

MISLÆG VEGAMÓT HRINGVEGAR VIÐ LEIRVOGSTUNGU OG TUNGUMELA, MOSFELLSBÆ

Álit Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum

HELSTU NIÐURSTÖÐUR

Það niðurstaða Skipulagsstofnunar að bygging mislægra vegamóta við Hringveg og Leirvogstungu/Tungumela komi til með að hafa jákvæð áhrif á samgöngur og umferðaröryggi. Skipulagsstofnun telur hins vegar ljóst að fyrirhugaðar framkvæmdir við lækun Hringvegar, sem kallar á nokkuð umfangsmiklar bergskeringar og bygging mislægra vegamóta ásamt allt að 10 m háum jarðvegsmönnum, komi til með að breyta töluvert ásýnd svæðisins á milli Köldukvíslar og Leirvogsár, miðað við núverandi aðstæður. Stofnunin vill leggja áherslu á að samráð verði haft við íbúa, sem koma til með að búa næst fyrirhuguðum hljóðmönnum, um endanlegt fyrirkomulag hljóðvarna.

Skipulagsstofnun telur að áhrif umferðar á hljóðstig í íbúðarhverfi í Leirvogstungu verði ekki verulega neikvæð þar sem fyrirhugðar jarðvegsmanir geri það að verkum að hljóðstig verður undir viðmiðunarmörkum reglugerðar um hávaða. Stofnunin telur hins vegar að fylgjast þurfi með hvort að raunaukning umferðar á næstu árum kalli á frekari aðgerðir en fyrirhugðar eru, til þess að tryggt sé að hljóðstig í íbúðarbyggðinni verði innan viðmiðunarmarka. Skipulagsstofnun telur að þær aðgerðir sem kynntar eru um meðhöndlun ofanvatns af götum, séu til þess fallnar að draga úr eða koma í veg fyrir mengunaráhrif á lífríki Leirvogsár og Köldukvíslar, bæði á framkvæmda- og rekstartíma.

1 INNGANGUR

1.1 ATHUGUN SKIPULAGSSTOFNUNAR

Þann 17. júlí 2008 sendi Alta ehf., f.h. Ístaks hf. og Leirvogstungu ehf., frummatsskýrslu um mislæg vegamót Hringveggar við Leirvogstungu/Tungumela í Mosfellsbæ til athugunar hjá Skipulagsstofnun, samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 m.s.b.

Framkvæmdin og frummatsskýrslan voru auglýst opinberlega þann 23. júlí 2008 í Lögbirtingablaðinu, Morgunblaðinu og Fréttablaðinu. Frummatsskýrsla lá frammi til kynningar frá 23. júlí – 4. september 2008 á bæjarskrifstofum Mosfellsbæjar, Bókasafni Mosfellsbæjar, í Þjóðarbókhöðunni og hjá Skipulagsstofnun. Frummatsskýrslan var einnig aðgengileg á Netinu: www.alta.is. Skipulagsstofnun leitaði umsagnar Mosfellsbæjar, Fiskistofu, Fornleifaverndar ríkisins, Heilbrigðiseftirlits Kjósarsvæðis, Umhverfisstofnunar og Vegagerðarinnar. Engin athugasemd barst Skipulagsstofnun á kynningartíma. Skipulagsstofnun sendi umsagnirnar til framkvæmdaraðila.

Þann 16. október 2008 sendi Alta ehf., f.h. Ístaks hf og Leirvogstungu ehf., matsskýrslu um mislæg vegamót Hringveggar við Leirvogstungu/Tungumela í Mosfellsbæ til Skipulagsstofnunar og óskað eftir álitni stofnunarinnar um mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar.

1.2 GÖGN LÖGÐ FRAM VIÐ ATHUGUN SKIPULAGSSTOFNUNAR

Frummatsskýrsla. Mislæg vegamót Hringveggar við Leirvogstungu/Tungumela í Mosfellsbæ. Júlí 2008.

Umsagnir bárust frá:

- Mosfellsbæ með bréfi dags. 2. september 2008.
- Fiskistofu, lax- og silungsveiðisviði með bréfi dags. 12. ágúst 2008.
- Fornleifavernd ríkisins með bréfi dags. 14. ágúst 2008.
- Heilbrigðiseftirliti Kjósarsvæðis með bréfi dags. 15. ágúst 2008.
- Umhverfisstofnun með bréfi dags. 5. september 2008.
- Vegagerðinni með bréfi dags. 19. ágúst 2008.

