

Breikkun Vesturlandsvegjar á Kjalarnesi

Álit um mat á umhverfisáhrifum

1 INNGANGUR

1.1 Framlagning matsskýrslu og ósk um álit

Þann 6. maí 2020 lagði Vegagerðin fram matsskýrslu og óskaði eftir álti Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar sbr. 11. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum. Skipulagsstofnun staðfesti móttöku matsskýrslunnar með bréfi dags. 11. maí 2020.

Gögn

Matsskýrsla: Breikkun Vesturlandsvegjar. Mat á umhverfisáhrifum. Matsskýrsla. 5.5. 2020. Vegagerðin og Efla.

Viðaukar með matsskýrslu, umfram það sem lá fyrir í frummatsskýrslu (sjá að neðan):

- Umsagnir og athugasemdir vegna frummatsskýrslu
- Samantekt og flokkun umsagna og athugasemda og svör við þeim

1.2 Kynning frummatsskýrslu

Þann 14. febrúar 2020 lagði Vegagerðin fram frummatsskýrslu um mat á umhverfisáhrifum vegna breikkunar Vesturlandsvegjar milli Varmhóla og Hvalfjarðarvegjar, Reykjavík, til athugunar hjá Skipulagsstofnun, sbr. 10. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum.

Framkvæmdin og frummatsskýrslan voru auglýst opinberlega þann 24. febrúar 2020 í Lögbirtingablaðinu, Fréttablaðinu, Bændablaðinu og Morgunblaðinu. Frummatsskýrsla lá frammi til kynningar frá 24. febrúar til 7. apríl 2020 í íþróttahúsi Klébergsskóla, Kjalarnesi, á skrifstofu Reykjavíkurborgar, í Þjóðarbókhúðunni og hjá Skipulagsstofnun. Frummatsskýrslan var einnig aðgengileg á vef Skipulagsstofnunar.

Skipulagsstofnun leitaði umsagnar Reykjavíkurborgar, Fiskistofu, Hafrannsóknastofnunar, Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur, Minjastofnunar Íslands, Náttúrufræðistofnunar Íslands, Samgöngustofu og Umhverfisstofnunar.

1.3 Gögn lögð fram

Frummatsskýrsla: Breikkun Vesturlandsvegjar. Mat á umhverfisáhrifum - Frummatsskýrsla. 12. 02. 2020. Vegagerðin og Efla.

Viðaukar með frummatsskýrslu:

Viðauki A Deiliskipulagsuppráttur Vesturlandsvegjar frá Leirvogsa að Hvalfjarðarvegi

Viðauki B Hönnunarteikningar

Viðauki C Fornleifaskráning vegna deiliskipulags Vesturlandsvegjar frá Leirvogsa að Hvalfirði

Viðauki D Minjakort

Viðauki E Lagnir við Vesturlandsveg milli Varmhóla og Hvalfjarðarvegjar

Viðauki F Hávaðakort

Viðauki G Líkanmyndir



Umsagnir um frummatsskýrslu bárust frá:

- Reykjavíkurborg með tölvupósti dags. 13. mars 2020.
- Fiskistofu með tölvupósti dags. 27. mars 2020.
- Hafrannsóknastofnun með bréfi dags. 2. mars 2020.
- Heilbrigðiseftirliti Reykjavíkur með bréfi dags. 12. mars 2020.
- Minjastofnun Íslands með bréfi dags. 13. mars 2020.
- Náttúrufræðistofnun Íslands með tölvupósti dags. 6. apríl 2020.
- Samgöngustofu með bréfi dags. 5. mars 2020.
- Umhverfisstofnun með bréfi dags. 11. mars 2020.

Eftirtaldir sendu athugasemdir á kynningartíma frummatsskýrslu:

- Bjarni Bærings, f.h. landeigenda Dalsmynniss, með bréfi dags. 6. apríl 2020.
- Guðjón Jónsson með bréfi dags. 7. apríl 2020.
- Guðný Gísladóttir, f.h. landeigenda að Móum, með tölvupósti dags. 7. apríl 2020.
- Landslög, f.h. Akraneskaupstaðar, með bréfi dags. 2. apríl 2020.
- Marteinn Másson, f.h. Gunnars Guðbjartssonar, með tölvupósti dags. 7. apríl 2020.

