



## REYKJANESBRAUT – BÚSTAÐAVEGUR MEÐ TILLITI TIL BORGARLÍNU

Matsáætlun

3.3.2023





## SKÝRSLA – UPPLÝSINGABLAÐ

### SKJALALYKILL

2970-365-MAU-001-V01

### SKÝRSLUNÚMÉR / SÍÐUFJÖLDI

01/44

### VERKEFNISSTJÓRI – FULLTRÚI VERKKAUPA

Kristján Árni Kristjánsson

Atli Björn E. Levy

### VERKEFNISSTJÓRI – EFLA

Berglind Hallgrímsdóttir

### LYKILORÐ

Mat á umhverfisáhrifum, matsáætlun, Reykjanesbraut, Bústaðavegur, Borgarlína, Stekkjarbakki, Vogabyggð, gatnamót.

### STAÐA SKÝRSLU

- Í vinnslu  
 Drög til yfirlestrar  
 Lokið

### DREIFING

- Opin  
 Dreifing með leyfi verkkaupa  
 Trúnaðarmál

### TITILL SKÝRSLU

Reykjanesbraut – Bústaðavegur með tilliti til Borgarlínu – matsáætlun

### VERKHEITI

Reykjanesbraut Bústaðavegur m.t.t. Borgarlínu

### VERKKAUPI

Vegagerðin

Reykjavíkurborg

### HÖFUNDAR

Anna Rut Arnardóttir

Ragnildur Gunnarsdóttir

### ÚTDRÁTTUR

Vegagerðin, í samvinnu við Reykjavíkurborg, áformar breytingar á gatnamótum Reykjanesbrautar og Bústaðavegar. Hluti af framkvæmdinni er að útfæra leið Borgarlínu milli Vogabyggðar og Stekkjarbakka. Tilgangur framkvæmdanna er að efla samgöngur allra ferðamáta, minnka umferðartafir á háannatíma og auka umferðaröryggi.

Framkvæmdin er matsskyld skv. tl. 10.06 í 1. viðauka laga nr. 111/2021 um umhverfismat framkvæmda og áætlana. Matsáætlun vegna framkvæmda við gatnamót Reykjanesbrautar og Bústaðavegar, að teknu tilliti til Borgarlínu, er nú kynnt almenningi, hagsmunaaðilum og lögbundnum umsagnaraðilum um fjögurra vikna skeið. Á þessu tímabili gefst almenningi tækifæri til að koma með athugasemdir við matsáætlun og á sama tíma mun Skipulagsstofnun leita umsagna lögbodinna umsagnaraðila. Skriflegar athugasemdir skulu sendar til Skipulagsstofnunar, Borgartúni 7b, 105 Reykjavík, eða á netfangið [skipulag@skipulag.is](mailto:skipulag@skipulag.is).

## ÚTGÁFUSAGA

| NR. | HÖFUNDUR   | DAGS.   | RÝNT  | DAGS.    | SAMÞYKKT                 | DAGS.   |
|-----|--|---------|---|----------|--------------------------|---------|
| 01  | Anna Rut Arnardóttir   | 4.4.22  | Ragnhildur Gunnarsdóttir  | 9.4.22   | Anna Rut Arnardóttir     | 11.4.22 |
|     | Fyrstu drög, send Vegagerðinni og Reykjavíkurborg til yfirlestrar. |         |   |          |                          |         |
|     | Anna Rut Arnardóttir   | 12.4.22 | Kristján Árni Kristjánsson  | 30.5.22  | Anna Rut Arnardóttir     | 7.6.22  |
|     | Anna Rut Arnardóttir   | 8.6.22  | Berglind Hallgrímsdóttir<br>Baldvin Einarsson   | 28.6.22  | Anna Rut Arnardóttir     | 28.6.22 |
|     | Anna Rut Arnardóttir   | 22.9.22 | Atli Björn E. Levy  | 31.10.22 | Berglind Hallgrímsdóttir | 9.11.22 |
|     | Anna Rut Arnardóttir   | 13.2.23 | Kristján Árni Kristjánsson<br>Helga Aðalgeirsdóttir<br>Atli Björn E. Levy<br>Bjarni Rúnar Ingvarsson<br>Borghildur Sturludóttir<br>Haraldur Sigurðsson<br>Ingvar Jón Bates Gíslason | 20.2.23  | Berglind Hallgrímsdóttir | 3.3.23  |

Útgáfa send til auglýsingar

## SAMANTEKT

Í þessari skýrslu er lögð fram matsáætlun fyrir umhverfismat vegna gatnamóta Reykjanesbrautar og Bústaðavegar, m.t.t. Borgarlínu. Tilgangur framkvæmdanna er að efla samgöngur allra ferðamáta, minnka umferðartafir á háannatíma og auka umferðaröryggi. Til skoðunar er að hafa vinstri beygju á brú af Reykjanesbraut inn á Bústaðaveg en einnig verður gerð grein fyrir lausn þar sem brú er sleppt og aðeins leyfð hægri beygja inn og út af Bústaðavegi. Tvær lausnir verða skoðaðar fyrir leið Borgarlínu um gatnamótin auk þess sem fjallað verður um lausnir fyrir tengingu Borgarlínu við Vogabyggð.

Þeir umhverfisþættir sem lagt verður mat á eru fornleifar, jarðmyndanir, hljóðvist, staðbundin loftgæði, loftslag, landslag og sjónrænir þættir, náttúruminjar, samgöngur og umferðaröryggi, útivist, vatnafar og vatnalíf. Í þessari matsáætlun er því lýst hvernig staðið verður að rannsóknum og mati á áhrifum fyrirhugaðrar framkvæmdar. Einnig er gerð grein fyrir því hvernig framkvæmdin samræmist gildandi skipulagsáætlunum og öðrum opinberum stefnum. Matið er unnið samkvæmt lögum um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021 og reglugerð um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 1381/2021.

Matsáætlun eru nú birt til kynningar um fjögurra vikna skeið. Á þessu tímabili gefst almenningi, hagsmunaaðilum og sérfræðistofnunum kostur á að mynda sér skoðun á efnistöku komandi umhverfismats og koma athugasemdum sínum á framfæri. Skriflegar athugasemdir við matsáætlun skulu berast til Skipulagsstofnunar, Borgartúni 7b, 105 Reykjavík, eða á [skipulag@skipulag.is](mailto:skipulag@skipulag.is).





### Reykjanessbraut – Bústaðavegur m.t.t. Borgarlinnu

Vegagerðin, í samvinnu við Reykjavíkurborg, áformar breytingar á gatnamótum Reykjanessbrautar og Bústaðavegar. Tilgangur framkvæmdanna er að efla samgöngur allra ferðamáta, minnka umferðartafir á háannatíma og auka umferðaröryggi.

Framkvæmdin er matsskyld skv. tl. 10.06 í 1. viðauka laga nr. 111/2021 um umhverfismat framkvæmda og áætlana.

Umhverfisáhrif verða metin fyrir eftirfarandi umhverfisþætti:

- Fornleifar
- Jarðmyndanir
- Hljóðvist
- Staðbundin loftgæði
- Loftslag
- Landslag
- Sjónræn þætti
- Náttúruminjar
- Samgöngur og umferðaröryggi
- Útivist
- Vatnafar
- Vatnalíf

■ Fyrirhugað framkvæmdasvæði miðað við þá valkost sem eru til skoðunar



Kortid er byggt á gögnum frá ESRI og Landmælingum Íslands

## EFNISYFIRLIT

|  |           |
|--|-----------|
| <b>SAMANTEKT</b>   | <b>5</b>  |
| <b>1 INNGANGUR</b>   | <b>11</b> |
| <b>1.1 Almennt</b>   | <b>11</b> |
| 1.1.1 Matsskylda framkvæmdar   | 11        |
| 1.1.2 Matsáætlun   | 11        |
| 1.1.3 Yfirlit um matsferlið  | 12        |
| 1.1.4 Kynning á matsáætlun   | 12        |
| 1.1.5 Umsjón með mati á umhverfisáhrifum                               | 12        |
| 1.1.6 Tímaáætlun matsferlis  | 12        |
| <b>1.2 Tilgangur matsáætlunar</b>                                      | <b>13</b> |
| <b>2 UPPLÝSINGAR UM FRAMKVÆMDASVÆÐIÐ</b>                               | <b>15</b> |
| <b>2.1 Staðsetning og staðhættir</b>                                   | <b>15</b> |
| <b>2.2 Afmörkun framkvæmdasvæðis</b>                                   | <b>18</b> |
| <b>2.3 Fyrirliggjandi skipulagsáætlanir og aðrar opinberar stefnur</b> | <b>18</b> |
| 2.3.1 Samgöngusáttmáli ríkis og sveitarfélaga                          | 20        |
| 2.3.2 Landsskipulagsstefna   | 20        |
| 2.3.3 Svæðisskipulag   | 20        |
| 2.3.4 Aðalskipulag   | 20        |
| 2.3.5 Deiliskipulag  | 21        |
| <b>2.4 Eignarhald</b>  | <b>22</b> |
| <b>2.5 Leyfisveitingar</b>   | <b>22</b> |
| <b>3 UPPLÝSINGAR UM FRAMKVÆMDINA</b>                                   | <b>23</b> |
| <b>3.1 Tilgangur og markmið</b>  | <b>23</b> |
| <b>3.2 Gatnamót og gatnatengingar</b>                                  | <b>23</b> |
| 3.2.1 Gatnamót Reykjanesbrautar og Bústaðavegar                        | 23        |
| 3.2.2 Vogabyggð  | 23        |
| 3.2.3 Stekkjarbakki/Mjódd  | 24        |
| <b>3.3 Borgarlína</b>  | <b>24</b> |
| <b>3.4 Tímaáætlun framkvæmdar</b>                                      | <b>24</b> |
| <b>3.5 Áfangaskipting framkvæmda</b>                                   | <b>24</b> |
| <b>4 VALKOSTIR</b>   | <b>25</b> |
| <b>4.1 Lausnir sem ekki verður fjallað um í umhverfismatsskýrslu</b>   | <b>27</b> |
| <b>4.2 Lausnir sem verða til umfjöllunar í umhverfismatsskýrslu</b>    | <b>27</b> |
| 4.2.1 Leið Borgarlínu  | 27        |
| 4.2.2 Gatnamót Reykjanesbrautar og Bústaðavegar                        | 29        |
| 4.2.3 Núllkostur   | 31        |
| <b>5 UMFANG OG ÁHERSLUR MATS Á UMhverfisáhrifum</b>                    | <b>32</b> |
| <b>5.1 Þættir framkvæmdar sem valda umhverfisáhrifum</b>               | <b>32</b> |
| 5.1.1 Jarðrask af völdum vegagerðar                                    | 32        |

|            |  |           |
|------------|--|-----------|
| 5.1.2      | Umferð á framkvæmdatíma _____                                    | 32        |
| 5.1.3      | Umferð á rekstartíma _____                                       | 32        |
| 5.1.4      | Efnistaka og efnisþörf _____                                     | 32        |
| <b>5.2</b> | <b>Umhverfisþættir, áherslur í matsvinnu _____</b>               | <b>33</b> |
| 5.2.1      | Almennt _____  | 33        |
| 5.2.2      | Umhverfisþættir _____  | 33        |
| <b>5.3</b> | <b>Þættir sem ekki verður fjallað um í umhverfismatinu _____</b> | <b>40</b> |
| <b>6</b>   | <b>KYNNING OG SAMRÁÐ _____</b>                                   | <b>41</b> |
| 6.1        | Samráð og kynningar _____  | 41        |
| 6.2        | Forsamráð _____  | 41        |
| 6.3        | Kynning á matsáætlun _____                                       | 41        |
| 6.4        | Kynning á umhverfismatsskýrslu _____                             | 42        |
| <b>7</b>   | <b>HEIMILDIR _____</b>   | <b>43</b> |