Matsskýrsla: Mislæg vegamót Hringveggar við Leirvogstungu/Tungumela í Mosfellsbæ. Október 2008.

2 FRAMKVÆMD OG MARKMIÐ

Samkvæmt matsskýrslu felur fyrirhuguð framkvæmd í sér gerð mislægra vegamóta, en vegamótin verða útfærð með hringtorgi á tveimur, einbreiðum brúm. Vegamótin

með hringtorgunum munu liggja yfir Vesturlandsveg við Leirvogstungu/Tungumela og um leið verður gerð breyting á plan- og hæðarlegu Hringvegarins (Vesturlandsvegur) á þeim stað. Gert er ráð fyrir hliðrun Hringvegarins til austurs nær athafnasvæðinu á Tungumelum og að vegurinn verði lækkaður með skeringum á um 650 m kafla þar sem hann verður brúaður. Framkvæmdin miðast við að Hringvegurinn verði áfram einfaldur (tvær akreinar) og aðeins verður gengið frá slitlagi fyrir einfaldan Hringveg og miðað við að aðreinar og fráreinar tengist inn á einfaldan Hringveg. Hins vegar miðast skeringar, lengd og útfærsla brúa og burðarlög við að hægt sé að tvöfalda veginn síðar. Fram kemur í matsskýrslu að við hönnun vegamótanna og tilheyrandi breytinga á Hringvegi sé gengið út frá því að staðsetning brúarstæða við Leirvogsá og Köldukvísl verði óbreytt í framtíðinni. Þannig verði nýjar brýr byggðar við hlið þeirra sem fyrir séu þegar vegurinn verði tvöfaldaður.

Fram kemur að magn efnis, sem falli til við skeringar í jarðlög, sé áætlað um 160.000 m³ og sé gert ráð fyrir að nýta um 22.000 m³ í burðarlög fyrir tvöfaldan Hringveg og um 45.000 -55.000 m³ verði nýttir í gerð 3-10 m hárra hljóðmana við íbúðarbyggð í Leirvogstungu. Að öðru leyti muni umframefni nýtast til landmótunar og stígagerðar á svæðinu. Fram kemur í matsskýrslu að markmið fyrirhugaðrar framkvæmdar sé að auka öryggi vegfarenda sem um svæðið fari og að tryggja að vegamótin afkasti þeirri umferð sem væntanleg sé frá hinum nýbyggðu hverfum beggja vegna Vesturlandsvegar. Þá kemur fram að gera megi ráð fyrir að framkvæmdatími verði um 12 mánuðir en ekki liggi fyrir hvenær framkvæmdir muni hefjast.

2.1 AÐRIR KOSTIR

Í matsskýrslu kemur fram skoðaður hafi verið sá kostur að hafa vegamót Leirvogstungu/Tungumela við Hringveg í plani með tvöföldu hringtorgi. Í umsögn Umhverfisstofnunar við frummatsskýrslu sé því velt upp hvað mæli gegn slíkri útfærslu sem mögulegum valkosti, þar sem slík útfærsla sé við mörg vegamót Hringvegar í Mosfellsbæ. Framkvæmdaraðili bendir á að í Aðalskipulagi Mosfellsbæjar sé gert ráð fyrir mislægum vegamótum á öllum vegamótum Vesturlandsvegar og tengibrauta bæjarins og þannig megi líta á núverandi hringtorg í plani sem tímabundna lausn. Einnig er bent á að umrædd vegamót við Leirvogstungu/Tungumela séu ekki sambærileg við önnur vegamót í Mosfellsbæ og á leiðinni frá Mosfellsbæ til Reykjavíkur, s.s. með tilliti til fjölda aðkomuvega og/eða áætlaðs umferðarmagns. Á fyrirhuguðum vegamótum verði aðkoma úr 4 áttum, meðan aðkoma sé úr 3 áttum á vegamótum Vesturlandsvegar og Þingvallavegar svo dæmi sé tekið. Auk þess sé gert ráð fyrir 25.000 bíla umferð frá Tungumelum árið 2024, á meðan áætluð umferð um Þingvallaveg sé um 7000 bílar á sólarhring árið 2024.

