

**BREIKKUN REYKJANESBRAUTAR UM
HAFNARFJÖRÐ**

FRÁ STRANDGÖTU AÐ KRÝSUVÍKURVEGI

Álit Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum

HELSTU NIÐURSTÖÐUR

Tvöföldun Reykjanesbrautar frá Strandgötu að Krýsuvíkurvegi er sjálfstæður hluti heildarverkefnis sem lýtur að tvöföldun Reykjanesbrautar milli höfuðborgarsvæðisins og Suðurnesja. Markmið framkvæmdanna um að mæta auknu umferðarflæði í gegnum Hafnarfjörð sem og bætt tenging Hvaleyrarholts við Reykjanesbraut mun hafa jákvæð áhrif umferðarflæði og umferðaröryggi á svæðinu. Helstu neikvæðu áhrif framkvæmdanna á umferðaröryggi er hætta á auknum gegnumakstri við Hvaleyrarskóla. Skipulagsstofnun telur að fyrirhugaðar aðgerðir til að halda niðri hraða við skólann séu afar brýnar til að slysa hætta aukist ekki í kjölfar framkvæmdanna. Gangi aðgerðir eftir, muni framkvæmdirnar í heild hafa fremur jákvæð áhrif á umferðaröryggi.

Skipulagsstofnun telur jákvætt að ákveðið hafi verið að lækka götuna og hliðra henni frá því sem upphaflega var áformað og með því móti að draga verulega úr áhrifum umferðarhávaða í nálægðri íbúðarbyggð þrátt fyrir breikkun vegarins og aukna umferð. Mikilvægt er að fylgjast með áhrifum aukinnar umferðar og meta hvort nauðsynlegt verði að grípa til frekari mótvægisáðgerða þegar umferð fer að nálgast 37.000 bíla á sólarhring sem gert er ráð fyrir að verði um árið 2024.

Skipulagsstofnun telur að framkvæmdaraðili hafi sýnt fram á að ekki sé líklegt að loftmengunarefni verði ofan viðmiðunarmarkna reglugerða um loftgæði fyrir árið 2024. Með þeirri undantekningu að óvissa er um styrk svifryks. Skipulagsstofnun telur hins vegar að breikkun vegarkafans á Reykjanesbraut milli Strandgötu og Krýsuvíkurvegar hafi ein og sér óveruleg áhrif á styrk svifryks. Þá tekur Skipulagsstofnun undir ábendingar Umhverfisstofnunar um að búast megi við verulegri rykmengun á meðan framkvæmdir standa yfir og hvetur Hafnarfjarðarbæ til að skilyrða framkvæmdaleyfi aðgerðum til að draga úr rykmengun á framkvæmdatíma.

Skipulagsstofnun telur að hvernig til tekst um áhrif framkvæmdarinnar og starfsemi sem henni fylgir á umhverfið sé háð verktilhögun og mótvægisáðgerðum sem kynnt hafa verið við meðferð málsins og áhrifum á framkvæmda- og rekstrartíma. Skipulagsstofnun telur sérstaklega mikilvægt að þannig verði staðið að verki að ekki sé hætta á raski á fornminjum og hrauni á framkvæmdatíma.

EFNISYFIRLIT

1	INNGANGUR.....	3
1.1	Athugun Skipulagsstofnunar	3
1.2	Gögn lögð fram við athugun Skipulagsstofnunar	3
2	FRAMKVÆMD OG MARKMIÐ	3
3	NIÐURSTAÐA UM MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM.....	4
3.1	Áhrif á menn og samfélag	4
3.1.1	Áhrif á umferðaröryggi	4
3.1.2	Sjónræn áhrif.....	5
3.1.3	Áhrif á hljóðvist	6
3.1.4	Áhrif á loftgæði.....	7
3.2	Áhrif á menningarminjar	8
3.3	Áhrif á náttúrufar	8
3.3.1	Áhrif á gróður og fugla.....	8
3.3.2	Áhrif á jarðmyndanir	9
3.3.3	Áhrif á vatnafar	9
3.4	Staða skipulags og leyfisveitinga.....	9
4	NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTOFNUNAR.....	10

1 INNGANGUR

1.1 ATHUGUN SKIPULAGSSTOFNUNAR

Þann 20. febrúar 2008 sendi Vegagerðin, frummatsskýrslu um breikkun Reykjanesbrautar um Hafnarfjörð, frá Strandgötu að Krýsuvíkurvegi í Hafnarfirði til athugunar hjá Skipulagsstofnun, samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 m.s.b.