## MYNDASKRÁ

|                 |   |    |
|-----------------|---|----|
| <b>MYND 1.1</b> | Ferli mats á umhverfisáhrifum skv. lögum nr. 111/2021. _____  | 14 |
| <b>MYND 2.1</b> | Fyrirhugað framkvæmdasvæði á Reykjanesbraut, milli Súðarvogs og Stekkjarbakka. Afmörkun (blátt svæði) miðast við þá valkosti sem eru til skoðunar. _____  | 17 |
| <b>MYND 2.2</b> | Yfirlit yfir fyrirhugaðar vegaf framkvæmdir á Reykjanesbraut, milli Vogabyggðar og Stekkjarbakka/Mjóddar, skv. fyrirbyggjandi skipulagsáætlunum. Þær framkvæmdir sem hér eru kynntar eru breytingar á gatnamótum Reykjanesbrautar og Bústaðavegar ásamt útfærslu á Borgarlínu milli Vogastöðvar og að Stekkjarbakka. Aðliggjandi deiliskipulagssvæði, skv. Borgarvefsjá, eru sýnd með svartri punktalínu. _____ | 19 |
| <b>MYND 2.3</b> | Skjáskot af gildandi aðalskipulagsuppdraetti Reykjavíkurborgar, fyrir framkvæmdasvæðið og næsta nágrenni þess. _____  | 21 |
| <b>MYND 4.1</b> | Blönduð lausn, miðlæg Borgarlína að norðan en jaðarlæg að sunnan. _____   | 29 |
| <b>MYND 4.2</b> | Grunnmyndir sem sýna mögulegar útfærslur á „hægri inn og hægri út“ lausn á gatnamótum Bústaðavegar og Reykjanesbrautar. Til vinstri er sýnd útfærsla þar sem lágmarksbreytingar eru gerðar á gatnamótunum. Til hægri er sýnd útfærsla þar sem vegstæði austast á Bústaðavegi er hliðrað til suðurs og gert ráð fyrir plássi fyrir vinstri beygju á brú. Mynd: Loftmyndir og EFLA. _____                         | 30 |
| <b>MYND 4.3</b> | Tölvugerðar líkanmyndir af fyrirhuguðum gatnamótum Reykjanesbrautar og Bústaðavegar fyrir lausn með vinstri beygju á brú (EFLA, 2022). _____  | 30 |
| <b>MYND 5.1</b> | Hljóðstig við gatnamót Reykjanesbrautar og Bústaðavegar, milli Vogabyggðar og Stekkjarbakka, miðað við núverandi aðstæður (mynd EFLA 2021). _____   | 35 |
| <b>MYND 5.2</b> | Flóð í Elliðaánum í febrúar 2018. Ljósmynd. Baldvin Einarsson. _____  | 39 |

## TÖFLUSKRÁ

|                  |  |    |
|------------------|--|----|
| <b>TAFLA 4.1</b> | Yfirlit yfir þá valkosti, eða lausnir, sem framkvæmdaraðili hefur kannað. Í umhverfismatsskýrslu verður lagt mat á umhverfisáhrif lausna 5, 6 og 7. Lausnir 1, 2, 3 og 4 teljast ekki til raunhæfra valkosta og verða því ekki til frekari umfjöllunar í umhverfismatsskýrslu. _____ | 26 |
| <b>TAFLA 4.2</b> | Tenging Borgarlínu við Vogabyggð (N1) fyrir lausn 5 þar sem Borgarlína er í miðdeili Reykjanesbrautar og lausn 7, blandaða lausn Borgarlínu. _____   | 28 |
| <b>TAFLA 4.3</b> | Tenging Borgarlínu við Vogabyggð (N2, N3 og N4) fyrir lausn 6 þar sem Borgarlína er í sérrými austan Reykjanesbrautar. _____   | 28 |
| <b>TAFLA 5.1</b> | Yfirlit yfir forleifar, 100 ára og eldri sem finnast innan athugunarsvæðis framkvæmdarinnar. ____  | 34 |
| <b>TAFLA 5.2</b> | Tillögur að sjónarhornum/myndatökustöðum til að meta sjónræn áhrif framkvæmdarinnar. ____  | 37 |
| <b>TAFLA 5.3</b> | Úr náttúruminjaskrá [14]. _____  | 38 |

## HUGTAKALISTI

|                             |  |
|-----------------------------|--|
| <b>Aðrein</b>               | Akrein meðfram akbraut, til að auðvelda aðvifandi ökutækjum að komast inn í umferðarstraum.  |
| <b>Borgarlína</b>           | Fyrirhugað almenningssamgangnakerfi á höfuðborgarsvæðinu sem mun aka að mestu í sérrými og hafa forgang á gatnamótum.  |
| <b>Fléttukafli</b>          | Akreinakafli þar sem aðrein og frárein eru felldar saman.  |
| <b>Frárein</b>              | Akrein meðfram akbraut til að auðvelda akstur út úr umferðarstraumi.   |
| <b>Miðdeilir</b>            | Svæði, sem aðskilur akbrautir með umferð í gagnstæðar áttir, til að auka umferðaröryggi.   |
| <b>Miðeyja</b>              | Uppbyggður miðdeilir.  |
| <b>Samgöngusáttmáli</b>     | Samkomulag á milli ríkisins og sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu um uppbyggingu á samgönguinnviðum og almenningssamgöngum á höfuðborgarsvæðinu til fimmtán ára [1]. |
| <b>Sérrein</b>              | Akrein sem einungis er ætluð ákveðinni tegund umferðar, einni eða fleiri.  |
| <b>Tengirampi</b>           | Stutt braut, sem tengir saman akbrautir á gatnamótum.  |
| <b>Vinstri beygja á brú</b> | Stutt braut sem tengir saman akbrautir á gatnamótum með því að fara yfir aðrar akbrautir.  |

## 1 INNGANGUR

### 1.1 Almennt

Þær framkvæmdir sem hér eru kynntar eru breytingar á gatnamótum Reykjanesbrautar og Bústaðavegar ásamt útfærslu á leið Borgarlínu milli Stekkjarbakka og fyrirhugaðrar Borgarlínustöðvar í Vogabyggð. Breytingar á gatnamótum Reykjanesbrautar og Bústaðavegar hafa verið til skoðunar um nokkurt skeið. Í samgöngusáttmála ríkisins og sveitafélaga á höfuðborgarsvæðinu eru settar fram áætlanir um framkvæmdir á gatnamótunum. Auk þess er í 3. lotu Borgarlínunnar gert ráð fyrir að leið Borgarlínu muni aka í sérrými á milli Vogabyggðar og Stekkjarbakka, ásamt öðrum stofnleiðum Strætó. Tilgangur framkvæmdanna er að efla samgöngur allra ferðamáta, minnka umferðartafir á háannatíma og auka umferðaröryggi vegfarenda.

Í þessari skýrslu er lögð fram matsáætlun fyrir mat á umhverfisáhrifum vegna breytinga á gatnamótum Reykjanesbrautar og Bústaðavegar og útfærslu á leið Borgarlínu milli Vogabyggðar og Stekkjarbakka.

#### 1.1.1 Matsskylda framkvæmdar

Samkvæmt lögum um umhverfismat framkvæmda og áætlana fellur framkvæmdin undir tl. 10.06 í 1. viðauka laganna, þ.e. „[l]agning hraðbrauta og sambærilegra vega, svo sem lagning nýrra vega með aðskildum akstursstefnum og mislægum vegamótum“. Þess konar framkvæmdir falla í flokk A sem þýðir að þær eru ávallt háðar umhverfismati.

Matið er unnið samkvæmt lögum um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021 og reglugerð um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 1381/2021.

#### 1.1.2 Matsáætlun

Í matsáætlun er lögð fram áætlun framkvæmdaraðila um hvernig fyrirhugað er að standa að umhverfismati framkvæmdarinnar og á hvaða þætti framkvæmdarinnar og umhverfisins verði lögð

áhersla í umhverfismatsskýrslu. Gerð er grein fyrir framkvæmdinni, framkvæmda- og áhrifasvæði hennar.

Samkvæmt 21. gr. laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana skal framkvæmdaraðili gera matsáætlun og senda til Skipulagsstofnunar eins snemma á undirbúningsstigi framkvæmdar og kostur er.

### 1.1.3 Yfirlit um matsferlið

Aðferðin sem beitt er við mat á umhverfisáhrifum er í samræmi við lög um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021 og reglugerð nr. 1381/2021. Matsferlið skv. lögnum má sjá á mynd 1.1. Nánari upplýsingar um matsferlið má finna á vef Skipulagsstofnunar, [www.skipulag.is](http://www.skipulag.is).

### 1.1.4 Kynning á matsáætlun

Matsáætlun eru nú birt til kynningar um fjögurra vikna skeið. Á þessu tímabili gefst almenningi og hagsmunaaðilum tækifæri til að koma með athugasemdir við áætlunina auk þess sem leitað verður umsagna lögbundinna umsagnaraðila. Athugasemdir við matsáætlun skulu berast skriflega til Skipulagsstofnunar, Borgartúni 7b, eða á netfangið [skipulag@skipulag.is](mailto:skipulag@skipulag.is).

Á kynningartíma mun framkvæmdaraðili standa fyrir opnum kynningarfundum þar sem framkvæmdin og áherslur komandi umhverfismats verða kynntar fyrir íbúum/íbúaráðum og öðrum hagsmunaaðilum.

### 1.1.5 Umsjón með mati á umhverfisáhrifum

Framkvæmdaraðili er Vegagerðin, í samvinnu við Reykjavíkurborg. Umsjón með matsvinnu er í höndum EFLU verkfræðistofu. Verkefnisstjórn matsvinnu annast Berglind Hallgrímsdóttir fyrir hönd EFLU verkfræðistofu, Kristján Árni Kristjánsson fyrir hönd Vegagerðarinnar og Atli Björn Levy fyrir hönd Reykjavíkurborgar.

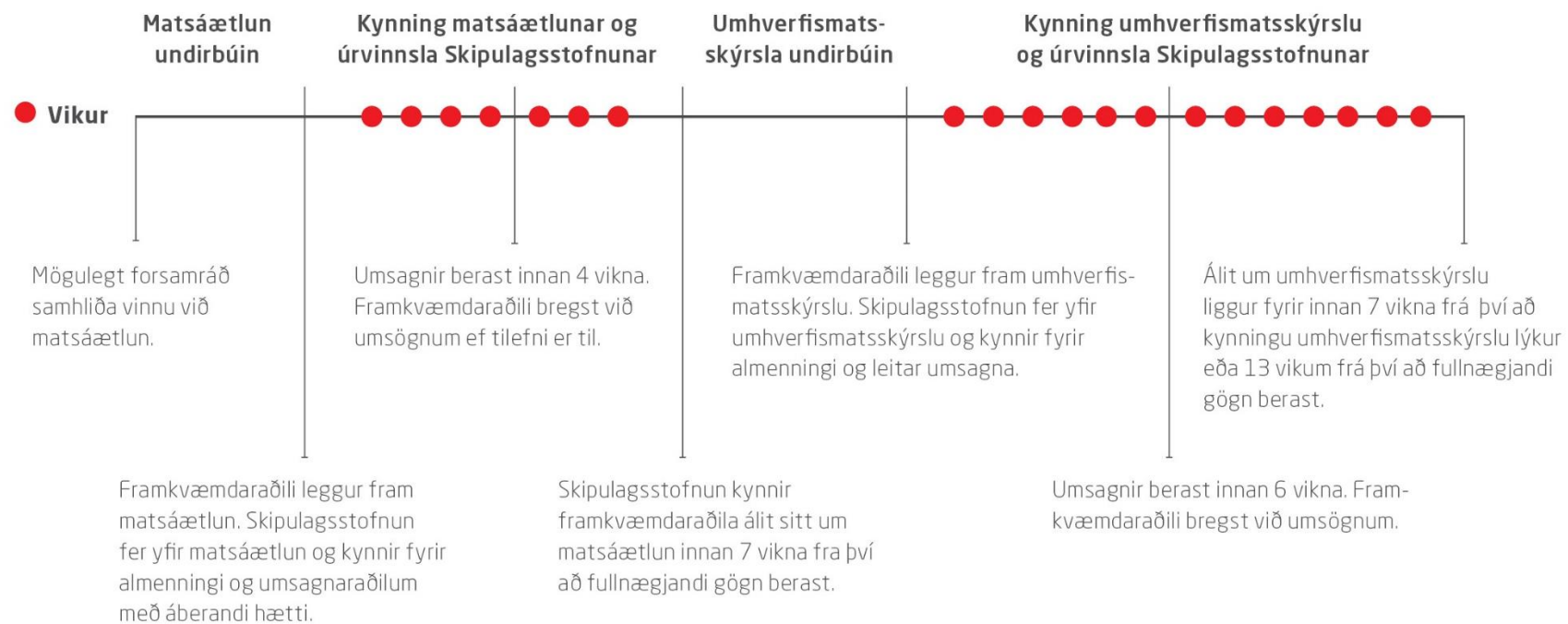
### 1.1.6 Tímaáætlun matsferlis

Áætlað er að umhverfismatsskýrsla verði send til athugunar Skipulagsstofnunar síðla árs 2023 og í kjölfarið verður hún kynnt fyrir almenningi og hagsmunaaðilum. Haft verður ítarlegt samráð við íbúa/íbúaráð og aðra hagsmunaaðila á kynningartíma. Gera má ráð fyrir að álit Skipulagsstofnunar geti legið fyrir innan sjö vikna frá því að kynningu á umhverfismatsskýrslu lýkur.