3 NIÐURSTAÐA UM MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM

3.1 ÁHRIF Á MENN OG SAMFÉLAG

3.1.1 Samgöngur og umferðaröryggi

Samkvæmt matsskýrslu er ljóst að umferð um vegamót við Hringveg mun aukast samfara uppbyggingu íbúðarbyggðar í Leirvogstungu og athafnasvæðis á Tungumelum, þ.á.m. umferð stórra bíla og hætta á slysum aukast í kjölfarið. Fram kemur að umferðarspá fyrir árið 2024, sem sé áætluð út frá fyrrgreindum svæðum fullbyggðum, geri ráð fyrir að ársdagsumferð að og frá íbúðarsvæði í Leirvogstungu verði 1800 bílar í hvora átt, en umferð frá athafnasvæði á Tungumelum sé áætluð 12.500 bílar í hvora átt. Með mislægum vegamótum muni sjónlengdir á Hringvegi lengjast sem bæti umferðaröryggi og afkastageta vegamóta aukast. Einnig auki það umferðaröryggi til muna að legu Hringvegar sé breytt þannig að hæðarlega vegarins batni verulega. Fram kemur að ferðir vinnuvéla og efnisflutningabíla á svæðinu og um Mosfellsbæ hafi í för með sér aukna umferð á meðan á framkvæmdum stendur en framkvæmdasvæðið verði þó að langmestu leyti við hliðina á núverandi Hringvegi og megi því gera ráð fyrir lítilli truflunar á umferð um Hringveginn. Einnig sé gert ráð fyrir að efnisflutningar fari að miklu leyti fram innan framkvæmdasvæðisins og frá svæðinu inn á svæði Tungumela, þannig að lítil umferð þungaflutningabíla verði út á Hringveg. Til að tryggja öryggi umferðar á framkvæmdatíma, verði komið upp viðeigandi varnaðarmerkingum í nágrenni framkvæmdasvæðisins og viðvörðunarskiltum varðandi tilhögun og tímabil sprenginga.

Í umsögn Umhverfisstofnunar er bent á að þrátt fyrir að efnisflutningar fari að miklu leyti fram innan framkvæmdasvæðisins og frá svæðinu inn á svæði Tungumela megi gera ráð fyrir um 7000 ferðum þungaflutningsbifreiða inn á Vesturlandsveg með efni sem fellur til vegna framkvæma og nota á í jarðvegsmanir við íbúðarbyggð í Leirvogstungu.

Framkvæmdaraðili bendir á að viðvörðunarskilti verði sett upp við framkvæmdasvæðið sem vari m.a. við umferð þungaflutningabifreiða inn á Hringveginn.

Um er að ræða uppbyggingu íbúðarhverfis vestan megin við Vesturlandsveg og athafnasvæðis austan megin við veginn. Núverandi vegamót Leirvogstungu/Tungumela við Vesturlandsveg eru í plani og ljóst að umferð um þau á eftir að aukast verulega á næstu árum í kjölfar uppbyggingar svæðanna. **Skipulagsstofnun** telur að mislæg vegamót á þessu svæði komi til með að hafa jákvæðari áhrif á samgöngur og umferðaröryggi en vegamót í plani. Þó að við núverandi aðstæður séu hringtorg víða á vegamótum Vesturlandsvegar í Mosfellsbæ telur stofnunin þó að líta megi frekar á mislæg vegamót sem framtíðarlausn, ef horft er til aukinnar umferðar. Skipulagsstofnun telur að búast megi við nokkrum truflunum fyrir vegfarendur á framkvæmdatíma og ónæði vegna sprenginga og umferðar þungaflutningabifreiða og leggur áherslu á mikilvægi aðgerða af hálfu framkvæmdaraðila til að tryggja öryggi vegfarenda um Hringveginn og lágmörkun ónæðis.

3.1.2 Áhrif á hljóðvist

Í matsskýrslu kemur fram að á framkvæmdatíma megi gera ráð fyrir að vinna við breytingar á vegstæði Hringvegjar, þ.m.t. vegna bergskeringa, borana og sprenginga á klöpp muni hafa tímabundin neikvæð áhrif á hljóðvist. Einnig geti sprengingar valdið titringi í nágrenni við framkvæmdasvæðið. Til að draga úr áhrifum vegna fyrirhugaðra framkvæmda verði jarðvegsmanir við íbúðarhverfi í Leirvogstungu byggðar upp áður en sprengingar og vinnsla efnis í burðarlög vegar hefjist á framkvæmdasvæðinu. Fram kemur að fylgst verði með titringi vegna sprenginga með titringsmælum og hámarksstærð sprengihleðslna ákvörðuð að teknu tilliti til mælinga á titringi, þannig að titringur sé ávallt undir viðmiðunarmörkum sem sett eru fram í viðauka IV í reglugerð 684/1999 um sprengiefni. Ekki verði sprengt á kvöldin og um helgar.