Framkvæmdin og frummatsskýrslan voru auglýst opinberlega þann 25. febrúar 2008 í Lögbirtingablaðinu og þann 23. febrúar 2008 í Fréttablaðinu og Morgunblaðinu. Frummatsskýrsla lá frammi til kynningar frá 25. febrúar til 8. apríl 2008 á Bókasafni Hafnarfjarðar, á bæjarstjórnarskrifstofum Hafnarfjarðar, í Þjóðarbókhöðunni og hjá Skipulagsstofnun. Frummatsskýrslan var einnig aðgengileg á Netinu: www.hafnarfjordur.is, www.vegagerdin.is og www.vgkhonnun.is. Skipulagsstofnun leitaði umsagnar Hafnarfjarðarbæjar, Fornleifaverndar ríkisins, Heilbrigðiseftirlits Hafnarfjarðar- og Kópavogssvæðis og Umhverfisstofnunar. Á kynningartíma barst Skipulagsstofnun engin athugasemd. Að loknum kynningartíma sendi Skipulagsstofnun umsagnirnar til framkvæmdaraðila.

Þann 15. júlí 2008 sendi Vegagerðin matsskýrslu um breikkun Reykjanesbrautar um Hafnarfjörð, frá Strandgötu að Krýsuvíkurvegi, í Hafnarfirði til Skipulagsstofnunar og óskaði eftir álitum stofnunarinnar um mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar.

1.2 GÖGN LÖGÐ FRAM VIÐ ATHUGUN SKIPULAGSSTOFNUNAR

Frummatsskýrsla. Breikkun Reykjanesbrautar um Hafnarfjörð, frá Strandgötu að Krýsuvíkurvegi, í Hafnarfirði. 20. febrúar 2008.

Umsagnir bárust frá:

- Hafnarfjarðarbæ með tölvupósti dags. 10. apríl 2008.
- Fornleifavernd ríkisins með bréfi dags. 11. mars 2008.
- Heilbrigðiseftirliti Hafnarfjarðar- og Kópavogssvæðis með bréfi dags. 2. apríl 2008.
- Umhverfisstofnun með bréfi dags. 15. apríl 2008.

Athugasemdir bárust frá:

Engin athugasemd barst á kynningartíma.

Matsskýrsla: Breikkun Reykjanesbrautar um Hafnarfjörð, frá Strandgötu að Krýsuvíkurvegi, í Hafnarfirði. Júlí 2008.

2 FRAMKVÆMD OG MARKMIÐ

Í matsskýrslu kemur fram að fyrirhugaðar framkvæmdir ná yfir breikkun Reykjanesbrautar á um 3.300 m kafla frá Kaldárselsvegi, vestur fyrir Krýsuvíkurveg auk mislægra vegamóta við Krýsuvíkurveg. Hluti þessarar leiðar, frá Kaldárselsvegi að Strandgötu (áður Ásbraut), hafi farið í gegnum mat á umhverfisáhrifum árið 2002. Gert sé ráð fyrir að framkvæmdir hefjist um mitt ár 2009.

Í matsskýrslu kemur fram að markmið með framkvæmdunum sé að Reykjanesbraut verði öll fjórar akreinar, tvær í hvora átt og öll vegamót á henni verði mislæg. Með því móti megi greiða fyrir umferð inn og út úr hverfunum beggja vegna Reykjanesbrautar og auka umferðaröryggi vegna vaxandi umferðar. Frá því að framkvæmdin hafi verið kynnt í matsáætlun hafi hún tekið breytingum sem felist

einkum í umfangsmeiri hljóðmönnum og hljóðveggjum, breytingu á hæðarlegu á tveimur svæðum og um 10 m tilfærslu, á afmörkuðu svæði. Breytingarnar séu niðurstaða matsferilsins, hljóðstigsútreikninga, samráðs við íbúa og ákvarðana framkvæmdaraðila í kjölfar þeirra. Lögð hafi verið áhersla á að skerða sem minnst útsýni úr íbúðahúsum í nágrenni vegarins þegar leitað var leiða til að draga úr umferðarhávaða. Breytingar Vegagerðarinnar felist í því að lækka veginn á tveimur svæðum og hliðra honum til á öðru þeirra. Fyrir vikið verði Reykjanesbrautin allt að 4 m lægri en núverandi braut á um 600 m kafla austan Strandgötu og allt að 4 m lægri en núverandi braut á 500 m kafla neðan Hvaleyrarskóla. Neðan skólans verði brautin lögð um 10 m sunnar á um 1 km löngum kafla, sem svari til hliðrunar um rúmlega breidd núverandi vegar.

Fram kemur að Reykjanesbraut frá Kaldárselsvegi að Strandgötu verði hönnuð samkvæmt vegtegund A2. Vestan Strandgötu breikki miðdeilir brautarinnar og vegtegund breytist í veg samkvæmt vegtegund A1, sem nái að Bikhellu og þaðan vestur á Reykjaneskaga. Þegar áætluð umferð (árdagsumferð, ÁDU) sé yfir 30.000 bílar á sólarhring skuli vegtegundin vera A1. Vegna plássleysis sé ekki mögulegt að hafa vegtegundina A1 austan Strandgötu. Hönnunarhraði vegarins sé 90 km/klst en skiltaður hraði verði lægri eða 80 km/klst.