## **1.2 Tilgangur matsáætlunar**

Í matsáætlun er gerð grein fyrir framkvæmdinni, framkvæmda- og áhrifasvæði hennar ásamt þeim þáttum umhverfisins sem taldir eru geta orðið fyrir áhrifum og hvernig staðið verður að rannsóknum.



**MYND 1.1** Ferli mats á umhverfisáhrifum skv. lögum nr. 111/2021.

## 2 UPPLÝSINGAR UM FRAMKVÆMDASVÆÐIÐ

### 2.1 Staðsetning og staðhættir

Reykjanesbraut (þjóðvegur 41) liggur frá mismögum gatnamótum Miklubrautar, Sæbrautar og Vesturlandsvegar að Keflavíkurlflugvelli og er einn fjölfarnasti vegur landsins. Sá hluti Reykjanesbrautar sem framkvæmdin nær til, liggur frá Súðarvogi að mismögum gatnamótum við Stekkjarbakka. Gatnamót Bústaðavegar og Reykjanesbrautar eru innan þess vegkafla, en í dag eru þau í plani og ljósastýrð. Mynd 2.1 sýnir fyrirhugað framkvæmdasvæði og næsta nágrenni þess.

Reykjanesbraut/Sæbraut er í grunninn 2+2 akreina vegur með 7 m breiðan miðdeili á kaflanum frá Súðarvogi að Bústaðavegi. Leyfilegur hámarkshraði er 60 km/klst. Undir brúm á Vesturlandsvegi/Miklubraut bætast við fléttureinar gatnamótanna. Sunnan gatnamóta Miklubrautar verða að- og fráreinar að sjálfstæðum akreinum þannig að í reynd eru 3+3 akreinar frá gatnamótum Miklubrautar að Bústaðavegi.

Frá Bústaðavegi að Stekkjarbakka er Reykjanesbraut í grunninn 3+3 akreinar með að- og fráreinum Stekkjarbakka- og Breiðholtsbrautargatnamóta utan á þessum akreinum. Undir brúm við Stekkjarbakka eru því í allt 4+4 akreinar. Af Reykjanesbraut er vinstribeygja inn á Bústaðaveg. Leyfilegur hámarkshraði er 80 km/klst. sunnan gatnamóta Bústaðavegar.

Bústaðavegur er 1+1 akreina vegur með að- og fráreinum við gatnamótin við Reykjanesbraut. Vinstri beygja frá Bústaðavegi norður Reykjanesbraut er lokuð á háannatíma á morgnana og um eftirmiðdaginn. Leyfilegur hámarkshraði er 50 km/klst.

Vestan Reykjanesbrautar, og norðan Bústaðavegar, er veitingastaðurinn Grillhúsið Sprengisandi og fyrirhuguð er uppbygging atvinnuhúsnæðis. Sunnan Bústaðavegar er íbúðabyggð í Blesugróf.

Austan Reykjanesbrautar er Elliðaárdalur, eitt stærsta græna svæðið innan þéttbýliskjarna Reykjavíkur og vinsælt útivistarsvæði. Elliðaárdalur er á C-hluta náttúruminjasrá (vatnasvið Elliðaár frá upptökum í Elliðavatni allt til ósa, fjölbreytt náttúrufar, kjörið útivistarsvæði í þéttbýli) og skilgreindur sem hverfisverndarsvæði í aðalskipulagi. Eftir dalnum renna Elliðaárnar.

Norðan við gatnamótin á Stekkjarbakka er 93 m löng göngubrú yfir Reykjanesbraut. Göngu- og hjólaleiðir eru undir Reykjanesbraut bæði sunnan og norðan gatnamóta Reykjanesbrautar og Bústaðavegar. Undirgöng og göngubrú eru sýnd á mynd 2.1.





**MYND 2.1** Fyrirhugað framkvæmdasvæði á Reykjanesbraut, milli Súðarvogs og Stekkjarbakka. Afmörkun (blátt svæði) miðast við þá valkosti sem eru til skoðunar.

## 2.2 Afmörkun framkvæmdasvæðis

Framkvæmdasvæðið sem hér er til skoðunar er bundið við það svæði sem fer undir ný mannvirki og næsta nágrenni þess. Afmörkun framkvæmdasvæðisins tekur mið af þeim valkostum sem eru til skoðunar í umhverfismatinu, bæði lausnum fyrir gatnamót Reykjanesbrautar og Bústaðavegar og lausnum fyrir leið Borgarlínu frá fyrirhugaðri Vogastöð og að Stekkjarbakka, ásamt mögulegum lausnum fyrir tengingu Borgarlínu við Vogastöð. Þrátt fyrir að 3. lota Borgarlínu nái að Mjódd, nær framkvæmdasvæðið einungis að Stekkjarbakka. Þetta er gert með tilliti til framtíðarskipulags í Mjódd, en ekki hefur verið ákveðið hvernig því verður háttað. Afmörkun framkvæmdasvæðisins er sýnd með bláum fláka á mynd 2.1.

Við mat á áhrifum framkvæmdarinnar á einstaka umhverfisþætti verður horft til áhrifasvæðis framkvæmdarinnar, en það er það svæði þar sem ætla má að áhrifa af völdum framkvæmdarinnar gæti, á framkvæmdatíma eða rekstrartíma. Við mat á umhverfisáhrifum er áhrifum og áhrifasvæði framkvæmdarinnar skipt í þrennt:

- Bein áhrif: Við afmörkun áhrifasvæðis vegna beinna áhrifa er miðað við ofangreint framkvæmdasvæði eða það svæði þar sem vænta má jarðrask. Gera má ráð fyrir að framkvæmdin muni hafa bein áhrif á jarðmyndanir, náttúruminjar og fornleifar. Áhrifasvæði vegna áhrifa á vatnafar og vatnalíf miðast við vestari kvísl Elliðaáanna.
- Áhrif á landslag, sjónræna þætti, hljóðvist, staðbundin loftgæði og loftslag: Hluti af mati á áhrifum framkvæmdarinnar felst í því að meta áhrif hennar á landslag, sjónræna þætti, hljóðvist og staðbundin loftgæði og loftslag. Áhrifasvæðið vegna þessara þátta getur verið víðfeðmt. Í umhverfismatskýrslu verður lagt mat á áhrifasvæðið fyrir þessa þætti.
- Áhrif á samgöngur og umferðaröryggi og útivist munu ná yfir framkvæmdasvæðið og aðliggjandi vegakerfi/stígakerfi.

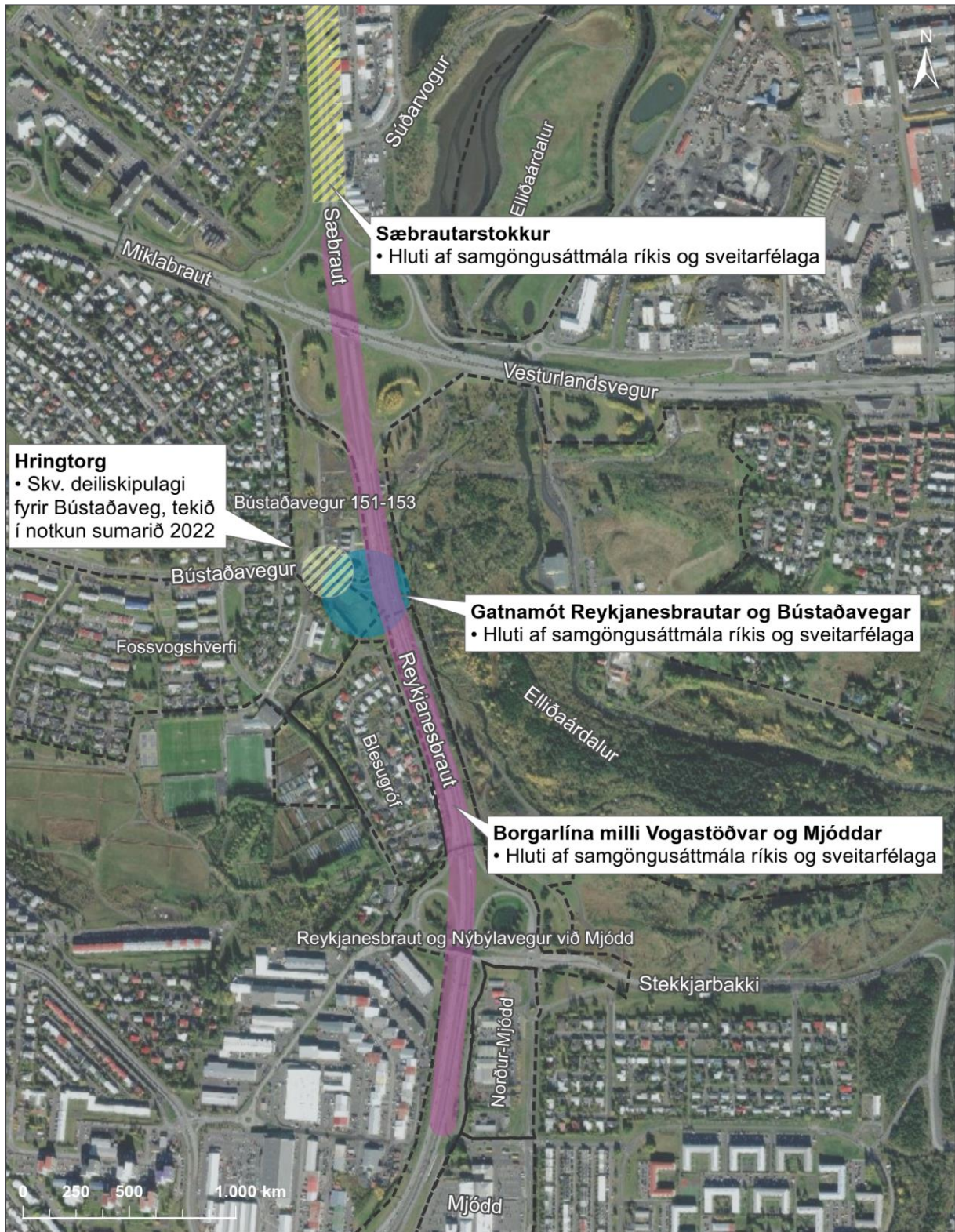
## 2.3 Fyrirliggjandi skipulagsáætlanir og aðrar opinberar stefnur

Samkvæmt skipulagslögum nr. 123/2010 er landið allt skipulagsskytt og skulu framkvæmdir vera í samræmi við gildandi skipulagsáætlanir [2]. 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. Á mynd 2.2 er yfirlit yfir fyrirhugaðar vegafarmkvæmdir á Reykjanesbraut, milli Stekkjarbakka/Mjóddar, skv. fyrirliggjandi skipulagsáætlunum.

Ennfremur þarf framkvæmdin að taka mið af öðrum opinberum stefnum svo sem: Loftlagsstefnu Stjórnarráðsins (Stjórnarráð Íslands) og Loftlagsstefnu Reykjavíkurborgar, Umferðaröryggisáætlun Reykjavíkur, stefnum Vegagerðarinnar, hjólreiðaáætlun Reykjavíkur, stefnu um líffræðilega fjölbreytni o.s.frv. Tekið verður mið af þessum stefnum við mat á umhverfisáhrifum.





**MYND 2.2** Yfirlit yfir fyrirhugaðar vegaf framkvæmdir á Reykjanesbraut, milli Vogabyggðar og Stekkjarbakka/Mjóddar, skv. fyrirbyggjandi skipulagsáætlunum. Þær framkvæmdir sem hér eru kynntar eru breytingar á gatnamótum Reykjanesbrautar og Bústaðavegar ásamt útfærslu á Borgarlínu milli Vogastöðvar og að Stekkjarbakka. Aðliggjandi deiliskipulagssvæði, skv. Borgarvefsjá, eru sýnd með svartri punktalinu.

### 2.3.1 Samgöngusáttmáli ríkis og sveitarfélaga

Ríkið og sex sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu, Garðabær, Hafnarfjörður, Kópavogur, Mosfellsbær, Reykjavík og Seltjarnarnes, undirrituðu samkomulag í september 2019 um uppbyggingu á samgönguinnviðum og almenningsamgöngum á höfuðborgarsvæðinu til fimmtán ára. Markmið sáttmálans er „að stuðla að auknum lífsgæðum á höfuðborgarsvæðinu með uppbyggingu skilvirkra, hagkvæmra, örugga og umhverfisvænna samgönguinnviða“. Þar eru m.a. settar fram áætlanir um gatnamót Reykjanesbrautar og Bústaðavegar, Borgarlínu og Sæbrautarstokk [1].

Samkvæmt Samgöngusáttmálanum var áætlað að framkvæmdir færu fram á gatnamótunum árið 2021.