Fram kemur að reiknað hafi verið áætlað hljóðstig vegna umferðar um fyrirhuguð mislæg vegamót og tvöfaldan Hringveg. Útreikningar miðist við umferðarspá árið 2024 og hafi hljóðstig verið reiknað bæði fyrir 80 km/klst hraða og 90 km/klst hraða. Minni umferðarhraði hafi í för með sér merkjanlegan mun til lækkunar á áætluðu hljóðstigi næst veginum í Leirvogstungu, þó svo hann sé ekki umtalsverður eða um 1 dB(A). Með hljóðvörnum í formi 3-10 m hárra jarðvegsmána sé hægt að ná hljóðstigi niður fyrir 55 dB(A) viðmiðunarmörk í öllum tilfellum við byggð í Leirvogstungu.

Umhverfisstofnun bendir á að þar sem um er að ræða nýtt skipulagssvæði ætti ekki að þurfa að grípa til mótvægisáðgerða til að uppfylla ákvæði reglugerðar nr. 724/2008 um hávaða.

Framkvæmdaraðili bendir á að í samþykktu deiliskipulagi fyrir íbúðarbyggð í Leirvogstungu og í tillögu að deiliskipulagi fyrirhugaðra mislægra vegamóta sé gert ráð fyrir svæðum fyrir hljóðmanir til að draga úr áhrifum hávaða frá Hringvegi á byggð á svæðinu og hafi Mosfellsbær ekki gert athugasemd við það fyrirkomulag hljóðvarna sem fjallað sé um í frummatsskýrslu.

Í umsögn Heilbrigðiseftirlits Kjósarsvæðis er bent á að sýna þurfi fram á að hávaði frá umferð á iðnaðarsvæði við Tungumela sé ekki heilsuspillandi miðað við þau hús sem gætu staðið næst veginum, þ.e. fari ekki yfir 85 dB(A) hámark leyfilegs viðvarandi hávaða. Framkvæmdaraðili bendir á að umferð frá Hringvegi og mislægum vegamótum muni að hámarki fara í um 65-70 dB(A) utan við það iðnaðarhúsnaði sem stendur næst Hringvegi.

Skipulagsstofnun tekur undir sjónarmið Umhverfisstofnunar að við skipulag nýrrar byggðar eigi ekki í upphafi að þurfa að reisa umfangsmiklar hljóðvarnir til að hljóðstig í íbúðarhverfinu m.t.t. umferðarhávaða verði innan viðmiðunarmark reglugerðar. Hins vegar er ljóst að fyrirhugaðar hljóðmanir virðast til þess fallnar að slík viðmiðunarmörk verði uppfyllt miðað við áætlaða umferð. Skipulagsstofnun telur hins vegar að fylgjast þurfi með hvort að raunaukning umferðar á næstu árum kalli á frekari áðgerðir en fyrirhugðar eru, til þess að tryggt sé að hljóðstig í íbúðarbyggðinni verði innan viðmiðunarmark.

3.1.3 Áhrif á loftgæði

Í matsskýrslu kemur fram að áhrif umferðar á loftgæði séu vegna útblásturs frá bifreiðum og rykmengunar vegna slits á yfirborði vega og vegna uppþyrlunar vegryks. Helstu útblástursefni bifreiða sem geti talist skaðleg séu CO, NO_x og CO₂. Eins og

kemur fram í umsögn Umhverfisstofnunar megi gera ráð fyrir að NO_x mengun frá mislægum vegamótum sé minni en þar sem vegamót eru í plani. Á móti komi að hröð umferð slíti malbiki ívið meira en hæg umferð og þyrli upp talsvert meira ryki, sem geti haft í för með sér aukna svifryksmengun. Því skiptir máli að lágmarka ryk sem geti þyrlast upp af götum.