Í matsskýrslu kemur fram að gert sé ráð fyrir mislægum vegamótum við Krýsuvíkurveg með hringtorgum beggja vegna Reykjanesbrautar. Út frá báðum hringtorgum verði rampar inn á og út af Reykjanesbraut. Með framangreindu fyrirkomulagi vegamótanna náist tenging við gatnakerfið á Hvaleyrarholti, sem greiði fyrir umferð til og frá byggðinni. Í tengslum við framkvæmdirnar verði norðurenda Bikhellu lokað. Fram kemur að núverandi brú yfir Strandgötu verði breikkuð auk þess sem rampar sunnan Reykjanesbrautar verði aðlagðir nýrri Reykjanesbraut.

Í matsskýrslu kemur fram að gert sé ráð fyrir að um 160.000 m³ af efni þurfi vegna vegarins. Auk þess gæti þurft um 65.000 m³ í hljóðmanir. Áætlað sé að efni úr skeringum verði um 200.000 m³ sem muni nýtast í vegagerðina og til byggingar hljóðmana. Efni sem upp á vanti verði sótt í nálægar námur sem séu í rekstri, líklega í Vatnsskarði eða Undirhlíðum.

3 NIÐURSTAÐA UM MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM

3.1 ÁHRIF Á MENN OG SAMFÉLAG

3.1.1 Áhrif á umferðaröryggi

Í matsskýrslu kemur fram að fyrirhuguð breikkun Reykjanesbrautar sé framhald af tvöföldun Reykjanesbrautar um Hafnarfjörð, suður fyrir Kaldárselsveg, í þeim tilgangi að greiða fyrir umferð og auka umferðaröryggi vegna fyrirséðrar umferðaraukningar. Árið 2006 hafi um 11.000 bílar á sólarhring farið um þann hluta Reykjanesbrautar sem hér um ræðir. Núverandi óhappa- og slysatíðni hafi ekki verið tekin saman en hún sé áætluð lítil. Miðað við endurskoðaða umferðarspá fyrir árið 2024 aukist sólarhringsumferð (ÁDU) umferð þar um 26.000 bíla á sólarhring. Talið sé að fyrirhugaðar framkvæmdir muni hafa verulega jákvæð varanleg áhrif á flæði umferðar og umferðaröryggi akandi vegfarenda á Reykjanesbraut. Mislæg vegamót og tenging inn í byggð á Hvaleyrarholti muni hafa verulega jákvæð áhrif í þá átt að stytta vegalengdir fyrir íbúa Hvaleyrarholts inn á og út af Reykjanesbraut, en aukin umferð um Suðurbraut gæti haft nokkuð neikvæð áhrif á öryggi gangandi vegfarenda, einkum í grennd við Hvaleyrarskóla. Aftur á móti sé áformað að minnka umferðarhraða um

Byggðarbraut og Suðurbraut niður í 30 km/klst. Sérstök áhersla sé lögð á nágrenni Hvaleyrarskóla. Reynt verði að koma í veg fyrir að akandi vegfarendur, sérstaklega á stærra bílum, sjái sér hag í því að stytta sér leið í gegnum hverfið. Þær ráðstafanir sem til greina komi séu:

- Tengivegur inn á Byggðarbraut verði þrengri en venjulegt er og Suðurgata verði þrengd úr 8,0 m í 6,5 m.
- Suðurbraut verði hliðrað með hellulagðri hringlaga smáeyju.
- Þrenging með hraðahindrun verði sett upp vestan við Hvaleyrarskóla, sambærileg þeirri sem sé austan skólans. Biðstöð strætisvagna verði á nýju þrengingunni.
- Hraðamörk milli þrengingar Suðurbrautar í grennd við Hvaleyrarskóla verði höfð 30 km/klst með skiltum.
- Skilti með hraðaáminningum verði beggja vegna þrengingar á Suðurbraut.
- Hraðahindranir verði á tveimur stöðum.
- Miðeyja verði á Suðurbraut þar sem beygja við Hvaleyrarskóla sé kröppust.
- Gönguljós verði við núverandi þrengingu á Suðurbraut.

Með ofangreindum mótvægisáðgerðum muni þessi neikvæðu áhrif minnka.

Fram kemur að nálægð hringtorga, rampa og tengivegar inn í Hvaleyrarholt og gangstígs við syðstu braut golfvallarins gæti haft nokkuð neikvæð áhrif á öryggi vegfarenda.

Skipulagsstofnun telur að breikkun Reykjanesbrautar með mislægum gatnamótum sé líkleg til að hafa jákvæð áhrif á samgöngur miðað við forsendur umferðarspár og muni stuðla að því að umferð gangi greiðlegar fyrir sig innan Hafnarfjarðar og milli Suðurnesja og höfuðborgarsvæðisins. Ennfremur er það álit Skipulagsstofnunar að fyrirhugaðar framkvæmdir muni hafa í för með sér aukið umferðaröryggi fyrir bílaumferð miðað við núverandi aðstæður á Reykjanesbraut. Engu að síður telur Skipulagsstofnun brýnt að ekki komi til þess að slysaætla vegna gegnumaksturs í íbúðarbyggð aukist í kjölfar framkvæmdanna. Skipulagsstofnun telur því jákvætt að nú þegar liggi fyrir áætlanir til að draga úr umferðarhraða við Hvaleyrarskóla líkt og fram kemur í matsskýrslu.

