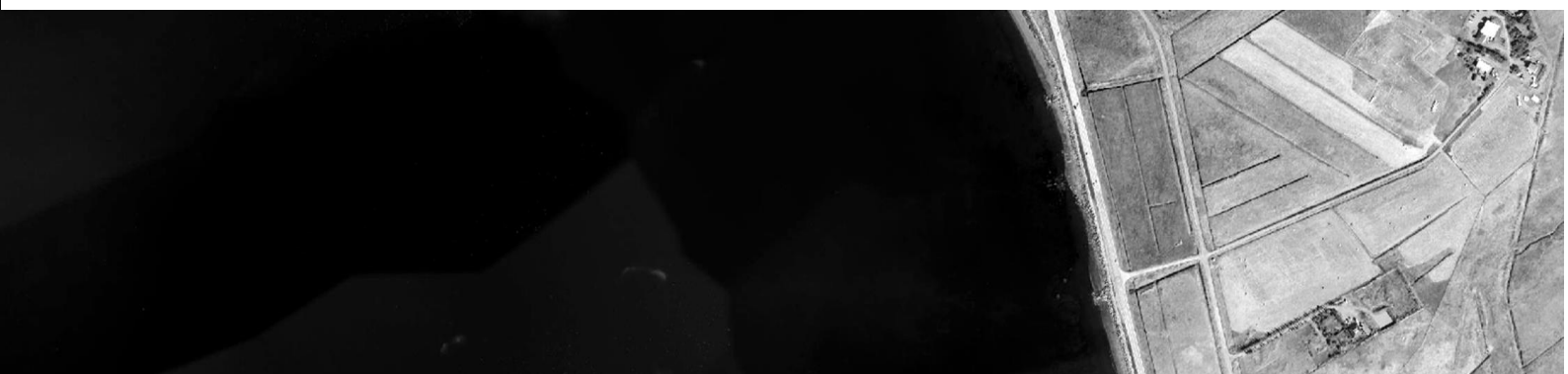




BREIKKUN VESTURLANDSVEGAR

Tillaga að matsáætlun

10.10.2019



SKÝRSLA – UPPLÝSINGABLAÐ

SKJALALYKILL

2970-328-TMA-001-V02

SKÝRSLUNÚMÉR / SÍÐUFJÖLDI

01 / 44

VERKEFNISSTJÓRI – FULLTRÚI VERKKAUPA

Erna Bára Hreinsdóttir

VERKEFNISSTJÓRI – EFLA

Jón Ágúst Jónsson

LYKILORÐ

Mat á umhverfisáhrifum, matsáætlun, Vesturlandsvegur, Kjalarnes, breikkun vegar, vegaframkvæmdir, umferðaröryggi

STAÐA SKÝRSLU

- Í vinnslu
- Drög til yfirlstrar
- Lokið

DREIFING

- Opin
- Dreifing með leyfi verkkaupa
- Trúnaðarmál

TITILL SKÝRSLU

Breikkun Vesturlandsvegur – Tillaga að matsáætlun

VERKHEITI

Breikkun Vesturlandsvegur milli Varmhóla og vegamóta Hvalfjarðarvegur

VERKKAUPI

Vegagerðin

HÖFUNDAR

Andri Rafn Yeoman og Jón Ágúst Jónsson

ÚTDRÁTTUR

Í þessari skýrslu er sett fram tillaga að matsáætlun vegna mats á umhverfisáhrifum breikkunar Vesturlandsvegur. Vegagerðin áformar breikkun Vesturlandsvegur á 9 km kafla. Á stærstum hluta verður bætt við akrein, í 2+1 veg. Auk þess verða gerð þrjú hringtorg, veltengingum fækkað, lagðir hliðarvegir, göngu-, hjóla- og reiðstígar. Framkvæmdin fellur undir tl. 10.07 í 1. viðauka laga nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum og er því háð mati á umhverfisáhrifum.

Tilgangur matsáætlunar er að veita umsagnaraðilum og öðrum hagsmunaaðilum tækifæri til að mynda sér skoðun á efnistöku komandi umhverfismats og koma athugasemdum á framfæri nú á frumstigum umhverfismats. Drög að tillögu að matsáætlun voru kynnt um tveggja vikna skeið, frá 5. – 19. september 2019. Alls bárust tvær athugasemdir. Tillaga þessi að matsáætlun er nú lög fram til meðferðar Skipulagsstofnunar í samræmi við lög nr. 106/2000. Allir hafa rétt til að senda Skipulagsstofnun skriflegar athugasemdir við tillögu að matsáætlun innan gefins frests.

ÚTGÁFUSAGA

NR.	HÖFUNDUR	DAGS.	RÝNT	DAGS.	SAMÞYKKT	DAGS.
01	Andri Rafn Yeoman og Jón Ágúst Jónsson	24.09.19	Ólafur Árnason	25.09.19	Jón Ágúst Jónsson	25.09.19
	Tillaga að matsáætlun					

SAMANTEKT

Drög að tillögu að matsáætlun fyrir breikkun Vesturlandsvegur voru kynnt almenningi um tveggja vikna skeið, eða frá 5. – 19. september 2019, í samræmi við 16. gr. reglugerðar nr. 660/2015 um mat á umhverfisáhrifum. Drögin voru auglýst í Fréttablaðinu 4. september 2019, auk þess að birt var frétt um drögin á vef Vegagerðarinnar (www.vegagerdin.is) og Reykjavíkurborgar (www.reykjavik.is). Drögin eru aðgengileg á heimasíðu EFLU (www.efla.is). Alls bárust tvær athugasemdir við drögin, annars vegar frá Kjósarhreppi og hins vegar Hjólafærni á Íslandi.

Tillaga þessi að matsáætlun er nú lög fram til meðferðar Skipulagsstofnunar í samræmi við lög nr. 106/2000. Við meðferð Skipulagsstofnunar verður tillagan send lögbundnum umsagnaraðilum til umsagnar. Allir hafa rétt til að senda Skipulagsstofnun skriflegar athugasemdir við tillögu að matsáætlun innan gefins frests.

Vegagerðin, í samráði við Reykjavíkurborg, áformar breikkun Vesturlandsvegur á um 9 km kafla milli Varmhóla og vegamóta Hvalfjarðarvegur. Um er að ræða breikkun Vesturlandsvegur í 2+1 veg ásamt gerð þriggja hringtorga, þ.e. við Móa, Grundarhverfi og Hvalfjarðarveg. Samhliða breikkuninni verður veltengingum fækkað og í staðinn gerðir hliðarvegir ásamt reiðstígum og stígum fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur. Greinargerð þessi nær til þess kafla Vesturlandsvegur sem gert er ráð fyrir í samþykkttri þingsályktunartillögu fyrir samgönguáætlun 2019-2023. Framkvæmdin er í samræmi við gildandi skipulagsáætlanir og hefur áður farið í gegnum tilkynningarferli til ákvörðunar um matsskyldu hjá Skipulagsstofnun. Skipulagsstofnun tók ákvörðun um að framkvæmdin skuli háð mati á umhverfisáhrifum þann 11. júní 2019.

Framkvæmdin er matsskyld skv. tl. 10.07 í 1. viðauka laga nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum. Í tillögu að matsáætlun sem hér liggur fyrir er fyrirhugaðri framkvæmd og framkvæmdasvæði lýst og fjallað um umfang og áherslur umhverfismatsins. Fjallað er um þá umhverfisþætti sem teknir verða til skoðunar í matinu. Þeir eru landnotkun, gróðurfar og vistlendi, fuglalíf, landslag og ásýnd, menningarminjar, hljóðvist og umferðaröryggi. Í matsáætlun er jafnframt tilgreint hvaða gögn eru fyrir hendi sem nýtt verða við gerð matsins, hvaða rannsóknir hafa farið fram eða eru fyrirhugaðar vegna mats á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar.

EFNISYFIRLIT

SAMANTEKT	5
1 INNGANGUR	9
1.1 Almennt	9
1.2 Mat á umhverfisáhrifum	10
1.2.1 Matsskylda framkvæmdar	10
1.2.2 Umsjón með mati á umhverfisáhrifum	10
1.2.3 Tillaga að matsáætlun	10
1.2.4 Yfirlit um matsferlið	10
1.2.5 Kynning á drögum að tillögu að matsáætlun	11
1.2.6 Tímaáætlun framkvæmdar og matsferlis	11
2 UPPLÝSINGAR UM FRAMKVÆMDASVÆÐIÐ	13
2.1 Staðsetning og staðhættir	13
2.2 Afmörkun framkvæmdasvæðis	15
2.3 Fyrirliggjandi skipulagsáætlanir	15
2.3.1 Samgönguáætlun	15
2.3.2 Landsskipulagsstefna	16
2.3.3 Svæðisskipulag	16
2.3.4 Aðalskipulag	16
2.3.5 Deiliskipulag	16
2.3.6 Framtíðar samgöngur	16
2.4 Eignarhald	17
3 UPPLÝSINGAR UM FRAMKVÆMDINA	18
3.1 Tilgangur og markmið	18
3.2 Lýsing framkvæmdar	18
3.2.1 Lega	18
3.2.2 Breikkun	22
3.2.3 Vegamót	24
3.2.4 Hliðarvegir	24
3.2.5 Göngu-, hjóla- og reiðstígar	25
3.2.6 Undirgöng	25
3.2.7 Áningarstaðir og vigtarplan	25
3.2.8 Biðstöðvar strætó	25
3.3 Umferðaróhöpp	25
3.4 Umferð akandi	28
3.5 Efnisþörf, efnistaka og efnislosun	28
3.6 Frágangur	29
3.7 Valkostir	29
3.8 Leyfi sem framkvæmdin er háð	29
4 MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM	30
4.1 Tilgangur mats á umhverfisáhrifum	30
4.2 Samantekt á ákvörðun um matsskyldu framkvæmdarinnar	30

4.3	Framkvæmdaþættir sem hafa áhrif á umhverfið	31
4.4	Afmörkun athugunarsvæðis vegna áhrifa framkvæmdar	31
4.5	Umhverfispættir	32
4.5.1	Almennt	32
4.5.2	Umhverfispættir sem fjallað verður um í frummatsskýrslu	32
4.5.3	Landnotkun	32
4.5.4	Gróður og vistlendi	33
4.5.5	Fuglalíf	34
4.5.6	Landslag og ásýnd	35
4.5.7	Menningarminjar	36
4.5.8	Hljóðvist	37
4.5.9	Umferðaröryggi	38
4.5.10	Umhverfispættir sem ekki verður fjallað um í frummatsskýrslu	39
5	KYNNING OG SAMRÁÐ	41
5.1	Kynning á drögum að tillögu að matsáætlun	41
5.2	Tillaga að matsáætlun	41
5.3	Kynning á frummatsskýrslu	41
6	HEIMILDASKRÁ	43
VIÐAUKI A	DEILISKIPULAGSUPPDRÁTTUR VESTURLANDSVEGAR FRÁ LEIRVOGSÁ AÐ HVALFJARÐARVEGI	45
VIÐAUKI B	HÖNNUNARTEIKNINGAR Á DEILISKIPULAGSSTIGI	46
VIÐAUKI C	INNSENDAR ATHUGASEMDIR VIÐ DRÖG AÐ TILLÖGU AÐ MATSÁÆTLUN	47
VIÐAUKI D	SVÖR FRAMKVÆMDARAÐILA VIÐ ATHUGASEMDUM VIÐ DRÖG AÐ TILLÖGU AÐ MATSÁÆTLUN	48

MYNDASKRÁ

MYND 1.1	Ferli mats á umhverfisáhrifum skv. lögum nr. 106/2000 m.s.br.	12
MYND 2.1	Yfirlitskort þar sem sýnd er staðsetning þess vegkafla sem er innan tilkynningar	14
MYND 3.1	Yfirlit yfir fyrirhugaðar framkvæmdir vegna breikkunar Vesturlandsveggar	19
MYND 3.2	Yfirlit yfir fyrirhugaðar framkvæmdir vegna breikkunar Vesturlandsveggar	20
MYND 3.3	Yfirlit yfir fyrirhugaðar framkvæmdir vegna breikkunar Vesturlandsveggar	21
MYND 3.4	2+1 vegur innan öryggissvæðis og með breiðari miðdeili 3,0 m.	22
MYND 3.5	Snið breikkunar	23
MYND 3.6	Umferðaróhöpp á Vesturlandsvegi milli Varmhóla og Hvalfjarðarveggar á árunum 2010-2017.	26
MYND 3.7	Hlutfallsleg samsetning umferðaróhappa og meðalfjöldi	27

TÖFLUSKRÁ

TAFLA 2.1	Upplýsingar úr fimm ára samgönguáætlun	15
TAFLA 3.1	Samantekt upplýsinga um hliðarvegi.	24
TAFLA 3.2	Óhappa- og slysatíðni vegkaflans samanborið við aðra þjóðvegi.	27
TAFLA 3.3	Yfirlit yfir umferðarmagn á Vesturlandsvegi árið 2017.	28
TAFLA 3.4	Gróf áætlun á efnisþörf vegna framkvæmda.	28

1 INNGANGUR

1.1 Almennt

Í þessari skýrslu er sett fram tillaga að matsáætlun fyrir mat á umhverfisáhrifum vegna breikkunar Vesturlandsvegur. Matsáætlun er verkáætlun fyrir komandi umhverfismat. Þar eru upplýsingar um fyrirhugaða framkvæmd og framkvæmdasvæðinu lýst. Lagðar eru fram upplýsingar um umfang og áherslur mats á umhverfisáhrifum, tilgreint hvaða fyrirbyggjandi gögn verði nýtt við matsvinnuna og hvaða gagnaöflun sé yfirstandandi eða fyrirhuguð. Tilgangur matsáætlunar er einnig að veita almenningi, umsagnaraðilum og öðrum hagsmunaaðilum tækifæri til að mynda sér skoðun á efnistökom komandi umhverfismats og koma athugasemdum á framfæri nú á frumstigum umhverfismats.

Vegagerðin, í samráði við Reykjavíkurborg, áformar breikkun á um 9 km kafla Vesturlandsvegur, milli Varmhóla og vegamóta Hvalfjarðarvegur. Um er að ræða breikkun Vesturlandsvegur í 2+1 veg ásamt gerð þriggja hringtorga, þ.e. við Móa, Grundarhverfi og Hvalfjarðarveg. Samhliða breikkuninni verður vegtengingum fækkað og í staðinn gerðir hliðarvegir ásamt reiðstígum og stígum fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur. Heildarvegalengd hliðarvega er um 11 km, á það bæði við um nýja vegi og endurbætur á núverandi vegum. Gera þarf breytingar Vesturlandsvegi þar sem hann þverar Blikdalsá¹ í dag og unnið verður við Hofsvík sem er á framkvæmdaáætlun friðlýsingar vegna fjöruvistgerða. Þar er áætlað að framkvæma endurbætur á áningarstað sem þar er staðsettur í dag. Innan og við framkvæmdasvæðið er að finna minjar sem taka þarf tillit til við framkvæmdir. Vegkaflinn liggur í gegnum þéttbýli við Grundarhverfi á Kjalarnesi. Vesturlandsvegur er skilgreindur sem stofnvegur og er veghelgunarsvæði stofnvega 30 m frá miðlínu til beggja átta [1].

Greinargerð þessi nær til þess kafla Vesturlandsvegur sem gert er ráð fyrir í samþykkttri þingsályktunartillögu fyrir samgönguáætlun 2019-2023. Framkvæmdin er í samræmi við gildandi skipulagsáætlanir en unnið hefur verið deiliskipulag fyrir Vesturlandsveg frá Leirvogsá að Hvalfjarðarvegi sem tók gildi árið 2018. Framkvæmdin nær til hluta þess vegkafla.

¹ Einnig þekkt sem Ártúnsá. Hér verður ávallt fjallað um hana sem Blikdalsá.

1.2 Mat á umhverfisáhrifum

1.2.1 Matsskylda framkvæmdar

Framkvæmdin fellur undir flokk A samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum og er því ávallt matskyld, sbr. tl. 10.07 í 1. viðauka laganna, þar segir: „*Nýir tveggja akreina vegir með framúrakstursrein og vegir með fjórar akreinar eða fleiri*“.

Áður hafði framkvæmdin farið í gegnum tilkynningarferli til ákvörðunar um matskyldu til Skipulagsstofnunar, þar sem framkvæmdin var metin háð mati á umhverfisáhrifum. Ákvörðun stofnunarinnar lá fyrir þann 11. júní 2019 og þar segir [2]:

„Á grundvelli fyrirbyggjandi gagna er það niðurstaða Skipulagsstofnunar að fyrirhuguð framkvæmd geti haft í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif, sbr. þau viðmið sem tilgreind eru í 2. viðauka laga um mat á umhverfisáhrifum. Því skal framkvæmdin háð mati á umhverfisáhrifum.“ Að auki kemur fram að: „*Framkvæmdin er tilkynnt af Vegagerðinni til ákvörðunar um matskyldu samkvæmt 6. gr. og lið 13.02 í 1. viðauka í lögum um mat á umhverfisáhrifum. Við nánari skoðun við meðferð málsins telur Skipulagsstofnun hinsvegar að framkvæmdin falli undir tl. 10.07 og 13.01 og skuli því háð mati á umhverfisáhrifum.*“

Matið er unnið samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 [3] og reglugerð um mat á umhverfisáhrifum nr. 660/2015 [4].

1.2.2 Umsjón með mati á umhverfisáhrifum

Framkvæmdaraðili er Vegagerðin. Umsjón með matsvinnu er í höndum EFLU verkfræðistofu. Verkefnisstjórn matsvinnunnar annast Jón Ágúst Jónsson fyrir hönd EFLU verkfræðistofu og Erna Bára Hreinsdóttir fyrir hönd Vegagerðarinnar.

1.2.3 Tillaga að matsáætlun

Tillaga að matsáætlun er verkáætlun fyrir fyrirhugað mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar. Í tillögu að matsáætlun er gerð grein fyrir framkvæmdinni, framkvæmda- og áhrifasvæði hennar ásamt þeim þáttum umhverfisins sem taldir eru geta orðið fyrir áhrifum. Í matsáætlun er því jafnframt lýst hvernig staðið verður að rannsóknum og mati á áhrifum.