Framkvæmdaraðili telur að á framkvæmdatíma sé hugsanlegt að aukin rykmyndun verði í tengslum við jarðvegsframkvæmdir og efnisvinnslu á framkvæmdasvæðinu, sem geti haft í för með sér tímabundin neikvæð áhrif á nærliggjandi svæðum. Því verði lögð þung áhersla á að binda ryk þegar þurrt sé í veðri. Framkvæmdaraðili bendir á að gróður sem plantað verði í hljóðmanir milli Hringvegjar og Leirvogstungu, sér í lagi trjágróður, hjálpi einnig til við að binda ryk á yfirborði og draga úr rykmengun sem gæti borist til íbúðarbyggðar. Þá verði sérstök áhersla lögð á að halda Hringveginum hreinum og vegurinn sópaður eins og þörf er á og ryk bundið með notkun vatnsbílss sem verði til taks á svæðinu.

Skipulagsstofnun telur óhjákvæmilegt að þegar um er að ræða umferðaraukningu á tilteknu svæði komi það til með að hafa staðbundin, neikvæð áhrif á loftgæði. Eðli málsins samkvæmt er það tilgangur fyrirhugaðra framkvæmda að samgöngur verði sem greiðastar frá nýjum hverfum. Þannig er ljóst að tilkoma nýrra hverfa og mislægra vegamóta og þar af leiðandi aukin umferð mun hafa staðbundin áhrif á loftgæði til verri vegar miðað við núverandi aðstæður. Að sama skapi liggur það ljóst fyrir að loftgæði munu rýrna tíma- og staðbundið á framkvæmdatíma en stofnunin telur þær aðgerðir sem kynntar eru í matsskýrslu til þess fallnar að draga úr rykmengun á áhrifasvæði framkvæmdanna. Skipulagsstofnun telur mikilvægt, m.a. í ljósi þess að nokkur umferð þungaflutningabifreiða verður um Hringveginn með efni í jarðvegsmanir, að veginum verði haldið eins hreinum og kostur er.

3.1.4 Sjónræn áhrif og áhrif á landslag

Í matsskýrslu kemur fram að fyrirhugaðar framkvæmdir muni hafa í för með sér rask á yfirborði lands innan framkvæmdasvæðisins og uppbyggingu mannvirkja sem breyti ásýnd svæðisins að nokkru leyti. Fyrirhuguðu framkvæmdasvæði hafi áður verið raskað í tengslum við veglagningu en hafi nú gróið upp og sé að mestu vaxið grasi í bland við mosa, lúpínu og einstaka víðiplöntur.

Fram kemur í matsskýrslu að gert sé ráð fyrir að sjónræn áhrif framkvæmdarinnar verði óveruleg. Þar sé m.a. horft til þess að Hringvegurinn verði felldur niður í landi og mislæga hringtorgið verði því í plani við aðliggjandi land austan og vestan megin og sýnileiki því minni en ella. Gera megi ráð fyrir að hljóðmanir milli íbúðarbyggðar í Leirvogstungu og Hringvegjar takmarki útsýni frá byggðinni í til austurs.

Í umsögn Umhverfisstofnunar var bent á að fjalla þurfi nánar um sjónræn áhrif hljóðmana, bergskeringa og mismunandi valkosta fyrir útfærslu vegamótanna.

Framkvæmdaraðili bendir á að fyrirkomulag hljóðmana verði svipað og sé í dag á nokkrum stöðum við Hringveginn í gegnum Mosfellsbæ. Endanleg landslagshönnun hljóðmana liggja ekki fyrir en lögð verði áhersla á góðan frágang og að manirnar falli vel að aðliggjandi landi. Talið sé að aðrir valkostir varðandi hljóðvarnir, s.s. mismunandi útfærsla hljóðveggja, falli mun verr að nærliggjandi umhverfi auk þess sem slík lausn sé umtalsvert dýrari í framkvæmd. Fram kemur að varðandi sjónræn áhrif mismunandi valkosta sé ljóst að sjónræn áhrif mislægra tígulvegamóta væru

meiri vegna meira umfangs en gera megí ráð fyrir að vegamót í plani, s.s. hringtorg, hefðu í för með sér öllu minna rask á yfirborði og sjónræn áhrif þeirra því verða minni.

