

---

## Breikkun Reykjanesbrautar frá Krýsuvíkurvegi að Hvassahrauni

### Ákvörðun um matsáætlun

---

#### 1 INNGANGUR

Þann 13. nóvember 2020 barst Skipulagsstofnun tillaga Vegagerðarinnar að matsáætlun vegna fyrirhugaðrar breikkunar Reykjanesbrautar í Hafnarfirði samkvæmt 8. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum, sbr. liðum 10.07 og 10.08 í 1. viðauka laganna.

Skipulagsstofnun leitaði umsagna Hafnarfjarðarbæjar, Sveitarfélagsins Voga, Hafrannsóknastofnunar, Heilbrigðiseftirlits Hafnarfjarðar- og Kópavogssvæðis, Heilbrigðiseftirlits Suðurnesja, Minjastofnunar Íslands, Náttúrufræðistofnunar Íslands, Samgöngustofu og Umhverfisstofnunar.

#### 2 GÖGN LÖGÐ FRAM

Tillaga framkvæmdaraðila að matsáætlun: Reykjanesbraut (41), Krýsuvíkurvegur – Hvassahraun. Mat á umhverfisáhrifum, tillaga að matsáætlun. Vegagerðin, Hafnarfjarðarbær og Mannvit, nóvember 2020.

Umsagnir um tillögu að matsáætlun bárust frá:

- Hafnarfjarðarbæ dags. 7. janúar 2021.
- Sveitarfélaginu Vogum dags. 17. desember 2020.
- Hafrannsóknastofnun dags. 10. desember 2020.
- Heilbrigðiseftirliti Hafnarfjarðar- og Kópavogssvæðis dags. 1. desember 2020.
- Heilbrigðiseftirliti Suðurnesja dags. 24. nóvember 2020.
- Minjastofnun Íslands dags. 10. desember 2020.
- Náttúrufræðistofnun Íslands dags. 15. desember 2020.
- Samgöngustofu dags. 27. nóvember 2020.
- Umhverfisstofnun dags. 7. desember 2020.

Athugasemdir við tillögu að matsáætlun bárust frá:

- Bjarna Guðmundssyni dags. 24. nóvember 2020.
- Hringrás dags. 1. desember 2020.
- Landsneti dags. 9. desember 2020.
- Rio Tinto-Ísal dags. 14. desember 2020.

Frekari upplýsingar bárust frá framkvæmdaraðila með bréfi dags. 22. desember 2020.

#### 3 FRAMKVÆMD OG UMHVERFISÁHRIF

Fram kemur að fyrirhuguð sé breikkun Reykjanesbrautar á 5,6 km kafla úr tveimur akreinum í fjórar með aðskildum akstursstefnum frá núverandi mislægum vegamótum við Krýsuvíkurveg að



Hvassahrauni. Núverandi vegur mun nýttast sem akbraut fyrir umferð til vesturs en lagður verður nýr tveggja akreina vegur sunnan núverandi akbrautar fyrir umferð til austurs. Að vestan tengist vegkaflinn núverandi 2+2 vegi í Hvassahrauni og að austan 2+2 vegi við Krýsuvíkurvegamót. Breidd vegarins verður frá 20 m til 34 m með tveimur vegriðum milli akreina.

### Fornleifar

Í umsögn Minjastofnunar Íslands kemur fram að í umsögn um drög að tillögu að matsáætlun hafi stofnunin vakið athygli á að sunnan við Reykjanesbraut, nærri vesturenda álversins, sé grjóthlaðin tóft, leifar kapellu sem þarna stóð og hafi hún verið friðlýst árið 1930. Núverandi fjarlægð á milli vegarins og kapellunnar er 35 m.

Vegagerðin hefur bent á að fyrirhuguð breikkun vegarins muni að mestu rúmast innan núverandi vegfláa og vegurinn einungis færast um 4 metrum nær kapellunni við breikkun brautarinnar. Þá hefur Vegagerðin lagt til aðgerðir til að tryggja að kapellutóftin raskist ekki á framkvæmdatíma sem Minjastofnun hefur fallist á með ábendingum um frágang.

Fyrir liggur, samkvæmt framlögðum gögnum, að samráð hefur verið milli Vegagerðarinnar og Minjastofnunar vegna nálægðar við ýmsar fornleifar, m.a. við fyrrnefnda kapellutóft og fyrirsjáanlegs rasks á einhverjum þeirra.

Skipulagsstofnun telur að í frummatsskýrslu þurfi að koma skýrt fram og sýna á korti hver verði fjarlægð raskssvæðis vegna nýrra akbrauta frá kapellutóft og gerð ítarleg grein fyrir þeim aðgerðum sem fyrirhugaðar eru til að tryggja að tóftin raskist ekki á framkvæmdatíma.