2 FRAMKVÆMD OG MARKMIÐ

Í matsskýrslu kemur fram að fyrirhuguð sé breikkun Vesturlandsvegar á um 9 km kafla milli Varmhóla og Hvalfjarðarvegar á Kjalarnesi 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. Heildarlengd hliðarvega eru tæpir 12 km. 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.

Breikkun núverandi vegar og hliðarvegir

Í matsskýrslu kemur fram að áætlað sé að breikka veginn á öllum framkvæmdarkaflanum en mismikið eftir svæðum. Vegna jarðvegsaðstæðna og væntanlegs sigs núverandi vegar ef nýr vegur er lagður of nálægt, þá þarf að vera með breiðari miðdeili en áætlað var í deiliskipulagi. Þar sem jarðvegsaðstæður eru góðar er hægt að hafa þversniðið þröngt, með 3 m miðdeili, en þar sem jarðvegsaðstæður eru verstar þarf að vera með aðskilnað um 10 m milli akstursstefna. Þá verða tvær akreinar í suðurátt alla leið (núverandi vegur) nema á móts við Grundarhverfi og mögulega á kafla nálægt Hvalfjarðarvegi. Í norðurátt verða tvær akreinar frá Varmhólum að kaflanum við Grundarhverfi. Heildarbreidd nýs vegar milli axla eftir framkvæmd verður frá 22 m til um 29 m, nema á kaflanum við Grundarhverfi þar sem breidd verður um 13 m ef breikkað verður fyrir nýju vegriði en núverandi breidd Vesturlandsvegar er um 10 m. Breidd framkvæmdarsvæðis er ekki tengt því hvort kaflar verði með tveimur nýjum akreinum eða einni heldur hversu breitt miðdeili þarf að vera.

Fram kemur að samhliða breikkuninni verði vegtengingum fækkað og í staðinn gerðir 9 m breiðir hliðarvegir í a.m.k. 12 m fjarlægð frá Vesturlandsvegi ásamt reiðstígum og stígum fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur og verði heildarlengd þeirra tæpir 12 km.

Efnisþörf, efnistaka og efnislosun

Fram kemur í matsskýrslu að heildarefnisþörf vegna fyrirhugaðra framkvæmda sé áætluð um 330.000 m³ og muni á milli 270.000 og 290.000 rúmmetrar koma úr námum sem hafa farið í gegnum málsmeðferð á grundvelli laga um mat á umhverfisáhrifum og hafa tilskilin leyfi. Uppgrafið efni



verður um 130.000 m³ og má gera ráð fyrir að um þriðjungur til helmingur af því efni verði endurnýttur til fyrirhugaða framkvæmda og á milli 70.000 – 90.000 m³ haugsettir til frambúðar í námum við Esjuberg undir Brúarhömrum við Varmhóla og við Blikdalsá.

Hámarkshraði

Fram kemur að hámarkshraði á Vesturlandsvegi (skiltaður hraði) sé 90 km/klst. við núverandi aðstæður að undanskildum kaflanum um Grundarhverfi þar sem hann er 70 km/klst. Eftir breikkun vegarins verður hámarkshraði á honum öllum 90 km/klst. Í dag eru þrjár tengingar inn á vegkaflann í gegnum Grundarhverfi og verður þeim lokað. Einnig verður kaflinn breikkaður um 3 m og sett vegrið milli akstursstefna. Með þessum aðgerðum verður hægt að hækka hámarkshraða á vegkaflanum í gegnum Grundarhverfi til jafns við hámarkshraða á öðrum vegköflum. Skiltaður hámarkshraði á hliðarvegum verður 70 km/klst.