Skipulagsstofnun telur ljóst að lækun Hringvegar, sem kallar á nokkuð umfangsmiklar bergskeringar og bygging mislægra vegamóta ásamt allt að 10 m háum jarðvegsmönnum komi til með að breyta töluvert ásynnd svæðisins á milli Köldukvíslar og Leirvoggsár, miðað við núverandi aðstæður. Hins vegar er ljóst að uppbygging íbúðarhverfis í Leirvogstungu og athafnasvæðis á Tungumelum gerir það að verkum að ofangreint svæði fær að stórum hluta manngert yfirbragð og að fyrirhugaðar framkvæmdir eru einungis hluti af þeim yfirbragðsbreytingum. Skipulagsstofnun telur að í því samhengi verði að líta svo á að áhrif fyrirhugaðra framkvæmda á landslag verði ekki verulega neikvæð. Stofnunin vill leggja áherslu á að samráð verði haft við íbúa, sem koma til með að búa næst fyrirhuguðum hljóðmönnum, um endanlegt fyrirkomulag mananna.

3.2 ÁHRIF Á YFIRBORÐSVATN OG LÍFRÍKI

Í matsskýrslu kemur fram að meðhöndlun ofanvatns af götum miði að því að koma í veg fyrir að vatn af fyrirhuguðum vegamannvirkjum, þ.e. mislægu hringtorgi og breyttum Hringvegi við Leirvogstungu/Tungumela, geti runnið óhindrað í Leirvoggsá eða Köldukvísl með hugsanlega skaðlegum áhrif á lífríki ána. Miðað við núverandi aðstæður sé ofanvatn af Hringvegi ekki meðhöndlað á sérstakan hátt heldur renni í veigrásir, þaðan í jarðveg og út í Köldukvísl og Leirvoggsá. Fram kemur að ofanvatn af hringtorgi á mislægum brúm muni verða veitt í lokað regnvatnskerfi sem tengist fráveitukerfi Leirvogstunguhverfisins og þaðan fari það í hreinsipró sem staðsett sé við ósa Köldukvíslar. Þá kemur fram að ofanvatn af nýjum Hringvegi verði leitt í veigrásir og svelgi sem staðsettir verði í miðdeili vegar (miðað við framtíðarbreikkun í 2+2 veg) sem tengist stofnlögnum og enda í grjótsvelgjum. Vegrás og svelgir séu hluti af þessari framkvæmd, þ.e. lagningu 1+1 vegar. Með því móti verði náð fullnægjandi síun ofanvatns áður en það berist út í grunnvatn og komið í veg fyrir að ofanvatn af nýjum Hringvegi berist óhreinsað út í Leirvoggsá og Köldukvísl á rekstartíma.

Í umsögn Mosfellsbæjar kemur fram að ekki sé með nægilega skýrum hætti gerð grein fyrir því hvernig ætlunin sé að koma í veg fyrir mengun á framkvæmdatíma og þá sérstaklega gagnvart Leirvoggsá. Skynsamlegast hefði verið að fá álit Veiðimálastofnunar vegna þessa. Umhverfisstofnun benti einnig á mikilvægi þess að því yrði fylgt eftir að grjótsvelgir tækju við vatni af framkvæmdasvæðinu meðan á framkvæmdum stendur.

Framkvæmdaraðili bendir á að ofanvatn af Hringvegi verði leitt í tvöfalda grjótsvelgi þar sem verði jarðefni með tvennskonar grófleika. Í upphafi framkvæmdatíma verði strax komið fyrir grjótsvelg við norðurenda framkvæmdasvæðisins á þeim stað þar sem ofanvatn frá framkvæmdasvæðinu geti runnið á yfirborði í átt til Leirvoggsár. Rásur verði komið fyrir sem stýri ofanvatni af svæðinu í grjótsvelginn til þess að koma í veg fyrir að ofanvatn renni óhindrað út í ána. Samkvæmt reglugerð um fráveitur og skólp verði ofangreindar tillögur um meðhöndlun ofanvatns lagðar fyrir heilbrigðisnefnd Kjósarsvæðis til samþykktar ásamt tillögum um fyrirkomulag þeirra mála á framkvæmdartíma. Þá kemur fram að í umsögn Lax- og silungsveiðisviðs

Fiskistofu, dags. 12. ágúst 2008, séu ekki gerðar athugasemdir við fyrrrgreindar aðgerðir við meðhöndlun vatns á framkvæmdartíma.