### Tjarnir við Straumsvík

Í tillögu að matsáætlun kemur fram að stór hluti þess svæðis sem er innan áhrifasvæðis fyrirhugaðrar breikkunar Reykjanesbrautar sé á náttúruminjaskrá. Meðal annars fjörur, strendur svo og tjarnir með fersku og ísóltu vatni við innanverða Straumsvík með einstæðum lífsskilyrðum og allmiklu fuglalífi. Í tillögunni er fjallað um breytingu á aðkomu að álveri Ísal og þar kemur fram að tengingin við Straum, norðan við núverandi veg, er hugsuð til bráðabirgða og sé á viðkvæmu svæði við tjarnirnar í fjörunni vestan álversins. Til að koma í veg fyrir að tjarnirnar verði fyrir raski er fyrirhugað að hlaða kantinn upp með grjóti og setja vegrið á veginn í stað þess að hafa fláa út í tjarnirnar. Þegar nákvæm útfærsla liggur fyrir mun Vegagerðin greina Hafrannsóknastofnun frá fyrirkomulagi aðreinarinnar og bráðabirgðavegarins að Straumi með hliðsjón af tjörnunum. Ekki liggur fyrir hversu lengi þessi bráðabirgðalausn á að vera en hugsanlega nokkur ár. Lögð er áhersla á frekari rannsóknir á vatnalífi og mati á þörf fyrir mótvægisáðgerðir.

Í umsögn sinni um drög að tillögu að matsáætlun benti Náttúrufræðistofnun Íslands á að óljóst sé hvort að aðgerðir, sem eiga að koma í veg fyrir rask á tjörnunum, komi til með að duga og telur stofnunin að finna eigi lausn, sem kynnt verði í frummatsskýrslu, sem ekki skerði Straumsvík meira en orðið er. Hafrannsóknastofnun bendir á í umsögn sinni að stofnunin er rannsóknaraðili fyrir Vegagerðina á lífríki í Straumsvík.

Samkvæmt framlögðum gögnum liggur fyrir að svæðið við Straumsvík er sérstakt og er á náttúruminjaskrá. Vegagerðin hefur farið þess á leit við Hafrannsóknastofnun að stofnunin rannsaki dýralíf í tjörnunum til að unnt sé að meta áhrif framkvæmdarinnar á það. Vegagerðin hefur komið með hugmyndir um hvernig koma megi í veg fyrir að tjarnirnar verði fyrir raski og leitað verður leiða til að lágmarka umfang bráðabirgðavegar að Straumi.

Skipulagsstofnun telur að í frummatsskýrslu þurfi Vegagerðin að rökstyðja nauðsyn þess að leggja fyrrnefndan bráðabirgðaveg og að kynna útfærslu á fyrirkomulagi vegarins, m.a. þörfina á að leggja rúmlega 7m breiðan veg skv. kennisniði. Gera þarf grein fyrir þeim aðgerðum sem tryggja munu að Straumstjarnir verði ekki fyrir raski við fyrirhugaðar framkvæmdir.



### Mislæg vegamót

Í tillögu að matsáætlun segir að gert sé ráð fyrir mislægum vegamótum við Rauðamel. Skipulagsstofnun bendir á að nokkru vestar eru nú þegar mislæg vegamót í Sveitarfélaginu Vogum. Í frummatsskýrslu þarf að skýra þörf fyrir mislæg vegamót á Rauðamel, m.a. hvort að þau séu í tengslum við uppbyggingaráform á svæðinu til framtíðar eða hvort að þau eigi að þjóna einhverri starfsemi sem er fyrirhuguð eða er fyrir á svæðinu.

### Tengingar við geymslu- og iðnaðarsvæði Álhelli og álver ÍSAL

Í tillögu að matsáætlun kemur fram að aðkoma að álveri ÍSAL breytist þannig að útbúin verður ný aðrein sem tengist inn á hringtorg og þaðan verður útbúin ný frárein til vesturs. Sunnan vegamótanna við ÍSAL verður útbúið hringtorg og ný vegtenging við Álhelli til suðurs.

Í athugasemdum frá Rio Tinto – ÍSAL er bent á að inn á geymslusvæði við Álhelli er fluttur alls kyns búnaður til geymslu og því fylgja töluverðir flutningar sem geta skapað hættu fyrir starfsfólk ÍSAL á leið til og frá vinnu þar sem umferð til og frá þessu svæði verði nú, samkvæmt þessari tillögu, beint í gegnum hringtorg sem er nánast inni á athafnasvæði fyrirtækisins. Ekki er lagt mat á það hversu mikil umferð verður um þetta svæði, hvers eðlis sú umferð verður og hvernig hún muni þróast á komandi árum.