Samkvæmt 16. gr. reglugerðar um mat á umhverfisáhrifum skal framkvæmdaraðili leita samráðs eins snemma og kostur er og kynna umsagnaraðilum og almenningi tillögu að matsáætlun.

1.2.4 Yfirlit um matsferlið

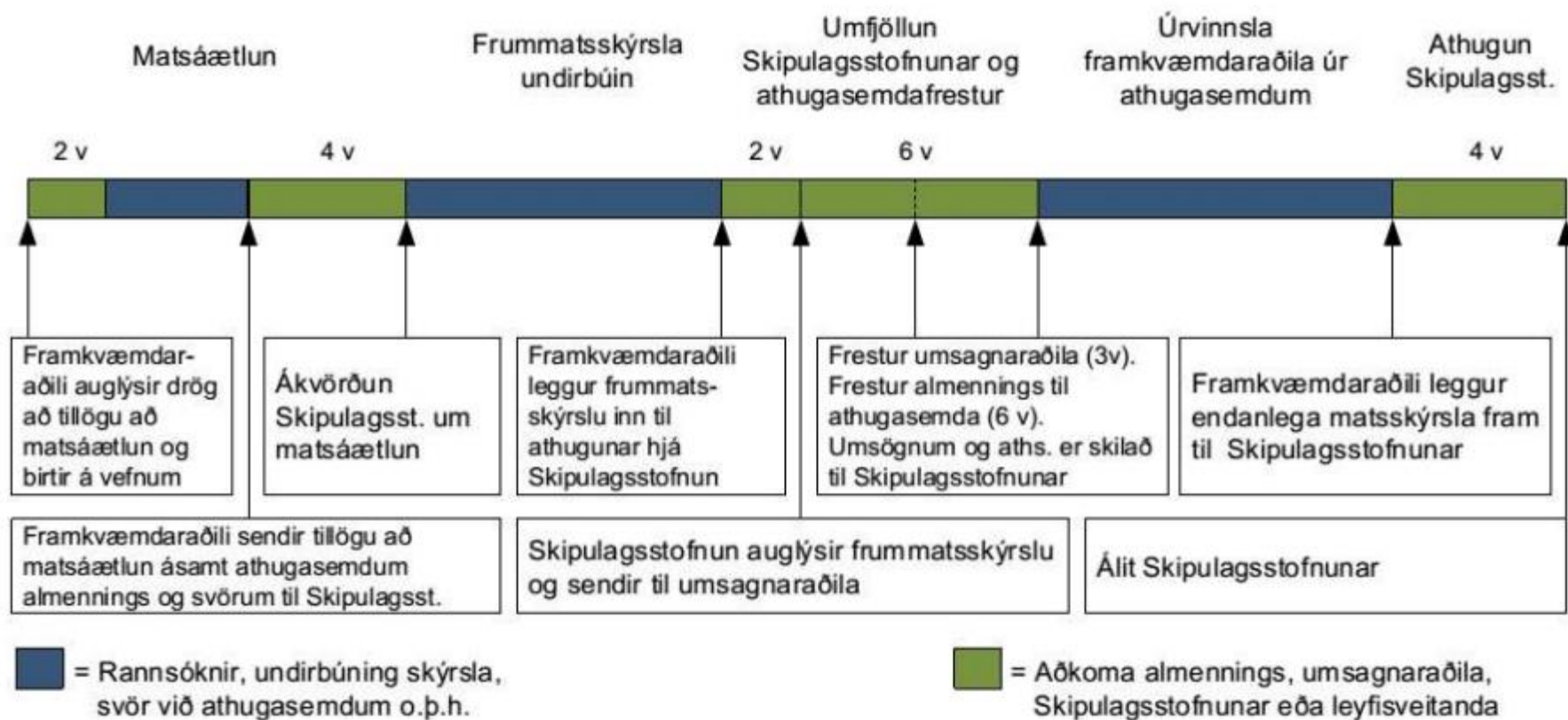
Aðferðin sem beitt er við mat á umhverfisáhrifum er í samræmi við lög um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 og reglugerð nr. 660/2015. Matsferlið skv. lögnum má sjá á mynd 1.1. Nánari upplýsingar um matsferlið má finna á vef Skipulagsstofnunar, www.skipulag.is.

1.2.5 Kynning á drögum að tillögu að matsáætlun

Drög að tillögu að matsáætlun voru birt til kynningar í um tveggja vikna skeið, frá 5. – 19. september 2019. Á þessu tímabili gafst öllum tækifæri til að koma með athugasemdir við tillöguna. Alls bárust tvær athugasemdir við drögin, annars vegar frá Kjósarhreppi og hins vegar Hjólafærni á Íslandi. Athugasemdirnar og viðbrögð Vegagerðarinnar við þeim má finna í viðaukum C og D.

1.2.6 Tímaáætlun framkvæmdar og matsferlis

Áætlað er að frummatskýrsla verði send til athugunar Skipulagsstofnunar veturinn 2019/2020 og að álit Skipulagsstofnunar liggi fyrir vorið 2020. Tímasetning framkvæmdar miðast við samgönguáætlun og þar er áætlað að framkvæmdin verði fjármögnuð og hún unnin á tímabilinu 2019-2022. Ljóst er að upphaf framkvæmda mun tefjast um a.m.k. ár. Gert er ráð fyrir að framkvæmdin verði unnin á fjórum árum og áætlað er að framkvæmdir hefjist sumarið 2020. Að því gefnu verður framkvæmdum lokið árið 2023. Að svo stöddu er ekki vitað um nákvæmar tímasetningar á einstaka áföngum framkvæmdarinnar. Fyrirvari er gerður á að tímasetning einstakra framkvæmdaþátta getur breyst þegar kostnaðaráætlun skv. nánari hönnun liggur fyrir. Umfjöllun um samgönguáætlun má finna í kafla 2.3.1.



MYND 1.1 Ferli mats á umhverfisáhrifum skv. lögum nr. 106/2000 m.s.br.

2 UPPLÝSINGAR UM FRAMKVÆMDASVÆÐIÐ

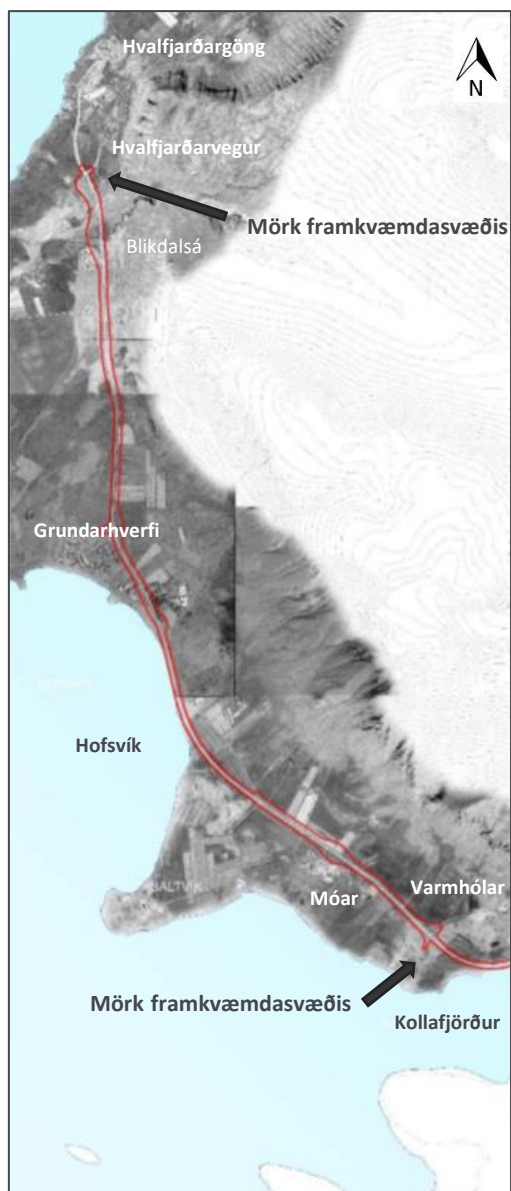
2.1 Staðsetning og staðhættir

Framkvæmdasvæðið nær yfir um 9 km kafla Vesturlandsvegar og er að mestu innan skilgreinds veghelgunarsvæðis vegarins. Kaflinn nær frá Varmhólum (þar sem fyrirhugað er að Sundabraut tengist Vesturlandsvegi) að vegamótum Vesturlandsvegar og Hvalfjarðarvegar. Á umræddum kafla eru tæplega 30 vegamót, tengingar og þveranir. Á stærstum hluta vegarins er leyfður hámarkshraði 90 km/klst. en á stuttum kafla við Grundarhverfi er 70 km/klst. hámarkshraði. Á mynd 2.1 má sjá yfirlitsmynd af framkvæmdinni.

Framkvæmdasvæðið nær m.a. til Kjalarness sem er fámennasta hverfi Reykjavíkur en jafnframt það stærsta að flatarmáli. Hverfið samanstendur af Grundarhverfi og dreifbýli sem nær frá Kollafirði og inn í Hvalfjörð. Á svæðinu hefur hefðbundinn landbúnaður verið á undanhaldi á undanförunum árum en matvælaframleiðsla í auknum mæli verið bundin við þau leiddi.

Frá Hvalfjarðarvegi og að Esjubergi er flatlendi upp frá ströndinni þar sem skiptast á ræktarlönd, mórar og mýrar. Ofan þjóðvegjar taka undirhlíðar Esju við, þar sem eru grónar skriður og stórar aurkeilur eru áberandi undir klettum sem skornir eru af giljum og gljúfrum.

Unnin var fornleifaskráning samhliða gerð deiliskipulags fyrir Vesturlandsveg sem samþykkt var árið 2018 [5]. Skráningin nær til þess vegakafla sem hér er fjallað um. Finna má ýmsar minjar innan og við framkvæmdasvæðið. Minjum á svæðinu verður lýst í frummatsskýrslu.



MYND 2.1 Yfirlitskort þar sem sýnd er staðsetning þess vegkafla sem er innan tilkynningar (Landslag ehf.).

Samkvæmt vistgerðakorti Náttúrufræðistofnunar Íslands eru ríkjandi vistgerðir innan framkvæmdasvæðisins tún og akurlendi [6]. Á kafla við Sjávarhóla (í Hofsvík), er að finna setfjöru [7]. Hofsvík er á framkvæmdaáætlun friðlýsingar vegna fjöruvistgerða [8]. Í Kollafirði m.a. við Hofsvík er skilgreint mikilvægt fuglasvæði undir heitinu „Kjalarnes“. Þar er mikið fuglalíf allt árið um kring og má m.a. að vetri til finna þar straumönd [9]. Liggur áhrifasvæði framkvæmdar nálægt og að litlu leyti inn á það svæði. Frá afleggjaranum að Bakka og að vegamótum við Hvalfjarðarveg eru vistlendingin melar og sandar ríkjandi [6].

Innan framkvæmdasvæðisins er Blikdalsá en áin rennur úr Blikdal, austan Vesturlandvegar, niður í sjó. Blikdalsá liggur skammt frá bænum Melgerði og um 200 metrum norðan við núverandi vigtunarplan. Í dag er ánni beint í ræsi sem liggur undir Vesturlandsveg og þaðan fer hún undir brú og út í sjó. Brúin er í slæmu ástandi og er lokuð í dag fyrir vélknúinni umferð.

Jarðmyndanir á svæðinu njóta ekki sérstakar verndar en aðallega er þar að finna laus jarðlög. Auk lausra jarðlega er á takmörkuðum köflum að finna þóleiít basalt, ólívínþóleiít í stafla og grágrýtisfláka [10]. Við bæinn Sjávarhól, nálægt núverandi Vesturlandsvegi eru urðarhólar sem hafa myndast úr berghlaupi úr efstu fjallsbrúnum Esjunnar. Slík ummerki, þ.e. um sambærileg berghlaup, má finna víðar við Esjurætur.

2.2 Afmörkun framkvæmdasvæðis

Framkvæmdasvæðið miðast almennt við það landsvæði sem fyrirhugað er að nýta undir framkvæmdina. Á það við þann hluta Vesturlandsvegar sem fyrirhugað er að breikka auk þess svæðis sem ætlað er fyrir hliðarvegi og göngu-, hjóla- og reiðstíga. Sjá má framkvæmdasvæðið í yfirlitsmyndum og hönnunarteikningum í kafla 3.2.1. Frekari umfjöllun um athugunarsvæði vegna áhrifa framkvæmdarinnar á tiltekna umhverfispætti má finna í kafla 4.4.

2.3 Fyrirliggjandi skipulagsáætlanir

Samkvæmt skipulagslögum nr. 123/2010 er landið allt skipulagsskytt og skulu framkvæmdir vera í samræmi við gildandi skipulagsáætlanir [11]. Þannig skal framkvæmdaleyfi vera í samræmi við aðalskipulag og eftir atvikum einnig við deiliskipulag. Framkvæmdaleyfi skal enn fremur vera í samræmi við svæðisskipulag þar sem það liggur fyrir. Vegaframkvæmdir eru einnig háðar gildandi samgönguáætlun.

2.3.1 Samgönguáætlun

Þingsályktunartillaga um samgönguáætlun 2019-2033² og fimm ára samgönguáætlun (aðgerðaáætlun) fyrir tímabilið 2019-2023³ voru samþykktar á Alþingi í febrúar 2019 [12]. Samgönguáætlun byggist á lögum um samgönguáætlun nr. 33/2008. Annars vegar er gerð samgönguáætlun til fimmtán ára og hins vegar til fimm ára þar sem tilgreindar eru framkvæmdir fyrir fyrsta tímabil stefnunnar. Lög kveða á um að samgönguáætlunin sé endurskoðuð á minnst þriggja ára fresti [13].

Matsferlið nær til þess hluta Vesturlandsvegar sem er innan samþykktar þingsályktunartillögu um samgönguáætlun 2019-2023. Þar er lagt til að hafnar verði framkvæmdir við gerð 2+1 vegar á Kjalarnesi árið 2019, á þeim 9 km kafla sem hér er fjallað um. Áætlað er að framkvæmdin fari fram á árunum 2019-2022 (miðað við fjármögnun). Ekki er gert ráð fyrir frekara fjármagni til framkvæmda á þessu svæði á 2. og 3. tímabili þingsályktunartillögunnar þ.e. á árunum 2024-2033.

TAFLA 2.1 *Upplýsingar úr fimm ára samgönguáætlun sem tilgreinir hvernig fjármunum er skipt milli á ára vegna framkvæmdarinnar.*

KAFLANR.	KAFLAHEITI	LENGD KAFLA (KM)	EFTIRSTÓÐVAR KOSTNAÐAR 1.1.2019 (MILLJ. KR.)	2019	2020	2021	2022
f5-f6	Um Kjalarnes	9,0	3.200	200	600	1440	960

² <https://www.althingi.is/alttext/149/s/0928.html>

³ <https://www.althingi.is/alttext/149/s/0927.html>

2.3.2 Landsskipulagsstefna

Í Landsskipulagsstefnu 2015-2026 er sett fram stefna um að skipulag landnotkunar feli í sér samþætta stefnu um byggðarþróun í þéttbýli og dreifbýli með áherslu á greiðar, öruggar og vistvænar samgöngur og fjölbreyttan ferðamáta. Einnig kemur fram að skipulagsgerð sveitarfélaga eigi að stuðla að greiðum samgöngum innan skilgreindra vinnusóknar- og þjónustuvæða meginkjarna, með styrkingu byggðar að leiðarljósi [14].

2.3.3 Svæðisskipulag

Samkvæmt núgildandi svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 2015-2040, *Höfuðborgarsvæðið 2040*, er vegurinn skilgreindur sem meginstofnvegur. Á þessum meginstofnvegi skal hugað sérstaklega að greiðu og öruggu flæði einka- og þungaumferðar [15].

2.3.4 Aðalskipulag

Í gildandi aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 er stefnt að uppbyggingu Vesturlandsvegur með það að markmiði að auka umferðaröryggi og greiða fyrir umferð. Gert er ráð fyrir breikkun vegarins þar sem stefnt er að 2+1 vegi og fækkun tenginga við þjóðveg með gerð hliðarvega. Þörf fyrir mislæg vegamót og breytingu í 2+2 veg skal vera metin út frá aukningu umferðar í framtíðinni. Einnig kemur fram að markmið fyrir borgarhlutann Kjalarnes er endurskipulagning Vesturlandsvegur með mislægum vegamótum í framtíðinni og að samgöngur verði öruggari, greiðari og vistvænni [16].

2.3.5 Deiliskipulag

Unnið hefur verið deiliskipulag fyrir Vesturlandsveg, „*Vesturlandsvegur frá Leirvogsá að Hvalfjarðarvegi*“. Skipulagið var samþykkt þann 7. júní 2018 í Borgarráði Reykjavíkur og með auglýsingu í B- deild Stjórnartíðinda þann 3. júlí 2018 [17]. Samhliða deiliskipulagi voru gerðar breytingar á nærliggjandi deiliskipulagsáætlunum vegna skipulagsmarka. Deiliskipulagið nær frá Leirvogsá að Hvalfjarðarvegi og nær því til lengri vegarkafla en þess sem matsferlið nær til. Áætlanir eru um frekari framkvæmdir á veginum, m.a. stendur til að breikka hann í heild sinni í 2+1 veg. Ekki liggur fyrir, að svo stöddu, hvenær öllum framkvæmdum í samræmi við deiliskipulagið verður lokið en slíkar ákvarðanir byggja á samgönguáætlun hverju sinni. Eins og áður segir eru ekki frekari framkvæmdir á Vesturlandsvegi innan samgönguáætlunar sem nær til ársins 2033. Unnin var umhverfisskýrsla fyrir deiliskipulagið á grundvelli laga um umhverfismat áætlana nr. 105/2006 [18]. Í matinu voru möguleg umhverfisáhrif af framfylgd deiliskipulagsins metin og var þar heildar framkvæmdin frá Leirvogsá að Hvalfjarðarvegi til umfjöllunar. Umsagnir frá lögbundnum umsagnaraðilum bárust á auglýsingartíma og var umhverfisskýrsla uppfærð m.t.t. þeirra. Sjá má deiliskipulagsuppdrátt í viðauka A.

