tengingar á milli þessara garða. Auk þess að hafa vísindagildi hefur garðurinn verulegt fræðslugildi og er mjög aðgengilegur. Um er að ræða nánast eina jökulgarðinn í byggðu borgarlandi sem jafnframt setur sterkan svip á landslagið. [...]

Náttúruvernd ríkisins leggur áherslu á að þess verði gætt að hreyfa ekki við jökulgarðinum og telur æskilegt að afmarkað verði jaðarsvæði við garðinn þar sem allt jarðrask er bannað áður en framkvæmdir hefjast.

Að öðru leyti gerir Náttúruvernd ríkisins ekki athugasemdir við ofangreinda framkvæmd með því skilyrði að jarðraski verði haldið í lágmarki.“

Leitað var umsagnar **Hollustuverndar ríkisins** með bréfi, dags. 18. desember 1998 og barst umsögn með bréfi, dags. 19. janúar 1999. Þar segir m.a.:

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

Hollustuvernd ríkisins telur að skýrslan gefi gott yfirlit um þau umhverfisáhrif sem líklegt er að verði af völdum framkvæmdarinnar varðandi loftmengun og hávaða, 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, svo sem nagladekk, uppblástur og fleira.

Varðandi aðra loftmengunarþætti má benda á, að líklegt er að frekari takmarkanir á útblástursmengun frá bílum séu væntanlegar eftir árið 2000 miðað við þau mörk

sem notuð eru í útreikningum í skýrslunni. Jafnframt er líklegt að gerðar verði aðrar kröfur um loftmengun í framtíðinni.

Varðandi kafla 2.3.13 og kafla 2.4 vill Hollustuvernd ríkisins benda á að hæpið er að skilgreina útivistarsvæði á ræmum meðfram stofnvegum með mikilli umferð. Göngu- og reiðleiðir geta legið meðfram stofnvegum eins og öðrum umferðaræðum án þess að þurfa að vera á útivistarsvæði. Æskilegt er hins vegar að bjóða upp á aðrar göngu- og reiðleiðir fjær aðal umferðaræðum. Í nágildandi reglugerð, eru ekki tiltekin mörk fyrir hávaða frá umferð utan við húsnæði á svæðum sem skilgreint er fyrir blandaða landnotkun, ef ekki er um íbúðarhúsnæði að ræða. Á iðnaðarsvæðum er miðað við 70 dBA.“

Leitað var umsagnar **Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur** með bréfi, dags. 18. desember 1998 og barst umsögn með bréfi, dags. 11. janúar 1999. Þar segir m.a.:

„Heilbrigðiseftirlitið gerir ekki athugasemd við frummatið. Þó er bent á að ekki var fjallað sérstaklega um lífríki og vatnabúskap Grafarhlæks en afrennsli af meira vegarflatarmáli er veitt í lækinn en verið hefur og mun álag á vistkerfi hans aukast vegna vegsöltunar auk þess sem setmyndun gæti aukist við það að veita vatni af veginum beint í lækinn.

Á það er ennfremur lögð áhersla að hönnun og frágangur miðist við að sem mest verði dregið úr hávaða þegar því verður við komið. Áhrifa mannvirkjanna mun gæta á svæði sem enn er ekki fullskipulagt en verður háð ströngustu kröfum mengunarvarnareglugerðar um hljóðvist, þ.e. kröfum fyrir nýskipulag. Eðlilegt er því að leiðbeiningargildi fyrir nýskipulag (45 dB(A)) sé haft til hliðsjónar.“

3. ATHUGASEMDIR

Athugasemd barst frá **Tilraunastöð Háskóla Íslands í meinafræði að Keldum**, dags. 27. janúar 1999. Þar segir m.a.:

„Fagnað er hverju skrefi sem stigið er til úrbóta í umferðarmálum á svæðinu. Með breikkun Vesturlandsvegur verður þó leiðin að Keldum ekki jafn augljós og verið hefur hingað til. Óskandi væri að ný undirgöng undir veginn móts við núverandi aðkomu að Grafarholtsgolfvelli, gætu jafnframt þjónað Keldum og þar með golfvöllinum með hægribeygju þegar ekið er frá vestri. Farið er fram á að þessi möguleiki verði athugaður til hlítar og þá hugsanleg færsla gangnanna til norðurs vegna nálægðar við gatnamót Suðurlandsvegur og Vesturlandsvegur.