Hringrás ehf. hefur bent á í athugasemdum sínum að fyrirhugað sé að starfsemi Hringrás og HP gáma flytji á lóðina að Álhelli 1. Ljóst er að umferð vörubifreiða og flutningabifreiða mun aukast til muna eftir að starfsemi félaganna hefur flutt á svæðið og er það mat fyrirtækjanna að sú tenging við iðnaðarhverfið við Álhelli sem fyrirhuguð er um núverandi vegtengingu við álverið í Straumsvík anni ekki þeirri umferð sem hlýst af starfsemi Hringrásar og HP gáma.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að Vegagerðin og Hafnarfjarðarbær hafi átt samráð við Rio Tinto – ÍSAL um ný vegamannvirki vegna mislægu vegamótanna við ÍSAL. Þegar þetta samráð fór fram var gert ráð fyrir að ný vegtenging við götuna Álhelli endaði rétt norðan við hringtorgið sem er norðan vegamótanna. Á síðari stigum var aftur á móti ákveðið, að beiðni Hafnarfjarðarbæjar, að hafa einnig sem hluta af framkvæmdinni, veginn frá vegtengingunni að Álhelli.

Í frummatsskýrslu þarf að fjalla um fyrirhugaðar framkvæmdir við vegtengingu við iðnaðar-geymslusvæðið við Álhelli. Koma þurfa fram upplýsingar um áætlaða umferð um vegtenginguna að og frá iðnaðarsvæðinu og leggja mat á hvort að starfsfólki ÍSAL og vegfarendum almennt sem leið eiga um hringtorgið við athafnasvæði ÍSAL kunni að stafa hætta af vegna mikillar umferðar um svæðið í ljósi staðsetningar þess.

### Valkostir

Í tillögu að matsáætlun kemur fram að einungis einn valkostur sé settur fram í mati á umhverfisáhrifum vegna fyrirhugaðar breikkunar á Reykjanesbraut, þ.e. breikkun á núverandi vegi úr tveimur akreinum í fjórar, þar sem akstursstefnur verða aðskildar. Þá er aðeins einn valkostur settur fram um nýja aðkomu að Straumi og að geymslu- og iðnaðarsvæði sunnan Reykjanesbrautar. Skipulagsstofnun bendir á að samanburður umhverfisáhrifa valkosta er lykilþáttur í mati á umhverfisáhrifum. Athugasemdir hafa komið fram um ofangreindar vegtengingar og telur Skipulagsstofnun að í frummatsskýrslu þurfi að fjalla um og leggja mat á aðra valkosti að vegtengingum við Straum og geymslusvæði sunnan Reykjanesbrautar.



#### 4 NIÐURSTAÐA

Í samræmi við 8. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum hefur Skipulagsstofnun farið yfir framlagða tillögu Vegagerðarinnar að matsáætlun ásamt þeim umsögnum og athugasemdum sem borist hafa stofnuninni og viðbrögðum framkvæmdaraðila við þeim. Skipulagsstofnun fellst á tillögu framkvæmdaraðila að matsáætlun með eftirfarandi athugasemdum:

1. Í frummatsskýrslu þarf að koma skýrt fram og sýna á korti hver verði fjarlægð raskssvæðis vegna nýrra akbrauta frá kapellutóft og gerð ítarleg grein fyrir þeim aðgerðum sem fyrirhugaðar eru til að tryggja að tóftin raskist ekki á framkvæmdatíma.
2. Í frummatsskýrslu þarf Vegagerðin að rökstyðja nauðsyn þess að leggja fyrirnefndan bráðabirgðaveg og að kynna útfærslu á fyrirkomulagi vegarins, m.a. þörfina á að leggja rúmlega 7m breiðan veg skv. kennisniði. Gera þarf grein fyrir þeim aðgerðum sem tryggja munu að Straumstjarnir verði ekki fyrir raski við fyrirhugaðar framkvæmdir.
3. Í frummatsskýrslu þarf að skýra þörf fyrir mislæg vegamót á Rauðamel, m.a. hvort að þau séu í tengslum við uppbyggingaráform á svæðinu til framtíðar eða hvort að þau eigi að þjóna einhverri starfsemi sem er fyrirhuguð eða er fyrir á svæðinu.
4. Í frummatsskýrslu þarf að meta áhrif fyrirhugaðrar vegtengingar við iðnaðar- og geymslusvæðið við Álhelli. Koma þurfa fram upplýsingar um áætlaða umferð um vegtenginguna að og frá iðnaðarsvæðinu og leggja mat á hvort að starfsfólki ÍSAL og vegfarendum almennt sem leið eiga um hringtorgið við athafnasvæði ÍSAL kunni að stafa hætta af vegna mikillar umferðar um svæðið í ljósi staðsetningar þess.
5. Í frummatsskýrslu þarf að fjalla um og leggja mat á aðra valkosti að vegtengingum við Straum og geymslusvæði sunnan Reykjanesbrautar.

Framkvæmdaraðili getur kært ákvörðunina til úrskurðarnefndar umhverfis- og auðlindamála, sbr. 14. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum og er kærufrestur til 29. mars 2021.

Reykjavík, 24. febrúar 2021

Egill Þórarinnsson

Jakob Gunnarsson