### 2.3.2 Landsskipulagsstefna

Í Landsskipulagsstefnu 2015-2026 er mörkuð stefna um sjálfbærar samgöngur þar sem segir 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 þjónustusvæða meginkjarna, með styrkingu byggðar að leiðarljósi“ [3].

### 2.3.3 Svæðisskipulag

Í svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins, Höfuðborgarsvæðið 2040, er stofnbrautum skipt í meginstofnvegi og stofngötur, þar sem áhersla er á að greiða umferð á meginstofnvegum en að aðrir stofnvegir geti þróast með bætta sambúð þéttbýlis og umferðar að leiðarljósi. Reykjanesbraut frá Sundahöfn og suður úr er í skipulaginu flokkaður sem meginstofnvegur [4]. Framkvæmdin er í samræmi við markmið svæðisskipulagsins um að auka hlutdeild annarra ferðamáta en bíla og að meginstofnvegir tryggi greiða og örugga umferð fólks og vöru í gegnum höfuðborgarsvæðið.

### 2.3.4 Aðalskipulag

Í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 eru gatnamót Reykjanesbrautar og Bústaðavegar sýnd á þéttbýlisuppdraetti sem gatnamót í plani (sjá mynd 2.3) en vísað er til þess að uppbygging innviða skuli byggja á samgöngusáttmála ríkis og sveitarfélaga. Gert er ráð fyrir tengingum vegna Borgarlínu, almenningsgangna, hjólandi og gangandi yfir Fossvog og Elliðaárvog. Samkvæmt aðalskipulaginu er markmið aðalgatnakerfisins að stuðla að eins skilvirkum og öruggum samgöngum og unnt er án þess að ráðast í umfangsmiklar gatnaframkvæmdir. Leitað verður fjölbreyttra lausna til að bæta umferðarflæði á stofnbrautarkerfinu.

Í aðalskipulagi eru sett fram eftirfarandi markmið um vistvænar ferðavenjur og kolefnishlutleysi:

- Reykjavík verði kolefnishlutlaus eigi síðar en 2040. Við mat á skipulagstillögum og öllum byggingaráformum verði ávallt hugað að kolefnisspori húsnæðis og allra innviða.
- Betri nýting núverandi húsnæðis og endurnýting þess – og annarra innviða – gegni veigamiklu hlutverki þegar framtíðar uppbyggingarþörf er mætt.
- Samgöngur í borginni verði kolefnishlutlausar árið 2040.
- Hlutdeild einkabíla í heildarfjölda ferða verði komin undir 50% árið 2040.



Bílaumferð og heildarekin vegalengd farartækja sem knúin eru jarðefnaeldsneyti dragist verulega saman í takt við markmið Parísarsamkomulagsins og markmið um kolefnishlutleysi árið 2040. Ekki er gerð grein fyrir framkvæmdinni í aðalskipulagi. Breyting á aðalskipulagi vegna mögulegrar útfærslu á gatnamótum Reykjanesbrautar og Bústaðavegar verður skoðuð í samhengi við 3. lotu Borgarlínu á milli Vogabyggðar og Stekkjarbakka.

Í aðalskipulagi er Elliðaárdalurinn skilgreindur sem opið svæði til útivistar og nýtur hann hverfisverndar.



**MYND 2.3** Skjáskot af gildandi aðalskipulagsupprætti Reykjavíkurborgar, fyrir framkvæmdasvæðið og næsta nágrenni þess.

### 2.3.5 Deiliskipulag

Ekki er í gildi deiliskipulag sem nær yfir gatnamót Reykjanesbrautar og Bústaðavegar. Vinna þarf nýtt deiliskipulag fyrir gatnamótin.

Í gildi er deiliskipulag fyrir *Reykjanesbraut og Nýbýlaveg við Mjódd* sem nær yfir Stekkjarbakkagatnamótin. Deiliskipulagið gerir ekki ráð fyrir útfærslu á leið Borgarlínu um gatnamótin. Aðliggjandi fyrirhuguðu framkvæmdasvæði eru deiliskipulagssvæði *Elliðaárdals, Blesugrófar, Fossvogshverfis og Bústaðavegar 151-153*.

Einnig er í gildi deiliskipulag fyrir *Norður-Mjódd og Mjódd*. Fyrirhugað er að skipulagi í Mjódd verði breytt en á þessu stigi liggur ekki fyrir hvernig þeim breytingum verður háttað. Gera má ráð fyrir að lega Borgarlínu frá Stekkjarbakka að Mjódd verði hluti af þeim breytingum sem þar verði gerðar.

Um miðbik árs 2022 var umferð hleypt á nýtt hringtorg á Bústaðavegi. Hringtorgið er hluti af deiliskipulagi fyrir Bústaðaveg við Sprengisand (Bústaðavegur 151-153).

## 2.4 Eignarhald

Reykjanesbraut er í veghaldi Vegagerðarinnar skv. vegalögum nr. 80/2017 og Bústaðavegur í veghaldi Reykjavíkurborgar. Framkvæmdasvæðið er innan umdæmis Reykjavíkurborgar.

## 2.5 Leyfisveitingar

Framkvæmdin er háð eftirfarandi leyfum:

Framkvæmdaleyfi Reykjavíkurborgar: Gert er ráð fyrir að sveitarfélagið veiti framkvæmdaleyfi á grundvelli staðfests aðalskipulags og álits Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar.

Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur: Framkvæmdin fer um umdæmi Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur og skv. reglugerð um losun frá atvinnurekstri og mengunarvarnareftirlit nr. 550/2018 skal sækja um starfsleyfi til viðkomandi heilbrigðiseftirlits vegna uppsetningar á tímabundinni aðstöðu, svo sem vinnubúða.

Fiskistofa. Leita þarf leyfis Fiskistofu vegna framkvæmda í og við Elliðaár skv. 33. gr laga nr. 61/2006 með síðari breytingum.

Minjastofnun: Gerðar hafa verið fornleifaúttektir á framkvæmdasvæðinu. Í umhverfismatsskýrslu verður greint frá helstu niðurstöðum og lagt mat á hvort framkvæmdin ógni fornminjum. Samkvæmt lögum um menningarminjar nr. 80/2012 er óheimilt að raska fornminjum nema með leyfi Minjastofnunar.

## 3 UPPLÝSINGAR UM FRAMKVÆMDINA

### 3.1 Tilgangur og markmið

Markmið framkvæmdarinnar er að bæta samgöngur á gatnamótum Reykjanesbrautar og Bústaðvegur og að útfæra leið Borgarlínu á leggnum milli Vogabyggðar og Stekkjarbakka. Í þessu felst að efla samgöngur allra ferðamáta, minnka umferðartafir á háannatíma og auka umferðaröryggi.

### 3.2 Gatnamót og gatnatengingar

#### 3.2.1 Gatnamót Reykjanesbrautar og Bústaðvegur

Til skoðunar eru nokkrar lausnir fyrir útfærslu á gatnamótum Reykjanesbrautar og Bústaðvegur. Í kafla 4 um valkosti er gerð grein fyrir þeim lausnum sem framkvæmdaraðili hefur kannað.

Hönnun vega mun byggja á veghönnunarreglum Vegagerðarinnar [5]. Reykjanesbraut er skilgreind sem vegtegund A<sub>34</sub>, stofnvegur með tveimur akbrautum, aðskildum með miðdeili. Gert er ráð fyrir að leyfilegur hámarkshraði Reykjanesbrautar á vegkaflanum milli Vogabyggðar og Stekkjarbakka verði óbreyttur og eins á Bústaðavegi. Reiknað er með að rampar að nýjum gatnamótum við Reykjanesbraut tengist hringtorgi á Bústaðavegi. Framkvæmdasvæðið takmarkast af deiliskipulagssvæði Elliðaárdals í austri og íbúabyggð í Blesugróf og deiliskipulagssvæði Bjarkaráss og Bústaðvegur 151-153 í vestri.

Í umhverfismatsskýrslu verður framkvæmdinni lýst nánar.

#### 3.2.2 Vogabyggð

Gert er ráð fyrir að leiðir Borgarlínu muni mætast við suðurenda nýrrar Vogabyggðar og að þar verði Borgarlínustöð. Staðsetning eða fyrirkomulag Borgarlínustöðvar í Vogabyggð hefur ekki verið skilgreint. Reiknað er með að hún verði við eða nálægt stokksenda fyrirhugaðs Sæbrautarstokks. Í kafla 4.2.1 er gerð grein fyrir mögulegum tengingum Borgarlínu við Vogabyggð.

### 3.2.3 Stekkjarbakki/Mjódd

Fyrirkomulag Borgarlínustöðvar í Mjódd hefur ekki verið skilgreint. Þar er nú mikilvæg skiptistöð Strætó og er reiknað með að svo verði áfram. Verið er að endurskoða deiliskipulag á reitnum sem markast af Álfabakka og Stekkjarbakka. Vegna þessa verður tenging Borgarlínu við Mjódd ekki með í mati á umhverfisáhrifum.

### 3.3 Borgarlína

Samkvæmt samgöngusáttmála ríkis og sveitarfélaga mun Borgarlína aka í sérrými á Reykjanesbraut, milli Vogabyggðar og Mjóddar, ásamt öðrum stofnleiðum Strætó. Borgarlína er almenningssamgangnakerfi sem mun aka að mestu í sérrými og hafa forgang á gatnamótum. Uppbygging Borgarlínu er brotin niður í sex lotur og er leggurinn milli Vogabyggðar og Stekkjarbakka/Mjóddar hluti af þriðju lotu. Til skoðunar eru þrjár lausnir fyrir útfærslu Borgarlínu á leggnum. Í kafla 4.2.1 er gerð grein fyrir þessum lausnum.

### 3.4 Tímaáætlun framkvæmdar

Framkvæmd vegna breyttra gatnamóta verða þegar for- og verkhönnun er lokið, mati á umhverfisáhrifum er lokið og breyting hefur verið gerð á skipulagi. Áætlað er að af því geti orðið eftir tvö til þrjú ár. Gert er ráð fyrir að Borgarlína muni aka um sérrýmið við Reykjanesbraut eftir að 1. lota Borgarlínu byrjar að aka árið 2027 en þá er komin tenging frá Ártúnshöfða yfir á Suðurlandsbraut.

### 3.5 Áfangaskipting framkvæmda

Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um mögulega áfangaskiptingu verksins.



## 4 VALKOSTIR

Skoðaðar hafa verið ýmsar útfærslur á gatnamótum Reykjanesbrautar og Bústaðavegar og hvernig leið Borgarlínu verður háttað um gatnamótin milli Vogabyggðar og Stekkjarbakka.

Við ákvörðun um hvaða valkostir, eða lausnir, skuli metnir í umhverfismatinu er helst tekið tillit til umferðaröryggis, kostnaðar, aðgengis gangandi og hjólandi vegfarenda, aðgengis almenningsgangna (Borgarlínu), umhverfisáhrifa og tafatíma umferðar á gatnamótunum. Aðrir þættir sem hafa áhrif á þetta val eru vegtækni/tengingar, veitur, áhrif á ytra skipulag, rask á framkvæmdatíma og framtíðarmöguleikar, auk þess sem horft er til annarra markmiða í samþykktum stefnuskjölum. Í töflu 4.1 er yfirlit yfir þær lausnir sem framkvæmdaraðili hefur kannað.

Í kafla 4.1 er gerð grein fyrir þeim lausnum sem teknar hafa verið til skoðunar en teljast ekki til raunhæfra valkosta að teknu tilliti til ofangreindra þátta. Ekki verður fjallað um þessar lausnir í umhverfismatinu.

Í kafla 4.2 er gerð grein fyrir þeim lausnum sem fjallað verður um í umhverfismatinu. Fyrir leið Borgarlínu á vegkaflanum milli Vogabyggðar og Stekkjarbakka eru til skoðunar þrjár útfærslur. Jafnframt er fjallað um mögulegar lausnir fyrir tengingu Borgarlínu við Vogabyggð. Fyrir gatnamót Reykjanesbrautar og Bústaðavegar er til skoðunar að hafa vinstri beygju á brú af Reykjanesbraut inn á Bústaðaveg. Innifalið í þessari lausn er einnig svokölluð „hægri inn og hægri út“ lausn þar sem brú er sleppt og aðeins leyfð hægri beygja inn og út af Bústaðavegi.