Í tillögunni er miðað við að Stórhöfði framlengist allt að Víkurvegi og þjóni þannig sem safngata fyrir núverandi og komandi byggð á svæðinu. Mikilvægt er að gatan verði lögð sem allra fyrst alla leið að Víkurvegi, og þannig m.a. gerð greiðari aðkoma að Keldum, hvort sem komið er að vestan eða norðan. Líklegt er að margir muni allavega fyrst um sinn ekki átta sig á aðkomunni um Höfðabakkabrá og Stórhöfða og því nauðsynlegt að þeir sem of langt fara eigi möguleika á að beygja inn á Víkurveg og þaðan strax inn á Stórhöfða.

Keldnaland er mjög náttúruvagurt svæði og stór hluti þess náttúrusvæði. Jafnframt eru víða góðir uppbyggingarmöguleikar samkvæmt aðalskipulagi. Lögð er áhersla

á að lega Stórhöfða verði eins nálægt og samsíða Vesturlandsvegi til að skerðing svæðisins verði sem minnst. Einnig er farið fram á það að við frekari deiliskipulagsvinnu verði haft fullt samráð við Tilraunastöðina um alla hugsanlega möguleika framtíðaraðkomu að Keldum.

Tilraunastöðin vill ennfremur koma á framfæri mótmælum að ekki hafi verið samið um land það sem ætlunin er að fari undir breikkun Vesturlandsvegur og fyrirhugaða nýja slaufu og ekki er frágengið við Reykjavíkurborg bætur vegna lands sem fer undir safngötu.“

4. UMHVERFISÁHRIF TVÖFÖLDUNAR HRINGVEGAR OG MISLÆGRA GATNAMÓTA.

4.1 FYRIRHUGUÐ FRAMKVÆMD

Fyrirhuguð er breikkun Hringvegjar (Vesturlandsvegjar) frá Nesbraut að Víkurvegi og bygging mislægra gatnamóta á mótum Hringvegjar og Nesbrautar. Núverandi aðkoma frá Hringvegi að Keldum og Grafarholti verður lokað en ný aðkoma verður um Stórhöfða og um undirgöng undir Hringveg.

Framkvæmdir við breikkun Hringvegjar og fyrri áfanga mislægra gatnamóta eru fyrirhugaðar á árunum 1999 – 2000 en samkvæmt frummatsskýrslu er gert ráð fyrir að umferð á þessu svæði tvöfaldist fram til ársins 2002. Gangi núverandi umferðarspá eftir þarf að byggja síðari áfangann innan 10 – 15 ára.

4.1.1 Tvöföldun Hringvegjar frá Nesbraut að Víkurvegi

Við tvöföldun Hringvegjar verða tvær akreinar í hvora átt á 1400 m kafla frá gatnamótum við Nesbraut og norður fyrir gatnamót við Víkurveg. Breikkun vegarins nemur um 20,5 metrum og er gert ráð fyrir rými fyrir tvær akreinar til viðbótar í miðdeili vegarins. Gerð verður ný tenging við Reynisvatnsveg gegnt Víkurvegi. Í náinni framtíð er reiknað með að bæta þurfi 3,5 m breiðri blöndunarrein utan á nyrðri akbraut Hringvegjarins, milli Víkurvegjar og mislægu gatnamótanna við Nesbraut. Hönnunarhraði á þessum hluta Hringvegjar er 100 km/klst og 40 – 60 km/klst á römpum.