2.3.6 Framtíðar samgöngur

Vesturlandsvegur spilar mikilvægt hlutverk í samgöngum til og frá höfuðborgarsvæðinu og mun gera það til frambúðar. Núverandi áform áætla að vegkaflinn sem um ræðir muni tengjast Sundabraut þar

sem gert er ráð fyrir að hún þveri Kollafjörð. Mun Vesturlandsvegur frá Varmhólum að Hvalfjarðarvegi því anna þeirri umferð sem fer um Sundabraut. Áætla má að með tilkomu Sundabrautar muni umferð um Vesturlandsveg áður en komið er að gatnamótum fyrirhugaðrar Sundabrautar og Vesturlandsvegar (við Varmhóla) minnka, þ.e. við Esjumela út Kollafjörð og að Varmhólum. Mun því breikkun vegarins á kaflanum sem er til umræðu í þessari tilkynningu stuðla að hagkvæmari samgöngutengingum við fyrirhugaðar samgönguframkvæmdir höfuðborgarsvæðisins til langs tíma litið.

Ljóst er að framkvæmdir sem nú eru á skipulagsáætlunum, líkt og Sundabraut og Vesturlandsvegur (frá Esjumelum að Varmhólum), munu koma til með að tengjast Vesturlandsvegi til framtíðar. Á þessu stigi eru áformin þó á áætlunarstigi og því ekki unnt að fjalla um framkvæmdirnar með nákvæmum hætti. Felur það m.a. í sér að ekki liggja fyrir næg hönnunargögn eða endanlegar ákvarðanir um útfærslu og framkvæmd þeirra. Þar af leiðandi eru þær framkvæmdir ekki hluti af þeirri framkvæmd sem hér er tilkynnt um.

2.4 Eignarhald

Innan framkvæmdasvæðisins er að finna land sem er í eigu ýmissa aðila, s.s. einstaklinga og sveitarfélagsins. Haldnir hafa verið kynningarfundir (samhliða deiliskipulagsgerð) með þeim aðilum og öðrum hagsmunaaðilum [19]. Í því kynningarferli hafa áform breikkunar Vesturlandsvegar verið kynnt. Áform um framkvæmdirnar verða kynnt nánar í tengslum við matsferlið.

3 UPPLÝSINGAR UM FRAMKVÆMDINA

3.1 Tilgangur og markmið

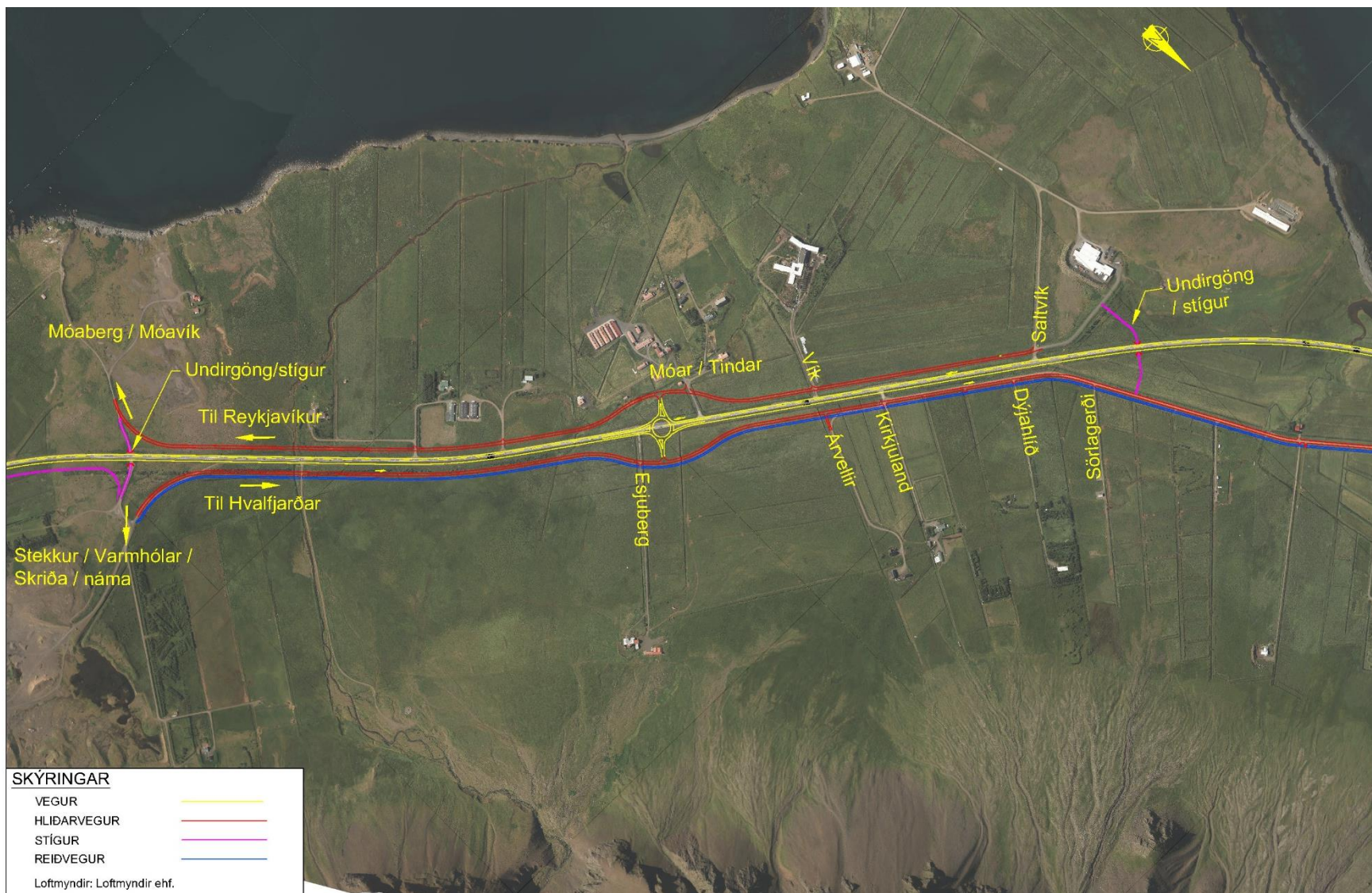
Umferð á Vesturlandsvegi hefur aukist mikið á undanförunum áratugum og töluvert af slysum hafa orðið á veginum. Megintilgangur framkvæmdarinnar er að bæta samgöngur og auka umferðaröryggi á Vesturlandsvegi. Aðskilnaður akstursstefna, fækkun vegtenginga ásamt öðrum útfærsluatriðum mun koma til með að stuðla að því markmiði.

3.2 Lýsing framkvæmdar

3.2.1 Lega

Framkvæmdin er á um 9 km kafla Vesturlandsvegur milli Varmhóla, þar sem fyrirhugað er að Sundabraut tengist Vesturlandsvegi, og vegamóta Vesturlandsvegur og Hvalfjarðarvegur. Ekki er gert ráð fyrir breytingu á legu vegarins vegna framkvæmdarinnar heldur verður hann eingöngu breikkaður. Auk þess verða gerðir nýir hliðarvegir, aðrir hliðarvegir bættir og gerðir göngu-, hjóla- og reiðstígar.

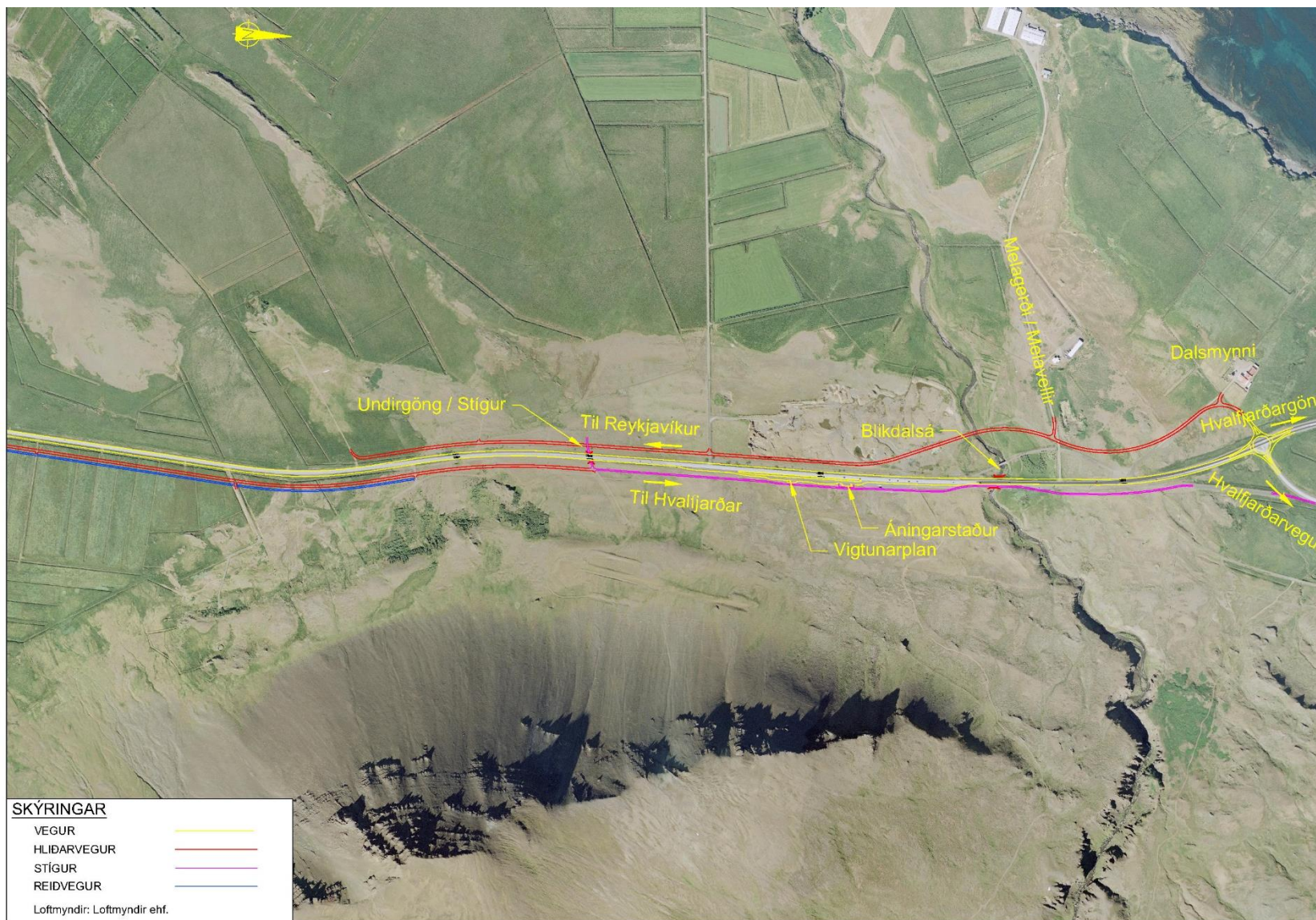
Á myndum 04 og til 06 má sjá yfirlitsmynd af framkvæmdinni auk hönnunarteikninga á deiliskipulagsstigi. Stærri myndir má finna í viðauka B. Ef uppfærð hönnunargögn liggja fyrir verða þau birt í frummatsskýrslu.



MYND 3.1 Yfirlit yfir fyrirhugaðar framkvæmdir vegna breikkunar Vesturlandsvegur á kaflanum milli Varmhóla og Hofsvíkur.



MYND 3.2 Yfirlit yfir fyrirhugaðar framkvæmdir vegna breikkunar Vesturlandsvegur við Hofsvík.



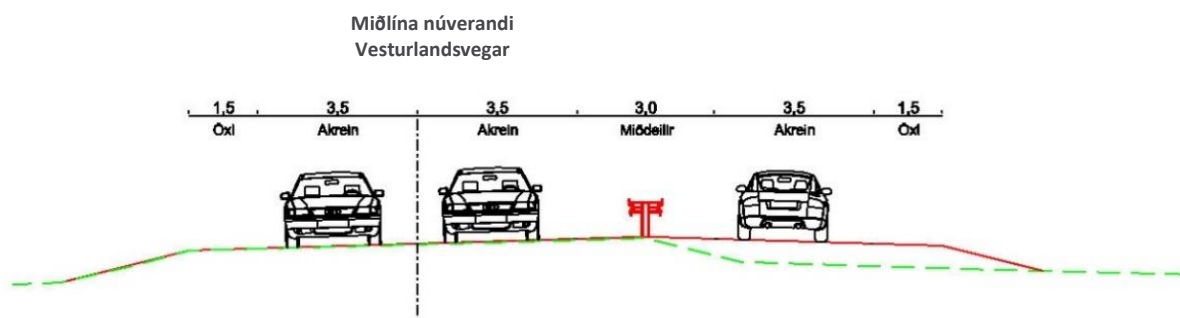
MYND 3.3 Yfirlit yfir fyrirhugaðar framkvæmdir vegna breikkunar Vesturlandsvegur á kaflanum norðan Hofsvíkur, að afleggjara í Hvalfjörð.

3.2.2 Breikkun

Á stærstum hluta vegkaflans er áætlað að breikka veginn í 2+1 veg. Vegurinn skiptist í fimm vegkafla. Skiptisvæði vegkafla eru ýmist hefðbundin skiptisvæði á 2+1 vegum og hins vegar vegamót. Kaflarnir eru um 1,25-1,40 km langir. Þrír vegkaflar eru með tvær akreinar í norðurátt og tveir vegkaflar með tvær akreinar í suðurátt. Við Grundarhverfi er 1+1 vegkafla sem ekki er ráðgert að breikka vegna nýlegra undirganga sem þar eru staðsett. Á yfirlits og hönnunarmyndum má sjá nánari útfærslu breikkunar og akstursteftna. Á mynd 3.4 má sjá að þversnið 2+1 vegarins er 16,5 m með 3 m miðdeili með vegriði til að aðgreina akstursstefnur.

2+1 - Vegur

Vegtegund B15,5 / með breiðari miðdeildi 3,0 m

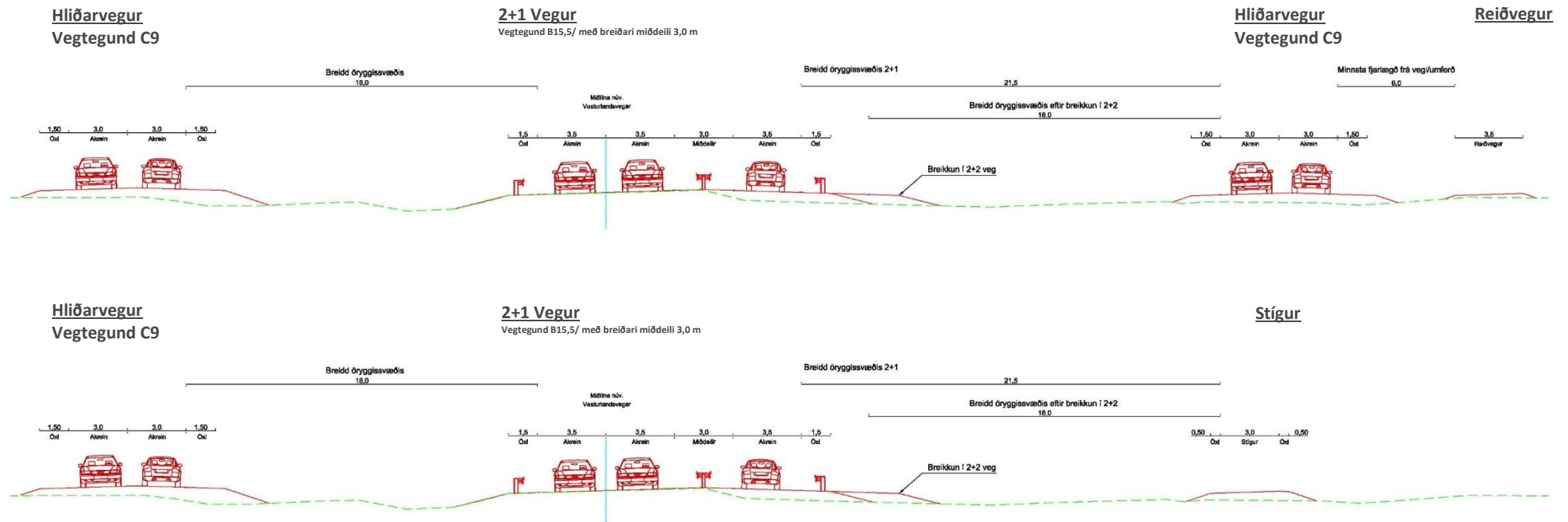


MYND 3.4 2+1 vegur innan öryggissvæðis og með breiðari miðdeili 3,0 m.

Staðsetning hliðarvega ræðst fyrst og fremst af breidd öryggissvæða en miðar jafnframt að því að mögulegt verði að breikka Vesturlandsveg í 2+2 veg í framtíðinni⁴ án þess að færa þurfi hliðarvegi. Hliðarvegir eru að lágmarki í 18 m fjarlægð frá akreinabrún Vesturlandsvegur. Núverandi hliðarvegir verða nýttir eins og kostur er. Lengja þarf ræsi yfir Blikdalsá austan við núverandi Vesturlandsveg við breikkun vegarins, auk þess sem huga þarf að þverun árinna vegna hliðarvegar, vestan Vesturlandsvegur. Þverun Blikdalsár verður unnin í samráði við Fiskistofu.

Áhrifsvæði framkvæmdarinnar er breytilegt eftir vegköflum. Núverandi breidd Vesturlandsvegur er um 9-10 m en eftir breikkun verður hún um 16,5 m. Vegurinn verður því breikkaður að jafnaði um 6,5 - 7,5 m og má því áætla að um 5,85 - 6,75 ha svæði fari undir breikkun Vesturlandsvegur. Þar sem eingöngu liggur fyrir frumhönnun verksins er ekki hægt að áætla nákvæmlega röskun lands s.s. vegna fláa, öryggissvæða, hliðarvega og stíga. Veghelgunarsvæði stofnvega er 30 m frá miðlínu til beggja átta, samtals 60 m og er því áhrifsvæði breikkun Vesturlandsvegur að öllu leyti innan veghelgunarsvæðis núverandi vegar. Rask vegna hliðarvega og stíga er áætlað að hámarki 15 ha. Nánar verður gert grein fyrir raski vegna framkvæmdarinnar í heild sinni í frummatsskýrslu. Á mynd 3.5 má sjá snið fyrir breikkun vegarins auk hliðarvega, göngu-, hjóla- og reiðstíga.