3.1.2 Sjónræn áhrif

Samkvæmt matsskýrslu verða neikvæð tímabundin áhrif á ásýnd Reykjanesbrautar og næsta nágrennis vegna jarðrasks á framkvæmdatíma. Fyrirhuguð tvöföldun Reykjanesbrautar, breyting á mislægum vegamótum við Strandgötu, mislæg vegamót við Krýsuvíkurveg og mótvægisáðgerðir vegna hljóðstígs, hljóðmanir og hljóðveggir, geti haft áhrif á ásýnd Reykjanesbrautar og nágrennis hennar sem og á útsýni úr íbúðahúsum í nágrenninu og frá golfvelli.

Fram kemur að nokkuð neikvæð varanleg áhrif verði á ásýnd lands séð frá húsum við Vallarbarð og Þúfubarð, næst vegamótum við Strandgötu og séð frá syðstu húsum í Holtabyggð og Klettabyggð. Annars staðar í byggð verði áhrif á ásýnd lands óveruleg. Óveruleg áhrif verði á útsýni frá íbúðabyggð sunnan Reykjanesbrautar og að hluta norðan hennar, sem og frá Hvaleyrarskóla. Nokkuð neikvæð áhrif verði á útsýni frá húsum í Suðurhvammi og Fagrahvammi næst vegamótum við Strandgötu. Áhrif á ásýnd lands séð frá þessum húsum verði óveruleg vegna núverandi hljóðmanar. Sjónræn áhrif í byggð vegna mislægra vegamóta við Krýsuvíkurveg verði óveruleg. Áhrif á ásýnd lands frá syðstu braut golfvallar verði nokkuð neikvæð og varanleg en útsýni frá vellinum muni ekki skerðast.

Skipulagsstofnun telur að sú tilhögun sem Vegagerðin hefur lagt fram um lækun og færslu Reykjanesbrautar frá upphaflegum áformum, sem og útfærsla við hljóðvarnir sé til þess fallin að draga úr neikvæðum sjónrænum áhrifum og að þau verði ásættanleg. Óhjákvæmilega sé nokkur óvissa um hljóðstig árið 2024 og því eðlilegt að þörf fyrir mótvægisáðgerðir verði endurmetnar þegar umferðarþungi nálgast þau mörk sem nú er ætlað að geti orðið árið 2024.

3.1.3 Áhrif á hljóðvist

Í matsskýrslu kemur fram að á framkvæmdatíma verði neikvæð tímabundin áhrif á hljóðvist í nærliggjandi íbúðahverfum og útivistarsvæðum vegna umferðar þungaflutningabifreiða, vinnuvéla, jarðvinnu og sprenginga í nærliggjandi íbúðarbyggð, einkum í hverfum norðan Reykjanesbrautar sem og á golfvelli. Búist sé við minni áhrifum á hljóðvist sunnan Reykjanesbrautar í hverfum þar sem hávaða vegna byggingaframkvæmda gæti.

Í matsskýrslu kemur fram að leyfilegur hámarkshraði á þeim hluta Reykjanesbrautar sem hér um ræði sé nú 70 km/klst en verði 80 km/klst að lokinni tvöföldun hennar. Með aukinni umferð um veginn og umferð um vegamót við Krýsuvíkurveg muni hávaði frá vegi aukast við íbúðarbyggð og útivistarsvæði í nágrenninu.

Fram kemur að hljóðstig hafi verið reiknað m.v. áætlaða umferð árið 2012. Útreikningarnir sýni að hljóðveggir og brött hljóðmön muni draga úr umferðarhávaða til norðurs á þann hátt að þegar hljóðið lendir á nær lóðréttum vegg manarinnar dreifist það mun betur upp fyrir íbúðarhúsin en nú er. Samanburður á núverandi hljóðstigi og áætluðu hljóðstigi árið 2012 sýni að mótvægisáðgerðir muni bæta hljóðvist við Fagrahvamm, Suðurhvamm, Vallarbarð og Þúfubarð miðað við núverandi ástand þar sem hljóðstig verði innan við 55 dB(A) viðmiðunarmörkin þrátt fyrir aukna umferð og tvíbreiða Reykjanesbraut. Hljóðstig utan við Klettabyggð, nr. 6 verði á 55 dB(A) mörkunum. Hljóðvarnir við Reykjanesbraut á þessu svæði verði útbúnað þegar umferðarþungi nálgist 19.000 bíla/sólarhring, til að minnka líkur á að hljóðstig við Klettabyggð 6 fari yfir mörkin.