Valkostir

Fram kemur að þar sem um breikkun á núverandi Vesturlandsvegi sé að ræða er ekki talin þörf á að skoða aðra valkosti. Við hönnun breikkunarinnar hefur verið tekið tillit til staðhátta til að lágmarka áhrif. Hönnun hliðarvega hefur miðað að því að lágmarka rask en á sama tíma að fækka tengingum við veginn og auka umferðaröryggi. Jafnframt hefur verið leitast við að sneiða hjá einstökum minjum. Fram kemur að til að lágmarka áhrif fyrirhugaðra framkvæmda fylgi lega hliðarvega eldri vegum þar sem þess er kostur og breidd þeirra geri ráð fyrir því að hægt verði að nota hluta þá einnig sem hjólareinar. Vegagerðin telur ekki að annar valkostur fyrir hliðarvegi en sá sem lýst hefur verið geti uppfyllt markmið framkvæmdarinnar.

Fram kemur að markmið framkvæmdarinnar sé að bæta samgöngur og auka umferðaröryggi á Vesturlandsvegi og að stefnt sé að því að framkvæmdir hefjist haustið 2020 og meginþungi þeirra verði á árunum 2021-2022.

Umsagnir og athugasemdir

Vísað er til umfjöllunar í matsskýrslu Vegagerðarinnar um framkomnar umsagnir og athugasemdir um tilhögun framkvæmdar og um viðbrögð stofnunarinnar við þeim.

3 MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM

Í matsskýrslu Vegagerðarinnar er lagt fram mat á áhrifum fyrirhugaðrar framkvæmdar á tiltekna umhverfisþætti og stuðst við leiðbeiningar Skipulagsstofnunar um flokkun umhverfisþátta, viðmið, einkenni og vægi umhverfisáhrifa auk þess sem í kafla 4.2 í matsskýrslu er útskýrð frekar sú aðferðarfræði sem Vegagerðin kys að nota við mat á einkennum áhrifa og vægi þeirra. Í leiðbeiningunum eru skilgreindar einkunnir fyrir vægi umhverfisáhrifa, þar sem neikvæðasta vægiseinkunnin er verulega neikvæð, þá talsvert neikvæð, síðan óveruleg áhrif, talsvert jákvæð áhrif og verulega jákvæð áhrif. Skýringar á ofangreindum hugtökum er að finna í töflu 4 í leiðbeiningunum og kafla 4.2 matsskýrslunni. Í þessu álitinu notar Skipulagsstofnun einnig vægiseinkunnina nokkuð neikvæð áhrif. Nokkuð neikvæð áhrif eiga við um staðbundin áhrif sem ná ekki yfir umfangsmikið svæði, áhrifasvæðið nýtur ekki verndar eða er á annan hátt viðkvæmt fyrir breytingum en áhrifin geta verið varanleg og óafturkræf.

3.1 Landnotkun

Mat Vegagerðarinnar

Fram kemur í matsskýrslu Vegagerðarinnar að landsvæði það land sem fari undir breikkunina sé að mestu innan núverandi veghelgunarsvæðis Vesturlandsvegar sem sé 30 m breitt til beggja átta frá miðlínu. Svæðið er nú þegar bundið þeim takmörkunum sem gilda innan veghelgunarsvæða, t.d.



byggingarbanns. Hliðarvegir og stígar verða að hluta til utan þess svæðis, sér í lagi þar sem gert er ráð fyrir að Vesturlandsvegur verði breikkaður frekar í framtíðinni. Munu þeir liggja um svæði sem eru skilgreind sem opin svæði og landbúnaðarland. Framkvæmdin mun hafa í för með sér varanleg áhrif á landnotkun þess svæðis sem fer undir breikkun Vesturlandsvegur og hliðarvegi en að mati Vegagerðarinnar muni fyrirhugaðar framkvæmdir hafi óverulega neikvæð áhrif á landnotkun.

Niðurstaða

Fyrir liggur að fyrirhugaðar framkvæmdir eru talsvert umfangsmiklar þar sem núverandi vegur verður breikkaður um allt að 20 m auk þess sem um 9 m breiðir hliðarvegir verða á köflum beggja vegna við Vesturlandsveginn sem eykur umfang þessara vegafamkvæmda til muna. Skipulagsstofnun telur að þessi umfangsmikla veglagning muni hafa nokkuð neikvæð áhrif á landnotkun vegna rasks sem óhjákvæmilega verður á landbúnaðarsvæðum.

