

AÐGERÐAÁÆTLUN GEGN HÁVAÐA Á ÁRUNUM 2013-2018



Vegagerðin

Garðabær



Febrúar 2014

Efnisyfirlit

INNGANGUR	3
BÆJARSTJÓRN GARÐABÆJAR	3
BÆJARFÉLAGIÐ	4
LAGAUMHVERFI HÁVAÐAKORTLAGNINGARINNAR	6
YFIRLIT UM NIÐURSTÖÐUR HÁVAÐAKORTLAGNINGAR	7
UMFERÐARHÁVAÐI	7
IÐNAÐARHÁVAÐI	9
AÐGERÐIR OG ÁHRIF	9
AÐGERÐIR SEM STJÓRNVÖLD RÁÐGERA TIL LÆKKUNAR Á HLJÓÐSTIGI	9
HÁVAÐAVARNIR SEM ÞEGAR ERU TIL STAÐAR OG VERKEFNI Í UNDIRBÚNINGI	10
LANGTÍMA STEFNUMÖRKUN OG FORGANGSRÖÐUN	14
KOSTNAÐUR	14
EFTIRFYLGNI AÐGERÐA OG ÁVINNINGUR	15
ÞÁTTTAKA ALMENNINGS	15
HELSTU NIÐURSTÖÐUR AÐGERÐAÁÆTLUNAR	16

INNGANGUR

Tilskipun Evrópusambandsins um umhverfishávaða (2002/49/EC) var innleidd á Íslandi með reglugerð um kortlagningu hávaða og aðgerðaáætlanir nr. 1000/2005. Samkvæmt reglugerðinni skal kortleggja hávaða og útbúa aðgerðaáætlanir fyrir þéttbýlissvæði með yfir 100.000 íbúa og vegna hávaða frá stórum vegum með ársdagsumferð yfir 8.000 ökutæki (3 milljónir ökutækja á ári).

Aðgerðaáætlun þessi þjónar hlutverki fyrir Garðabæ og íbúa hans ásamt því að vera skilagagn til Umhverfisstofnunar og Evrópusambandsins.

Aðgerðaáætlunin er unnin út frá niðurstöðum kortlagningar hávaða frá árinu 2012.

Bæjarstjórn Garðabæjar

Bæjarstjórn er skipuð 7 fulltrúum og eru þeir kosnir til fjögurra ára í senn.

Bæjarstjórn fer með stjórn bæjarins samkvæmt ákvæðum sveitarstjórnarlaga. Hún fer með yfirstjórn stofnana og fyrirtækja á vegum bæjarins, að svo miklu leyti sem hún hefur ekki falið hana öðrum. Á meðal annarra verkefna er kosning í ráð og nefndir á vegum bæjarstjórnar, yfirstjórn á fjárreiðum bæjarins, gerð samþykktu og ákvörðun gjalda, eftir því sem lög mæla fyrir um og þörf krefur.

Bæjarráð fer, ásamt bæjarstjóra, með framkvæmdastjórn bæjarins og fjármálastjórn að því leyti sem slík stjórn er ekki falin öðrum. Fulltrúar í ráðinu eru kjörnir til eins árs í senn.