Í matsskýrslu kemur fram að hljóðstig hafi einnig verið reiknað fyrir áætlaða umferð árið 2024. Samanburður við núverandi hljóðstig sýni að hljóðvist árið 2024 verði betri en nú er utan við syðstu húsin í Fagrahvamm og utan við öll hús næst vegamótum við Strandgötu í Suðurhvamm og við Þúfubarð, þrátt fyrir aukna umferð og tvíbreiða Reykjanesbraut. Ástæðan séu fyrirhugaðar mótvægisáðgerðir fyrir árin 2012 og 2024. Hækkun hljóðmanar upp fyrir núverandi hljóðmön við Vallarbarð og við Suðurhvamm, næst vegamótum við Strandgötu, hefði í för með sér að íbúar misstu fjallasýn. Ef íbúum finnst minni hávaði frá umferð vega meira en útsýni verði mögulegt að hækka hljóðmönina.

Fram kemur að Hafnarfjarðarbær hafi í júní sl. sótt um undanþágu til Heilbrigðisnefndar Hafnarfjarðar- og Kópavogssvæðis til heimildar fráviks frá 55 dB(A) viðmiðunarmörkunum við Vallarbarð nr. 3, 5 og 7, Suðurhvamm nr. 15, Bjarkavelli nr. 1 og Blikaás nr. 7 og 25. Miðað við núverandi ástand reiknist hávaði yfir viðmiðunarmörkunum við hluta húsanna. Við sum húsin muni hávaði minnka við upphaf framkvæmda en aukast aftur og ná núverandi hljóðstigi þegar umferð hafi náð 37.000 bílum á sólarhring sem reiknað sé með að verði árið 2024. Í svörum heilbrigðisnefndarinnar eru nokkrar athugasemdir vegna hljóðvistar og öryggismála. Í svari nefndarinnar kemur fram að ekki sé sjálfgefið að hún fallist á undanþágubeiðnir og þess krafist að sýnt verði fram á að ekki hafi verið hægt að tryggja betri hljóðvist fyrir viðkomandi hús. Þrátt fyrir hávaðann verði tiltekinn hluti hvernar íbúðar með

ásættanlega hljóðvist og að gerð verði grein fyrir mótvægisáðgerðum sem fara megi í til að bæta ástand viðkomandi fasteignar og að tímasett verði hvenær farið verði í viðkomandi úrbætur.

Skipulagsstofnun tekur undir sjónarmið Heilbrigðisnefndar Hafnarfjarðar- og Kópavogssvæðis um að ekki sé sjálfgefið að fallist verði á undanþágur vegna hávaða og að þær skuli ekki heimilaðar fyrr en sýnt hefur verið fram á að ekki hafi verið unnt að tryggja hljóðstig neðan viðmiðunarmarka hávaðareglugerðar. Skipulagsstofnun telur jákvætt að ákveðið hafi verið að lækka og hliðra götunni og með því móti að draga verulega úr áhrifum umferðarávaða í nálægðri íbúðarbyggð, þrátt fyrir breikkun vegarins og aukna umferð. Engu að síður er ljóst að fylgjast þarf með áhrifum aukinnar umferðar og meta hvort nauðsynlegt verði að grípa til frekari mótvægisáðgerða þegar umferð fer að nálgast 37.000 bíla á sólarhring sem gert er ráð fyrir að verði um árið 2024.

3.1.4 Áhrif á loftgæði

Í matskýrslu kemur fram að árið 2006 hafi loftmengun vegna útblásturs bifreiða á Reykjanesbraut við Ásvelli í Hafnarfirði verið metin. Lagt hafi verið mat á styrk köfnunarefnisdíoxíðs (NO_2), kolmónoxíðs (CO), brennisteinsdíoxíðs (SO_2) og svifryks (PM_{10}) m.v. 41.000 bíla á sólarhring. Niðurstöðurnar bendi til þess að styrkur mengunarefna verði innan viðmiðunarmarkna fyrir ár, sólarhring og klukkustund ef gert sé ráð fyrir sams konar umferðarflæði og veðurskilyrðum á framkvæmdasvæði og á viðmiðunarstað. Undantekning á þessu sé sólarhringsgildi svifryks. Á móti komi að umferðarflæði á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði sé mun greiðara en á viðmiðunarstað. Á framkvæmdasvæðinu sé auk þess margfalt minni hröðun bíla, mun minni útblástur og minna slit á vegyfirborði. Miðað við framangreindar aðstæður og spáðum umferðarþunga árið 2024 eigi sólarhringsgildi svifryks að vera undir viðmiðunarmörkum á þeim hluta Reykjanesbrautar sem hér um ræði. Hagstæðari veðurskilyrði á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði með tilliti til þynningar loftmengunar leiði jafnframt til hlutfallslegrar lækkunar í styrk mengunarefna samanborið við viðmiðunarstað og fjölda bíla. Gert sé ráð fyrir að umferðin fjórfaldist fram til ársins 2024 verði styrkur NO_2 , CO , SO_2 og svifryks undir þeim mörkum sem sett séu í reglugerðum um loftmengun.

Í umsögn Umhverfisstofnunar er talið að mengun sé metin minni en hún raunverulega verði og að ekki hafi verið færð fyrir því fullnægjandi rök að loftmengun verði undir viðmiðunarmörkum. Bent sé á að gera megi ráð fyrir verulegri rykmengun á framkvæmdatíma og óskað eftir að hugað verði að mótvægisáðgerðum vegna nálægðar við byggð.