3.2 Gróður og vistgerðir

Mat Vegagerðarinnar

Fram kemur í matsskýrslu Vegagerðarinnar að við mat á áhrifum á gróður hafi verið stuðst við vistgerðakort Náttúrufræðistofnunar Íslands. Líffræðingur fór jafnframt í vettvangsferð um svæðið haustið 2019 og kannaði votlendi við framkvæmdasvæðið.

Í matsskýrslu kemur fram að gróðurfur svæðisins beri þess merki þess að hafa verið mótað af mannavöldum og sé ríkjandi vistgerð tún og akurlendi. Á svæðinu finnast fimm vistgerðir með mjög hátt verndargildi sem allar teljast til votlendis. Samanlagt þekja þessar vistgerðir tæpa 4 ha af framkvæmdasvæðinu (6%). Einkum er um að ræða starungsmýravist (3,2 ha) og gulstararflóavist (0,5 ha) en umrætt votlendi samanstendur af litlum blettum sem eru dreifðir um svæðið og enginn þeirra yfir 2 ha að stærð og njóta því ekki verndar samkvæmt lögum um náttúruvernd. Þá eru engar friðlýstar plöntur eða plöntur á valista innan framkvæmdasvæðisins.

Fram kemur í matsskýrslu að vegna breikkunar Vesturlandsvegur, lagningu hliðarvega og stíga muni óhjákvæmilega verða rask á gróðri og vistgerðum á svæðinu gróðri á hluta svæðisins hefur nú þegar verið raskað varanlega með lagningu núverandi Vesturlandsvegur og Esjuvegur. Gera má ráð fyrir varanlegum neikvæðum áhrifum á þann gróður sem lendir undir breikkuðum Vesturlandsvegi, hliðarvegum og stígum á alls um 27 ha landssvæði. Áhrif á gróður sem þarf að raska utan þess svæðis ættu að vera tímabundin og gróður fljótur að jafna sig, enda yfirleitt um að ræða grösug þurrlandi. Þó má gera ráð fyrir að ummerki um rask geti verið lengur að hverfa nyrst á svæðinu, þar sem vegurinn fer um mosa- og mólendi. Haugsetning er talin hafa lítil áhrif á gróður þar sem hún er áformuð á efnistökusvæðum þar sem gróðri hefur þegar verið raskað með efnistöku.

Fram kemur að leitast verði við að lágmarka áhrifin með því að endurnýta svarðlag og notast við staðargróður við frágang raskaðra svæða. Jafnframt verður leitast við að haga framkvæmdum við þverun Blikdalsár þannig að sem minnst röskun verði á bökkum og næsta umhverfi árinna sbr. 62. gr. laga um náttúruvernd.

Með hliðsjón af ofanrituðu er það niðurstaða Vegagerðarinnar að framkvæmdin hafi nokkuð neikvæð áhrif á gróður og vistlendi.

Niðurstaða

Ljóst er að þar sem um er að ræða umfangsmikla framkvæmd mun varanlegt rask á gróðri verða á stóru svæði þar sem framkvæmdasvæðið er vel gróið. Hins vegar liggur fyrir að um er að ræða gróðurlendi sem hefur verið mótað af mannavöldum og gróður og vistgerðir sem raskast hafa ekki mikið verndargildi. Litlir blettir vistgerða votlendis raskast en stærð þeirra er undir þeim mörkum sem nýtur verndar samkvæmt lögum um náttúruvernd. Skipulagsstofnun leggur áherslu á vandaðan frágang og telur að í ljósi umfangs rasks verði áhrif á gróður nokkuð neikvæð.