Skipulagsstofnun telur að umfjöllun í gögnum framkvæmdaraðila um meðhöndlun ofanvatns af götum, bæði á rekstartíma og framkvæmdatíma, lofi góðu og séu þær aðgerðir, sem kynntar eru, til þess fallnar að draga úr eða koma í veg fyrir mengunaráhrif á lífríki Leirvogsár og Köldukvíslar.

3.3 ÁHRIF Á MENNINGARMINJAR

Í matsskýrslu kemur fram að tveir minjastaðir séu merktir nálægt fyrirhuguðu framkvæmdasvæði mislægra vegamóta, vestan Hringvegjar. Austan Hringvegjar hafi fundist húsatóft um 500 metrum austan við framkvæmdasvæðið en engar heimildir séu um tóftina. Fornleifavernd ríkisins hefur gengið úr skugga um að engar fornleifar séu á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði austan Hringvegjar og telur stofnunin að fyrir liggji fullnægjandi upplýsingar um fornleifar á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði og um áhrif framkvæmda á fornleifar. Stofnunin álitur að ekki sé þörf á að grípa til sérstakra ráðstafana varðandi fornleifar.

Skipulagsstofnun telur í ljósi framangreinds að fyrirhugaðar framkvæmdir komi ekki til með að hafa neikvæð áhrif á fornleifar.

3.4 STAÐA SKIPULAGS OG LEYFISVEITINGA

Varðandi stöðu skipulags og leyfisveitinga vegna fyrirhugaðra framkvæmda bendir Skipulagsstofnun á eftirfarandi:

- Framkvæmdin er í samræmi við Aðalskipulag Mosfellsbæjar 2002-2024.
- Framkvæmdin er háð framkvæmdaleyfi Mosfellsbæjar 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 framkvæmdaraðila sem lögð var fram samkvæmt 10. gr. laganna. Matsskýrsla framkvæmdaraðila byggði á auglýstri frummatsskýrslu og umsögnum sem bárust á kynningartíma frummatsskýrslu og afstöðu framkvæmdaraðila til þeirra.

Skipulagsstofnun telur að matsskýrsla framkvæmdaraðila 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 umsögnum sem bárust á kynningartíma frummatsskýrslu og þeim sé svarað á fullnægjandi hátt.

Um er að ræða framkvæmdir sem tengjast uppbyggingu íbúðarhverfis og athafnasvæðis í Mosfellsbæ. Skipulagsstofnun telur að mislæg vegamót á þessu svæði komi til með að hafa jákvæð áhrif á samgöngur og umferðaröryggi.

Skipulagsstofnun telur ljóst að fyrirhugaðar framkvæmdir við lækkun Hringvegar, sem kalla á nokkuð umfangsmiklar bergskeringar og bygging mislægra vegamóta ásamt allt að 10 m háum jarðvegsmönnum, komi til með að breyta töluvert ásýnd svæðisins á milli Köldukvíslar og Leirvogssár, miðað við núverandi aðstæður. Stofnunin vill leggja áherslu á að samráð verði haft við íbúa, sem koma til með að búa næst fyrirhuguðum hljóðmönnum, um endanlegt fyrirkomulag hljóðvarna.

Skipulagsstofnun telur að áhrif umferðar á hljóðstig í íbúðarhverfi í Leirvogstungu verði ekki verulega neikvæð þar sem bygging jarðvegsmána komi til með að halda hljóðstigi undir viðmiðunarmörkum reglugerðar um hávaða. Stofnunin telur hins vegar að fylgjast þurfi með hvort að raunaukning umferðar á næstu árum kalli á frekari aðgerðir en fyrirhugðar eru, til þess að tryggt sé að hljóðstig í íbúðarbyggðinni verði innan viðmiðunarmarka. Skipulagsstofnun telur að þær aðgerðir sem kynntar eru um meðhöndlun ofanvatns af götum, séu til þess fallnar að draga úr eða koma í veg fyrir mengunaráhrif á lífríki Leirvogssár og Köldukvíslar, bæði á framkvæmda- og rekstrartíma. Skipulagsstofnun telur áhrif á loftgæði og menningarmínjar verði ekki veruleg.

Skipulagsstofnun telur að áhrif fyrirhugaðra framkvæmda sé háð verktilhögum og mótvægisáðgerðum sem kynnt hafa verið við meðferð málsins.

Reykjavík, 13. nóvember 2008.

Rut Kristinsdóttir

Jakob Gunnarsson