Framkvæmdaraðili bendir á að áætluð umferða miðist við árið 2024 og geri ráð fyrir að mengun verði undir viðmiðunarmörkum þegar gert sé ráð fyrir sams konar aðstæðum og við Grensásveg. Veðurfarsaðstæður á Reykjanesbraut séu hagstæðari m.t.t. loftmengunar en á vegamótum Miklubrautar og Grensásvegar. Erfitt ætti að vera að færa rök fyrir því að þessu sé öfugt farið. Á sama hátt séu færð rök fyrir því að þáttur hröðunar bifreiðar í útblæstri mengunarefna sé mun meiri en þáttur hraða bifreiðar. Útblástur köfnunarefnisoxíða (NO_x) geti verið 3-15 faldur við Grensásveg miðað við á Reykjanesbraut ef gert sé ráð fyrir 2 m/s^2 hröðun og 30 km/klst hraða við Grensásveg/Miklubraut en jafnan 70 km/klst hraða á Reykjanesbraut. Rétt sé að gert hafi verið ráð fyrir að vegslit á hvern bíl við Grensásveg sé meira en við Reykjanesbraut vegna hröðunar bíla við vegamót Grensásvegar/Miklubrautar.

Skipulagsstofnun telur að framkvæmdaraðili hafi sýnt fram á að ekki sé líklegt að loftmengunarefni verði ofan viðmiðunarmarka reglugerða um loftgæði fyrir árið 2024. Með þeirri undantekningu að veruleg óvissa er um styrk svifryks. Skipulagsstofnun er ósammála framkvæmdaraðila um að unnt sé að yfirfæra mat á vegsliti með beinum hætti og áætla styrk svifryks í andrúmslofti líkt og beint samband sé þar á milli. Skipulagsstofnun dregur ekki í efa að vegslit sé mun meira við gatnamót Grensásvegur og Miklubrautar í samanburði við þann kafla Reykjanesbrautar sem hér er til umfjöllunar. En þar með er ekki sjálfgefið að sömu aðstæður og skapa mikið vegslit valdi háum styrk svifryks í andrúmslofti. Skipulagsstofnun telur hins vegar að breikkun vegarkaflans á Reykjanesbraut milli Strandgötu og Krýsuvíkurvegar hafi óveruleg áhrif ein og sér á styrk svifryks. Þá tekur Skipulagsstofnun undir ábendingar Umhverfisstofnunar um að búast megi við verulegri rykmengun á meðan framkvæmdir standa yfir. Það er full ástæða til þess að Hafnarfjarðarbær setji skilyrði í framkvæmdaleyfi í þeim tilgangi að draga úr rykmengun á framkvæmdatíma. Skipulagsstofnun hvetur til þess að Hafnarfjarðarbær hafi samráð við Vegagerðina um að verktökum verði skylt að haga verkframvindu, frágangi í verklok sem og þrifi á vélum og tækjum þannig að rykmengun á framkvæmdatíma verði í lágmarki.

3.2 ÁHRIF Á MENNINGARMINJAR

Í matsskýrslu kemur fram að þrjár fornleifar séu innan áhrifasvæðis fyrirhugaðra framkvæmda. Hlaðin mosavaxin varða úr hraungrjóti um 0,45 m á hæð og 0,6 m í þvermál (fornleif nr. 55), gamalt tún, gömul móabörð með þýfi og garðlögum (fornleif GK-168:008), sem nefndist Þorlákstún og laut, Smiðjulaut (GK-168:055). Varðan sé í suðurjaðri svæðis þar sem mislæg vegamót við Krýsuvíkurveg séu fyrirhuguð. Þorlákstún sé nú þegar klofið af Reykjanesbraut. Smiðjulaut sé nú þegar röskuð þar sem núverandi Reykjanesbraut hafi verið lögð í norðurjaðri hennar. Heimild sé til um fornleif í brekkunni neðan við Suðurholt/Lyngbarð, norðan Reykjanesbrautar, sem finnst ekki lengur, það sé heimild um herminjar hjá Þjóðminjaskráningu Hafnarfjarðar. Fjórar fornleifar hafi fundist í grennd við áhrifasvæðið. Grjóthleðsla í kringum hraunrana við norðurhluta golfbrautar nr. 7 (fornleif 79). Hún er um 20 m frá áhrifasvæðinu og vel varin af golfvellingum. Hinar fornleifarnar séu þrjár tóftir við spennustöð sunnan núverandi mislægra vegamóta við Strandgötu (nr. 25, 26 og 27). Mikil hætta sé á að varðan í suðurjaðri svæðis fyrir mislæg vegamót við Krýsuvíkurveg raskist á framkvæmdatíma. Einnig muni gamalt Þorlákstún, sem og Smiðjulaut raskast meira. Ekki sé talið að fornleif við golfbraut nr. 7 og tóftir sunnan vegamóta við Strandgötu verði í hættu á framkvæmdatíma því þær séu utan við svæði beinna áhrifa. Áformað sé að merkja vörðuna svo hún raskist ekki af vangá.