3.3 Fuglalíf

Mat Vegagerðarinnar

Í matsskýrslu Vegagerðarinnar kemur fram að almennt megi segja að framkvæmdasvæðið og næsta nágrenni þess sé mikið mótað af mannavöldum, enda liggja innan þess vegir um land sem að mestu flokkast undir tún og akurlendi. Í ræktuðu landi má gera ráð fyrir að finna álfir, gæsir, endur, vaðfugla og spörfugla. Líklega nýta flestir fuglar túnin til fæðuöflunar en gera má ráð fyrir að hrossagaukur og stelkur verpi í órækt meðfram vegum og túnnum og þrestir í skurðum og runnum. Þá gætu einhverjar endur verpt í órækt meðfram skurðum.

Fram kemur í matsskýrslu að á kafla liggja Vesturlandsvegur nærri Hofsvík og sé víkin hluti af stærra svæði sem Náttúrufræðistofnun Íslands hafi skilgreint sem mikilvægt fuglasvæði. Mikið fuglalíf er þar árið um kring og ná straumendur alþjóðlegum verndarviðmiðum (194 fuglar) og samkvæmt valista Náttúrufræðistofnunar Íslands teljast svartbakur og hvítmáfur í hættu (EN) og æðarfugl í nokkurri hættu (VU).

Fram kemur í matsskýrslu að gera megi ráð fyrir að helstu áhrif framkvæmdarinnar á fugla tengist árekstrum við bíla. Breikkaður Vesturlandsvegur kemur til með að liggja í nágrenni mikilvægs fuglasvæðis við Hofsvík á um 1 km kafla en svæðið nær yfir 20 km af ströndinni á Kjalarnesi. Áningarstaður við víkina kemur ekki til með að hafa í för með sér beint rask í fjörunni. Með hliðsjón af ofanrituðu er það niðurstaða framkvæmdaraðila að framkvæmdin hafi óverulega neikvæð áhrif á fuglalíf.

Niðurstaða

Fyrir liggur að neikvæð áhrif á fugla m.t.t. umferðar um núverandi Vesturlandsveg eru þegar fyrir hendi en jafnframt ljóst að aukning verður á hraða og umferð við breikkun vegarins og þ.a.l. má gera ráð fyrir frekari neikvæðum áhrifum á fugla þar sem líkur á því að keyrt verði á fugla muni aukast. Þar sem nýr vegur ásamt hliðarvegum er mun umfangsmeiri en núverandi vegur munu búsvæði fugla í grennd við núverandi veg tapast. Á kafla verður vegurinn einnig færður nær fjörunni við Hofsvík sem er hluti af svæði sem skilgreint er sem mikilvægt fuglasvæði sem kann jafnframt að hafa frekari neikvæð áhrif. Að framansögðu athuguðu er þó ekki líklegt að fyrirhugaðar framkvæmdir muni hafa verulega neikvæð áhrif á fugla.

3.4 Landslag og ásjúnd

Mat Vegagerðarinnar

Í matsskýrslu Vegagerðarinnar kemur fram að gildi landslags og ásjúndar sé metið út frá fjölbreytileika landslags og upplifun af svæðinu sem einnar heildar og formlegu verndargildi vegna friðlýsinga eða annars konar verndar á landslagi samkvæmt náttúruverndarlögum, skipulagi eða útgefni stefnu stjórnvalda. Útbúnar voru líkanmyndir frá völdum sjónarhornum sem sýna eiga fyrirhugaðar framkvæmdir að þeim loknum í samanburði við ljósmyndir af núverandi vegi. Fyrirhugaður vegur kemur til með að verða allt að þrefalt breiðari en núverandi vegur en landslag sem verður fyrir raski einkennist að fremur einsleitu landbúnaðarlandi sem hefur ekki hátt gildi auk þess sem hluta þess hefur þegar verið raskað með vegagerð eða er í mikilli nálægð við núverandi veg. Fram kemur að eðli málsins samkvæmt verða það vegfarendur sem leið eiga um Vesturlandsveg sem sjá munu framkvæmdina, auk íbúa á svæðinu og útivistarfólks. Almennt liggur vegurinn í nokkurri fjarlægð frá bæjum og vinsælum ferðamannastöðum. Sökum þess að vegurinn liggur fremur lágt í landinu verður hann einna helst sýnilegur frá hærri stöðum eins og verið hefur. Þegar á heildina er litið telur Vegagerðin að áhrif á landslag og ásjúnd verði nokkuð umfangsmikil með tilliti til umfangs svæðisins og fjölda fólks sem verður fyrir áhrifum og eru metin nokkuð