⁴ Gert er ráð fyrir að Vesturlandsvegur geti breikkað í 2+2 veg frá framtíðartengingu við Sundabraut og að Hvalfjarðarvegi.



MYND 3.5 Snið breikkunar. Efra sniðið sýnir 2+1 veg með hliðarvegi í lágmark 18 m fjarlægð. Neðri sniði sýnir hliðarveg og 2+1 Vesturlandsveg með hliðarveg og stíg.

3.2.3 Vegamót

Þrjú hringtorg verða á vegkaflanum. Hringtorgin eru á vegamótum við Móa, Grundarhverfi og Hvalfjarðarveg. Hringtorgin verða fjögurra arma með einni akrein. Ytra þvermál torganna er að lágmarki 50 m. Gert er ráð fyrir að hægt sé að breikka aksturssvæði hringtorganna í tvær akreinar með því að minnka miðeyjuna.

3.2.4 Hliðarvegir

Breytingar þarf að gera á hliðarvegum samhliða breikkun Vesturlandsvegar. Vegtengingum verður fækkað og gengið út frá því að hliðarvegir anni og safni saman umferð utan Vesturlandsvegar. Tengjast svo hliðarvegirnir Vesturlandsvegi um vegamót, s.s. hringtorg. Núverandi vegir verða nýttir eins og kostur er og þeir endurbættir og aðlagðir eftir þörfum. Í töflu 04 má sjá yfirlit og sundurliðun hliðarvega og helstu upplýsingar.

TAFLA 3.1 Samantekt upplýsinga um hliðarvegi.

STAÐSETNING	STÖÐ HRINGVEGAR			LENGD [M]	VESTAN/ AUSTAN	FYRIR	NÝR VEGUR (N)/ UPPFÆRSLA (U)
Móaberg-Móar	18300	-	19620	1.320	Vestan	Bíla/hjól	N
Móar-Saltvík	19620	-	20540	920	Vestan	Bíla/hjól	N
Varmhólar-Esjuberg	18300	-	19620	1.320	Austan	Bíla/hjól	N
Esjuberg-Sörlagerði	19620	-	20660	1.040	Austan	Bíla/hjól	N/U
Sörlagerði-Vallá	20660	-	22500	1.840	Austan	Bíla/hjól	U
Vallá-Grundarhverfi	22620	-	23020	400	Vestan	Bíla/hjól	N
Litla Vallá-Grundarhverfi hringtorg	23000	-	23700	700	Austan	Bíla/hjól	N
Grundarhverfi hringtorg-Arnarhamar	23700	-	25560	1.860	Austan	Bíla/hjól	N
Langholt-Hvalfjarðarvegur	24980	-	27240	2.260	Vestan	Bíla/hjól	N

Í töflu 04 er tekið fram hvort að tilgreindur vegur sé nýr eða verði endurbættur við framkvæmdina. Allir hliðarvegirnir falla samkvæmt deiliskipulagi undir vegtegundina C9. Verið er að skoða nánar útfærslu hliðarvega til að tryggja umferðaröryggi allra vegfarendahópa. Lengd nýrra hliðarvega er frá 0,5-2,3 km auk þess sem um 1,8 km af núverandi hliðarvegum verða aðlagðir að framkvæmdinni, þ. á m. breikkaðir. Heildarlengd hliðarvega sem eru hluti framkvæmdarinnar er um 11 km. Á yfirlitsmynd eru hliðarvegir táknaðir með rauðum línunum.

Hönnun hliðarvega er enn á frumstigi. Nánar verður gert grein fyrir þeim, staðsetningu þeirra og raski af þeirra völdum í frummatsskýrslu. Umferð á hliðarvegum verður að mestu fyrir aðkomu að einstaka húsum jafnframt því að þar mun öll umferð gangandi og hjólandi fara um. Hliðarvegir verða tengdir saman með stígum þannig að vegfarendur eigi þar greiða leið án þess að þurfa að blandast umferð vélknúinna ökutækja. Hliðarvegir verða nægilega breiðir til að tryggja öryggi allra vegfarenda. Vegfláar verða með hefðbundnu sniði og í samræmi við veghönnunarreglur.

3.2.5 Göngu-, hjóla- og reiðstígar

Gert er ráð fyrir að hjólandi vegfarendur noti hliðarvegi og að ekki verði gerður sérstakur göngu- og hjólastígur nema þar sem engir hliðarvegir eru fyrirhugaðir. Nýir stígar eru í heildina um 2,2 km og eru táknaðir með fjólubláum línunum á yfirlitsmynd.

Reiðvegur liggur með hliðarvegum að réttinni við Arnarhamar, þar sem hún sameinast gömlu þjóðleiðinni í Esjuhlíðum. Í heildina er áætlað að reiðstígar verði um 6,9 km. Þeir eru táknaðir með bláum línunum á yfirlitsmynd.

3.2.6 Undirgöng

Undirgöng fyrir útivistarumferð undir Vesturlandsveg eru áætluð á fimm stöðum, þar af á fjórum stöðum fyrir reiðmenn. Ein undirgöng fyrir gangandi umferð eru þegar komin við Grundarhverfi og verða þau óbreytt. Undirgöng fyrir bæði gangandi og ríðandi verða við Móaberg, Esjuberg, Saltvíkurveg og við hestaþróttasvæðið vestan Arnarhamars. Við nýjan hliðarveg sunnan við Vallá verða akfær undirgöng sem tengjast Vallargrund.

3.2.7 Áningarstaðir og vigtarplan

Við Vesturlandsveg er gert ráð fyrir tveimur áningarstöðum, líkt og í dag. Í suðurhluta Hofsvíkur er til skoðunar að vera með áningarstað fyrir ökumenn sem aka í suðurátt. Við vigtarplanið rétt við Arnarhamar verður áningarstaður fyrir ökumenn sem aka í norðurátt. Útfærsla áningarstaða verður í samræmi við hönnunarkröfur Vegagerðarinnar. Núverandi vigtarplan sem staðsett er við Arnarhamar er ekki samkvæmt gildandi reglum Vegagerðarinnar um slíka staði. Vigtarplanið verður stækkað (lengt) og gerðar að- og fráreinar í samræmi við gildandi reglur og viðmið.

3.2.8 Biðstöðvar strætó

Ekki er gert ráð fyrir biðstöð strætó við vegkaflann. Strætó mun aka út af Vesturlandsvegi við Esju og Grundarhverfi og stoppa þar við biðstöðvar.

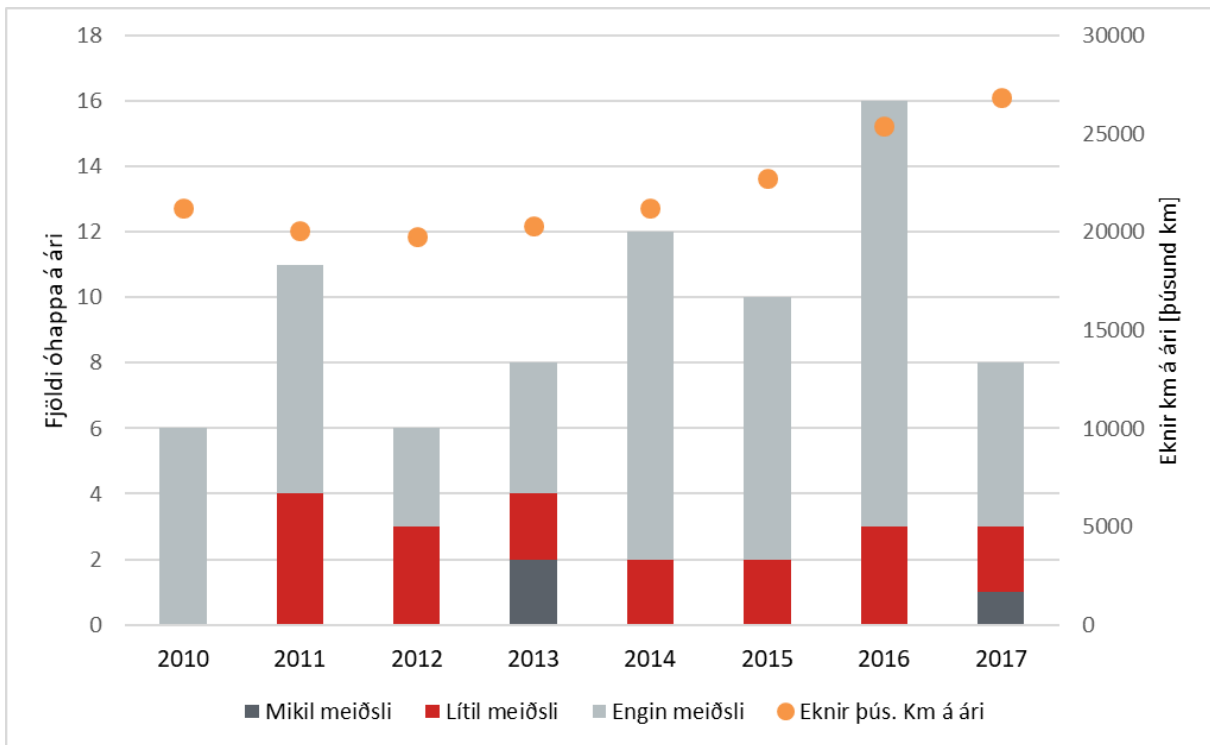
3.3 Umferðaróhöpp

Mat á núverandi umferðaröryggi er unnið úr gögnum um umferðaróhöpp⁵ og umferð 2010-2017. Upplýsingar fengust frá Vegagerðinni (nema annað sé tekið fram). Eins og áður hefur komið fram, eru úrbætur á umferðaröryggi ein af forsendum framkvæmdarinnar.

Á mynd 3.6 má sjá yfirlit um fjölda umferðaróhappa á Vesturlandsvegi á milli Varmhóla og Hvalfjarðarvegar frá árunum 2010-2017 og umferðarmagn á vegkaflanum (eknir þús. km á ári). Fjöldi

⁵ Gerður er greinarmunur á umferðaróhöppum og slysum. Óhöpp eru öll óhöpp óháð því hvort einhver meiðist en slys eru þau óhöpp þar sem einhver meiðist.

Óhappa er breytilegur milli ára og urðu áberandi flest umferðaróhöpp árið 2016. Umferð á vegkaflanum hefur aukist frá árinu 2012 og fóru flest ökutæki um vegkaflann árið 2017.

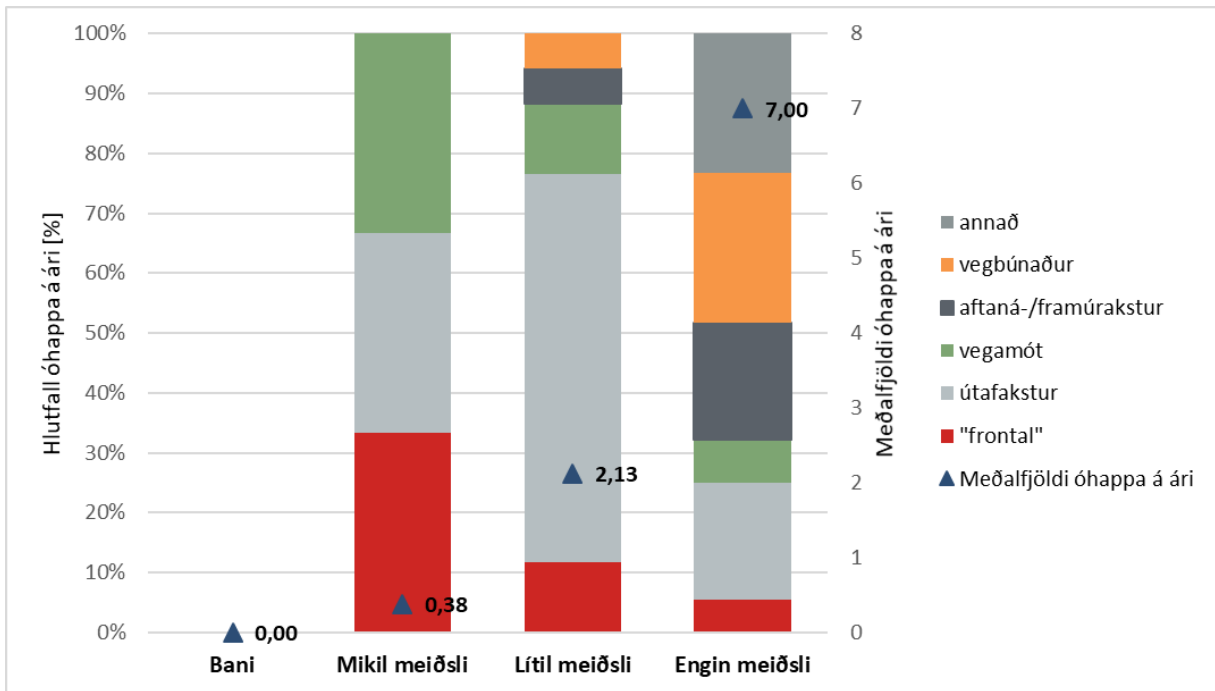


MYND 3.6 Umferðaróhöpp á Vesturlandsvegi milli Varmhóla og Hvalfjarðarveggar á árunum 2010-2017.

Umferðaróhöpp eru flokkuð eftir alvarleika; bani, mikil meiðsli, lítil meiðsli og engin meiðsli. Rúmlega 70% allra óhappa teljast sem óhöpp með engum meiðslum eða eignartjóni og rúm 23% óhappanna voru slys með litlum meiðslum. Þrjú alvarleg umferðarslys urðu á vegkaflanum á skoðunartímabilinu, eða um 0,4 slys á ári, þar sem mikil meiðsl hlutust. Að meðaltali urðu 9,6 umferðaróhöpp á hverju ári á vegkaflanum frá Varmhólum og að Hvalfjarðarvegi á skoðunartímabilinu, þar af 2,6 umferðarslys með meiðslum. Ekkert banaslys var á skoðunartímabilinu en tvö banaslys urðu á vegkaflanum árið 2018.

Mynd 3.7 sýnir skiptingu óhappa eftir því með hvaða hætti þau urðu og eru óhöppin flokkuð eftir alvarleika þeirra og gerð. Algengustu umferðaróhöpp á veginum eru vegna útafaksturs (40%)⁶, aksturs á vegbúnað (28%) og aftanákeyrslna (21%).

⁶ Þar af 28% útafakstur til hægri og 12% til vinstri.



MYND 3.7 Hlutfallsleg samsetning umferðaróhappa og meðalfjöldi umferðaróhappa á ári eftir alvarleika á Vesturlandsvegi milli Varmhóla og Hvalfjarðarvegur tímabilið 2010-2017.

Óhappa- og slysatíðni vegkaflans er lægri en meðaltal á öllum hringveginum en er á svipuðu róli og á svipuðum vegköflum á hringveginum eins og kemur fram í töflu 05. Slysatíðni er fjöldi slysa á hverja milljón ekinna km.

TAFLA 3.2 Óhappa- og slysatíðni vegkaflans samanborið við aðra þjóðvegi.

Samantekt 2010-2017, unnið úr gögnum Vegagerðarinnar				
Heiti	Vegkaflí	Óhappa-tíðni	Slysa-tíðni	Tíðni banaslysa og slysa með meiriháttar meiðslum
Vesturlandsvegur; Varmhólar - Hvalfjarðarvegur*	1-f5*, 1-f6	0,44	0,12	0,02
Vesturlandsvegur; Þingvallavegur - Hvalfjarðarvegur	1-f5, 1-f6	0,53	0,13	0,02
Allir þjóðvegir í dreifbýli		0,87	0,25	0,05
Hringvegurinn		0,80	0,21	0,05
Biskupstungnabraut - Þorlákshafnarvegur	1-d6	0,39	0,12	0,01
Þorlákshafnarvegur - Þrengslavegur	1-d8	0,74	0,22	0,04
Hvalfjarðarvegur - Borganes	1-g3,1-g4	0,63	0,16	0,02
Snæfellsnesvegur - Hvítárvallavegur	1-g8	0,61	0,15	0,02
Dagverðareyruvegur - Akureyri	1-p6	0,76	0,27	0,07

*Greining á slysatíðni á vegkafla 1-f5 byrjar við gatnamót við Varmhóla

Líkleg skýring á því að óhappa- og slysatíðnin er aðeins lægri en á öðrum vegköflum á hringveginum er að umferð um veginn er orðin það mikil að ökumenn veigra sér við að taka fram úr við þessar aðstæður. Við aukna umferð eru þó líkur á að slys verði alvarlegri þar sem meiri líkur eru á því að ökutæki sé að koma úr gagnstæðri átt ef ökumenn fara yfir á öfugan vegarhelming (t.d. við útafakstur til vinstri og framúrakstur). Innan þessara greininga eru ekki slys árið 2018, þ.á.m. tvö banaslys.

3.4 Umferð akandi

Upplýsingar um meðalumferð á Vesturlandsvegi árið 2017 má sjá í töflu 06 (upplýsingar frá Vegagerðinni). Að jafnaði er meiri umferð yfir sumarmánuðina en vetrarmánuðina. Frá árinu 2014 hefur umferð aukist um 5-13% á ársgrundvelli. Árið 2016 var ársdagsumferð frá Þingvallavegi að Brautarholtsvegi 8.300 ökutæki/sólarhring og frá Brautarholtsvegi að Hvalfjarðarvegi 7.100 ökutæki/sólarhring.

TAFLA 3.3 Yfirlit yfir umferðarmagn á Vesturlandsvegi árið 2017.