Skipulagsstofnun tekur undir með Fornleifavernd ríkisins sem í umsögn sinni bendir á nauðsyn þess að verktökum verði gerð grein fyrir grjóthleðslu við golfbrautina svo hún verði ekki fyrir skemmdum á framkvæmdatíma. Gangi það eftir þá telur Skipulagsstofnun að áhrif framkvæmdanna á menningarminjar verði neikvæðar en ekki verulegar.

3.3 ÁHRIF Á NÁTTÚRUFAR

3.3.1 Áhrif á gróður og fugla

Í matsskýrslu kemur fram að ekki hafi farið fram sérstök úttekt á gróðurfari eða fuglum á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Við matið hafi verið horft til úttektar sem unnin var í tengslum við mat á umhverfisáhrifum á nálægum svæðum. Niðurstöðurnar þar hafi sýnt að á athugunarsvæðinu sé gróður ekki frábrugðinn því sem annars staðar

finnst í hraunum í nágrenninu, en lítið sé um fugla í hraununum. Umhverfisáhrif á fugla séu því talin lítil frá því sem nú er, en áhrif á gróður verði helst við skerðingu á hraungróðri og takmarkist því helst af umfangi framkvæmdanna.

Skipulagsstofnun telur að framkvæmdirnar hafi lítil áhrif á gróður og fugla.

3.3.2 Áhrif á jarðmyndanir

Í matsskýrslu kemur fram að innan framkvæmdasvæðisins hafi hrauni nú þegar víða verið raskað, einkum sunnan Reykjanesbrautar. Norðan Reykjanesbrautar, vestan við byggð á Hvaleyrarholti, sé hraun hins vegar lítt eða nær óraskað. Hluti þess svæðis sé þar sem norðurhluti mislægra vegamóta við Krýsuvíkurveg sé fyrirhugaður. Svæðið sem raskist vegna mislægra vegamóta við Krýsuvíkurveg verði um 3 ha að stærð og muni ná allt að 15 m út frá kantlínu rampa og hringtorga. Lítt raskað eldhraun þeki stóran hluta þess svæðis og verði bein neikvæð og óafturkræf áhrif á það. Til að lágmarka áhrif framkvæmdanna á eldhraun verði áhersla lögð á að skilgreina eingöngu 10 m breitt framkvæmda- og öryggissvæði meðfram Reykjanesbraut. Auk þess sem reynt verði að raska sem minnst lítt röskuðu hrauni utan við öryggissvæði vega, vegamót, hringtorg og utan við skeringar á framkvæmdatíma.

Skipulagsstofnun telur að áhrif framkvæmdanna á hraun ráðist að miklu leyti af því hvernig staðið verði að verki á framkvæmdatíma. Þó svo að öröskuð hraun í nágrenni stofnbrauta séu ekki fýsileg til útivistar fyrir náttúruunnendur þá sé jákvætt að þau fái að haldast öröskuð í nágrenni hins manngerða umhverfis þar sem því verður við komið. All stór svæði af öröskuðum svæðum hafi verið tekin undir mannvirki í Hafnarfirði sem og annars staðar á höfuðborgarsvæðinu. Jafnframt er ljóst af fyrirliggjandi skipulagsáætlunum að sú þróun mun halda áfram. Skipulagsstofnun telur því brýnt að reynt verði að forðast eins og kostur er röskun lítt snortinna hrauna og leggur áherslu á að vinnusvæði verði afmarkað svo verktakar spilli ekki hraunmyndunum af vangá.

3.3.3 Áhrif á vatnafar

Í matsskýrslu kemur fram að mengunarefni frá ökutækjum, svo sem ryk, sót, bensín og olía, muni áfram berast með regnvatni af þeim hluta Reykjanesbrautar sem hér um ræðir, út af veginum og þaðan síast í gegnum jarðveg og hraun. Vatn af mislægum vegamótum við Krýsuvíkurveg, römpum og hringtorgum verði leitt í lagnir og þaðan í grjótsvelgi. Magn mengunar frá ökutækjum muni líklega aukast. Vegna mikillar þynningar í gljúpu hrauni, er talið að mengunarhætta grunnvatns aukist lítið frá því sem nú sé. Ekki sé talin hætta á að mengað grunnvatn frá svæðinu hafi áhrif á neysluvatn íbúa í Hafnarfirði enda séu hvorki vatnsból, vatnsverndarsvæði né ár og lækir í nágrenninu.

Skipulagsstofnun telur óhjákvæmilegt að afrennsli mengunarefna með vatni af Reykjanesbraut muni hafa neikvæð áhrif á viðtakann. En í ljósi þess sem bent er á í matsskýrslu að mikið grunnvatnsstreymi er frá svæðinu til sjávar, þá eru ekki líklegt að grunnvatn, lækir eða ár beri skaða af. Neikvæðra áhrifa mun því að mestu gæta í strandsjó en Skipulagsstofnun telur ekki líklegt að verulegra breytinga gæti frá því sem nú er.