neikvæð. Framkvæmdin mun ekki hafa áhrif á svæði sem njóta verndar vegna landslags eða ásynðar eða á landslag sem getið er um í markmiðum náttúruverndarlaga.

Niðurstaða

Fyrir liggur að um er að ræða mun umfangsmeiri vegamannvirki en núverandi Vesturlandsvegur er. Þó að gildi svæðisins m.t.t. landslags sé ekki hátt er ljóst að með hliðsjón af ofangreindu umfangi verður upplifun vegfarenda önnur með tilkomu svo umfangsmikilla vegamannvirkja en er við núverandi aðstæður og talsverðar ásynðarbreytingar verða á Kjalarnesi vegna umfangs aukningar vegamannvirkja. Skipulagsstofnun telur að líta verði svo á að áhrif á landslag og ásynnd verði talsvert neikvæð. Á framkvæmdatíma verða þessar breytingar mjög áberandi en þau áhrif verða að hluta tímabundin en fer eftir því hvernig til tekst með frágang. Skipulagsstofnun telur að ganga verði út frá því að Vegagerðin viðhafi vandaðan frágang til þess að draga eins og kostur er úr áberandi áhrifum á röskuðum svæðum utan vega.

3.5 Menningarminjar

Mat Vegagerðarinnar

Í matskýrslu Vegagerðarinnar kemur fram að fyrirhuguð framkvæmd hafi ekki áhrif á friðlýstar minjar en kemur til með að raska sjö af 29 skráðum fornleifum. Um er að ræða þrjár leiðir, túngarð, tún, hesthús og vað. Ekki reyndist unnt að staðsetja þrjár af þessum fornleifum í vettvangsathugun þar sem ummerki um þær voru horfin. Framkvæmdasvæðið skarast einnig við 15 m friðhelgunarsvæði sex annarra fornleifa en með mótvægisáðgerðum, s.s. framkvæmdaeftirliti og merkingum, ætti að vera unnt að komast hjá því að raska þeim. Þá kemur framkvæmdin til með að raska sjö minjum sem ekki teljast til fornleifa. Áhrif á menningarminjar eru metin nokkuð neikvæð.

Í umsögn Minjastofnunar Íslands er bent á nauðsyn ákveðinna mótvægisáðgerða til að koma í veg fyrir neikvæð áhrif á menningarminjar s.s. að girða af minjar. Auk þess er bent á mikilvægi þess að fornleifafræðingur verði fenginn til að hafa eftirlit með framkvæmdum í nágrenni tiltekinna minja og í tveimur tilfellum þurfi að fá fornleifafræðing til að grafa könnunarskurði á minjasvæði. Þá þurfi við staðsetningu haugsetningarsvæðis að gæta þess að raska ekki fornleifum.

Vegagerðin tekur undir kröfur og ábendingar Minjastofnunar í öllum tilfellum.

Niðurstaða

Fyrir liggur að fyrirhugaðar framkvæmdir koma til með að raska fornleifum. Minjastofnun Íslands hefur bent á nauðsynlegar aðgerðir sem grípa þarf til varðandi fornleifar sem Vegagerðin hefur samþykkt. Skipulagsstofnun telur að miðað við framlögð gögn sé líklegt að áhrif á fornleifar verði nokkuð neikvæð.