Fylling í Grafargili vegna breikkunar vegarins til norðurs var lögð í tengslum við gerð Hringvegjar (Suðurlandsvegjar) austan við Hálsahverfi á árunum 1993 – 1994.

4.1.2 Mislæg gatnamót Hringvegjar og Nesbrautar

Gatnamótin verða byggð í tveimur áföngum. Í fyrri áfanga verða byggð svokölluð trompetgatnamót sem eru talin henta vel aðstæðum og umferð á svæðinu. Um er að ræða tvíbreiða brú yfir Hringveg, austan núverandi gatnamóta, í 5 m hæð yfir veginum. Ein akrein verður í hvora átt á brúnni og vegrömpum að henni. Í síðari áfanga verður byggð önnur tvíbreið brú vestan við gatnamótin. Bygging seinni áfanga veltur á þróun umferðar.

4.1.3 Afleiddar framkvæmdir

Undirgöng verða byggð undir Hringveginn við austanvert Grafargil. Samkvæmt frummatsskýrslu er gert ráð fyrir bílaumferð um göngin ásamt umferð gangandi, hjólandi og ríðandi vegfarenda. Göngin munu tengjast göngustígum og reiðstígum beggja vegna vegarins.

Núverandi aðkomuvegi frá Hringvegi að Tilraunastöð H.Í. í meinafræði að Keldum og golfvellinum í Grafarholti verður lokað. Stórhöfði verður framlengdur til austurs yfir Grafargil og mun þjóna sem aðkoma að Keldum. Aðkoma að Grafarholti verður frá Stórhöfða um undirgöng undir Hringveginn.

4.1.4 Efnistaka

Áætluð efnisþörf vegna framkvæmdanna er um 190.000 m³. Samkvæmt frummatsskýrslu verða um 140.000 m³ fyllingarefnis teknir úr samþykktum námum og um 50.000 m³ úr skeringum. Áætlað er að um 70.000 m³ af ónothæfu efni úr skeringum verði fluttir á leyfilegan losunarstað. Fyllingarefni verður eingöngu tekið úr námum sem samþykktar hafa verið af Vegagerðinni og Náttúruvernd ríkisins.

4.2 ÁHRIF Á LANDNOTKUN

4.2.1 Áhrif á landnotkun samkvæmt aðalskipulagi

Í frummatsskýrslu kemur fram að umferðarmannvirki eru í meginatriðum í samræmi við Aðalskipulag Reykjavíkur 1996 – 2016 sem gerir ráð fyrir mislægum gatnamótum Hringvegur og Nesbrautar og breikkun Hringvegur ásamt undirgöngum undir Hringvegur við Laxalón.

Í frummatsskýrslu kemur fram að samkvæmt aðalskipulagi er gert ráð fyrir blandaðri landnotkun á svæðinu norðan og vestan Hringvegur, einkum fyrir athafna- og stofnanasvæði að undanskyldu um 100 m breiðu svæði meðfram Grafarlæg, sem er almennt útivistarsvæði. Á þessu fyrrnefnda svæði er m.a. Tilraunastöð H.Í. í meinafræði að Keldum.

Í umsögn borgarverkfræðings kemur fram að unnið sé að deiliskipulagi svæða meðfram Vesturlandsvegi. Þar sé gert ráð fyrir að Stórhöfði verði framlengdur og þjóni sem aðkoma að Keldum og stofnanasvæði þar. Undirgöngur undir Vesturlandsveg flýttist til og um þau fari akvegur samhliða göngu- og reiðleið. Framlenging Stórhöfða og vegur undir Vesturlandsveg flokkist sem safngata. Borgarverkfræðingur greinir frá því að fyrirhugað er að skipuleggja athafnasvæði næst Vesturlandsvegi á þeim hluta Grafarholts þar sem umferðarhávaði fer yfir viðmiðunarmörk en þar er nú í aðalskipulagi gert ráð fyrir íbúðahverfi. Jafnframt er lagt til að útivistarsvæði ofan Hringvegur verði breytt í vegsvæði. Fram kemur að aðalskipulagi verði breytt með tilliti til þessa þegar deiliskipulag liggur fyrir.