	ÁRSDAGSUMFERÐ (ÖKUTÆKI/SÓLARHR.)	SUMARDAGSUMFERÐ (ÖKUTÆKI/SÓLARHR.)	VETRARDAGSUMFERÐ (ÖKUTÆKI/SÓLARHR.)
Þingvallavegur að Brautarholtsvegi	8.800	11.000	6.800
Brautarholtsvegur að Hvalfjarðarvegi	7.700	9.900	5.900

3.5 Efnispörf, efnistaka og efnislosun

Í framkvæmdina þarf að gera ráð fyrir efni í vegfyllingar, burðarlög og slitlög. Áætluð efnispörf vegna framkvæmdarinnar má sjá í töflu 07. Nær það til efnisparfar vegna breikkunar Vesturlandsvegur auk gerð gatnamóta, hliðarvega, og göngu-, hjóla- og reiðstíga. Hafa þarf í huga að um grófa áætlun er að ræða þar sem endanleg hönnun vegarins liggur ekki fyrir. Við útreikninga á efnispörf er stuðst við hefðbundnar þykktir veguppbyggingar. Gert er ráð fyrir að tippur verði innan framkvæmdasvæðisins en efni úr honum verði nýtt jafnóðum við framkvæmd eins og kostur er en annars flutt af framkvæmdasvæðinu. Nánar verður gert grein fyrir staðsetningu og fyrirkomulagi tímabundinnar haugsetningar á framkvæmdatíma í frummatsskýrslu.

TAFLA 3.4 Gróf áætlun á efnispörf vegna framkvæmda.

SKÝRING	MAGN U.P.B.	EINING
Uppgrafið efni	164.600	m ³
Styrktarlag	96.500	m ³
Burðarlag	40.500	m ³
Burðarlagsmalbik	205.500	m ²
Slitlag	275.000	m ²
Malarfylling	20.800	m ³
Mulningur	6.700	m ²
Malbik á stíg	6.700	m ²

Verkið verður boðið út og er krafa um að bjóðendur geri grein fyrir því hvar efnistaka muni eiga sér stað. Skilyrði er að efnistaka fari fram í námum sem tiltekna eru í aðalskipulagi Reykjavíkur og hafa að auki viðeigandi leyfi fyrir slíkri starfsemi. Ef verktaki kys að nota aðrar námur utan Reykjavíkur þarf hann að sýna fram á heimild til efnistöku á þeim stöðum. Efnistakan er því háð því að efnistökuastaðir hafi farið í gegnum matsferli laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 (efnistaka fellur undir tl. 2.01–2.04 í 1. viðauka laganna) til þess að fá viðeigandi leyfi.

Efni úr uppgreftri verður nýtt eins og kostur er við framkvæmdina. Burðarhæft efni verður notað í veguppbyggingu en annað efni verður m.a. nýtt í frágang. Það umframefni sem ekki nýtist verður flutt

af svæðinu á starfandi efnistökuastað. Við gerð frummatsskýrslu má gera ráð fyrir að hönnun verði lengra á veg kominn og verða tölur um efnisþörf uppfærðar í samræmi við það.

3.6 Frágangur

Vandað verður við frágang svæða sem óhjákvæmilega þarf að raska við framkvæmdina. Gengið verður út frá að lágmarka rask á gróðri og jarðvegi og verður reynt að græða upp í allt jarðrask og öll sár, eins og kostur er. Að auki verður hugað að því að lágmarka vindálag á lausan jarðveg. Frágangur verður útfærður í samræmi við verklagsreglur Vegagerðarinnar. Í útboðsgögnum verður greint frá nánari upplýsingum um m.a. hvernig haga skuli frágangi vegkanta, fyllinga og skeringa. Við frágang skal raskað svæði aðlagað og mótað að næsta landslagi og umhverfi.

3.7 Valkostir

Þar sem um breikkun á núverandi Vesturlandsvegi er að ræða er ekki talin þörf á að skoða aðra valkosti en þann sem hefur verið lýst. Við hönnun breikkunarinnar hefur verið tekið tillit til staðhátta til að lágmarka áhrif. Varðandi hliðarvegi hefur hönnun þeirra að sama skapi snúist um að lágmarka rask en á sama tíma að fækka tengingum við veginn og auka umferðaröryggi. Ekki er talið að annar valkostur en sá sem hefur verið lýst geti uppfyllt markmið framkvæmdarinnar.

Núllkostur felur í sér að ekki verði farið út í fyrirhugaðar framkvæmdir, þ.e. að ástandið haldist óbreytt. Verður því Vesturlandsvegur ekki breikkaður og ekki verða gerðar úrbætur á veginum með það í huga að bæta umferðaröryggi og greiða fyrir samgöngum, en í töluverðan tíma hefur legið fyrir að þörf er á úrbótum á veginum.

3.8 Leyfi sem framkvæmdin er háð

Framkvæmdin er háð eftirfarandi leyfum:

- Framkvæmdaleyfi Reykjavíkurborgar skv. 13. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 og reglugerðar nr. 772/2012 um framkvæmdaleyfi.
- Leyfi frá Fiskistofu skv. 1. mgr. 33. gr. laga um lax- og silungsveiði nr. 61/2006 vegna þverunar Blikdalsár.
- Leyfi Minjastofnunar Íslands skv. lögum nr. 80/2012 um menningarminjar ef raska þarf minjum og ef áður ókunnar minjar koma í ljós við framkvæmdir.
- Starfsleyfi Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur skv. lögum nr. 7/1998 um hollustuhætti og mengunarvarnir m.s.br. vegna tímabundinnar haugsetningar á framkvæmdatíma.

4 MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM

4.1 Tilgangur mats á umhverfisáhrifum

Mat á umhverfisáhrifum er ferli þar sem á kerfisbundinn hátt eru metin þau áhrif sem framkvæmd kann að hafa á umhverfið, áður en tekin er ákvörðun um hvort umrædd framkvæmd skuli leyfð. Mat á umhverfisáhrifum er unnið í samræmi við lög nr. 106/2000. Matinu er ætlað að tryggja að umhverfisáhrif framkvæmda séu innan ásættanlegra marka. Markmið laganna er:

- a. að tryggja að áður en leyfi er veitt fyrir framkvæmd, sem kann vegna staðsetningar, starfsemi sem henni fylgir, eðlis eða umfangs að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif, hafi farið fram mat á umhverfisáhrifum viðkomandi framkvæmdar,
- b. að draga eins og kostur er úr neikvæðum umhverfisáhrifum framkvæmdar,
- c. að stuðla að samvinnu þeirra aðila sem hafa hagsmuna að gæta eða láta sig málið varða vegna framkvæmda sem falla undir ákvæði laganna,
- d. að kynna fyrir almenningi umhverfisáhrif framkvæmda sem falla undir ákvæði laganna og mótvægisáðgerðir vegna þeirra og gefa almenningi kost á að koma að athugasemdum og upplýsingum áður en álit Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum framkvæmdar liggur fyrir.

4.2 Samantekt á ákvörðun um matsskyldu framkvæmdarinnar

Í tilkynningu til ákvörðunar um matsskyldu var fjallað um þá umhverfisþætti sem talið var að gætu orðið fyrir áhrifum vegna framkvæmdarinnar. Í tilkynningunni var mat lagt á eftirfarandi umhverfisþætti: Landnotkun, náttúrufar, landslag og ásynnd, minjar, hljóðvist og umferðaröryggi. Gerð var greining á raski á vistgerðum, byggð á vistgerðakorti Náttúrufræðistofnunar Íslands, sérstök greining á breytingu á hljóðvist vegna framtíðarumferðar á veginum og aðstæður skoðaðar á svæðinu.

Í ákvörðun Skipulagsstofnunar kom fram að auka þurfi umfjöllun um rask vegna hliðarvega og stíga. Einnig að gera þurfi betur grein fyrir staðsetningu og fyrirkomulagi haugsetningarsvæða á framkvæmdatíma og efnistökusvæðum sem nýtt verða við framkvæmdirnar. Leggja þurfi frekara mat á hljóðvist og áhrif mótvægisáðgerða á þeim stöðum þar sem hávaði fer yfir viðmiðunarmörk. Fjalla

þurfi ítarlegar um hugsanleg áhrif á votlendisskika á leiðinni og fjöruvistgerðir við Hofsvík, þar sem gert er ráð fyrir því að hafa áningarstað.

Talsverðra gagna hefur því þegar verið aflað við undirbúning greinargerðar með tilkynningu til ákvörðunar um matsskyldu, og ýmis sjónarmið og upplýsingar komið fram í umsögnum fagstofnana. Jafnframt eru tiltekin atriði í ákvörðun Skipulagsstofnunar um hvar auka þurfi umfjöllun eða afla frekari gagna til að leggja mat á áhrif framkvæmdarinnar. Við undirbúning þessarar matsáætlunar var byggt á þessu þegar ákvarðað er var hvað skuli leggja áherslu á í komandi matsvinnu.

4.3 Framkvæmdaþættir sem hafa áhrif á umhverfið

Hér er fjallað um helstu þætti framkvæmdarinnar sem taldir eru geta valdið umhverfisáhrifum.

- **Jarðrask vegna veglagningar.** Beint jarðrask verður vegna veglagningar. Gróður og annað sem þar er fyrir verður fyrir varanlegum og óafturkræfum áhrifum. Svæðið er þó að stærstum hluta innan núverandi veghelgunarsvæðis. Jarðrask mun einnig hafa áhrif á fuglalíf sem gæti nýtt sér svæðið. Nálægð við umferðarpungann á veginum í dag hefur þó mikil áhrif á nærliggjandi svæði. Taka þarf tillit til minja sem eru á svæðinu og fá leyfi Minjastofnunar ef raska þarf minjum. Þar sem þvera þarf vatnsfarvegi verður að huga vel að mögulegu raski sem og í nálægð við strendur. Einnig verður jarðrask vegna lagningar og lagfæringa á hliðarvegum og stígum. Á framkvæmdatíma, m.a. vegna jarðrasks verða óhjákvæmilega tímabundin áhrif á t.d. hljóðvist.
- **Haugsetning, efnisflutningar og umferð á framkvæmdatíma.** Það efni sem grafið verður upp vegna breikkunar vegarins þarf að haugsetja við framkvæmdasvæðið. Reynt verður að nýta það eins og kostur er við veglagningu og frágang. Óhjákvæmilega mun þó umferð flutningabíla verða á framkvæmdatíma, bæði vegna efnisþarfar og brottflutning efnis. Því geta fylgt ýmiss áhrif. Gera þarf ráð fyrir stjórnun á umferð á framkvæmdatíma.

4.4 Afmörkun athugunarsvæðis vegna áhrifa framkvæmdar

Athugunarsvæði vegna áhrifa framkvæmdarinnar er það svæði þar sem ætla má að áhrifa af völdum framkvæmdarinnar gæti, bæði á framkvæmdatíma og á rekstartíma:

- Áhrif á náttúru og menningarminjar: Við afmörkun athugunarsvæðis vegna beinna áhrifa á gróður og vistlendi, fugla og menningarminjar er miðað við það svæði þar sem gera má ráð fyrir beinum áhrifum vegna framkvæmda, s.s. rask við veglagningar. Við nánari útfærslu á framkvæmdum getur áhrifasvæði færst til innan þessa svæðis.
- Áhrif á landslag og ásýnd lands: Hluti af mati á áhrifum framkvæmdarinnar felst í því að meta áhrif hennar á landslag og ásýnd lands. Athugunarsvæði vegna þessara rannsókna getur verið víðfeðmt og fer það eftir eðli framkvæmdar og staðsetningu hennar m.t.t. til landforma, gróðurfars o.þ.h.
- Áhrif á samfélag: Athugunarsvæði vegna samfélagsþátta, s.s. landnotkunar einskorðast við framkvæmdasvæðið. Svæðisafmörkun vegna annarra samfélagslegra þátta, s.s. umferðar-öryggis getur í mörgum tilvikum verið óljóst og einskorðast ekki við ákveðið belt.

Í frummatsskýrslu verður gert nánari grein fyrir afmörkun áhrifasvæðis hvers umhverfisþáttar.

4.5 Umhverfispættir

4.5.1 Almennt

Í frummatsskýrslu verður fjallað um þá þætti umhverfisins sem geta orðið fyrir umtalsverðum umhverfisáhrifum vegna framkvæmdarinnar, bæði á framkvæmdatíma og rekstrartíma. Í þessari tillögu að matsáætlun eru kynntir þeir umhverfispættir sem talin er ástæða til þess að fjalla um í matsferlinu. Við ákvörðun um hvaða þætti er talin ástæða til að athuga var litið til ákvörðunar Skipulagsstofnunar um matsskyldu framkvæmdarinnar og þeirra gagna sem lögð voru fram í því ferli.

Við mat á umhverfisáhrifum er stuðst við lög um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 og reglugerð um mat á umhverfisáhrifum nr. 660/2015. Einnig er stuðst við leiðbeiningar Skipulagsstofnunar, annars vegar um mat á umhverfisáhrifum [20] og hins vegar um flokkun umhverfisþátta, viðmið, einkenni og vægi umhverfisáhrifa [21]. Við mat á vægi áhrifa á einstaka umhverfisþætti er litið til viðmiða s.s. stefnumörkun stjórnvalda, lög og reglugerðir og alþjóðasamninga.

4.5.2 Umhverfispættir sem fjallað verður um í frummatsskýrslu

Með tillit til tilkynningar til ákvörðunar um matskyldu og ákvörðunar Skipulagsstofnunar (sbr. umfjöllun í kafla 4.2) verður mat lagt á eftirfarandi umhverfispætti:

- Landnotkun
- Gróður og vistlendi
- Fuglalíf
- Landslag og ásýnd
- Minjar
- Hljóðvist
- Umferðaröryggi

Hér á eftir verður stuttlega fjallað um hvern þessara þátta auk þess sem fjallað verður um þá umhverfispætti sem ekki þykir ástæða til að meta frekar í matsferlinu.

4.5.3 Landnotkun

Samkvæmt aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 er landnotkun á aðliggjandi svæðum að mestu skilgreind sem landbúnaðarsvæði en einnig er þar að finna opin svæði, íbúðarsvæði, iðnaðarsvæði og efnistökusvæði.

4.5.3.1 Áhrif framkvæmdar

Svæðið sem fer undir breikkun Vesturlandsvegur og tengdar framkvæmdir, s.s. hliðarvegi og stíga, mun verða fyrir varanlegum áhrifum. Þar sem framkvæmdasvæðið er að hluta til innan veghelgunarsvæðis núverandi Vesturlandsvegur er það þegar skilgreint sem svæði undir vegagerð.

4.5.3.2 Áhrifasvæði

Áhrifasvæði vegna áhrifa framkvæmdarinnar á landnotkun einskorðast við framkvæmdasvæðið sjálft og veghelgunarsvæða.

4.5.3.3 Matsspurningar

Matinu er ætlað að svara:

- a. Mun framkvæmdin breyta landnotkun á svæðinu?
- b. Munu áhrif vegna breyttar landnotkunar verða neikvæð?

4.5.3.4 Fyrirliggjandi gögn og rannsóknir

Stuðst er við skilgreiningu landnotkunar úr aðalskipulagi Reykjavíkur 2010 – 2030. Ekki verða unnar rannsóknir á svæðinu.

4.5.3.5 Aðferðafræði rannsókna og mats

Ekki er gert ráð fyrir að framkvæmdar verði rannsóknir. Lagt verður mat á áhrifin út frá framkvæmdalýsingu, núverandi skilgreiningu landnotkunar á svæðinu og breytttri landnotkun.

4.5.3.6 Framsetning í frummatsskýrslu

Fjallað verður um núverandi landnotkun, gert grein fyrir framkvæmdaráformum og áhrifum vegna breyttar landnotkunar metin. Í frummatsskýrslu verður áhersla lögð á að meta bein áhrif framkvæmdarinnar og áhrif mótvægisáðgerða eftir því sem við á.

4.5.4 Gróður og vistlendi

Innan framkvæmdasvæðisins er t.d. að finna votlendi, tún og akurlendi. Nánari staðháttalýsingu framkvæmdasvæðis má finna í kafla 2.1. Svæðið er ekki gróðurrikt en umhverfis núverandi Vesturlandsveg er þó að finna gróður sem hefur verið plantað meðfram veginum.

4.5.4.1 Áhrif framkvæmdar

Þar sem Vesturlandsvegur verður breikkaður og landsvæði fer að auki undir hliðarvegi, göngu-, hjóla og reiðstíga verða bein áhrif á gróður og vistlendi svæðisins.

4.5.4.2 Áhrifasvæði

Ekki er talið að áhrif framkvæmdarinnar á gróður og vistlendi nái út fyrir skilgreint framkvæmdasvæði.

4.5.4.3 Matsspurningar

Matinu er ætlað að svara:

- a. Hversu mikil verður bein röskun á gróðursvæðum/vistlendum?
- b. Hversu varanleg verða áhrif framkvæmdarinnar á gróður og vistlendi?

- c. Hvaða gróðurfélög eru á áhrifasvæði framkvæmdarinnar? Eru þau fágæt?
- d. Finnast sjaldgæfar tegundir, eða tegundir sem hafa verið friðlýstar eða settar á valista Náttúrufræðistofnunar Íslands innan áhrifasvæðis framkvæmdarinnar?
- e. Hvaða vistgerðir og vistlendi eru á áhrifasvæði framkvæmdarinnar? Hvert er verndargildi þeirra?
- f. Verða áhrif á vistkerfi sem njóta verndar skv. 61 - 62. gr. laga um náttúruvernd?

4.5.4.4 Fyrirliggjandi gögn og rannsóknir

Við mat á áhrifum framkvæmdarinnar á gróður er byggt á fyrirliggjandi rannsóknum. Stuðst er við vistgerðakort Náttúrufræðistofnunar Íslands [6], gagnagrunn Náttúrufræðistofnunar Íslands yfir útbreiðslu sjaldgæfra plöntutegunda auk þess sem verður stuðst verður við gögn úr vettvangsferð. Fyrirhugað er að líffræðingur fari og taki út votlendi framkvæmdasvæðisins, í samræmi við ákvörðun Skipulagsstofnunar um matsskyldu framkvæmdarinnar (sjá kafla 4.2). Aðferðafræði rannsókna og mats

Stuðst verður við fyrirliggjandi gögn um svæðið og gögn úr vettvangsferð. Við matið verður tekið tillit til umfangs rasks á gróðri og vistlendum (s.s. votlendi) og gildi þess svæðis sem verður raskað.

