



U S T

Umhverfisstofnun

Environment and Food Agency of Iceland

☐ Suðurlandsbraut 24
IS - 108 Reykjavík, Island

☎ (+354) 591 2000

Fax (+354) 591 2010

umhverfisstofnun@ust.is

www.umhverfisstofnun.is

Skipulagsstofnun
Jakob Gunnarsson
Laugavegi 166
150 Reykjavík

Reykjavík, 21. ágúst 2006
Tilvisun: UST20060700121/óaj

Tengibraut Skeiðholt – Leirvogstunga í Mosfellsbæ. Tilkynning um matsskyldu.

Vísað er til erindis Skipulagsstofnunar dags. 27. júlí sl. þar sem óskað er umsagnar Umhverfisstofnunar um hvort og á hvaða forsendum ofangreind framkvæmd skuli háð mati á umhverfisáhrifum.

Framkvæmdalýsing

Fyrirhugað er að leggja tengibraut sem mun liggja í framhaldi af Skeiðholti við Skólabraut yfir í Leirvogstungu. Mun brautin því þvera Varmá og Köldukvísl, með aksturs- og göngubrú yfir Varmá en ræsi eða brú yfir Köldukvísl. Til viðbótar er gert ráð fyrir brúm fyrir hestamenn og gangandi vegfarendur yfir Varmá og Köldukvísl. Fyrirhugað framkvæmdasvæði tekur yfir 30-40 m breitt belti umhverfis tengibrautina en heildarlengd hennar er um 1,6 km. Gert er ráð fyrir að tengibrautin verði með einni akrein í hvora átt en yfirborð hennar verði malbikað. Í stað kantsteina beggja vegna brautarinnar þá verður malarfyllt drenrás meðfram brautinni til að taka við ofanvatni af brautinni frá Skólabraut að Köldukvísl. Annars verður hefðbundinn frágangur með kantsteinum og regnvatnslögnum sem leiðir ofavatn í settjörn staðsett norðan Köldukvíslar en vestan fyrirhugaðrar tengibrautar. Gert er ráð fyrir að jarðvegsskipti verði í götustæði og verður grafið niður á burðarhæfan botn. Sunnan Varmár verður vegurinn lagður í skeringu í Varmárhól.

Efnistaka og haugsetning.

Vegna jarðvegsskipta verður brottakstur áætlaður 31.000 m^3 en aðflutt fyllingarefni um 28.000 m^3 . Bergskering, 6.000 m^3 , verður notuð sem fyllingarefni. Annars verður efni sem kemur úr jarðvegsskiptum notað í fláafyllingar, landmótun og annar frágangur meðfram tengibrautinni.

Í fyrirliggjandi gögnum kemur hvorki fram hvar fyrirhugað er að taka efni til fyllinga né heldur hvernig fyrirhugað er að koma fyrir afgangsefni sem ekki nýtist í fláafyllingar eða landmótun. Gera má ráð fyrir að áhrifasvæði framkvæmdarinnar verði mun meira ef koma á fyrir mestöllu því efni sem kemur úr jarðvegsskiptum í fláa meðfram veginum.

Umhverfisstofnun telur nauðsynlegt að upplýsingar um framangreind atriði liggi fyrir svo að hægt verði að meta hvort þessi hluti framkvæmdarinnar hefur umtalsverð umhverfisáhrif eða ekki. Stofnunin bendir einnig á að meðfram brautinni er víða töluvert múrlendi en múrar og

flóar, 3 ha að stærð eða stærri, njóta sérstakrar verndunar samkvæmt 37. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd.

Gróður

Í framlögðum gögnum er vísað til gróðurkorts Guðmundar Guðjónssonar frá 1997, en þar kemur fram að tengibrautin muni m.a. liggja yfir gróðurlendin mýri og jaðar. Í stefnumörkun íslenskra stjórnvalda til sjálfbærrar þróunar til ársins 2020 (Velferð til framtíðar: Sjálfbær þróun í íslensku samfélagi) eru skilgreind markmið á sviði sjálfbærrar þróunar og leiðir að þeim markmiðum. Eitt þessara markmiða er að forðast verði eins og kostur er að skerða frekar votlendi og önnur lykilvistkerfi Íslands. Í umfjöllun um leiðir að markmiðum segir m.a.:

„Áhersla verði lögð á að vernda þær vistgerðir sem hefur verið raskað hvað mest á grunni vinnu við að skilgreina og kortleggja vistgerðir á Íslandi. Forgangsmál í því sambandi eru m.a. votlendi og birkiskógar.”