**TAFLA 4.1** Yfirlit yfir þá valkosti, eða lausnir, sem framkvæmdaraðili hefur kannað. Í umhverfismatsskýrslu verður lagt mat á umhverfisáhrif lausna 5, 6 og 7. Lausnir 1, 2, 3 og 4 teljast ekki til raunhæfra valkosta og verða því ekki til frekari umfjöllunar í umhverfismatsskýrslu.

| Lausnir, gatnamót Reykjanesbrautar og Bústaðavegar |   |                                    |                                 | Með í mati á umhverfisáhrifum  |   |
|--|---|------------------------------------|---------------------------------|--|---|
| 1  | Ljósagatnamót, Borgarlína í sérrými 100 m fyrir gatnamót  |                                    |                                 | Lausnir teljast ófullnægjandi með tilliti til umferðaröryggis og umferðartafa. Ekki verður fjallað um lausnirnar í umhverfismatsskýrslu. |   |
| 2  | Ljósagatnamót, viðbótarakreinar og Borgarlína í blandaðri umferð  |                                    |                                 |  |   |
| 3  | Ljósagatnamót, viðbótarakreinar og Borgarlína í sérrými   |                                    |                                 |  |   |
| 4  | Borgarlína í blandaðri umferð   | 4a                                 | Reykjanesbraut í núverandi legu | 4a1 Hægri inn og hægri út  | Lausnir uppfylla ekki þær kröfur sem gerðar eru til Borgarlínu. Samkvæmt leiðaneti Borgarlínu er gert ráð fyrir að hún aki í sérrými. Ekki verður fjallað um lausnirnar í umhverfismatsskýrslu. |
|  |   | 4a2                                |                                 | Með vinstri beygju á brú   |   |
|  | 4b  | Reykjanesbraut hliðrað til vesturs | 4b1                             | Hægri inn og hægri út  |   |
|  |   |                                    | 4b2                             | Með vinstri beygju á brú   |   |
| 5  | Borgarlína í sérrými í miðdeili Reykjanesbrautar  | 5a                                 | Reykjanesbraut í núverandi legu | 5a1 Hægri inn og hægri út  | Já  |
|  |   |                                    |                                 | 5a2  |   |
|  | 5b  | Reykjanesbraut hliðrað til vesturs | 5b1                             | Hægri inn og hægri út  |   |
|  |   |                                    | 5b2                             | Með vinstri beygju á brú   |   |
| 6  | Borgarlína í austurkanti Reykjanesbrautar   | 6a                                 | Reykjanesbraut í núverandi legu | 6a1 Hægri inn og hægri út  | Já  |
|  |   |                                    |                                 | 6a2  |   |
|  | 6b  | Reykjanesbraut hliðrað til vesturs | 6b1                             | Hægri inn og hægri út  |   |
|  |   |                                    | 6b2                             | Með vinstri beygju á brú   |   |
| 7  | Blönduð lausn - Borgarlína í miðdeili Reykjanesbrautar norðan gatnamótanna og svo austurkanti sunnan þeirra | 7a                                 | Reykjanesbraut í núverandi legu | 7a1 Hægri inn og hægri út  | Já  |
|  |   |                                    |                                 | 7a2  |   |
|  | 7b  | Reykjanesbraut hliðrað til vesturs | 7b1                             | Hægri inn og hægri út  |   |
|  |   |                                    | 7b2                             | Með vinstri beygju á brú   |   |

#### 4.1 Lausnir sem ekki verður fjallað um í umhverfismatskýrslu

Upphaflega voru til skoðunar sjö mismunandi lausnir fyrir gatnamót Reykjanesbrautar og Bústaðavegar, sjá töflu 4.1. Mislægar lausnir töldust ekki til raunhæfra valkosta vegna skorts á landrými og takmarkana er varða landslag. Lausnir 1 til 3 voru allar með ljósastýrðum gatnamótum í plani og allar reyndust ófullnægjandi m.t.t. umferðaröryggis en einnig umferðartafa.

Í lausn 4 var gert ráð fyrir að Borgarlína myndi aka í blandaðri umferð á Reykjanesbraut milli Vogabyggðar og Stekkjarbakka. Ákveðið var að hafa þá lausn ekki með í mati á umhverfisáhrifum vegna þess að lausnin uppfyllir ekki þær kröfur sem gerðar eru til Borgarlínu, enda geri leiðarnet Borgarlínu ráð fyrir að hún aki í sérrými.

#### 4.2 Lausnir sem verða til umfjöllunar í umhverfismatskýrslu

Í umhverfismatskýrslu verður fjallað um þrjár lausnir fyrir leið Borgarlínu á vegkaflanum milli Vogabyggðar og Stekkjarbakka, það eru lausnir 5, 6 og 7, sbr. töflu 4.1. Fyrir hverja lausn kemur til greina að hafa Reykjanesbraut í núverandi legu (kostur a í töflu 4.1, annar dálkur) eða hliðra Reykjanesbraut til vesturs (kostur b í töflu 4.1, annar dálkur), og tvær lausnir fyrir gatnamót Reykjanesbrautar og Bústaðavegar (lausnir 1 og 2 í töflu 4.1, þriðji dálkur). Hér að neðan er fjallað um þessar lausnir.

##### 4.2.1 Leið Borgarlínu

Þrjár lausnir eru til skoðunar fyrir leið Borgarlínu frá Vogastöð að Stekkjarbakka. Eftirfarandi lausnir koma til greina:

- Borgarlína í sérrými í miðdeili Reykjanesbrautar (lausn 5)
- Borgarlína í austurkanti Reykjanesbrautar (lausn 6)
- Blönduð lausn þar sem Borgarlína er í miðdeili Reykjanesbrautar norðan gatnamótanna og færast svo yfir í austurkant Reykjanesbrautar sunnan gatnamótanna (lausn 7)

Fyrir þessar lausnir koma mismunandi tengingar Borgarlínu við Vogabyggð til greina. Í eftirfarandi köflum er fjallað um þær lausnir sem eru til skoðunar fyrir leið Borgarlínu og gerð grein fyrir mögulegum tengilausnum.

##### 4.2.1.1 Borgarlína í sérrými í miðdeili Reykjanesbrautar

Í þessari lausn er Borgarlína í sérrými miðlægt á Reykjanesbraut (lausn 5). Vegsvæði Reykjanesbrautar verður breikkað og miðdeilir Reykjanesbrautar þrengdur úr 7,0 m niður í 3,0 m víðast hvar.

Lausnin gengur upp ef notast er við lausn N1 að norðan fyrir tengingu við Vogastöð, sjá töflu 4.2.

**TAFLA 4.2** Tenging Borgarlínu við Vogabyggð (N1) fyrir lausn 5 þar sem Borgarlína er í miðdeili Reykjanesbrautar og lausn 7, blandaða lausn Borgarlínu.



#### 4.2.1.2 Borgarlína í sérrými í austurkanti Reykjanesbrautar, lausn 6

Í þessari lausn er Borgarlína í jaðarlægu sérrými austan Reykjanesbrautar (lausn 6). Reiknað er með að Borgarlínan verði að mestu leyti í hæð Reykjanesbrautar en geti verið tekin niður í Elliðaárdal til þess að koma þar fyrir Borgarlínustöð. Til skoðunar eru mögulegar staðsetningar Borgarlínustöðva en endanleg staðsetning og útfærsla þeirra hefur ekki verið ákveðin. Í umhverfismatskýrslu verður gerð grein fyrir Borgarlínustöðvum.

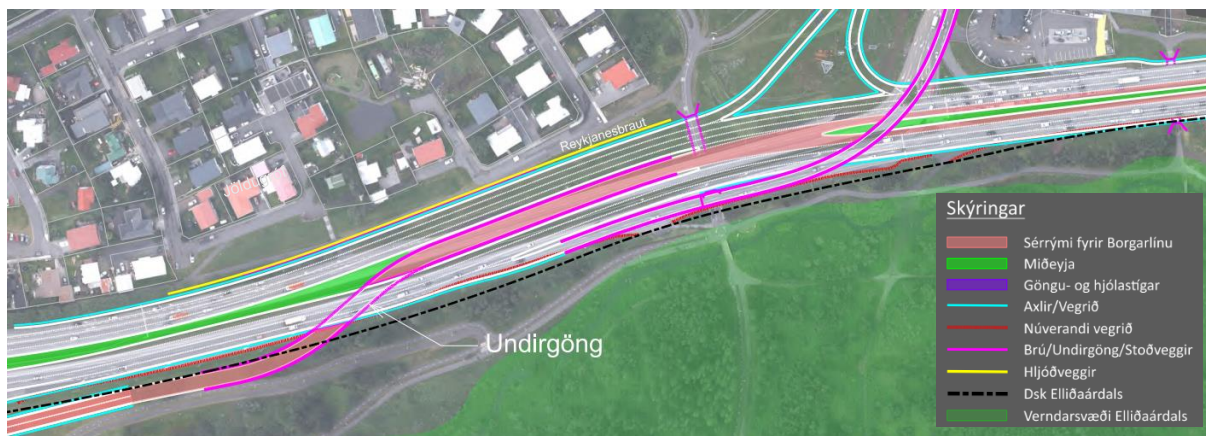
Fyrir þessa lausn eru þrjár lausnir til skoðunar fyrir tengingu Borgarlínu í Vogabyggð, lausnir N2, N3 og N4. Borgarlína kemur til með að tengjast Mjódd en ekki hefur verið ákveðið hvernig skipulagi í Mjódd verður háttað. Í töflu 4.3 er gerð grein fyrir þessum tengilausnum.

**TAFLA 4.3** Tenging Borgarlínu við Vogabyggð (N2, N3 og N4) fyrir lausn 6 þar sem Borgarlína er í sérrými austan Reykjanesbrautar.

| LAUSN N2   | LAUSN N3  | LAUSN N4   |
|--|---|--|
|  |   |  |
| <p><b>Undir slaufurnar og brýr Miklubrautar</b></p> <p>Borgarlína í austurkanti Reykjanesbrautar fer í 2 göngum undir Reykjanesbraut. og meðfram stólpum núverandi brúar á Miklubraut.</p> | <p><b>Austur fyrir Reykjanesbraut og Miklubraut</b></p> <p>Borgarlína í austurkanti Reykjanesbrautar. Rampar færðir til. Fer í göngum undir Miklubraut.</p> | <p><b>Undir slaufurnar og Vesturlandsveg</b></p> <p>Borgarlína í austurkanti Reykjanesbrautar. Fer í göngum undir rampa. Kemur upp á milli slaufa.</p> |

#### 4.2.1.3 Blönduð lausn

Einnig er til skoðunar svokölluð blönduð lausn (lausn 7) þar sem Borgarlína er í sérrými í miðdeili Reykjanesbrautar norðan gatnamóta Reykjanesbrautar og Bústaðavegar en færast yfir í austurkant Reykjanesbrautar sunnan við gatnamótin, sjá mynd 4.1. Í þessari lausn er gert ráð fyrir að Borgarlína fari í undirgöngum undir eystri akbraut Reykjanesbrautar til móts við Jöldugróf, en einnig kemur til greina að Borgarlína fari yfir eystri akbraut Reykjanesbrautar á brú.



**MYND 4.1** Blönduð lausn, miðlæg Borgarlína að norðan en jaðarlæg að sunnan.

Blandaða lausnin gengur aðeins upp ef notast er við lausn N1 að norðan fyrir tengingu við Vogastöð, sjá töflu 4.2.

#### 4.2.2 Gatnamót Reykjanesbrautar og Bústaðavegar

Í umhverfismatinu verða tvær lausnir skoðaðar fyrir gatnamót Reykjanesbrautar og Bústaðavegar:

- „Hægri inn og hægri út“ lausn
- Lausn með vinstri beygju á brú af Reykjanesbraut inn á Bústaðaveg

Nánar er gerð grein fyrir þessum lausnum í eftirfarandi köflum. Báðar lausnir ganga upp fyrir þær þrjár útfærslur sem eru til skoðunar fyrir leið Borgarlínu um gatnamótin. Í umhverfismatsskýrslu verða umhverfisáhrif metin fyrir báðar lausnir þar sem það á við. Fyrir báðar lausnir kemur til greina að hafa Reykjanesbraut í núverandi legu (kostur a) eða hliðra Reykjanesbraut til vesturs (kostur b). Með því að hliðra Reykjanesbraut til vesturs er komist hjá því að brautin fari inn fyrir deiliskipulagsmörk og verndarsvæði Elliðaárdalsins. Hins vegar færast brautin nær byggðinni í Blesugróf.

##### 4.2.2.1 Hægri inn og hægri út

Fyrir „hægri inn og hægri út“ lausn verða einungis leyfðar hægri beygjur inn og út af Bústaðavegi á gatnamótum við Reykjanesbraut og lokað fyrir vinstri beygjur. Engin ljósastýring verður á gatnamótunum. Tvær útfærslur koma til greina fyrir „hægri inn og hægri út“ lausn, annars vegar útfærsla þar sem lágmarksbreytingar eru gerðar á gatnamótunum og notast við núverandi vegstæði



neðst á Bústaðavegi (mynd 4.2 til vinstri), og hins vegar útfærsla þar sem vegstæði neðst á Bústaðavegi er hliðrað til suðurs (mynd 4.2 til hægri). Fyrir seinni útfærsluna er gert ráð fyrir plássi fyrir vinstri beygju á brú, verði ákveðið að byggja hana síðar og er útfærslan því í raun innifalin í lausninni með brú. Báðar lausnirnar er einnig hægt að útfæra með færslu Reykjanesbrautar til vesturs (b-kostur).