Í svörum Borgarskipulags Reykjavíkur kemur fram að samkvæmt aðalskipulaginu hafi verið gert ráð fyrir undirgöngum við Laxalón en við undirbúning breikkunar vegarins hafi verið ákveðið að leggja til að þau yrðu líka akstursgöng og byggð austar en gert er ráð fyrir í Aðalskipulagi Reykjavíkur. Því þurfi að breyta göngu- og reiðstígum beggja vegna vegarins.

Hollustuvernd ríkisins bendir á að hæpið sé að skilgreina útivistarsvæði á ræmum meðfram stofnvegum með mikilli umferð.

Borgarráð og skipulags- og umferðarnefnd hafa samþykkt tillögu borgarverkfræðings og falið Borgarskipulagi Reykjavíkur að vinna tillögu til breytingar á Aðalskipulagi Reykjavíkur sem feli í sér færslu á undirgöngum undir Vesturlandsveg og breytta landnotkun í Grafarholti.

4.2.2 Áhrif á samgöngur

Samkvæmt frummatsskýrslu munu umferðarmannvirkin bæta samgöngukerfi borgarinnar með aukinni afkastagetu og auknu umferðaröryggi. Ráðgert er að aðkoma að Keldum verði framvegis frá Stórhöfða og aðkoma að Grafarholti um undirgöng undir Hringveginn. Undirgöngin muni tengja saman útivistarsvæði og íbúðarhverfi suðaustan og norðvestan vegarins.

Tilraunastöð Háskóla Íslands í meinafræði að Keldum fer fram á að kannað verði til hlítar hvort ný undirgöng undir Hringveginn geti jafnframt þjónað Keldum með hægriþeygju þegar ekið er frá vestri og þá hugsanlega að færa göngin til norðurs vegna nálægðar við gatnamót Suðurlandsvegur og Vesturlandsvegur.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að Reykjavíkurborg vinnur nú að nákvæmari útfærslu Keldnavegar og Stórhöfða. Vegna nálægðar mismislegu vegamótanna við Nesbraut sé ekki hægt að koma við hægriþeygju af Hringvegi úr vestri við undirgöngin í Grafargili. Væri það gert myndu skarast rampar með umferð sem annars vegar væri að auka hraðann og hins vegar umferð sem væri að hægja á ferðinni en því fylgir slyshætta.

Samkvæmt frummatsskýrslu munu nokkur óþægindi skapast fyrir bílaumferð meðan á framkvæmdum stendur. Ekki liggur fyrir endanleg áætlun um bráðabirgðarárástafanir vegna framkvæmdanna en hægt verður að vinna mikinn hluta breytinganna án þess að trufla umferð verulega. Við gerð undirganga undir veginn við Grafargil þarf að rjúfa núverandi veg meðan unnið er við göngin. Mögulegt er að beina umferðinni framhjá um malbikaðan bráðabirgðaveg austan Hringvegur. Við breytingar gatnamóta við Víkurveg þarf að öllum líkindum að notast við bráðabirgðaveg. Gæta þarf fyllsta öryggis og m.a. vanda mjög til allra merkinga vegna umferðarinnar. Þegar bráðabirgðavegir hafa lokið hlutverki sínu verða þeir fjarlægðir og yfirborð landsins lagfært eða grætt upp á snyrtilegan hátt.

4.3 ÁHRIF Á MENN OG SAMFÉLAG

Samkvæmt frummatsskýrslu mun framkvæmdin bæta samgöngukerfi borgarinnar umtalsvert og ferðatími milli hverfa mun stytta. Framkvæmdin mun þannig hafa jákvæð áhrif á þróun byggðar og samgöngur í austurhluta Reykjavíkur.