4.5.4.5 Framsetning í frummatsskýrslu

Birt verður vistgerðakort af svæðinu. Greint verður frá niðurstöðum fyrirliggjandi rannsókna, mat lagt á áhrif framkvæmdarinnar á gróður og vistlendi og fjallað um mótvægisáðgerðir eftir því sem við á. Í frummatsskýrslu verður áhersla lögð á að meta bein áhrif framkvæmdarinnar á gróður og vistlendi.

4.5.5 Fuglalíf

Framkvæmdasvæðið einkennist af núverandi Vesturlandsvegi og þeirri umferð sem fer um veginn. Nálægt veginum er þó að finna svæði sem skilgreint er sem mikilvægt fuglasvæði skv. Náttúrufræðistofnun Íslands (svæði nefnt „Kjalarnes“). Nálægð við strendur og graslendi getur laðað að sér fuglalíf.

4.5.5.1 Áhrif framkvæmdar

Framkvæmdin mun hafa áhrif á gróðurfur og vistlendi framkvæmdasvæðisins. Framkvæmdin mun breyta svæðinu varanlega og þar af leiðandi hafa einnig áhrif á það fuglalíf sem þar þrífst. Þá geta fuglar orðið fyrir ónæði á framkvæmda- og rekstartíma, sérstaklega ef framkvæmt er á viðkvæmum varp- eða uppeldistímum.

4.5.5.2 Áhrifasvæði

Fuglar á framkvæmdasvæðinu og í nágrenni þess geta orðið fyrir áhrifum vegna framkvæmdarinnar.

4.5.5.3 Matsspurningar

Matinu er ætlað að svara:

- a. Hver eru hugsanleg áhrif framkvæmdarinnar á búsvæði fugla?
- b. Hver eru hugsanleg áhrif framkvæmdarinnar á áflugshættu fugla?

- c. Hvaða fuglategundir eru á svæðinu?
- d. Hver eru hugsanleg áhrif framkvæmdarinnar á lykil- og ábyrgðartegundir fugla á áhrifasvæðinu?
- e. Hver eru hugsanlega áhrif framkvæmdarinnar á fugla á valista Náttúrufræðistofnunar Íslands?

4.5.5.4 Fyrirliggjandi gögn og rannsóknir

Mat á áhrifum framkvæmdarinnar á fuglalíf er byggt á fyrirliggjandi gögnum. Þar að auki verður haft til hliðsjónar vistgerðakort Náttúrufræðistofnunar Íslands [6] og mikilvæg fuglasvæði skilgreind af Náttúrufræðistofnun Íslands [22].

4.5.5.5 Aðferðafræði rannsókna og mats

Ekki er gert ráð fyrir að framkvæmdar verði rannsóknir. Við mat á áhrifum verður litið til umfangs áhrifa á fugla og gildis fuglalífs á svæðinu.

4.5.5.6 Framsetning í frummatsskýrslu

Greint verður frá grunnástandi svæðisins m.t.t. fuglalífs, mat lagt á áhrif á fugla og fjallað um mótvægisáðgerðir eftir því sem við á. Einnig verður fjallað um mögulega truflun á framkvæmdar- og rekstrartíma.

4.5.6 Landslag og ásýnd

Landslag framkvæmdasvæðisins og næsta nágrennis einkennist af núverandi vegi. Í næsta nágrenni Vesturlandsvegur er að mestu að finna tún og akurlendi sem og þéttbýli á Kjalarnesi.

4.5.6.1 Áhrif framkvæmdar

Nýlagning vegar mun breyta ásýnd og landslagi svæðisins varanlega. Græn svæði við veginn munu verða fjarlægð og í staðinn verður vegagerð umfangsmeiri. Núverandi ásýnd svæðisins einkennist af núverandi Vesturlandsvegi og því áhrifin að miklu leyti komin fram.

4.5.6.2 Áhrifasvæði

Áhrifa mun gæta í næsta nágrenni framkvæmdasvæðisins, t.d. við Esjurætur sem og frá byggð á Kjalarnesi. Í frummatsskýrslu verður stuttlega fjallað um fjölsótt svæði við veginn sem verða fyrir áhrifum vegna ásýndar.

4.5.6.3 Matsspurningar

Matinu er ætlað að svara:

- a. Frá hvaða svæðum, stöðum og leiðum mun framkvæmdasvæðið sjást og hversu mikið?
- b. Hverjir eru það sem helst munu sjá fyrirhugað framkvæmdasvæði?
- c. Hvert er gildi landslagsins?
- d. Hvaða áhrif hefur framkvæmdin á gildi landslags?

4.5.6.4 Fyrirliggjandi gögn og rannsóknir

Stuðst verður við ljósmyndir af svæðinu til að meta grunnástand. Breytingar á ásýnd svæðisins verða metnar út frá hönnunargögnum og upplýsingum um framkvæmdina. Farin verður vettvangsferð um svæðið og safnað ljósmyndum frá völdum sjónarhornum.

4.5.6.5 Aðferðafræði rannsókna og mats

Sjónræn áhrif framkvæmda verða metin út frá viðkvæmni landslags og ásýndar og umfangi áhrifa. Þar sem að framkvæmdin fylgir að mestu núverandi samgöngumannvirkjum verða breytingar á landslagsheildum óverulegar. Áhersla verður lögð á að lýsa breytingu á ásýnd svæðisins frá völdum sjónarhornum sem eru annað hvort lýsandi fyrir viðkomandi vegkafla eða frá fjölförnum stöðum í nágrenni framkvæmdarinnar. Litið verður til stærðar þess svæðis sem framkvæmdasvæðið mun sjást frá og fjölda fólks sem verður fyrir áhrifum, afturkræfni áhrifa og hugsanlegra mótvægisáðgerðir.

4.5.6.6 Framsetning í frummatsskýrslu

Í frummatsskýrslu verður fjallað um sjónræn áhrif framkvæmdarinnar, áhrif á einkenni landslags, frágang framkvæmdarinnar og birtar líkanmyndir frá völdum stöðum á leiðinni. Vægi áhrifa verður metið út frá viðkvæmni landslags og sjónrænna þátta og umfangi og eðli áhrifa. Lagðar verða til mótvægisáðgerðir eftir því sem við á.

4.5.7 Menningarminjar

4.5.7.1 Áhrif framkvæmdar

Veglagning við breikkun Vesturlandsvegur og við gerð hliðarvega og stíga mun fela í sér jarðrask. Taka þarf tillit til þeirra minja sem eru að finna á svæðinu og ef mögulegt er, að koma í veg fyrir að þeim verði raskað.

4.5.7.2 Áhrifasvæði

Ekki er talið að áhrif framkvæmdanna á menningarminjar nái út fyrir skilgreint framkvæmdasvæði.

4.5.7.3 Matsspurningar

Matinu er ætlað að svara:

- a. Eru þekktar menningarminjar á áhrifasvæði framkvæmdar?
- b. Stafar menningarminjum hættu af fyrirhuguðum framkvæmdum?

4.5.7.4 Fyrirliggjandi gögn og rannsóknir

Unnið verður út frá fyrirliggjandi gögnum sem liggja fyrir um minjar á svæðinu. Skráningin var gerð samhliða deiliskipulagsvinnu árið 2018.

4.5.7.5 Aðferðafræði rannsókna og mats

Við mat á áhrifum framkvæmdarinnar á menningarminjar er byggt á fyrirliggjandi rannsóknum. Lagt verður mat á vægi áhrifa út frá umfangi áhrifa og gildi minja.

4.5.7.6 Framsetning í frummatsskýrslu

Fjallað verður um skráningu svæðisins, mat lagt á áhrif á menningarminjar og fjallað um mótvægisáðgerðir eftir því sem við á. Jafnframt verða útbúin kort sem sýna staðsetningu menningarminja á svæðinu.

4.5.8 Hljóðvist

Hávaði berst frá umferð Vesturlandsvegur og úr þéttbýli við veginn. Umferð um veginn er mikil og á köflum hröð, sem getur haft í för með sér hávaða. Á stærstum kafla fer vegurinn um dreifbýli og því áhrifasvæði hans fámennt.

4.5.8.1 Áhrif framkvæmdar

Samhliða aukinni umferð um svæðið og stækkun vegsvæðis má búast við auknum hávaða. Einnig má gera ráð fyrir tímabundnum hávaða á framkvæmdatíma vegna veglagningar, jarðvinnu og efnisflutninga.

4.5.8.2 Áhrifasvæði

Áhrifasvæði afmarkast af framkvæmdasvæðinu og næsta nágrenni, þ.e. það svæði sem áhrif á hljóðvist munu gæta. Á það m.a. við um byggð á Kjalarnesi og við þá staði sem fólk alla jafnan nýtir við veginn.

4.5.8.3 Matsspurningar

Matinu er ætlað að svara:

- a. Hver verða áhrif umferðar á hljóðvist?
- b. Hver verða áhrif framkvæmda á hljóðvist?

4.5.8.4 Fyrirliggjandi gögn og rannsóknir

Fyrir liggur hljóðvistargreining sem EFLA gerði í tengslum við deiliskipulagsvinnu fyrir Vesturlandsveg sem gert er ráð fyrir að uppfæra.

4.5.8.5 Aðferðafræði rannsókna og mats

Hljóðvistargreining verður unnin með hefðbundnum hljóðvistarlíkönum. Gert er ráð fyrir að nota hávaðareikniforritið SoundPLAN við hljóðreikninga og reikna hljóðstig samkvæmt samnorraenu reiknilíkani. Við mat á áhrifum verður stuðst við viðmið reglugerðar um hávaða og stærð þess svæðis sem verður fyrir áhrifum. Einnig verða reiknuð áhrif fyrirhugaðra mótvægisáðgerða á hljóðstig m.t.t. viðeigandi reglugerðarviðmiða. Við hönnun mótvægisáðgerða verður m.a. horft til áætlaðrar framtíðarumferðar um veginn árið 2040.

4.5.8.6 Framsetning í frummatsskýrslu

Í frummatsskýrslu verður mat lagt á áhrif framkvæmda á hljóðvist, þ.e. hávaðamyndun vegna umferðar á breikkuðum vegi eftir að framkvæmdum lýkur. Útbúin verða kort sem sýna hljóðstig við íbúðarbyggð, með og án mótvægisáðgerða. Metin verða áhrif á framkvæmdatíma á hljóðvist. Settar verða fram tillögur til þess að lágmarka áhrifin og lagðar til mótvægisáðgerðir.

4.5.9 Umferðaröryggi

Eitt af meginmarkmiðum framkvæmdarinnar er að auka umferðaröryggi. Slys hafa verið tíð á veginum, sér í lagi í ákveðnum veðuraðstæðum, þar sem getur orðið mjög hvasst á vegkaflanum. Slíkar aðstæður auk hefðbundinna vetraraðstæðna geta skapað mikla hættu. Vegurinn er fjölfarinn og hefur mikið gildi sem tenging aðliggjandi byggðarlaga við höfuðborgarsvæðið.

4.5.9.1 Áhrif framkvæmdar

Breikkun Vesturlandvegar, aðskilnaður akurstefna, fækkun vegtenginga o.s.frv. mun koma til með að hafa jákvæð áhrif á umferðaröryggi á vegkaflanum. Huga þarf vel að stjórnun umferðar á framkvæmdatíma, til að koma í veg fyrir að dregið sé úr umferðaröryggi á meðan framkvæmdum stendur.

4.5.9.2 Áhrifasvæði

Áhrifasvæði umferðaröryggis einskorðast við framkvæmdasvæðið sjálft. Samfélagsáhrif vegna bættis umferðaröryggis nær þó til allra notenda vegkaflans.

4.5.9.3 Matsspurningar

Matinu er ætlað að svara:

- a. Hver verða áhrif framkvæmdarinnar á umferðaröryggi?
- b. Þarf að gera sérstakar ráðstafanir á framkvæmdatíma vegna umferðaröryggis?
- c. Hver verða samfélagsáhrif af bættu umferðaröryggi?

4.5.9.4 Fyrirliggjandi gögn og rannsóknir

Tekin hafa verið saman gögn um umferðaröryggi Vesturlandsvegar og má finna umfjöllun um þau í kafla 3.3. Ekki er gert ráð fyrir frekari rannsóknum við matið.

4.5.9.5 Aðferðafræði rannsókna og mats

Ekki er gert ráð fyrir rannsóknum vegna matsins. Áhrif verða metin út frá fyrirliggjandi gögnum og almennri þekkingu á umferðaröryggi.

4.5.9.6 Framsetning í frummatsskýrslu

Í frummatsskýrslu verður fjallað um núverandi ástand umferðaröryggis Vesturlandvegar. Lagt verður mat á þau áhrif sem framkvæmdin mun hafa í för með sér og lagðar til mótvægisáðgerðir ef þörf þykir.

4.5.10 Umhverfisþættir sem ekki verður fjallað um í frummatsskýrslu

Ekki er talin þörf á að skoða nánar í frummatsskýrslu eftirfarandi umhverfisþætti:

- **Loftgæði.** Þar sem ekki er gert ráð fyrir að aukinni umferð vegna framkvæmdarinnar er ekki talið að áhrifa muni gæta á loftgæði á rekstartíma. Tímabundinna áhrifa mun gæta á framkvæmdatíma, t.d. vegna tímabundinnar haugsetningar en þau áhrifin eru metin það umfangslítill að ekki er talin þörf á að fjalla um þau frekar. Í frummatsskýrslu verður gerð grein fyrir staðsetningu haugsetningar og við val á haugsetningarstað verður stuðst við að lágmarka mögulega umhverfisáhrif, s.s. draga úr fokhættu og akstursvegalengdar milli framkvæmda-
svæðisins og haugsetningar. Samkvæmt aðalskipulagi Reykjavíkur eru skilgreind efnistökusvæði við vegkaflann sem gætu nýst undir tímabundna haugsetningu á framkvæmdatíma. Stefnt verður að því að nýta allt uppgrafterefni við framkvæmdina. Áhrifin í heild sinni á loftgæði eru metin óveruleg.
- **Samfélag.** Ekki er fjallað sérstaklega um samfélagsáhrif sem slík þó komið sé inn á slík áhrif í umfjöllun um landnotkun og umferðaröryggi. Helstu samfélagsáhrifin felast í bættum samgöngum og auknu umferðaröryggi. Samfélagsáhrif umfram þau sem fjallað verður um í frummatsskýrslu eru metin óveruleg.
- **Vatnafar.** Núverandi Vesturlandsvegur þverar Blikdalsá auk þess sem vegurinn liggur á kafla við fjöru, t.d. við Hofsvík. Núverandi Vesturlandsvegur þverar Blikdalsá svo gera má ráð fyrir að áhrifin hafi nú þegar komið fram. Tímabundin neikvæð áhrifa geta orðið á framkvæmdartíma á meðan verið er að lengja ræsið og byggja aðra brú. Áhrif á Blikdalsá eru talin óveruleg. Á framkvæmdatíma þarf framkvæmdaraðili að ráðfæra sig við Fiskistofu um útfærslur framkvæmdar og fá leyfi til framkvæmda skv. 1.mgr. 33. gr. laga um lax- og silungsveiði nr. 61/2006 eins og áður hefur verið fjallað um í kafla 3.7. Fiskistofa og Hafrannsóknastofnun hafa skilað inn umsögn bæði vegna deiliskipulags og tilkynningar til ákvörðunar um matsskyldu. Í umsögn Fiskistofu vegna gildandi deiliskipulags kemur fram að talið sé að skipulagið hafi lítil eða engin áhrif á veiðihagsmunum í ánni. Við framkvæmdina verður lagt upp með að engin áhrif verði á rennsli árinna. Framkvæmdin er að sama skapi ekki talin hafa nein áhrif á vatnalíf. Við umsögn um tilkynningu til ákvörðunar um matsskyldu var það mat beggja aðila að ekki verði umtalsverð áhrif vegna framkvæmdarinnar á vatnafar. Hafrannsóknastofnun bendir á að gæta þurfi þess við hönnun að brúarhaf sé nægjanlegt og að ekki þrenji að farvegi né að hindrun geti myndast fyrir far fiska. Þar verði bæði hugað að göngufæri fyrir fullvaxinn fisk og seiði. Einnig bendir stofnunin á að mikilvægt sé að áhrifum á vatn og vatnsgæði sé almennt haldið í lágmarki og að bæði framkvæmdaaðili og verktakar séu upplýstir í hverju það geti falist á framkvæmdatíma.
Helstu áhrifin framkvæmdarinnar á vatnafar geta verið við þverun Blikdalsár og vegna framkvæmda við fjöru. Nú þegar hafa áhrif af núverandi Vesturlandsvegi komið fram og með því að lágmarka rask við breikkun vegarins, gerð hliðarvega og stíga er tryggt að áhrif á vatnafar verði óveruleg.
- **Jarðmyndanir.** Óhjákvæmilega þarf að raska jarðmyndunum vegna vega- og stígagerðar. Ekki eru jarðmyndanir á svæðinu sem njóta sérstakar verndar skv. náttúruverndarlögum. Rask á jarðmyndunum verður vegna breikkunar núverandi vegar, m.a. að litlum hluta á urðarhólum. Hefur jarðmyndunum á svæðinu nú þegar verið raskað vegna núverandi vegar og má sjá að

urðarhólar eru beggja megin Vesturlandsvegjar. Ekki þykir ástæða til að fjalla um rask á öðrum jarðmyndunum þar sem sérstaða þeirra og gildi eru ekki þess eðlis. Áhrif framkvæmdarinnar á jarðmyndanir eru talin óveruleg.