Við mat á áhrifum fyrir „hægri inn og hægri út“ lausn verður miðað við útfærsluna þar sem vegstæði neðst á Bústaðavegi er hliðrað til suðurs (mynd 4.2 til hægri). Ástæðan er sú útfærslan felur í sér meiri breytingar á gatnamótunum en þar sem notast er við núverandi vegstæði.



**MYND 4.2** Grunnmyndir sem sýna mögulegar útfærslur á „hægri inn og hægri út“ lausn á gatnamótum Bústaðavegar og Reykjanesbrautar. Til vinstri er sýnd útfærsla þar sem lágmarksbreytingar eru gerðar á gatnamótunum. Til hægri er sýnd útfærsla þar sem vegstæði austast á Bústaðavegi er hliðrað til suðurs og gert ráð fyrir plássi fyrir vinstri beygju á brú. Mynd: Loftmyndir og EFLA.

#### 4.2.2.2 Vinstri beygja á brú

Fyrir þessa lausn verður vinstri beygja á brú af Reykjanesbraut inn á Bústaðaveg. Aðreinin frá Stekkjarbakkagatnamótum verður lengd og tengd fráreinin að brú. Vinstri beygja mun fara á brú rétt sunnan við undirgöngin undir Reykjanesbraut og lyftist yfir akreinar Reykjanesbrautar. Brúin tengist síðan inná núverandi hringtorg á Bústaðavegi. Vinstri beygja til norðurs af Bústaðavegi verður lokuð varanlega. Fráreinin af Bústaðavegi verður að þriðju akrein Reykjanesbrautar til suðurs að Stekkjarbakkagatnamótum. Á mynd 4.3 má sjá tölvugerða líkanmynd af þessari lausn.



**MYND 4.3** Tölvugerðar líkanmyndir af fyrirhuguðum gatnamótum Reykjanesbrautar og Bústaðavegar fyrir lausn með vinstri beygju á brú (EFLA, 2022).

#### 4.2.3 Núllkostur

Núllkostur er sú lausn að halda óbreyttum vegi og gatnamótum. Ekki verður sértaklega gert ráð fyrir Borgarlínu og kemur hún til með að aka í blandaðri umferð á vegkaflanum milli Vogabyggðar og Stekkjarbakka og nýta núverandi mannvirki. Í umhverfismatskýrslu verður núllkostur borinn saman við þá valkosti sem eru til skoðunar.



## 5 UMFANG OG ÁHERSLUR MATS Á UMHVERFISÁHRIFUM

### 5.1 Þættir framkvæmdar sem valda umhverfisáhrifum

#### 5.1.1 Jarðrask af völdum vegagerðar

Helstu áhrif á framkvæmdatíma felast í beinum áhrifum á því landsvæði sem fer undir veg, s.s. þar sem vegur fer yfir land þar sem eru náttúruminjar og fornleifar. Þeir valkostir sem eru til skoðunar fela í sér rask á nærliggjandi svæðum, mismikið þó eftir því hvaða valkostur er valinn. Lagt verður mat á umfang og áhrif á Elliðaárnar, þ.e. vatnafar og lífríki þeirra. Breytingar á gatnamótunum munu einnig hafa sjónræn áhrif.

#### 5.1.2 Umferð á framkvæmdatíma

Umferð vinnuvéla á framkvæmdatíma fylgir hávaði, útblástursmengun, hætta á mengunarslysum, rykmengun vegna efnisflutninga og aksturs á vegum í aðliggjandi hverfum. Í umhverfismatsskýrslu verður gerð grein fyrir fyrirkomulagi og mögulegum hjáleiðum fyrir gangandi, hjólandi, almenningssamgöngur og akandi á framkvæmdatíma.

#### 5.1.3 Umferð á rekstartíma

Umferð um nýjar tengingar mun hafa áhrif á rekstartíma framkvæmdarinnar, sem felur í sér mögulegar breytingar á hljóðvist og loftgæðum.

Markmið framkvæmdarinnar er að efla samgöngur allra ferðamáta, minnka umferðartafir á háannatíma, auka umferðaröryggi og útfæra leið Borgarlínu milli Stekkjarbakka og Vogabyggðar. Framkvæmdin mun því hafa áhrif á samgöngur og umferðaröryggi.

Auk ofangreindra þátta má gera ráð fyrir því að fyrirhuguð veglagning hafi áhrif á hagræna þætti.

#### 5.1.4 Efnistaka og efnispörf

Í framkvæmdina þarf efni í fyllingar, burðarlög og slitlög. Þegar verkið verður boðið út verður gerð krafa um að bjóðendur geri grein fyrir því hvar efnistaka muni eiga sér stað. Skilyrði er að efnistaka fari fram í námum þar sem viðeigandi leyfum fyrir slíkri starfsemi hefur verið aflað. Stórar námur með tilskilin

leyfi eru í rekstri í nágrenni höfuðborgarsvæðisins, svo sem í Lambafelli, þaðan sem efnistaka fyrir framkvæmdirnar er möguleg.

Í umhverfismatsskýrslu verður gerð grein fyrir efnispörf og möguleikum til efnistöku vegna framkvæmdarinnar.

## **5.2 Umhverfispættir, áherslur í matsvinnu**

### **5.2.1 Almennt**

Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um þá þætti umhverfisins sem geta orðið fyrir áhrifum vegna framkvæmdarinnar, bæði á framkvæmdatíma og rekstartíma. Meðan á framkvæmdum stendur munu þær að öllum líkindum valda tímabundnum áhrifum á megin þáttinn íbúar og heilbrigði manna, en undir hann falla umhverfispættirnir hljóðvist, staðbundin loftgæði, útivist og samgöngur. Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um framkvæmdatilhöggun, hugsanleg áhrif á ofangreinda þætti og til hvaða mótvægisáðgerða sé unnt að grípa verði þess þörf á framkvæmdatíma.

Í þessari matsáætlun eru kynntir þeir umhverfispættir sem talin er ástæða til þess að fjalla um í matsferlinu. Við ákvörðun um hvaða þætti bæri að athuga, voru fyrirbyggjandi gögn skoðuð og mið tekið af kröfum í lögum og reglugerðum. Við matið er farið eftir lögum um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021 og reglugerð um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 1381/2021. Einnig er stuðst við leiðbeiningar Skipulagsstofnunar, annars vegar um mat á umhverfisáhrifum [6] og hins vegar um flokkun umhverfisþátta, viðmið, einkenni og vægi umhverfisáhrifa [7]. Við mat á vægi áhrifa á einstaka umhverfispætti er horft til stefnumörkunar stjórnvalda, laga, reglugerða og alþjóðasamninga, svo eitthvað sé nefnt.

### **5.2.2 Umhverfispættir**

Í umhverfismatsskýrslu verður áhersla lögð á eftirtalda þætti:

- Fornleifar
- Jarðmyndanir
- Hljóðvist
- Staðbundin loftgæði
- Loftslag
- Landslag og sjónræna þætti
- Náttúruminjar
- Samgöngur og umferðaröryggi
- Útivist
- Vatnafar
- Vatnalíf

Hér á eftir verður fjallað stuttlega um hvern þessara þátta, fyrirhugaðar rannsóknir og þær áherslur sem settar verða fram í umhverfismatsskýrslu.

### 5.2.2.1 Fornleifar

Fram hafa farið úttektir á fornleifum á aðliggjandi skipulagssvæðum í Elliðaárdal [8], við Bústaðaveg 151-153 [9] og í Blesugróf [10]. Fyrirliggjandi skráningar voru gerðar eftir árið 2012, þ.e. eftir að ný lög um menningarminjar nr. 80/2012 tóku gildi. Auk þess stendur yfir endurskoðun á byggðakönnun fyrir Borgarhluta 5 – Háaleitin. Því er ekki gert ráð fyrir að endurtaka þurfi úttektir á umræddum skipulagssvæðum.

Engar friðlýstar fornleifar eru innan athugunarsvæðis framkvæmdarinnar. Þrjár friðaðar fornleifar er að finna innan þess en skv. lögum um menningarminjar nr. 80/2012 teljast hvers kyns mannvistarleifar sem eru 100 ára eða eldri til fornleifa og eru sjálfkrafa friðaðar. Í töflu 5.1 má sjá yfirlit yfir fornleifar sem finnast innan athugunarsvæðis framkvæmdarinnar.

**TAFLA 5.1** Yfirlit yfir fornleifar, 100 ára og eldri sem finnast innan athugunarsvæðis framkvæmdarinnar.

| FORNLEIFAR                         | LÝSING   | UPPRUNAÁR | ÁSTAND   |
|------------------------------------|--|-----------|----------|
| Þjóðvegur, Bústaðavegur hinn forni | Þjóðvegur til og frá Reykjavík. Í Árhólmanum er lega hans sjáanleg.  | 900-1883- | Sæmilegt |
| Vað á Þjóðleið                     | Vað yfir vesturkvísl Elliðaáa. Enn í notkun.   | 1831      | Gott     |
| Vatnsveituvegur                    | Malarvegur upp með vestari kvísl Elliðaána, frá gömlu brúnni suður að hitaveitustokk. Hluti vegar sjáanlegur norðan hitaveitustokks. | 1908      | Gott     |

Í umhverfismatsskýrslu verður nánar gerð grein fyrir niðurstöðum fornleifaskráninga og fornleifar sýndar á loftmynd ásamt útlínunum mannvirkja fyrir þá valkosti sem eru til skoðunar. Lagðar verða til viðeigandi mótvægisáðgerðir ef þörf þykir. Við mat á áhrifum verður tekið mið af lögum um menningarminjar nr. 80/2012.

### 5.2.2.2 Jarðmyndanir

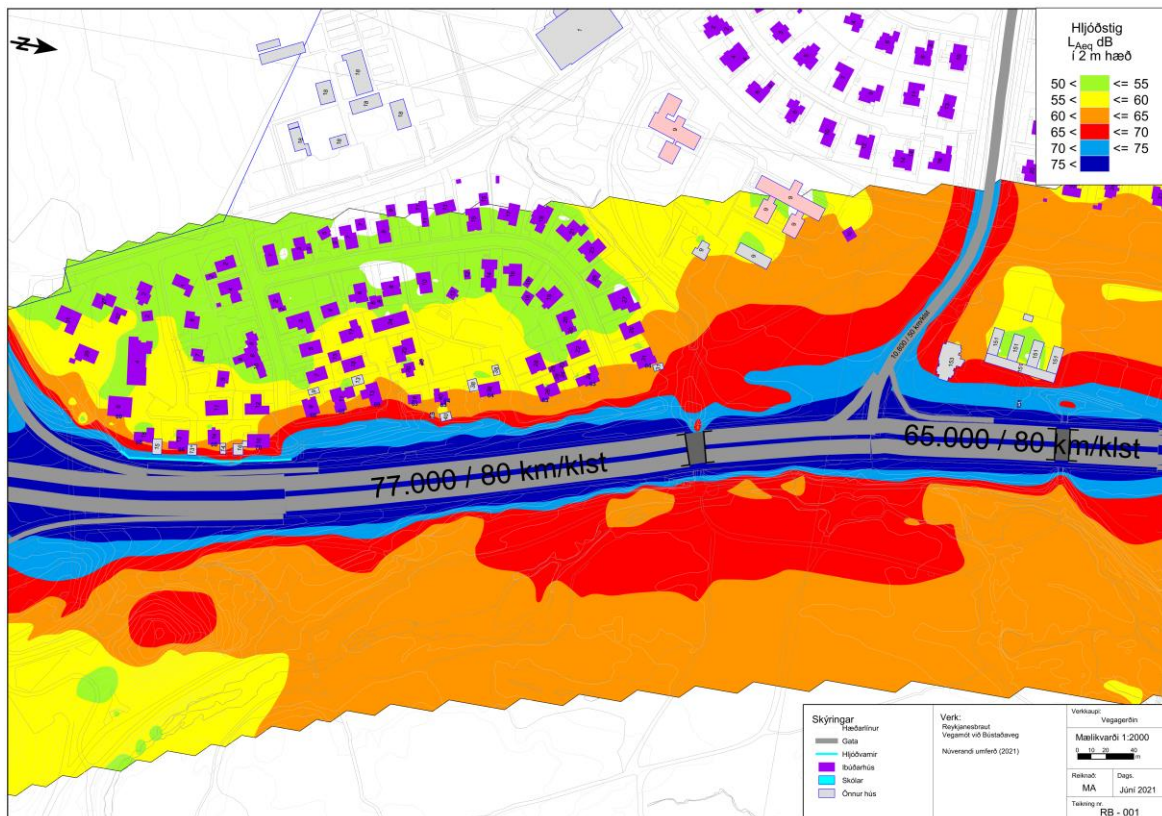
Samkvæmt berggrunnskorti myndar Reykjavíkurgrágrýti berggrunninn á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Um 4.500 ára gamalt hraun (Elliðavogshraun, sem er afmarkaður hluti Leitarhrauns) mótar landslag Elliðaárdals. Víða í dalnum má finna hraunmyndanir. Innst í Elliðaárvogi eru Háubakkar. Háubakkar eru friðlýstir sem náttúruvætti vegna þykkra setlaga sem þar er að finna. Setlöggin bera merki um áhrif loftlagsbreytinga frá ísöld. Svæði Háubakka eru utan áhrifasvæðis framkvæmdarinnar. Við sunnanverðan Elliðaárdal er einnig að finna laus setlög frá síðjökultíma.