3.6 Hljóðstig

Mat Vegagerðarinnar

Í matskýrslu Vegagerðarinnar kemur fram að viðmiðunargildi vegna umferðar ökutækja samkvæmt reglugerð um hávaða er 55 dB við húshlið fyrir utan opnanlega glugga á íbúðarhúsnæði. Viðmiðunargildi um hávaða innanhúss er 30 dB. Til að meta áhrif vegna hávaða frá væntanlegri umferð um breikkaðan Vesturlandsveg var grunnástand fyrst metið. Hljóðstigið var reiknað við þau hús sem standa næst Vesturlandsvegi miðað við núverandi umferð og umferðarhraða. Hávaðakort var útbúið af þéttbýlinu í Grundarhverfi og fyrir önnur íbúðarhús sem liggja nálægt veginum á vegkaflanum voru reiknuð frísviðs punktugildi sem sýna hámarksgildi við húshlið. Miðað við núverandi umferðarmagn og hraða reiknast hljóðstig við öll íbúðarhús á og við framkvæmdasvæðið innan viðmiðunarmarkna reglugerðar um hávaða. Fram kemur að áhrif á hljóðvist hafi verið metin út frá legu Vesturlandsvegur og hliðarvega eftir breikkun og áætluðu umferðarmagni og hraða fyrir árið 2040. Í ljós kom að hljóðstig á 1. hæð reiknast á milli 2-6 dB yfir viðmiðunarmörkunum við 10



hús og yfir viðmiðunarmörkum á 2. hæð við 4 hús til viðbótar (tafla 5.3 í matsskýrslu). Koma má í veg fyrir að hljóðstig verði hærra en viðmiðunarmörkin 55 dB með mótvægisáðgerðum sem felast í endurbótum og hækku á jarðvegsmönnum við Esjugrund í Grundarhverfi upp í um 2,8 m – 3,5 m. Jafnframt þarf að byggja nýjar manir við Klébergsskóla, um 2,5 m til 3,0 m háar, ásamt nýjum 1,8 m háum hljóðvegg við Vallá. Fram kemur að áhrif á hljóðvist að framkvæmdum loknum eru talin óveruleg þegar reiknað er með fyrrnefndum mótvægisáðgerðum. Hins vegar má gera ráð fyrir að íbúar næst veginum geti orðið fyrir ónæði á framkvæmdatíma en Vegagerðin mun miða við að framkvæmdir verði á milli kl. 07:00 og 21:00 á virkum dögum og á milli kl. 10:00 og 19:00 um helgar og á almennum frídögum í samræmi við ákvæði reglugerðar um hávaða.

Niðurstaða

Fyrir liggur að fyrirhuguð veglagning mun hækka hljóðstig í nokkrum húsum upp fyrir viðmiðunarmörk reglugerðar um hávaða miðað við áætlaða aukningu umferðar næstu 20 árin. Ljóst er að Vegagerðin þarf að ráðast í mótvægisáðgerðir til þess að hljóðstig verði undir viðmiðunarmörkum. Skipulagsstofnun bendir á nauðsyn á kynningu og samráði við íbúa um hljóðvarnir en með áðgerðum sem tryggja að hávaði verði undir viðmiðunarmörkum verða áhrif á hljóðvist óveruleg. Ljóst er hins vegar að á framkvæmdatíma munu íbúar verða fyrir ónæði og mikilvægt að daglegur framkvæmdatími taki mið af kröfum reglugerðar um hávaða.

3.7 Umferðaröryggi

Mat Vegagerðarinnar

Í matsskýrslu Vegagerðarinnar kemur fram að áhrif framkvæmdarinnar á umferðaröryggi verði margþætt. Í fyrsta lagi við það að aðskilja akstursstefnur dregur verulega úr líkum á því að ökutæki sem koma úr gagnstæðri átt skelli saman. Slík slys eru næst algengasta tegund alvarlegra slysa og banaslysa á Íslandi. Með því að hafa tvær akreinar í sömu átt er öryggi við framúrakstur jafnframt aukið til muna. Með gerð hringtorga í stað hefðbundinna vegamóta má búast við því að öryggi vegfarenda aukist umtalsvert. Umferðarslys hverfa ekki með hringtorgum en sökum þess að umferðarhraði er mun lægri en á kross-/T-vegamótum eru alvarleg umferðarslys mjög fátíð. Gerð hliðarvega sem er ætlað að taka við allri umferð innan sveitarinnar ásamt umferð gangandi, hjólandi og ríðandi og eykur öryggi heimamanna til muna sem þurfa ekki að fara á Vesturlandsveg, þar sem umferðarpungi og hraði er mikill, til að komast stuttar vegalengdir.