4.3.1 Loftmengun

Samkvæmt mengunarspá¹ mun loftmengun á framkvæmdasvæðinu, miðað við umferðarspá verða innan viðmiðunarmarka mengunarnareglugerðar nr. 48/1994 m.s.br. og í samræmi við kröfur Evrópusambandsins. Er þá miðað við umferðarspá fram til ársins 2027 og 80 km/klst umferðarhraða á stofnvegum og 50 km/klst á römpum.

Hollustuvernd ríkisins bendir á að erfitt sé að meta svifryk frá útblæstri bifreiða eingöngu, þar sem margir aðrir þættir hafi þar einnig áhrif, svo sem nagladekk, uppblástur og fleira. Varðandi aðra loftmengunarþætti er bent á að líklegt sé að til

¹ Fylgiskjal 7.2 með frummatsskýrslu.

komi frekari takmarkanir á útblæstri bifreiða en notaðar eru í útreikningana og séu þær væntanlegar árið 2000.

4.3.2 Hljóðmengun

Í frummatsskýrslu er gerð grein fyrir niðurstöðum hávaðaútreikninga² í nágrenni framkvæmdarsvæðisins. Við mat á hljóðvist var notað samnorrænt reiknilíkan (TSTØY). Í umferðarspá fyrir árið 2008 er ekki gert ráð fyrir Sundabraut en að ný hverfi í Grafarholti og Hamrahlíðalöndum séu fullbyggð. Í umferðarspá fyrir árið 2027 er gert ráð fyrir að Sundabraut hafi verið byggð, nýju 13.500 íbúa hverfi í Álfsnesi, og að umferðahraði verði 80 km/klst á Hringvegi og Nesbraut, en um 50 km/klst á römpum mislægra gatnamóta.

Samkvæmt mengunarvarnareglugerð eru viðmiðunargildi fyrir hámark umferðarhávaða utan við glugga íbúðarhúsnæðis 55 dB(A). Við verulega breytingu á umferðaræð í byggð sem fyrir er má heimila frávik frá þessum gildum í allt að 65 dB(A) við íbúðarhúsnæði. Hávaði innandyrna skal vera undir 30 dB(A) í íbúðarhúsnæði.

Fram til ársins 2008 mun reiknað hljóðstig á athafnasvæði við Hestháls og við Stórhöfða aukast um 3 dB(A) og verða um 58 – 62 dB(A). Við hús SÁÁ við Stórhöfða mun hljóðstig verða um 54 dB(A). Án mótvægisáðgerða mun hljóðstig í brekkum í Grafarholti neðan fyrirhugaðs hverfis hækka um 3 – 7 dB(A) fram til ársins 2008. Neðsta hús í fyrirhuguðu nýju íbúðarhverfi verður í um 240 m fjarlægð frá Hringvegi og um 450 m fjarlægð frá Víkurvegi. Hljóðstig verður 54,7 dB(A) árið 1999, 59,7dB(A) árið 2008 og 60,4dB(A) árið 2027. Frá árinu 2008 fram til ársins 2027 er ekki gert ráð fyrir að hljóðstig hækki að ráði þar sem gert er ráð fyrir að Sundabraut hafi þá verið byggð.

Í frummatsskýrslu kemur fram að með vaxandi umferð mun hljóðstig í nánd vegarins fara hækkandi. Haga þurfi endanlegu skipulagi nýs íbúðahverfis í Grafarholti þannig að hljóðstig við húshlið fari ekki yfir 55 dB(A). Að öðrum kosti þarf að gera ráðstafanir t.d. með byggingu hljóðmana sem tryggja að fullnægt sé kröfum mengunarvarnareglugerðar um að hljóðstig fari ekki yfir 55 dB(A) við húsvegg íbúðarhúsnæðis. Fram kemur að það sama gildi um útivistarsvæði við Grafarholt. Göngu- og reiðstígar eru í aðalskipulagi sýndir innan vegsvæðis Hringvegarins þar sem hljóðstigið mun summsstaðar hækka upp í um 70 dB(A) á komandi áratugum. Gera þurfi hljóðmanir eða tryggja á annan hátt að hljóðstig vegna umferðarhávaða fari ekki yfir 65 dB(A).

Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur leggur áherslu á að hönnun og frágangur miðist við að sem mest verði dregið úr hávaða þegar því verður við komið. Áhrifa mannvirkjanna muni gæta á svæði sem enn er ekki fullskipulagt en verður háð ströngustu kröfum mengunarvarnareglugerðar um hljóðvist, þ.e. kröfum fyrir nýskipulag. Eðlilegt sé því að leiðbeiningargildi fyrir nýskipulag (45 dB(A)) sé haft til hliðsjónar. Hollustuvernd ríkisins bendir á að æskilegt sé að bjóða upp á aðrar göngu- og reiðleiðir fjær aðal umferðaræðum.

² Fylgiskjal 7.1 með frummatsskýrslu.

Borgarverkfræðingur greinir frá því að æskilegt sé að skerma göngu og reiðleiðir frá umferðarhávaða ef svigrúm er til þess og verði það skoðað við fullnaðarhönnun.

4.4 ÁHRIF Á MENNINGARMINJAR

Samkvæmt frummatsskýrslu er Grásteinn austan Grafargils einu fornleifarnar á fornleifaskrá á framkvæmdasvæðinu. Ýmsar fornleifar eru þó í næsta nágrenni í landi Keldna. Í bréfi borgarminjavarðar³, kemur fram það álit fornleifanefndar að nefndin leggst ekki gegn því að steinninn verði færður en beinir þó þeim tilmælum til framkvæmdaraðila að steinninn verði ekki hreyfður ef unnt er að komast hjá því. Leyfið er bundið því skilyrði að fornleifafræðingur fylgist með framkvæmdinni. Í bréfi borgarminjavarðar³ er ekki lagst gegn flutningi steinsins verði haft samráð við Árbæjarsafn um flutninginn.

Í frummatsskýrslu kemur fram að Grásteinn verði fluttur til hliðar um 27 m í samráði við Árbæjarsafn.

4.5 ÁHRIF Á GRÓÐUR OG DÝRALÍF

Samkvæmt frummatsskýrslu er gróður á svæðinu ekki umtalsverður né heldur dýralíf og mun framkvæmdin ekki hafa mikil áhrif þar á. Það land sem fer undir mislæg gatnamót Hringvegur og Nesbrautar er allt hreyft, þ.e. ekki er um ósnortið land að ræða. Frágangur rampa og fláa verður vandaður þannig að gróðurþekja verði sem samfelldust og falli að umhverfinu.

Samkvæmt Aðalskipulag Reykjavíkur 1996 – 2016 er svæðið meðfram Grafarlæk, strönd Grafarvogs og Gufuneshöfði borgarverndað svæði undir almennri borgarvernd.

Grafarlækur rennur í stökk undir núverandi vegfyllingu. Eftir tvöföldun Hringvegur eykst afrennsli regn- og leysingarvatns og verður yfirborðsvatninu veitt í Grafarlæk. Í frummatsskýrslu er talið að óveruleg breyting verði á rennsli Grafarlækjar og að styrkur mengunar í afrennslisvatni frá veginum verður minni en hann er nú við óbreyttan umferðarþunga vegna mikils afrennslisvatns.

Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur bendir á að afrennsli af meira vegarflatarmáli verður veitt í lækinn en verið hefur hingað til og muni álag á vistkerfi hans aukast vegna vegaöskunnar auk þess sem setmyndun gæti aukist við það að veita vatni af veginum beint í lækinn.