Í umhverfismatsskýrslu verða áhrif framkvæmdarinnar á jarðmyndanir metin. Matið mun byggja á jarðkönnun sem gerð verður í tengslum við framkvæmdina og fyrirliggjandi gögnum, t.d. jarðfræðikort, skýrslur og ritgerðir um jarðfræði Elliðaárdals. Til viðmiðunar verður horft til 61. gr. laga um náttúruvernd nr. 106/2013.

## 5.2.2.3 Hljóðvist

Reykjanesbraut og aðrir nálægir vegir, s.s. Bústaðavegur og Vesturlandsvegur, eru helsta hljóðuppsprettan á svæðinu. Vestan við Reykjanesbraut er einbýlishúsabyggð í Blesugróf. Auk þess er fyrirhuguð uppbygging atvinnuhúsnæðis á skipulagssvæði við Bústaðaveg 151-153. Austan Reykjanesbrautar er Elliðaárdalur sem er vinsælt útivistarsvæði. Núverandi hljóðvist á framkvæmdarsvæðinu er sýnd á mynd 5.1. Á myndinni sést að hljóðvist við húsvegg í Blesugróf er hæst milli 65 og 70 dB(A). Viðmiðunargildi samkvæmt reglugerð 724/2008 er 55 dB(A) við húsvegg. Hljóðstigið á stígum í Elliðaárdal næst veginum er á bilinu 60 til 70 dB. Viðmiðunargildi fyrir kyrrlát svæði í þéttbýli (Elliðaárdalur er skilgreindur sem útivistarsvæði í skipulagi sbr. kafli 2.3.4) eru 50 dB.

Að framkvæmdum loknum má gera ráð fyrir að breyting verði á hljóðvist á svæðinu. Í umhverfismatsskýrslu verður gerð grein fyrir hljóðvistarútreikningum fyrir hina mismunandi valkosti, að teknu tilliti til framtíðarumferðar. Niðurstöðurnar verða birtar á loftmynd. Í umhverfismatsskýrslu verður nánar gerð grein fyrir núverandi hljóðvist og mögulegum mótvægisáðgerðum lýst. Til skoðunar er uppsetning hljóðveggja til að minnka hljóðstig á nálægum svæðum. Á framkvæmdartíma má jafnframt búast við hávaða frá vinnuvélum og í umhverfismatsskýrslu verður lagt mat á þau áhrif. Við mat á áhrifum verður tekið mið af ákvæðum reglugerðar nr. 724/2008 um hávaða.



MYND 5.1 Hljóðstig við gatnamót Reykjanesbrautar og Bústaðavegar, milli Vogabyggðar og Stekkjarbakka, miðað við núverandi aðstæður (mynd EFLA 2021).

#### 5.2.2.4 Staðbundin loftgæði

Á rekstrartíma framkvæmdarinnar má gera ráð fyrir að umferð um nýjar tengingar, ásamt umferðaraukningu skv. umferðarspá, hafi áhrif á loftgæði á svæðinu. Á meðan á framkvæmdum stendur mun vinnuvélum einnig fylgja ryk og útblástur.

Loftgæði eru vöktuð á nokkrum stöðum á höfuðborgarsvæðinu. Mælingar hafa sýnt að þau mengunarefni sem eru líklegust til að fara yfir heilsuverndarmörk eru köfnunarefnisdíoxíð (NO<sub>2</sub>) og svifryk (PM<sub>10</sub>), sem bæði eiga upptök sín frá umferð. Á þessu stigi hefur ekki verið ákveðið með hvaða orkugjafa Borgarlína verður knúin en í Orkugjafaskýrslu kemur fram að til skoðunar séu þrjár valkostir; rafmagn, vetni eða jarðgas/metangas. Áhrif raf- eða vetnisknúinna vagna á loftgæði yrðu aðallega svifryk af völdum slits á vegum. Þeirri tækni fylgja þó einhverjar takmarkanir. Ef Borgarlína yrði knúin metangasi má gera ráð fyrir að svifryksmengun verði nær eingöngu vegna slits á vegum en að einhver losun verði á köfnunarefnissamböndum (NO<sub>x</sub> efnum), þó minni en af notkun dísilólíu [11].

Í umhverfismatskýrslu verður lagt mat á hugsanlegar breytingar á loftgæðum vegna framkvæmdarinnar. Matið verður byggt á fyrirbyggjandi gögnum, s.s. mælingum Umhverfisstofnunar á loftgæðum við gatnamót Grensásvegur og Miklubrautar, en þar mælist hæsti styrkur mengunarefna í borgarlandinu. Tekið verður mið af reglugerð um brennisteinsdíoxíð, köfnunarefnisdíoxíð og köfnunarefnisoxíð, bensen, kolsýring, svifryk og blý í andrúmsloftinu, styrk ósons við yfirborð jarðar og um upplýsingar til almennings nr. 920/2016.

#### 5.2.2.5 Loftslagsáhrif

Losun gróðurhúsalofttegunda heldur áfram að aukast á heimsvísu. Miðað við núverandi stefnur og aðgerðir ríkja er búist við 2,2–3,4°C hnattrænni hlýnun fyrir árið 2100 [12]. Standi ríki við öll loforð og markmið er engu að síður búist við 1,5–2,5°C hnattrænni hlýnun. Umfang hlýnunar er talið í beinu hlutfalli við uppsafnaða losun CO<sub>2</sub>.

Í umhverfismatskýrslu verður gerð grein fyrir hnattrænum áhrifum framkvæmdarinnar. Matið mun byggja á útreikningum á kolefnisspori framkvæmdarinnar. Einnig verður lagt mat á loftslagsáhrif á rekstrartíma. Greint verður frá niðurstöðum útreikninga í umhverfismatskýrslu. Horft verður til nýjustu skýrslna Milliríkjanefndar Sameinuðu þjóðanna um loftslagsbreytingar (IPCC), AR6, ásamt markmiðum stjórnvalda og framkvæmdaraðila í loftslagsmálum.

#### 5.2.2.6 Landslag og sjónrænir þættir

Fyrirhugaðar breytingar á gatnamótum Bústaðavegar og Reykjanesbrautar og útfærsla á leið Borgarlínu á milli Vogabyggðar og Stekkjarbakka, með tilheyrandi mannvirkjum og jarðraski, mun hafa áhrif á landslag og sjónræna þætti. Auk þess er til skoðunar uppsetning hljóðveggja til að bæta hljóðvist nærliggjandi svæða og getur það haft áhrif á ásýnd. Áhrifasvæði framkvæmdarinnar fyrir landslag og ásýnd tekur mið af sýnileika fyrirhugaðra mannvirkja og er því háð legu lands, byggð og gróðri.

Til að meta áhrif framkvæmdarinnar á landslag og sjónræna þætti verða útbúnar tölvugerðar líkanmyndir (fyrir/eftir myndir) frá völdum sjónarhornum. Tillögur að sjónarhornum (myndatökustöðum) má sjá í töflu 5.2. Þar er fyrirhuguðum sjónarhornum lýst og rök færð fyrir vali þeirra. Við val á myndatökustöðum er leitast við að endurspeglar mismunandi sjónarhorn, bæði íbúa í nágrenni framkvæmdasvæðisins og gangandi, hjólandi og akandi vegfarenda, og mismunandi fjarlægðir. Í umhverfismatskýrslu verða líkanmyndir birtar. Við mat á áhrifum verður tekið mið af þáttum eins og fjölbreytileika landslags, náttúrulegs yfirbragðs og sérstöðu þess. Auk þess verður tekið tillit til áhrifa á útsýni.

**TAFLA 5.2** Tillögur að sjónarhornum/myndatökustöðum til að meta sjónræn áhrif framkvæmdarinnar.

| sjónarhorn/myndatökustaður | lýsing  | rök fyrir vali  |
|----------------------------|---|---|
| Reykjanesbraut             | Sjónarhorn akandi vegfarenda sem ekur í norður/suður eftir Reykjanesbraut.  | Fjölfarinn vegkafli, ásýnd akandi vegfarenda mun breytast.                                |
| Bústaðavegur               | Sjónarhorn akandi vegfarenda sem ekur í austur eftir Bústaðavegi.   | Fjölfarinn vegkafli, ásýnd akandi vegfarenda mun breytast, útsýni yfir Elliðaárdal.       |
| Elliðaárdalur              | Sjónarhorn gangandi/hjólandi vegfarenda frá fjölförnum leiðum og frá vinsælum viðkomustöðum, horft til vesturs yfir Reykjanesbraut. | Fjölfarnir göngu- og hjólastígar, vinsælt útivistarsvæði, upplifun á svæðinu gæti breyst. |
| Aðliggjandi íbúðabyggðir   | T.d. frá stígum í Blesugróf eða í þakhæð húsa.  | Gefur mynd af því hvernig sjónræn upplifun/útsýni íbúa gæti breyst.                       |

### 5.2.2.7 Náttúruminjar

Elliðaárdalur er á C-hluta náttúruminjasrá vegna vatnasviðs Elliðaáa, fjölbreytts náttúruvafars og útivistargildis svæðisins [13]. Samkvæmt 33 gr. laga um náttúruvernd nr. 60/2013 er C-hluti náttúruminjasrár listi yfir aðrar mikilvægar náttúruminjar sem ástæða þykir til að friðlýsa eða friða. Náttúrufræðistofnun Íslands hefur umsjón með C-hluta náttúruminjasrár og gerir tillögur um skráningar á hann. Í aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 er Elliðaárdalur jafnframt skilgreindur sem hverfisverndarsvæði. Þar er svæðinu lýst á eftirfarandi hátt:

*„HV6 Elliðaárdalur: Árnar og nánasta umhverfi, Blásteinshólmi, hraun, votlendi og mólendi, og árbakki Dimmu, votlendi og fjölbreytt fuglalíf. Leitahraun, um 4.500 ára gamalt, þekur dalbotninn. Hraunið hefur mikið fræðslu- og vísindagildi. Dalurinn er að miklu leyti manngerður en þó eru afmörkuð svæði þar sem villt náttúra ræður ríkjum, svo sem í Blásteinshólma og með bökkum Dimmu. Gróðurfarið einkennist af graslendi, mólendi og trjáræktarsvæðum. Votlendisblettir eru hér og þar og hafa að geyma sérstæða flóru. Fuglalíf er fjölbreytt við árosinn og á óræktuðu svæðunum ofan við stífluna.“*



Mögulegt er að jarðrask vegna færslu stíga/undirganga geti haft áhrif á náttúruminjar og hverfisvernd. Áhrifasvæðið er að mestu bundið við framkvæmdasvæðið, eða það svæði þar sem vænta má beins rasks. Í umhverfismatskýrslu verður lagt mat á áhrif framkvæmdarinnar á náttúruminjar að teknu tilliti til sérkenna þeirra og þýðingar fyrir náttúru landsins. Mat á áhrifum á náttúruminjar verður byggt á fyrirliggjandi gögnum um Elliðaárdal. Til viðmiðunar verður horft til Náttúruminjaskrár og aðalskipulags Reykjavíkur 2040.

**TAFLA 5.3** Úr náttúruminjaskrá [13].

| TEGUND              | NR. | SVÆÐI                               | LÝSING Á SÉRKENNUM   |
|---------------------|-----|-------------------------------------|--|
| Aðrar náttúruminjar | 124 | Elliðaárdalur, Reykjavík, Kópavogi. | (1) Vatnasvið Elliðaár í Elliðaárdal, frá upptökum í Elliðavatni allt til ósa.<br>(2) Fjölbreytt náttúrufar, kjörið útivistarsvæði í þéttbýli. |

### 5.2.2.8 Samgöngur og umferðaröryggi

Tilgangur framkvæmdarinnar er að efla samgöngur allra ferðamáta, minnka umferðartafir á háannatíma og auka umferðaröryggi. Árið 2017 var gerð ástandsgreining á bílaumferð um stofnvegakerfi höfuðborgarsvæðisins og ein af niðurstöðum þeirrar greiningar var að einn stærsti flöskuháls Reykjanesbrautar væru gatnamótin við Bústaðaveg [14].