Samkvæmt stefnumörkuninni skal einnig stefna að því að hafnar verði markvissar tilraunir og aðgerðir við endurheimt votlendis. Þar sem mikilvægum vistkerfum er raskað með framkvæmdum skal vera almenn regla að framkvæmdaraðili reyni að endurheimta sambærileg landsvæði.

Á Umhverfishingi sem haldið var dagana 18. og 19. nóvember sl. voru kynnt drög að megináherslum á komandi árum eða uppfærðri stefnumörkun um sjálfbæra þróun (Velferð til framtíðar: Megináherslur 2006-2009). Samkvæmt drögunum er það áfram eitt markmiða stefnumörkunarinnar að forðast verði eins og kostur er að skerða frekar votlendi og enn fremur að gerð verði áætlun um stórauðna endurheimt votlendis.

Hvergi koma fram upplýsingar hvort á svæðinu sé að finna plöntur sem eru friðlýstar eða á valista en að mati Umhverfisstofnunar eru slíkar upplýsingar nauðsynlegar til að hægt sé að meta áhrif framkvæmdarinnar á gróður.

Hávaði og titringur

Í tilkynningu framkvæmdaraðila um framkvæmdina kemur fram að útreikningar á hljóðstigi miðast við áætlaða umferð fyrir fullbyggt 420 íbúðarsvæði í Leirvogstungu. Áætluð sólarhringsumferð er um 1500 bílar eftir tengibrautinni og um 2500 um Vesturlandsveg. Í framlögðum gögnum eru lagðir fram útreikningar sem miðast annars vegar við 2 m hæð og hins vegar 4 m hæð án endurvarps meðfram fyrirhugaðri tengibraut en einnig eru lögð fram gögn sem sýna hljóðvist miðað við umferðaraukningu á Skólabraut og Skeiðholti. Umhverfisstofnun telur að umferðarforsendur sem útreikningar á hljóðstigi á Skólabraut miðast við séu of varlega áætlaðar. Í bílatalningum, sem gerðar voru í apríl sl., reyndist umferð vera 2200 bílar á sólarhring á Skeiðholti og 1800 bílar á sólarhring á Skólabraut. Samkvæmt umferðarforsendum útreikninga er gert ráð fyrir 1500 bílum á sólarhring eftir að tengibrautin er komin. Vantar því upp á 300 bíla við umferðarforsendur auk þess sem líklegt er að aukning verði á umferð um Skólabraut. Þyrfti því að endurskoða framangreinda útreikninga. Umhverfisstofnun telur einnig að reikna megi með að umferð muni aukast annars vegar um Bogatanga og Langatanga og hins vegar um Þverholt. Að mati UST ætti því að sýna hugsanlegt hljóðstig við íbúðarbyggð við framangreindar götur.

Í umfjöllun um umferð og hljóðvist kemur fram að bæjarstjórn Mosfellsbæjar hefur samþykkt að hljóðstig í íbúðarsvæðum eigi ekki að vera yfir 55 dbA, hvort sem um er að ræða ný eða eldri hverfi og mun bærin bregðast við með mótvægisáðgerðum „þegar þörf er á“. Umhverfisstofnun bendir á að við Skeiðholt eru fjögur hús þar sem hljóðstig fer yfir mörk samkvæmt reglugerð og þyrfti því strax að grípa til viðeigandi aðgerða til að lækka hljóðstig í samráði við íbúa við Skeiðholt. Stofnunin vekur athygli á því ekki kemur fram í tilkynningu

um framkvæmdina hvort og þá hvernig haft hefur verið samráð við íbúa viðkomandi húsa sem munu fá veggi og/eða hljóðmön við lóðarmörk. Stofnunin bendir á að helstu áhyggjur almennings vegna nýrra vega lúta að hljóðvist og því mikilvægt að almenningur, íbúar og eigendur viðkomandi húsa fái tækifæri til að kynna sér áhrif framkvæmdarinnar og koma að athugasemdum við hana. Þær aðgerðir sem fyrirhugaðar eru geta verið óásættanlegar fyrir þá íbúa sem málið varðar og valdið miklum sjónrænum áhrifum. Umhverfisstofnun telur þess vegna mjög mikilvægt að hljóðvarnir séu hannaðar og kynntar íbúum áður en ákvörðun liggur fyrir.