Tilraunastöð Háskóla Íslands í meinafræði að Keldum bendir á að Keldnaland er mjög náttúrafagurt svæði og stór hluti þess náttúrusvæði. Lögð er áhersla á að lega Stórhöfða verði eins nálægt og samsíða Vesturlandsvegi og hægt er til að skerðing svæðisins verði sem minnst.

³ Fylgiskjal 5.2 með frummatsskýrslu.

4.6 ÁHRIF Á JARÐMYNDANIR OG LANDSLAG

Í frummatsskýrslu kemur fram að bygging mislægra gatnamóta muni breyta talsvert landslagi og nánasta umhverfi. Jarðvegsskeringar verða verulegar og vegrampar verða að hluta á fyllingum við enda brúnna.

Vegna breikkunar Hringvegjar í Grafargili hefur þegar verið lögð nær fullgerð uppfylling. Austan Grafargils er land undir breikkun vegarins að hluta til gamalt vegstæði. Töluverðar jarðvegsskeringar og einnig nokkrar bergskeringar verða á um 100 m löngum kafla. Leitast verður við að láta mannvirkin falla vel að umhverfinu, en fláar verða græddir upp og snyrtir frá því sem nú er. Vandað verður til útlitshönnunar og frágangs mannvirkisins. Í útboðsgögnum verður að gera kröfu um að jarðvegraski utan vegstæðis verði haldið í lágmarki og að það verði lagfært og grætt upp í verklok.

Í frummatsskýrslu kemur fram að fyllingarefni til framkvæmdarinnar verði eingöngu tekið úr námum sem samþykktar hafa verið af Vegagerðinni og Náttúruvernd ríkisins. Náttúruvernd ríkisins telur æskilegt að ekki verði opnaðar nýjar námur vegna framkvæmdarinnar.

Í svari Vegagerðarinnar kemur fram að í útboðum Vegagerðarinnar á verkum á höfuðborgarsvæðinu verði tekið fram að einungis eigi að taka efni úr námum sem samþykktar eru af Vegagerðinni og Náttúruvernd ríkisins þ.e. þær námur sem eru í vinnslu í dag og þjóna svæðinu.

Náttúruvernd ríkisins bendir á að samkvæmt jarðgrunnskorti af svæðinu er jökulgarður í grennd við fyrirhugað framkvæmdasvæði, skammt norðan við núverandi veg. Miðað við þau gögn sem fylgja frummatsskýrslunni verði ekki betur séð en að fyrirhuguð ný vegtenging að Keldum sé mjög nálægt eða alveg við jökulgarðinn og að framkvæmdirnar geti því haft í för með sér rask á garðinum. Náttúruvernd ríkisins gerir athugasemd við að ekki er fjallað um ofangreindar jökulminjar í frummatsskýrslunni. Náttúruvernd ríkisins leggur áherslu á að þess verði gætt að hreyfa ekki við jökulgarðinum. Stofnunin telur æskilegt að afmarkað verði jaðarsvæði við garðinn þar sem allt jarðrask er bannað áður en framkvæmdir hefjast.

Í greinargerð Skúla Víkingssonar um jökulmenjar í Grafargili⁴ kemur fram að eins og framkvæmdirnar séu áformaðar skerði þær vestasta hluta garðsins. Fram kemur að garðurinn er ógreinilegur og verndargildi hans geti ekki talist nægilegt til þess að mælandi sé með kostnaðarsömum ráðstöfunum hans vegna, en óþarfa rask beri að forðast.

⁴ Skúli Víkingsson. Greinargerð um Jökulmenjar við Grafargil. Orkustofnun. 1999.

5. NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTJÓRA RÍKISINS

Vegagerðin og Reykjavíkurborg hafa tilkynnt til frumathugunar tvöföldun Hringvegjar frá Nesbraut að Víkurvegi og mislæg gatnamót Hringvegjar og Nesbrautar. Tilgangur framkvæmdarinnar er að auka umferðarafköst og umferðaröryggi á svæðinu.