Í umhverfismatskýrslu verður frekari grein gerð fyrir núverandi umferð og umferðaröryggi ásamt væntanlegum breytingum. Fjallað verður um útfærslu á leið Borgarlínu um gatnamótin, milli Vogabyggðar og Stekkjarbakka. Jafnframt verður gerð grein fyrir fyrirkomulagi umferðar á framkvæmdatíma. Við mat á áhrifum verður stuðst við fyrirliggjandi gögn, s.s. umferðaröryggisgreiningu, umferðartalningu og umferðarspá fyrir Reykjanesbraut og Bústaðaveg, ásamt framkvæmdalýsingu. Til viðmiðunar verður horft til Samgönguáætlunar 2020 – 2034, markmiða fyrirliggjandi skipulagsáætlana, umferðaröryggisáætlunar Reykjavíkurborgar og umferðaröryggisáætlunar stjórnvalda.

### 5.2.2.9 Útivist

Elliðaárdalur er mikilvæg samgönguæð fyrir gangandi og hjólandi, og auk þess mikið nýttur til ýmiskonar útivistar og íþróttaiðkunar. Um dalinn liggja stígar fyrir gangandi og hjólandi sem tengjast stígakerfi höfuðborgarsvæðisins. Innan framkvæmdasvæðisins eru á tveimur stöðum undirgöng undir Reykjanesbraut, sitthvoru megin við gatnamót Bústaðavegar, og göngubrú við Stekkjarbakka. Á mynd 2.1 má sjá stígakerfi í Elliðaárdal og næsta nágrenni framkvæmdasvæðisins. Elliðaárnar eru auk þess vinsælar stangveiðiár. Veiðitími fyrir silungsveiði er yfirleitt í maí en laxveiði fer fram frá miðjum júní fram í miðjan september.

Á framkvæmdatíma má gera ráð fyrir að truflun eða breyting geti orðið á aðgengi að Elliðaárdal. Í umhverfismatskýrslu verður gerð grein fyrir áhrifum framkvæmdarinnar á útivist, m.t.t. valkosta og mögulegra breytinga á stígakerfi. Stuðst verður við fyrirliggjandi gögn, s.s. framkvæmdalýsingu og kort.



Til viðmiðunar verður horft til notagildis aðliggjandi svæða til útivistar og upplifunar á svæðinu, Aðalskipulags Reykjavíkur 2040 og Hjólreiðaáætlun Reykjavíkur 2021-2025.

#### 5.2.2.10 Vatnafar

Ellliðaár eru lindár sem renna um Elliðaárdal í tveimur kvíslum. Í miklum rigningum og leysingum hafa orðið flóð í ánum. Eitt stærsta flóð þessarar tegundar varð í febrúar árið 1982. Árið 1968 varð einnig mikið flóð en þá brast jarðstífla neðan Elliðavatns þegar regn- og leysingaflóð var í hámarki [15]. Í febrúar 2018 flæddu Elliðaárnar auk þess yfir bakka sína í kjölfar mikilla rigninga samhliða frosti í jörðu og göngu- og hjólastígar fóru á kaf (mynd 5.2).

Fyrir lausn 6a mun Borgarlínan að hluta til aka ofan í Elliðaárdal og lenda nálægt bakka vestari kvíslar Elliðaána.

Í umhverfismatsskýrslu verður gerð grein fyrir þeirri náttúruvá sem stafar af flóðum á framkvæmdasvæðinu og fjallað verður um mögulegar mótvægisáðgerðir. Matið mun byggja á flóðagreiningu þar sem áhrif flóða í Elliðaánum fyrir mismunandi valkosti eru skoðuð. Einnig verður gerð verður grein fyrir sjónrænum áhrifum lausna 6a og b þar sem Borgarlína lendir við vestari kvísl Elliðaána, sbr. kafli 5.2.2.5. Við mat á vægi áhrifa verður til viðmiðunar horft til vatnaáætlunar Íslands 2022-2027.



**MYND 5.2** Flóð í Elliðaánum í febrúar 2018. Ljós. Baldvin Einarsson.

#### 5.2.2.11 Vatnalíf

Í Elliðaánum er bæði lax og silungur. Laxinn gengur til sjávar þegar hann hefur náð gönguseiðastærð (um 10-14 cm) og kemur aftur til hrygningar að ári liðnu. Þeir laxar sem lifa af hrygningu og veturinn ganga aftur til sjávar í apríl/maí en laxaseiði ganga til sjávar í maí/júní. Fullorðinn lax gengur upp árnar á tímabilinu frá júní fram í ágúst. Frá árinu 1988 hefur Veiðimálastofnun, og síðar rannsóknarfyrirtækið Laxfiskar, staðið fyrir skipulögðum rannsóknum á fiskistofnum Elliðaána. Samhliða þessum rannsóknum hafa verið stundaðar rannsóknir á smádýralífi í vatnakerfi Elliðaána.

Í umhverfismatsskýrslu verður gerð frekari grein fyrir lífi í vatnasviði Elliðaáa og lagt mat á möguleg áhrif framkvæmdarinnar á vatnalíf, bæði á framkvæmdar og rekstartíma. Við mat á áhrifum verður stuðst við fyrirbyggjandi gögn, þ.e. þær rannsóknir sem gerðar hafa verið á fiskistofnum og smádýralífi í Elliðaánum. Til viðmiðunar verður horft til vatnaáætlunar Íslands 2022-2027 og samnings um líffræðilega fjölbreytni. Lagðar verða til viðeigandi mótvægisáðgerðir ef þurfa þykir.

### 5.3 Þættir sem ekki verður fjallað um í umhverfismatinu

Ekki er talin þörf á frekari umfjöllun um eftirfarandi umhverfisþætti:

- Gróður: Beint áhrifasvæði framkvæmdarinnar, þ.e. það svæði þar sem gera má ráð fyrir raski á gróðri, er manngert land og gróðurfar að mestu fremur fábreytt. Gera má ráð fyrir að trjáplöntur við eystri jaðar Reykjanesbrautar verði fyrir raski á framkvæmdatíma og fyrir ákveðna valkosti gæti þurft að fjarlægja einhverjar trjáplöntur. Framkvæmdin mun ekki hafa áhrif á óraskað svæði Elliðaárdals.
- Vatnsvernd: Engin vatnsvernd er innan framkvæmdasvæðisins eða í næsta nágrenni þess. Nálægasta brunnsvæði er Gvendarbrunnar í Heiðmörk.
- Fuglar og spendýr: Fjölbreytt fuglalíf er í Elliðaárdal og þar finnast bæði minkar og hálfviltar kanínur. Kanínum hefur fjölgað mikið undanfarin ár. Ekki er talið að rask af völdum framkvæmdarinnar muni hafa áhrif á búsvæði fugla, minnka eða kanína.

## 6 KYNNING OG SAMRÁÐ

### 6.1 Samráð og kynningar

Á meðan á matsvinnu stendur verður haft samráð við lögboðna umsagnaraðila og aðra hagsmunaaðila í samræmi við ákvæði laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021. Auk þess mun framkvæmdaraðili standa fyrir opnum kynningarfundum. Gögn í kynningu verða aðgengileg almenningi í samræmi við ofangreind lög. Sækja má gögn sem eru í kynningu á hverjum tíma á vef Skipulagsstofnunar [www.skipulag.is](http://www.skipulag.is).

### 6.2 Forsamráð

Á meðan á vinnu við matsáætlun stóð var haldinn forsamráðsfundur. Fundurinn fór fram þann 12. desember 2022 og á fundinum sátu fulltrúar Skipulagsstofnunar, Vegagerðarinnar og Reykjavíkurborgar. Á fundinum var fyrirhuguð framkvæmd kynnt og farið yfir þá umhverfisþætti sem framkvæmdaraðili gerði ráð fyrir að meta. Einnig var fjallað um skipulagsmál. Fundargerð má nálgast á vef Skipulagsstofnunar, [skipulag.is](http://skipulag.is).

### 6.3 Kynning á matsáætlun

Matsáætlun er nú birt til kynningar um fjögurra vikna skeið. Á þessu tímabili gefst almenningi tækifæri til að koma með athugasemdir við áætlunina og samhliða því mun Skipulagsstofnun leita umsagna lögboðinna umsagnaraðila. Skriflegar athugasemdir skulu sendar til Skipulagsstofnunar eða á netfangið [skipulag@skipulag.is](mailto:skipulag@skipulag.is).

Á kynningartíma matsáætlunar mun framkvæmdaraðili standa fyrir opnum kynningarfundum þar sem framkvæmdin og áherslur komandi umhverfisamats verða kynnt fyrir íbúum/íbúaráðum og öðrum hagsmunaaðilum.

#### 6.4 Kynning á umhverfismatsskýrslu

Umhverfismatsskýrsla verður unnin í samræmi við matsáætlun og álit Skipulagsstofnunar um hana. Við gerð umhverfismatsskýrslu verður haft samráð við leyfisveitendur, Skipulagsstofnun, umsagnaraðila og almenning í samræmi við lög um umhverfismat framkvæmda og áætlana. Umhverfismatsskýrslan verður kynnt almenningi í samráði við Skipulagsstofnun á kynningartíma skýrslunnar auk þess sem haft verður ítarlegt samráð við íbúa/íbúaráð og aðra hagsmunaaðila. Skýrslan verður aðgengileg á á vef Skipulagsstofnunar [www.skiplag.is](http://www.skiplag.is). Nánari upplýsingar um aðgang að skýrslunni verða auglýstar síðar í fjölmiðlum.

## 7 HEIMILDIR

- [1] Stjórnarráð Íslands, „Sáttmáli um samgöngur á höfuðborgarsvæðinu,“ 2019. [Á neti]. Available: <https://www.stjornarradid.is/verkefni/samgongur-og-fjarskipti/samgonguaaetlun/sattmali-um-samgongur-a-hofudborgarsvaedinu/>. [Skoðað 30 01 2023].
- [2] „Skipulagslög nr. 123/2010“.
- [3] Skipulagsstofnun, Landsskipulagstefna 2015-2026 ásamt greinargerð, Reykjavík: Skipulagsstofnun, 2016.
- [4] Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, SSH, „Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2015-2040,“ 2015. [Á neti]. Available: [https://ssh.is/images/stories/Hofudborgarsvaedid\\_2040/HB2040-2015-07-01-WEB\\_Undirritad.pdf](https://ssh.is/images/stories/Hofudborgarsvaedid_2040/HB2040-2015-07-01-WEB_Undirritad.pdf).
- [5] Vegagerðin, „Veghönnunarreglur Vegagerðarinnar,“ Vegagerðin, 2010.
- [6] Skipulagsstofnun, „Leiðbeiningar um mat á umhverfisáhrifum framkvæmda,“ 2005.
- [7] Skipulagsstofnun, „Leiðbeiningar um flokkun umhverfispátta, viðmið, einkenni og vægi umhverfisáhrifa,“ 2005.
- [8] Anna Lía Guðmundsdóttir, Alma Sigurðardóttir, Margrét Björk Magnúsdóttir og Drífa Kristín Prastardóttir, „Elliðaárdalur. Fornleifaskrá og húsakönnun,“ Borgarsögusafn Reykjavíkur, 2020.

- [9] Borgarsögusafn Reykjavíkur, „Bústaðavegur 151-153. Húsaskrá og varðveislumat. Fornleifaskrá,“ 2018.
- [10] Minjasafn Reykjavíkur, „Byggðakönnun. Borgarhluti 5 - Háaleiti,“ 2014.
- [11] Royal Haskoning DHV og VSÓ ráðgjöf, „Borgarlína BRT System Fuel Selection Study,“ Landsvirkjun, 2020.
- [12] Climate Action Tracker, „The CAT Thermometer,“ 2021. [Á neti]. Available: <https://climateactiontracker.org/global/cat-thermometer/>. [Skoðað 22 2 2023].
- [13] Umhverfisstofnun, „Náttúruminjaskrá, Suðvesturland“.
- [14] Lilja Guðríður Karlsdóttir, Berglind Hallgrímsdóttir og Anna Guðrún Stefánsdóttir, „Ástandsgreining umferðar 2016 – Yfirlitsskýrsla. Unnið fyrir SSH og Vegagerðina,“ Verkís, 2017.
- [15] Hilmar Björn Hróðmarsson, Njáll Fannar Reynisson og Ólafur Freyr Gíslason, „Flóð íslenskra vatnsfalla – flóðagreining rennislisraða,“ Veðurstofa Íslands, Reykjavík, 2009.