Niðurstaða

Fyrir liggur að þær breytingar á vegakerfinu á Kjalarnesi með breikkun Vesturlandsvegur sem stefnt koma að mati Skipulagsstofnunar til með að hafa talsvert jákvæð áhrif á umferðaröryggi.

Varðandi efnisatriði úr umsögnum og athugasemdum um áhrif á umhverfisþætti er vísað til umfjöllunar í matsskýrslu Vegagerðarinnar um framkomnar umsagnir og um viðbrögð stofnunarinnar við þeim.

4 SKIPULAG OG LEYFI

Fyrirhugaðar framkvæmdir eru í samræmi við Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030 en gera þarf breytingar á samþykktu deiliskipulagi.

Framkvæmdin er háð framkvæmdaleyfi Reykjavíkurborgar skv. skipulagslögum og reglugerð um framkvæmdaleyfi. Einnig leyfi frá Fiskistofu skv. lögum um lax- og silungsveiði vegna þverunar Blikdalsár og leyfi Minjastofnunar Íslands skv. lögum um menningarminjar. Þá eru framkvæmdir háðar starfsleyfi Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur skv. lögum um hollustuhætti og mengunarvarnir og



reglugerð um losun frá atvinnurekstri og mengunarvarnaeftirlit vegna tímabundinnar haugsetningar á framkvæmdatíma.

5 NIÐURSTAÐA

Í samræmi við 11. gr. laga og 26. gr. reglugerðar um mat á umhverfisáhrifum hefur Skipulagsstofnun farið yfir matskýrslu Vegagerðarinnar sem lögð var fram samkvæmt 10. gr. sömu laga. Skipulagsstofnun telur að matskýrslan uppfylli skilyrði laga og reglugerðar um mat á umhverfisáhrifum og að umhverfisáhrifum hafi verið lýst á fullnægjandi hátt.

Um er að ræða uppbyggingu umfangsmikilla vegamannvirkja sem munu ná yfir breitt svæði á um 9 km kafla. Fyrirhugað framkvæmdasvæði getur þó vart talist viðkvæmt m.t.t. áhrifa á flesta náttúrufarsþætti.

Að mati Skipulagsstofnunar koma helstu neikvæðu áhrif framkvæmdarinnar til með að felast í áhrifum á landslag og ásýnd. Þrátt fyrir að Vesturlandsvegur sé nú þegar einn umferðarmesti þjóðvegur landsins þá fela fyrirhugaðar framkvæmdirnar í sér mun umfangsmeiri vegamannvirki en fyrir eru í dag og upplifun þeirra sem fara um svæðið og nálæg svæði verður því önnur en við núverandi aðstæður.

Skipulagsstofnun telur að áhrif á gróður verði nokkuð neikvæð vegna umfangs rasks. Með því að viðhafa boðaðar mótvægisáðgerðir má draga úr neikvæðum áhrifum á menningarmínjar þannig að þau áhrif verði nokkuð neikvæð. Gera má ráð fyrir, að teknu tilliti til mótvægisáðgerða, að hljóðstig verði innan viðmiðunarmarka reglugerðar um hávaða þannig að þau áhrif verða líkast til óveruleg. Áhrif á landnotkun verða óhjákvæmilega nokkuð neikvæð vegna umfangs rasks á landbúnaðarlandi. Skipulagsstofnun telur að áhrif á umferðaröryggi verði talsvert jákvæð.

Varðandi nánari umfjöllun um framkvæmdatilhögun, umhverfisáhrif og mótvægisáðgerðir vísast til 3. kafla hér að framan og umfjöllunar í matskýrslu Vegagerðarinnar.

Reykjavík, 23. júní 2020

Egill Þórarinnsson

Jakob Gunnarsson