3.4 STAÐA SKIPULAGS OG LEYFISVEITINGA

Varðandi stöðu skipulags og leyfisveitinga vegna breikkunar Reykjanesbrautar um Hafnarfjörð frá Strandgötu að Krýsuvíkurvegi bendir Skipulagsstofnun á eftirfarandi:

- Framkvæmdin er í samræmi við Aðalskipulag Hafnarfjarðar 2005-2025.

- Nauðsynlegt er að Hafnarfjarðarbær fari yfir gildandi deiliskipulagsáætlanir og breyti þeim til samræmis við fyrirhugaðar framkvæmdir.
- Framkvæmdin er háð framkvæmdaleyfi Hafnarfjarðarbæjar skv. 27. gr. skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997.

4 NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTOFNUNAR

Í samræmi við 11. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 m.s.b. og 24. gr. reglugerðar nr. 1123/2005 um mat á umhverfisáhrifum, hefur Skipulagsstofnun farið yfir matsskýrslu Vegagerðarinnar sem lögð var fram samkvæmt 10. gr. sömu laga. Matsskýrsla Vegagerðarinnar byggði á auglýstri frummatsskýrslu, umsögnum og athugasemdum sem bárust á kynningartíma frummatsskýrslu og afstöðu Vegagerðarinnar til þeirra.

Skipulagsstofnun telur að matsskýrsla Vegagerðarinnar hafi uppfyllt skilyrði laga og reglugerðar um mat á umhverfisáhrifum hvað varðar þau atriði sem getið er í 18. grein reglugerðar nr. 1123/2005. Einnig telur stofnunin að í matsskýrslu sé gerð grein fyrir athugasemdum og umsögnum sem bárust á kynningartíma frummatsskýrslu og þeim sé svarað á fullnægjandi hátt.

Fyrirhugað framkvæmda- og áhrifasvæði er í manngerðu umhverfi í þéttbýli. Gert hefur verið ráð fyrir framkvæmdinni í aðalskipulagi Hafnarfjarðar. Framkvæmdin er sjálfstæður hluti af heildarverkefni sem lýtur að tvöföldun Reykjanesbrautar milli höfuðborgarsvæðisins og Suðurnesja. Markmið framkvæmdanna um að mæta auknu umferðarflæði í gegnum Hafnarfjörð sem og bætt tenging Hvaleyrrarholts við Reykjanesbraut mun hafa jákvæð áhrif umferðarflæði og umferðaröryggi á svæðinu. Helstu neikvæðu áhrif framkvæmdanna á umferðaröryggi er hætta á auknum gegnumakstri við Hvaleyrrarskóla. Skipulagsstofnun telur að fyrirhugaðar aðgerðir til að halda niðri hraða við skólann séu afar brýnar til að slysa hætta aukist ekki í kjölfar framkvæmdanna. Gangi aðgerðir eftir, muni framkvæmdirnar í heild hafa fremur jákvæð áhrif á umferðaröryggi.

Skipulagsstofnun telur jákvætt að ákveðið hafi verið að lækka götuna og hliðra henni frá því sem upphaflega var áformað og með því móti að draga verulega úr áhrifum umferðarhávaða í nálægðri íbúðarbyggð þrátt fyrir breikkun vegarins og aukna umferð. Miklægt er að fylgjast með áhrifum aukinnar umferðar og meta hvort nauðsynlegt verði að grípa til frekari mótvægisáðgerða þegar umferð fer að nálgast 37.000 bíla á sólarhring sem gert er ráð fyrir að verði um árið 2024.

Skipulagsstofnun telur að framkvæmdaraðili hafi sýnt fram á að ekki sé líklegt að loftmengunarefni verði ofan viðmiðunarmarkna reglugerða um loftgæði fyrir árið 2024. Með þeirri undantekningu að óvissa er um styrk svifryks. Skipulagsstofnun telur hins vegar að breikkun vegarkaflans á Reykjanesbraut milli Strandgötu og Krýsuvíkurvegar hafi ein og sér óveruleg áhrif á styrk svifryks. Þá tekur Skipulagsstofnun undir ábendingar Umhverfisstofnunar um að búast megi við verulegri rykmengun á meðan framkvæmdir standa yfir og hvetur Hafnarfjarðarbæ til að skilyrða framkvæmdaleyfi aðgerðum til að draga úr rykmengun á framkvæmdatíma.

Skipulagsstofnun telur að hvernig til tekst um áhrif framkvæmdarinnar og starfsemi sem henni fylgir á umhverfið sé háð verktilhögun og mótvægisáðgerðum sem kynnt hafa verið við meðferð málsins og áhrifum á framkvæmda- og rekstrartíma.

Skipulagsstofnun telur sérstaklega mikilvægt að þannig verði staðið að verki að ekki sé hætt á raski á fornminjum og hrauni á framkvæmdatíma.

Reykjavík, 14. ágúst 2008.

Rut Kristinsdóttir

Sigurður Ásbjörnsson