- **Náttúruverndarsvæði.** Hofsvík er á framkvæmdaráætlun friðlýsingar og er tilnefnt vegna fjöruvistgerða. Talið er að vernda þurfi svæðið gagnvart frekari uppfyllingu og raski í fjörunni sjálfri. Vegurinn verður breikkaður til austurs í átt að Esjuhlíðum og því ekki gert ráð fyrir raski á fjörunni. Í umsögn Umhverfisstofnunar vegna tilkynningar til ákvörðunar um matsskyldu kemur fram að stofnunin tekur undir þau áform og tekur fram að með þeim hætti er hægt að nýta frekar þegar raskað svæði undir framkvæmdina. Ekki verður fjallað með beinum hætti um náttúruverndarsvæði í frummatsskýrslu, benda má þó á að fjallað verður um Hofsvík í umfjöllun varðandi fuglalíf og vistgerðir. Þar sem hægt verður að hlífa fjöruvistgerðum og þannig verndargildi svæðisins eru áhrifin metin óveruleg.
- **Vatnsvernd.** Framkvæmdasvæðið er ekki innan skilgreinda vatnsverndarsvæði né í nálægð við slík. Næsta vatnsból er í landi Vallá, er það vara vatnsból fyrir Grundahverfi. Fjarlægð þess frá framkvæmdinni og aðstæður (m.a. landhalli) gera það að verkum að áhrif framkvæmdar á vatnsvernd eru metin engin.

5 KYNNING OG SAMRÁÐ

5.1 Kynning á drögum að tillögu að matsáætlun

Almenningi, hagsmunaaðilum og lögbundnum umsagnaraðilum gafst tækifæri til að kynna sér framkvæmdina og koma með athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun áður en þeim var skilað inn til Skipulagsstofnunar til formlegrar umfjöllunar. Í samræmi við 16. gr. reglugerðar nr. 660/2015 um mat á umhverfisáhrifum var tveggja vikna frestur gefinn til að skila inn athugasemdum við drög að tillögu að matsáætlun. Kynning á drögum að tillögu að matsáætlun var auglýst í Fréttablaðinu þann 5. september 2019. Auk þess var birt frétt um drögin á vef Vegagerðarinnar (www.vegagerdin.is) og Reykjavíkurborgar (www.reykjavik.is). Tillagan var aðgengileg á vef EFLU verkfræðistofu (www.efla.is). Athugasemdafrestur var til 19. september 2019. Alls bárust tvær athugasemdir við drögin, annars vegar frá Kjósarhreppi og hins vegar Hjólafærni á Íslandi. Athugasemdirnar og viðbrögð Vegagerðarinnar við þeim má finna í viðaukum C og D.

5.2 Tillaga að matsáætlun

Vegagerðin hefur nú uppfært tillögu að matsáætlun með hliðsjón af athugasemdum sem bárust við drög tillögunnar. Tillaga að matsáætlun er því nú send til Skipulagsstofnunar. Þaðan verður tillagan send lögbundnum umsagnaraðilum til umsagnar og þurfa svör þeirra að berast innan þess frests sem stofnunin veitir. Allir hafa rétt til að senda Skipulagsstofnun skriflegar athugasemdir við tillögu að matsáætlun innan gefins frests. Að kynningartíma loknum tekur Skipulagsstofnun ákvörðun um matsáætlunina með eða án athugasemda.

5.3 Kynning á frummatsskýrslu

Þegar Vegagerðin hefur lagt mat á umhverfisáhrif í samræmi við endanlega matsáætlun er gerð grein fyrir niðurstöðum matsins í frummatsskýrslu. Áætlað er að skila frummatsskýrslu til meðferðar hjá Skipulagsstofnun veturinn 2019 til 2020. Frummatsskýrslan verður kynnt almenningi í samráði við Skipulagsstofnun á kynningartíma skýrslunnar. Frummatsskýrslan verður aðgengileg á opinberum

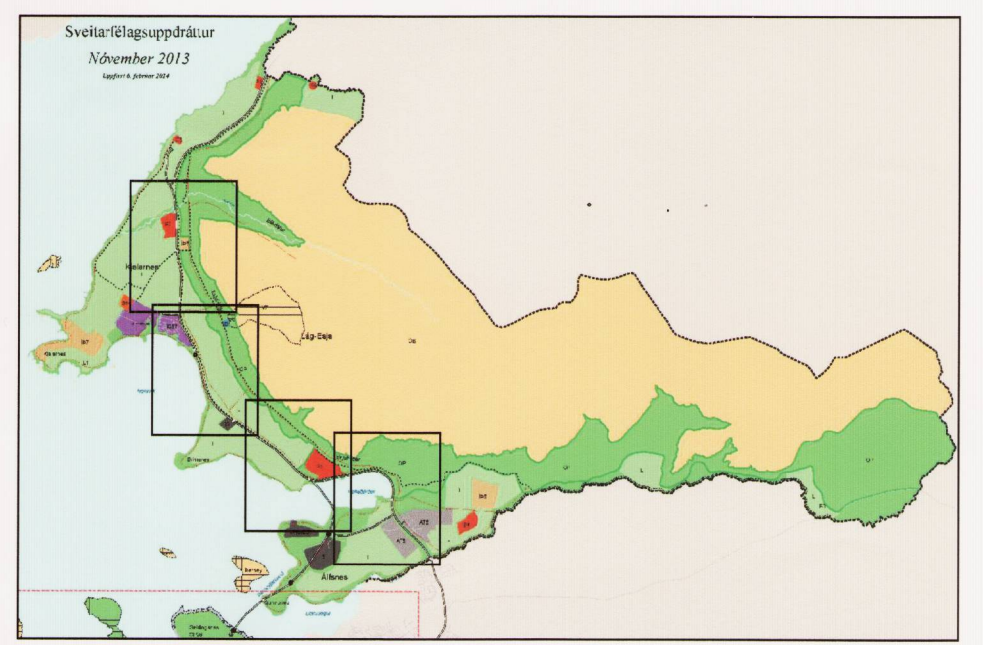
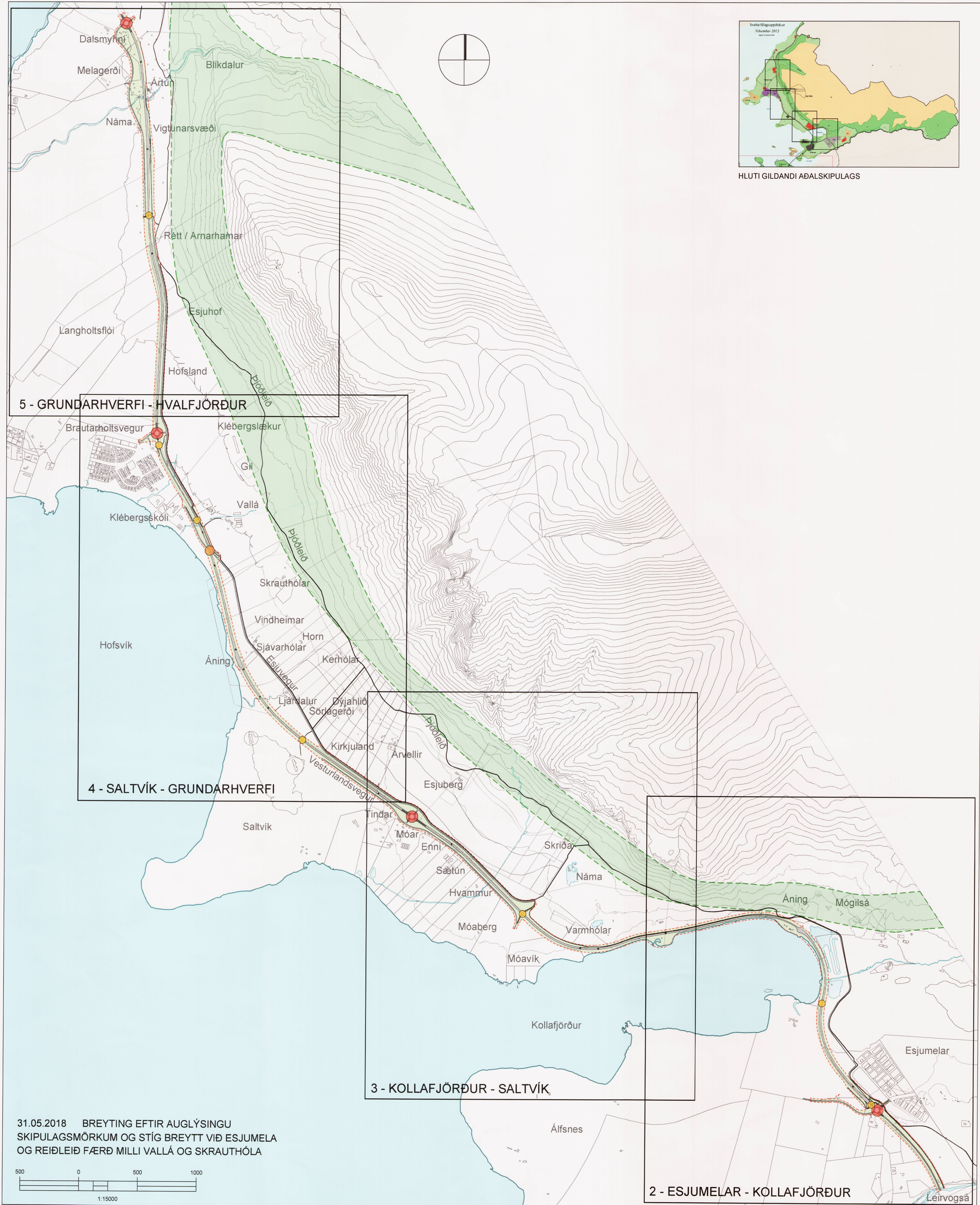
stöðum, auk þess að vera aðgengileg á heimasíðu EFLU (www.efla.is) og Skipulagsstofnunar (www.skipulag.is). Nánari upplýsingar um aðgang að skýrslunni verða auglýstar síðar í fjölmiðlum.

6 HEIMILDASKRÁ

- [1] „Vegalög nr. 80/2007“.
- [2] Skipulagsstofnun, „Breikkun Vesturlandsvegar um Kjalarnes, Reykjavík. Ákvörðun um matsskyldu,“ Reykjavík, 2019.
- [3] „Lög um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000“.
- [4] „Reglugerð um mat á umhverfisáhrifum nr. 660/2015“.
- [5] Anna Lía Guðmundsdóttir og Margrét Björk Magnúsdóttir, „Forneifaskráning vegna deiliskipulags Vesturlandsvegar frá Leirvogsá að Hvalfirði,“ Borgarsögusafn Reykjavíkur (Skýrsla nr. 189), Reykjavík, 2018.
- [6] Jón Gunnar Ottósson, Anna Sveinsdóttir og María Harðardóttir, „Vistgerðir á Íslandi, fjölrít Náttúrufræðistofnunar,“ Náttúrufræðistofnun Íslands, Garðabær, 2016.
- [7] Náttúrufræðistofnun Íslands, „Hofsvík,“ Sótt þann 2. ágúst 2019 af: <https://www.ni.is/node/21561>, Reykjavík.
- [8] Náttúrufræðistofnun Íslands, „Náttúruminjaskrá,“ Sótt þann 2. ágúst 2019 af: <https://www.ni.is/midlun/natturuminjaskra>, Reykjavík.
- [9] Náttúrufræðistofnun Íslands, „Kjalarnes,“ Sótt þann 2. ágúst 2019 af: <https://www.ni.is/node/16109>, Reykjavík.
- [10] Kristján Sæmundsson, Magnús Á. Sigurgeirsson, Ingibjörg Kaldal, Sigurður Garðar Kristinsson, Skúli Víkingsson og Árni Hjartarson, „Jarðfræðikort af Suðvesturlandi 1:100.000 (2. útgáfa),“ Íslenskar orkurannsóknir, Reykjavík, 2016.
- [11] „Skipulagslög nr. 123/2010“.

- [12] „Þingskjal nr. 174/2018-2019. Tillaga til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2019-2033.“.
- [13] „Lög um samgönguáætlun nr. 33/2008.“.
- [14] Skipulagsstofnun, Landsskipulagstefna 2015-2026 ásamt greinargerð, Reykjavík: Skipulagsstofnun, 2016.
- [15] Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, „Höfuðborgarsvæðið 2040,“ Reykjavík, 2015.
- [16] Reykjavíkurborg, „Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030,“ Reykjavík, 2014.
- [17] Reykjavíkurborg, „Vesturlandsvegur frá Leirvogsa að Hvalfjarðarvegi - greinargerð, skilmálar og umhverfisskýrsla,“ Reykjavík, 2018.
- [18] „Lög um umhverfismat áætlana nr. 105/2006“.
- [19] Vegagerðin, „Vesturlandsvegur 2+1 - kynning deiliskipulag kynnt á Kjalarnesi,“ Sótt þann 12. ágúst af 2019: <http://www.vegagerdin.is/upplýsingar-og-utgafa/frettir/vesturlandsvegur-2-1-kynning>.
- [20] Auður Ýr Sveinsdóttir, Elín Smáradóttir, Hólmfríður Sigurðardóttir og o.fl., „Leiðbeiningar um mat á umhverfisáhrifum,“ Skipulagsstofnun, Reykjavík, 2005.
- [21] Ásdís Hlökk Theodórsdóttir, Hólmfríður Sigurðardóttir, Jakob Gunnarsson, Pétur Ingi Haraldsson og Carine Chatenay, „Leiðbeiningar um flokkun umhverfisþátta, viðmið, einkenni og vægi umhverfisáhrifa,“ Skipulagsstofnun, Reykjavík, 2005.
- [22] Náttúrufræðistofnun Íslands, „Vistgerðir og mikilvæg fuglasvæði á Íslandi,“ Sótt af <http://vistgerdakort.ni.is/>, 2017.

**VIÐAUKI A DEILISKIPULAGSUPPDRÁTTUR VESTURLANDSVEGAR
FRÁ LEIRVOGSÁ AÐ HVALFJARÐARVEGI**



HLUTI GILDANDI AÐALSKIPULAGS

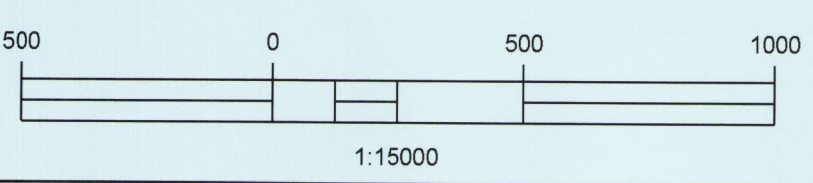
5 - GRUNÐARHVERFI - HVALFJÖRÐUR

4 - SALTVÍK - GRUNÐARHVERFI

3 - KOLLAFJÖRÐUR - SALTVÍK

2 - ESJUMELAR - KOLLAFJÖRÐUR

31.05.2018 BREYTING EFTIR AUGLÝSINGU
SKIPULAGSMÖRKUM OG STÍG BREYTT VIÐ ESJUMELA
OG REIÐLEIÐ FÆRÐ MILLI VALLÁ OG SKRAUTHÓLA



- DEILISKIPULAGSSVÆÐI
- UNDIRGÖNG
 - AKSTURSUNDIRGÖNG
 - HRINGTORG

Deiliskipulag þetta sem fengið hefur meðferð í samræmi við ákvæði 41. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 var samþykkt í Umhverfisstofu skipulagsráðs þann 6. júní 2018 og í Borgarráði þann 7. júní 2018.

Tillagan var auglýst frá 28. mars 2018 með athugasemdafresti til 9. maí 2018.

Auglýsing um gildistöku deiliskipulagsins var birt í B-deild Stjórnartíðinda þann 20. maí 2018.

Björn Axelsson

Sjá einnig greinargerð, skilmála og umhverfisskýrslu Vesturlandsvegur frá Leirvogsa að Hvalfjörðarvegi dags 16.03.2018. og skýrslu nr. 189 Formleifaskráning vegna deiliskipulags Vesturlandsvegur frá Leirvogsa að Hvalfirði, Borgarsögusafn Reykjavíkur 2018



VESTURLANDSVEGUR ESJUMELAR - HVALFJÖRÐUR DEILISKIPULAG - TILLAGA			
KVARÐI-A1:	1:15000	TEIKN NR:	1 AF 5
DAGS:	06.03.2018	HANNAÐ:	fk/ha
FLOKKUR:	0000-reyk_A	TEIKNAD:	ha/er
SKRÁ:	16194-DSK.dwg	VERKNR:	16194

VIÐAUKI B HÖNNUNARTEIKNINGAR Á DEILSKIPULAGSSTIGI



ÓFULLGERT

SKÝRINGAR

VEGUR	
HLÍÐARVEGUR	
STIGUR	
REIÐVEGUR	
NÚVERANDI LÓÐAMÖRK	

Loftmyndir: Loftmyndir ehf.