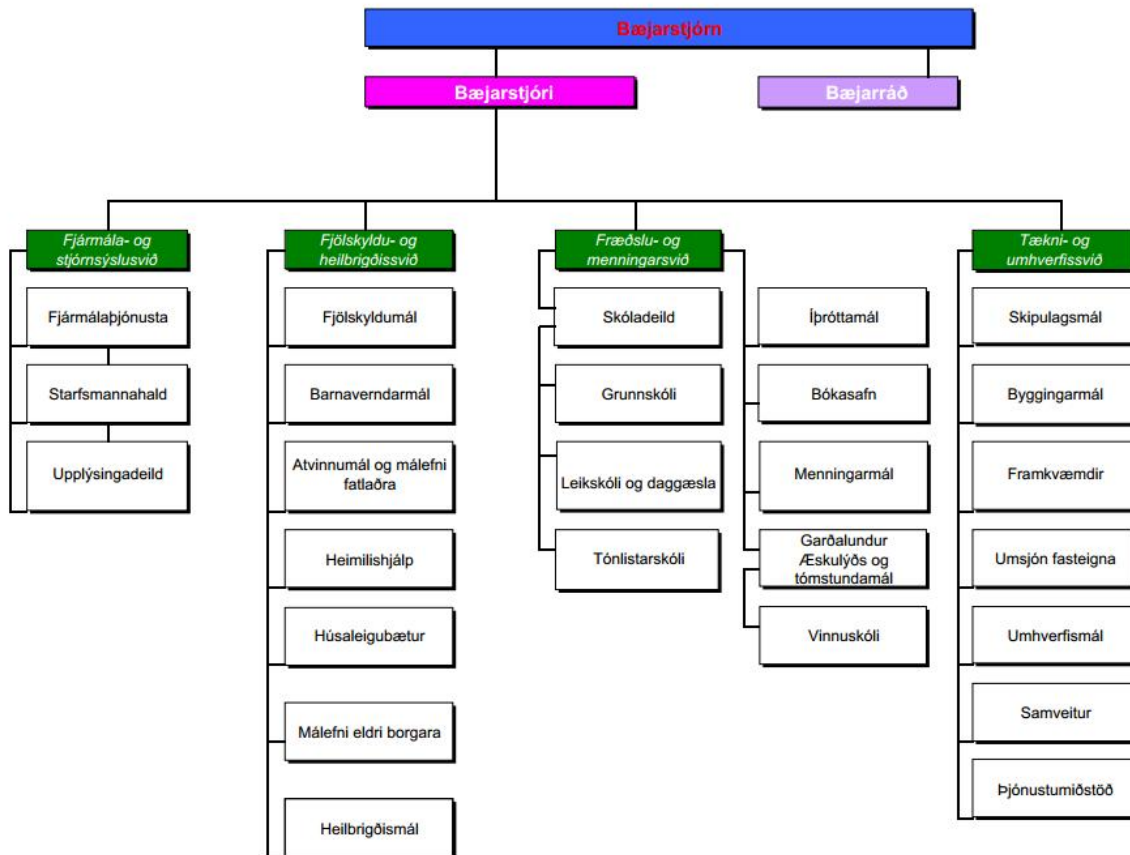
Stjórnsýslan skiptist í fjögur svið:

Fjármála- og stjórnsýslusvið

Fjölskyldusvið

Fræðslu- og menningarsvið

Tækni- og umhverfissvið



Mynd 1. Skipurit stjórnsýslu Garðabæjar.

Bæjarfélagið

Land Garðabæjar er alls 4.096 ha og nær frá Álftanesi til suðausturs inn á austurhluta Reykjaneskaga, þar sem eru Reykjanesfólkvangur og Heiðmörk. Rúmlega helmingur landsins, 2.134 ha, er ofan 80 m hæðarlínu en neðan hennar eru vötn 42 ha og hverfisvernduð svæði 398 ha. Skipulagssvæði fyrir byggð, vegi og opin svæði eru því alls 1.522 ha eða 37% af bæjarlandinu. Byggingarsvæði eru alls um 900 ha og eru fullbyggð svæði og svæði í byggingu um 400 ha. Enn er því óbyggður rúmlega helmingur af skilgreindum byggingarsvæðum bæjarins. Í gildi er samþykkt deiliskipulag fyrir 4 svæði, samtals um 100 ha þar sem framkvæmdir eru ekki hafnar. Í desember 2012 voru Garðbæingar 11.450 talsins.

Land Álftaness er alls um 600 ha og liggur á norðurhluta Álftaness og voru suðurmörk sveitarfélagsins á eiðinu milli Skógtjarnar og Lambhúsatjarnar. Landið er allt lágrent og er hæsti staður bæjarstæði Sviðsholts sem er 15 mys. Samkvæmt aðalskipulagi er land sveitarfélagsins nærri því að vera fullbyggt en áhersla er lögð á að við halda einkennum byggðarlagsins með stórum opnum svæðum.

Í desember 2012 voru Álftnesingar 2417 talsins.

Um áramótin 2012-2013 sameinuðustu bæjarfélögin í eitt sveitarfélag í kjölfar atkvæðgreiðslu þann 20. október 2012 þar sem sameining var samþykkt í báðum sveitarfélögum. Hið nýja sveitarfélag ber nafnið Garðabær.

Eftir sameiningu er land Garðabæjar 4.696 ha og fjöldi íbúa 13.867.

HÁVAÐAVALDAR Í GARÐABÆ

Hávaðakortlagning stórra vega í Garðabæ er samvinnu verkefni Vegagerðarinnar og bæjarins þar sem stærstu vegirnir eru í eigu Vegagerðarinnar. Kortlagning annarra vega er á hendi Garðabæjar.

Bærinn er skorinn í sundur af 2 umferðaræðum þ.e. Hafnarfjarðarvegi og Reykjanesbraut og eru þær helstu uppsprettur hávaða í bænum. Vegagerðin er ábyrg fyrir hávaðakortlagningu frá þessum vegum, en Garðabær ber eins og áður segir ábyrgð á annarri hávaðakortlagningu í bænum.