Í Aðalskipulagi Reykjavíkur 1996-2016 er m.a. sýnt fyrirhugað íbúðasvæði á Grafarholti og almennt útivistarsvæði, annars vegar neðan íbúðasvæðisins í Grafarholti og hins vegar í Grafargili vestan Hringvegjar sem lýtur borgarvernd.

Samkvæmt framlögðum gögnum og umferðarspá til ársins 2027 mun hljóðvist fara yfir reglugerðarmörk á hluta íbúðarsvæðisins í Grafarholti, á útivistarsvæði neðan þess og á hluta útivistarsvæðisins í Grafargili miðað við viðmiðunargildi mengunarvarnareglugerðar um hljóðvist fyrir nýskipulag.

Í umsögn borgarráðs kemur fram að ákveðið hefur verið að breyta Aðalskipulagi Reykjavíkur í þeim tilgangi að bæta ástand á svæðum í nágrenni framkvæmdasvæðisins m.t.t. hljóðvistar. Þessar breytingar fela m.a. í sér að hluta þess íbúðarsvæðis, sem samkvæmt aðalskipulagi er fyrirhugað í Grafarholti, verður breytt í athafnasvæði næst Hringvegi. Verði aðalskipulagi ekki breytt til samræmis við viðmiðunarmörk mengunarvarnareglugerðar þarf að byggja hljóðmanir eða grípa til annarra ráðstafana til að draga úr umferðarhávaða á þessum svæðum.

Við deiliskipulagningu svæða næst Hringvegi er mikilvægt að kannaðar verði leiðir til að draga úr hávaða á útivistarsvæði við Grafargil og á göngu- og reiðstígum meðfram veginum og bjóða jafnframt upp á aðrar leiðir fjær Hringvegi.

Fram hafa komið ábendingar varðandi nýjan aðkomuveg að Keldum. Við framlengingu Stórhöfða verði þess gætt að raska sem minnst jökulgörðum og útivistarsvæði í Grafargili og reynt að leggja veginn eins nálægt Hringvegi og kostur er. Æskilegt er að gerðar verði ráðstafanir til að koma í veg fyrir að afrennsli af Hringvegi verði veitt í Grafarlæk, sem lýtur borgarvernd.

Samráð verði haft við Þjóðminjasafn Íslands vegna flutnings á Grásteini austan Grafargils og við Náttúruvernd ríkisins um val á efnistökuöðum.

Framkvæmdin er framkvæmdaleyfisskyld skv. 27. gr skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997 sbr. lög nr. 135/1997.

Á grundvelli gagna framkvæmdaraðila lögðum fram við frumathugun, umsagna, athugasemdar og svara framkvæmdaraðila við þeim er það mat skipulagsstjóra ríkisins að fyrirhuguð tvöföldun Hringvegjar frá Nesbraut að Víkurvegi og mislæg gatnamót Hringvegjar og Nesbrautar muni ekki hafa í för með sér umtalsverð áhrif á umhverfi, náttúruauðlindir eða samfélag

6. ÚRSKURÐARORÐ

Í samræmi við 8. grein laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 63/1993 hefur skipulagsstjóri ríkisins farið yfir þau gögn sem lögð voru fram af hálfu framkvæmdaraðila við tilkynningu ásamt umsögnum, athugasemd 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 tvöföldun Hringvegjar frá Nesbraut að Víkurvegi og mislæg gatnamót Hringvegjar og Nesbrautar eins og framkvæmdinni er lýst í framlagðri frummatsskýrslu.

7. KÆRUFRESTUR

Samkvæmt 14. grein laga nr. 63/1993 má kæra úrskurð skipulagsstjóra ríkisins til umhverfisráðherra. Kærufrestur er til 24. mars 1999.

Reykjavík, 17. febrúar 1999

Stefán Thors

Hólmfríður Sigurðardóttir