Um 100 metrum vestan við fyrirhugað framkvæmdasvæði við Varmárhól er hesthúsabyggð en íbúða- og skólabyggingar eru í rúmlega 200 metra fjarlægð frá svæðinu. Í framkvæmdalýsingu kemur fram að efni úr klapparskeringu verði nýtt í neðra burðarlag fyllingar, en hvergi kemur fram hvernig efnið verður unnið úr hólnum. Að mati Umhverfisstofnunar ætti að forðast að sprengja klapparefnið en þess í stað ætti að fleyga efnið. Hestar eru einkum viðkvæmir fyrir hávaða og titringi. Stofnunin telur að ef nauðsynlegt reynist að sprengja klapparefnið ætti að huga að og hafa samráð við eigendur hesthúsa og hestamannafélag staðarins og skipuleggja brottflutning hesta af svæðinu meðan sprengt er. Æskilegt væri að þetta yrði gert í samráði við héraðsdýralækni eða Umhverfisstofnun. Ef ekki er þörf á að sprengja klappir og hægt er að notast við fleygun klappar er nauðsynlegt að gera slíkt í samráði við hestamannafélagið og ef þörf er á, dýralækni. Fylgjast þarf vel með hestum sem eru á húsum í nágrenni framkvæmdasvæðisins meðan á framkvæmdum stendur.

Rykmengun

Eins og fram kemur í umfjöllun um hávaða hér að ofan eru íbúðarhús, skóli og hesthús staðsett í um 100-200 metra fjarlægð frá framkvæmdasvæðinu. Því má búast við að aðstæður geti myndast þar sem íbúar verða fyrir talsverðri rykmengun. Vegna nálægðar framkvæmdasvæðis við íbúðarbyggð er nauðsynlegt að leggja fram upplýsingar um loftmengun vegna svifryks á framkvæmdatíma og til hvaða aðgerða verði gripið til rykbindingar teljist þess þörf.

Grunnvatnsstreymi

Í umfjöllun um grunnvatnsstreymi í tilkynningunni kemur fram að „*ekki er talið að framkvæmd hafi neikvæð umhverfisáhrif á grunnvatnsstreymi og því sé ekki þörf á mótvægisáðgerðum*“. Framar í skýrslunni segir að „*jarðvegsskipt verður í götustæði og verður grafið niður á burðarhæfan botn*“. Ætla má að töluvert grunnvatnsstreymi sé um fyrirhugað framkvæmdasvæði þar sem landi hallar til sjávar og um svæðið renna þrjár ár. Á svæðinu er einnig töluvert votlendi og framræst land. Því telur Umhverfisstofnun að með því að skipta um jarðveg og setja í stað hans burðarhæfan botn séu miklar líkur á að grunnvatnsstreymi raskist. Að mati Umhverfisstofnunar er framangreind umfjöllun um grunnvatnsstreymi í skýrslunni ekki nægilega vel rökstudd og þyrfti að færa frekari sönnur á það að grunnvatnsstreymi raskist ekki.

Umhverfisáhrif á framkvæmdatíma


Í umfjöllun framkvæmdaraðila um umhverfisáhrif á framkvæmdartíma eru tilteknar mótvægisáðgerðir sem ráðist verði í á framkvæmdatíma. Meðal þeirra eru: „*þar sem gatan liggur næst Varmá og Köldukvisl verður leitast við að spilla ekki bökkum árinna og að koma í veg fyrir mengun frá framkvæmdasvæðinu fari í ána*“. Umhverfisstofnun telur að takmara eigi rask vegna brúargerða og lagningu ræsis við brúarstæði/vegstæðið. Þess skal getið að báðar árnar njóta sérstakar verndar samkvæmt 37. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd en auk þess er Varmá á náttúruminjasrá. Stofnunin telur einnig að sýna ætti fram á hvernig koma á í veg fyrir að mengun frá framkvæmdasvæðinu fari í ána.


Ennfremur segir í sama kafla: „Ef ástæða þykir til verða viðkvæm svæði afgirt á framkvæmdatíma á afmörkuðum stöðum“. Að mati Umhverfisstofnunar verður að tilgreina hvaða svæði verið er að vísa til og hvaða forsendur geta leitt til þess að grípa verði til aðgerða til að vernda svæðin.

Niðurstaða

Að mati Umhverfisstofnunar kann fyrirhuguð tengibraut að hafa í för með sér umtalsverð samfélagsleg áhrif vegna hljóðvistar en stofnunin telur að upplýsingar sem fyrir liggja séu ekki nægjanlegar til að hægt sé að taka ákvörðun um hvort að tengibrautin muni að öðru leyti hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif. Takmarkaðar upplýsingar eru lagðar fram um gróðurfar, grunnvatnsstreymi, rykmengun, titring, efnistöku og hávaða.

Virðingarfyllt


Olafur A. Jónsson
Sérfræðingur


Helgi Jónsson
Forstöðumaður