EFLA
VERKFRÆÐISTOFA

Sími: 412 6000
www.efla.is

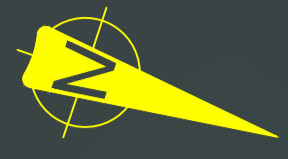
Nafn	Dags.	Dags.	Breytingar	Af	Yfirf.
Hannað:		(A)			
Teiknað:		(B)			
Mælt:		(C)			
Yfirfarð:		(D)			
Samb.:		Töluuskrt:			

Reykjavíkurborg




VEGAGERÐIN

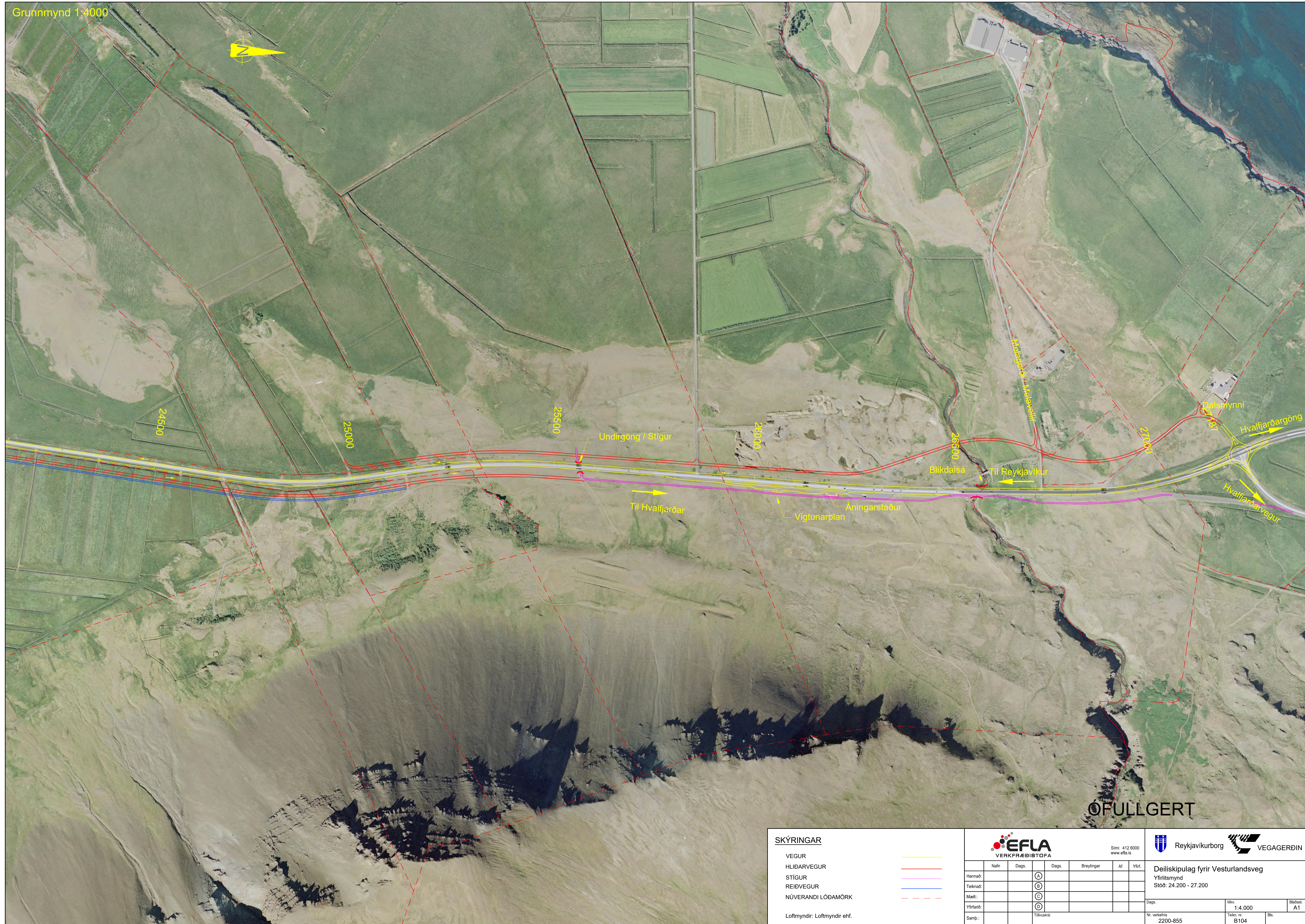
Deiliskipulag fyrir Vesturlandsveg
Yfirlitsmynd
Stöð: 18.100 - 21.400

Dags.	Miv.	Bláðst.
	1:4.000	A1
Nr. verkefnis	Teikn. nr.	Bst.
2200-855	B102	






ÓFULLGERT

SKÝRINGAR VEGUR ——— HLÍÐARVEGUR ——— STIGUR ——— REIÐVEGUR ——— NÚVERANDI LÓÐAMÖRK - - - - - Loftmyndir: Loftmyndir ehf.		 VERKFRÆÐISTOFA Sími: 412 6000 www.efla.is	 Reykjavíkurborg 
Hannað: <input type="checkbox"/> A Teiknað: <input type="checkbox"/> B Mælt: <input type="checkbox"/> C Yfirfarð: <input type="checkbox"/> D	Dags: <input type="checkbox"/> Breytingar: <input type="checkbox"/> Af: <input type="checkbox"/> Yfirf.: <input type="checkbox"/>	Deiliskipulag fyrir Vesturlandsveg Yfirllitsmynd Stöð x-x	
Dags: <input type="checkbox"/>		Mkv.: 1:4.000 Bláust.: A1	Nr. verkefnis: 2200-855 Teikn. nr.: B103 Bls.: <input type="checkbox"/>



ÓFULLGERT

SKÝRINGAR VEGUR ——— HLÍÐARVEGUR ——— STIGUR ——— REIÐVEGUR ——— NÚVERANDI LÓÐAMÖRK - - - - - Loftmyndir: Loftmyndir ehf.		 VERKFRÆÐISTOFA Sími: 412 6000 www.efla.is		 Reykjavíkurborg 	
Hannab.: <input type="checkbox"/> A Teiknað: <input type="checkbox"/> B Mælt: <input type="checkbox"/> C Yfirfarð: <input type="checkbox"/> D Samþ.: <input type="checkbox"/>	Dags: <input type="checkbox"/> Breytingar: <input type="checkbox"/> Af: <input type="checkbox"/> Yfirf.: <input type="checkbox"/> Tölukskrá: <input type="checkbox"/>	Deiliskipulag fyrir Vesturlandsveg Yfirlitsmynd Stöð: 24.200 - 27.200 Dags: <input type="checkbox"/> Miv.: 1:4.000 Blaðst.: A1		Nr. verkefnis: 2200-855 Teikn. nr.: B104 Bls.: <input type="checkbox"/>	

**VIÐAUKI C INNSENDAR ATHUGASEMDIR VIÐ DRÖG AÐ TILLÖGU AÐ
MATSÁÆTLUN**



EFLA Verkfræðistofa
B.t. Jóns Ágústssonar
Lyngháls 4
110 Reykjavík

Samgöngu- og farskiptanefnd Kjósarhrepps leggur fram eftirfarandi athugasemdir vegna breikkun Vesturlandsvegur.

Nefndin gerir eftirfarandi athugasemdir af umhverfis- og öryggissjónarmiðum.

- Að fyrirhugaður áningarstaður með upplýsingaskilti eigi ekki samleið með vigtunarplani þar sem þungaflutningum er beint inn og telur nefndin að upplýsingaskilti sé betur komið á plani við (innan við) gatnamót Hvalfjarðavegar, með biðskýli fyrir Strætó sem nýtist íbúum og ferðamönnum og sem hugsanlega tengingu við fyrirhugaða Borgarlínu. Í dag er töluvert um að ferðamenn, hjólríðafólk og annað útivistarfólk leggi bílum sínum á smá útskoti fyrir neðan Tíðarskarðið.
- Nefndin telur að einna akreina hringtorg við Hvalfjarðargöng komi ekki til með að greiða umferð frá Hvalfjarðavegi heldur muni mynda teppu á anna tímum.

Kjósarhreppur. 13. september 2019

Karl Magnús Kristjánsson

Oddviti

Regína Hansen Guðbjörnsdóttir

Formaður samgöngu- og farskiptanefndar



Andreas Macrander, Sesselja Traustadóttir, Ómar Smári Kristinsson, Nína Ívanova
Hjólafærni á Íslandi / Cycling Iceland
Útgefendur Cycling Iceland hjóla-kortsins

EFLA Verkfræðistofa
B.t. Jóns Ágústssonar
Lyngháls 4, 110 Reykjavík
jon.agust.jonsson@efla.is

Reykjavík 17. september 2019

Efni: Breikkun Vesturlandsvegur
Athugasemdir Hjólafærni á Íslandi

Við fögnum drögum að tillögu á matsáætlun fyrir breikkun Vesturlandsvegur á Kjalarnesi, sérstaklega frá sjónarmiði hjólenda vegfarenda.

Núverandi Vesturlandsvegur á Kjalarnesi er stórhættulegur fyrir hjólandi vegfarenda. Umferð er meiri en 10,000 bílar á dag og ekkert rými fyrir hjólandi vegfarendur. Í raun er ekki hægt að hjóla langleiðina út frá Höfuðborgarsvæðinu í Hvalfjörð og víðar án þess að leggja sig í lífshættu. Vegurinn uppfyllir alls ekki öryggisstaðla fyrir innviði fyrir hjólanda sem eru í gildi í Evrópulöndum, t.d. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) í Þýskalandi. Erlendir ferðamenn sem hjóla hringveginn um Ísland lenda oft í vandræðum. Cycling Iceland hjóla-kortið okkar er því með viðvörðunum um hættulega umferð á Vesturlandsvegi og víðar. Þetta ástand er ekki boðlegt.

Í drögum að tillögu á matsáætlun er gert ráð fyrir gerð hliðarvega og hjólastíga meðfram Vesturlandsvegi milli Varmhóla og vegamóta Hvalfjarðarvegur. Samfelld stíga- og hliðarvegakerfi stóreykur öryggi hjólandi vegfarenda og gerir Kjalarnes og Hvalfjörðinn aðgengileg á vistvæn ferðamáti í fyrsta sinn.

Við styðjum því framkvæmdirnar að fullu.

Við erum þó með nokkrar athugasemdir um drög að tillögu á matsáætlun:

- 1) **Tryggja að hliðarvegir og hjólastígar mynda samfelld og greiða leið fyrir hjólandi og gangandi**, allan leið milli Varmhóla, Kjalarnes og að Hvalfjarðarveg. Hvenær er gert ráð fyrir að framlengja stíginn allan leið í Mosfellsbær? Samfelld tenging að stígakerfi í Mosfellsbæ er forsendur til að tryggja fullt notkunargildi stíganna.
- 2) **Hanna skal stíga og hliðarvegir eftir sama hönnunarstaðli sem er í gildi við gerð lykilhjólastíga í Reykjavík**, t.d. hjólastígur um Fossvogsdal. Þ.e. leiðin á að vera greiðfær, ekki með aukinn langhalla, beygjur o.fl. miðað við Vesturlandsveginn sjálf. Yfirborð stíga og hliðarvega á að vera slétt malbik (ekki mól). Slík hönnun tryggir að leiðin sé alvöru og greiðfær samgönguleið, ekki bara útivistarstígur.

Við leggjum sterklega til að drög að tillögu greini á skýran hátt að

- stíga/hliðarvegakerfið verði samfelld allt frá Mosfellsbæ að Hvalfjarðarveg
- stígar verði malbikaðar og byggt á hönnunarstöðlum lykilhjólastíga í Reykjavík

Í þessu samhengi bendum við einnig á **Cycling Iceland / Íslenska Hjóla-kortið**. Kortið veitir yfirgrípsmiklar upplýsingar (m.a. um hættulega umferð á vegum með mjóum vegöxlum) fyrir



ferðamenn sem ferðast um landið hjólandi, gangandi og með almenningssamgöngum,
www.cyclingiceland.is.

Höfundar umsagnarinnar munu gjarnan aðstoða við frekari uppbyggingu innviða fyrir hjólandi meðfram þjóðvegum landsins, bæði við Vesturlandsveg, en einnig á Suðurlandsvegi og fleiri leiðum þar sem hættulegt er að hjóla og hönnun vega stenst ekki öryggisstaðla.

Virðingarfyllt,
Andreas Macrander, Sesselja Traustadóttir, Ómar Smári Kristinsson, Nína Ívanova
Hjólafærni á Íslandi

**VIÐAUKI D SVÖR FRAMKVÆMDARAÐILA VIÐ ATHUGASEMDUM VIÐ DRÖG
AÐ TILLÖGU AÐ MATSÁÆTLUN**

Viðbrögð Vegagerðarinnar við athugasemdum við drög að tillögu að matsáætlun fyrir breikkun Vesturlandsvegur.

Nr.	Athugasemd	Svar Vegagerðarinnar
1	Kjósarhreppur	
1.1	Samgöngu og fjarskiptanefnd Kjósarhrepps leggur fram eftirfarandi athugasemdir vegna breikkun Vesturlandsvegur. Nefndin gerir eftirfarandi athugasemdir af umhverfis- og öryggissjónarmiðum: Að fyrirhugaður áningarstaður með upplýsingaskilti eigi ekki samleið með vigtunarplani þar sem þungaflutningum er beint inn og telur nefndin að upplýsingaskilti sé betur komið á plani við (innan við) gatnamót Hvalfjarðarvegur, með biðskýli fyrir Strætó sem nýtist íbúum og ferðamönnum og sem hugsanlega tengingu við fyrirhugaða Borgarlínu. Í dag er töluvert um að ferðamenn, hjólreiðafólk og annað útivistarfólk leggi bílum sínum á smá útskoti fyrir neðan Tíðarskarðið.	Útivistarfólk sem gengur inn Blikdal hefur nýtt sér malaröxl við upplýsingaskilti norðan við Blikdalsá sem bílastæði. Að auki er vigtunarplan einnig notað sem bílastæði af útivistarfólki. Í deiliskipulagsvinnunni var ákveðið að samnýta staðsetninguna fyrir vigtunarplan og bílastæði / áningarstað þar sem ekki verður leyfilegt að stöðva / leggja við malaröxl þar sem upplýsingaskilti er í dag. Útskot neðan við Tíðarskarð mun einnig nýtast áfram fyrir útivistarfólk sem og aðra.
1.2	Nefndin telur að einna akreina hringtorg við Hvalfjarðargöng komi ekki til með að greiða umferð frá Hvalfjarðarvegi heldur muni mynda teppu á anna tímum.	Hringtorg eru hönnuð þannig að hægt er að gera þau tveggja akreina með því að ganga á miðju hringtorgs.
2	Hjólafærni á Íslandi	
2.1	Við fögnum drögum að tillögu að matsáætlun fyrir breikkun Vesturlandsvegur á Kjalarnesi, sérstaklega frá sjónarmiði hjólandi vegfarenda. Núverandi Vesturlandsvegur á Kjalarnesi er stórhættulegur fyrir hjólandi vegfarendur. Umferð er meiri en 10,000 bílar á dag og ekkert rými fyrir hjólandi vegfarendur. Í raun er ekki hægt að hjóla langleiðina út frá Höfuðborgarsvæðinu í Hvalfjörð og víðar án þess að leggja sig í lífshættu. Vegurinn uppfyllir alls ekki öryggisstaðla fyrir innviði fyrir hjólanda sem eru í gildi í Evrópulöndum, t.d. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) í Þýskalandi. Erlendir ferðamenn sem hjóla hringveginn um Ísland lenda oft í vandræðum.	Markmið framkvæmdarinnar er að bæta samgöngur og auka umferðaröryggi á Vesturlandsvegi, m.a. fyrir hjólreiðamenn.

	<p>Cycling Iceland hjólakortið okkar er því með viðvörunum um hættulega umferð á Vesturlandsvegi og víðar. Þetta ástand er ekki boðlegt.</p> <p>Í drögum að tillögu að matsáætlun er gert ráð fyrir gerð hliðarvega og hjólastíga meðfram Vesturlandsvegi milli Varmhóla og vegamóta Hvalfjarðarvegar. Samfelld stíga- og hliðarvegakerfi stóreykur öryggi hjólandi vegfarenda og gerir Kjalarnes og Hvalfjörðinn aðgengileg fyrir vistvænan ferðamáta í fyrsta sinn.</p> <p>Við styðjum því framkvæmdirnar að fullu.</p>	
2.2	<p>Við erum þó með nokkrar athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun:</p> <p>1) Tryggja að hliðarvegir og hjólastígar mynda samfellda og greiða leið fyrir hjólandi og gangandi, alla leið milli Varmhóla, Kjalarness og að Hvalfjarðarvegi. Hvenær er gert ráð fyrir að framlengja stíginn alla leið í Mosfellsbæ? Samfelld tenging að stígakerfi í Mosfellsbæ er forsenda til að tryggja fullt notkunargildi stíganna.</p>	<p>Samkvæmt fyrirleggjandi tillögu að matsáætlun er gert ráð fyrir að bæði gangandi og hjólandi vegfarendur noti hliðarvegi og að ekki verði gerður sérstakur göngu- og hjólastígur nema þar sem engir hliðarvegir eru fyrirhugaðir. Í kjölfar framkvæmda verður því samfelld leið fyrir hjólreiðamenn milli Varmhóla og Hvalfjarðarvegar.</p> <p>Umrædd framkvæmd tekur eingöngu til kaflans milli Varmhóla og Hvalfjarðarvegar. Á þessu stigi er því ekki hægt að segja til um hvenær eða hvernig staðið verður að tengingum fyrir hjólreiðamenn milli Varmhóla og Mosfellsbæjar.</p>
2.3	<p>2) Hanna skal stíga og hliðarvegi eftir sama hönnunarstaðli sem er í gildi við gerð lykilhjólastíga í Reykjavík, t.d. hjólastígur um Fossvogsdal. Þ.e. leiðin á að vera greiðfær, ekki með aukinn langhalla, beygjur o.fl. miðað við Vesturlandsveginn sjálfan. Yfirborð stíga og hliðarvega á að vera slétt malbik (ekki mól). Slík hönnun tryggir að leiðin sé alvöru og greiðfær samgönguleið, ekki bara útivistarstígur.</p>	<p>Drög að hönnunarleiðbeiningum fyrir hjólreiðar útgefnum af Samtökum sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu verða höfð til hliðsjónar við hönnun hjólastíga.</p>
2.4	<p>Við leggjum sterklega til að drög að tillögu greini á skýran hátt að - stíga/hliðarvegakerfið verði samfelld allt frá Mosfellsbæ að Hvalfjarðarvegi</p>	<p>Sú framkvæmd sem hér er til skoðunar nær eingöngu til kaflans milli Varmhóla og Hvalfjarðarvegar. Framkvæmdir utan þess svæðis eru ekki hluti af þessu umhverfismati.</p>
2.5	<p>- stígar verði malbikaðar og byggt á hönnunarstöðlum lykilhjólastíga í Reykjavík</p>	<p>Sjá svar við lið 2.3.</p>
2.6	<p>Í þessu samhengi bendum við einnig á Cycling Iceland / Íslenska Hjólakortið. Kortið veitir yfirgripsmiklar upplýsingar (m.a. um</p>	<p>Vegagerðin þakkar ábendinguna.</p>

	hættulega umferð á vegum með mjóum vegöxlum) fyrir ferðamenn sem ferðast um landið hjólandi, gangandi og með almenningssamgöngum, www.cyclingiceland.is	
2.7	Höfundar umsagnarinnar munu gjarnan aðstoða við frekari uppbyggingu innviða fyrir hjólandi meðfram þjóðvegum landsins, bæði við Vesturlandsveg, en einnig á Suðurlandsvegi og fleiri leiðum þar sem hættulegt er að hjóla og hönnun vega stenst ekki öryggisstaðla.	Vegagerðin þakkar boðið.