LAGAUMHVERFI HÁVAÐAKORTLAGNINGARINNAR

Hávaðamörk fyrir hávaða frá umferð, atvinnustarfsemi o.fl. eru skilgreind í *Reglugerð um hávaða nr. 724/2008*¹. Á það við hvort heldur sem er um að ræða breytingar á umferðaræð, uppbyggingu nýrra hverfa eða breytingar á þegar byggðum svæðum. Viðmiðunargildi fyrir íbúðabyggð vegna umferðarhávaða er samkvæmt reglugerð um hávaða $L_{eq,24h}=55$ dB(A) við opnanlega glugga. Viðmiðunargildi um hávaða innanhúss er $L_{eq,24}=30$ dB(A). Viðmiðunargildin “innan húss” miðast við lokaðan glugga en opnar loftrásir.

Vegna kortlagningar hávaða skv. tilskipun EU 2002/49/EC, var gefin út reglugerð nr. 1000/2005². Samkvæmt henni ber að kortleggja hávaða samkvæmt öðrum aðferðum (L_{den} í 4 m hæð) en kveðið er á um í Reglugerð um hávaða nr. 724/2008 (L_{eq} í 2 m hæð), en hávaðavísirinn L_{den} felur í sér aukid vægi fyrir umferð á kvöldin (+5 dB) og á næturnar (+10 dB). Í hávaðakortlagningunni sem gerð var árið 2012 skv. reglugerð nr. 1000/2005 voru niðurstöður settar fram í formi hávaðakorta sem sýna L_{den} gildi í 4 m hæð yfir jörðu. Niðurstöður þessara korta eru því ekki í samræmi við hávaðakort sem unnin eru samkvæmt kröfum reglugerðar um hávaða nr. 724/2008. Þar er jafnan reiknað í 2 m hæð yfir jörðu og reiknað með hávaðavísinum L_{eq} . Munurinn á þessu tvennu getur verið þónokkur. Vegna þessa getur svæði verið gullitað (hljóðstigsbil 55-60 dB(A)) á hávaðakortum sem útbúin voru vegna aðgerðaáætlananna, en hljóðstig þó verið fullnægjandi (<55 dB(A)) þegar horft er til krafna í reglugerð um hávaða nr. 724/2008. Árið 2013 munu Vegagerðin og EFLA verkfræðistofa standa að rannsóknarverkefni um muninn á L_{eq} og L_{den} fyrir íslenskar aðstæður, en rannsóknarniðurstöður erlendis frá hafa ekki verið einróma. Það er ljóst að samsetning og dreifing umferðar hefur áhrif á niðurstöðurnar vegna aukins vægis kvöld- og næturuferðar við útreikninga í L_{den} .

Þá var skv. reglugerð 1000/2005 aðeins reiknað hljóðstig utandyra, en ekki innandyra, en ákvæði eru um hvort tveggja í reglugerð nr. 724/2008.

Nýlega er komin út byggingareglugerð nr. 112/2013³, en hún vísar í nýlegan staðal, ÍST45:2011⁴.

¹ <http://www.reglugerd.is/interpro/dkm/WebGuard.nsf/key2/724-2008>

² <http://www.reglugerd.is/interpro/dkm/WebGuard.nsf/key2/1000-2005>

³ <http://www.reglugerd.is/interpro/dkm/WebGuard.nsf/key2/112-2012>

⁴ sjá kafla 11 í byggingareglugerð nr. 112/2013

YFIRLIT UM NIÐURSTÖÐUR HÁVAÐAKORTLAGNINGAR

Umferðarhávaði

Niðurstöður hávaðakortlagningarinnar gefa upplýsingar um hversu margar íbúðir og íbúar verða fyrir áhrifum vegna umferðarhávaða. Hávaðakortlagning skv. reglugerð 1000/2005 var gerð árið 2012. Þar var hávaði reiknaður við alla vegi og götur með umferð yfir 3 milljón ökutæki á ári. Í Garðabæ er hávaði í íbúðabygging mestur frá Reykjanesbraut og Hafnarfjarðarvegi. Hávaðinn var reiknaður í 4 m hæð yfir jörðu samkvæmt reglugerð um kortlagningu hávaða og aðgerðaráætlanir nr. 1000 frá árinu 2005.

Hávaði reiknaður sem L_{den} í 4 m hæð yfir jörðu, er á milli 55-65 dB(A) utan við íbúðir hjá um 1.700 íbúum, en enginn íbúi býr við hljóðstig yfir 65 dB(A). Hávaði reiknaður sem L_{night} í 4 m hæð yfir jörðu, er á milli 50-60 dB(A) utan við íbúðir hjá um 800 íbúum.

Þess ber þó að geta að mikill fjöldi íbúðabygginga á Íslandi er aðeins á einni hæð og því ekki talið rétt að miða vinnu aðgerðaáætlana við niðurstöður 4 m korta. Þess vegna voru einnig reiknuð hávaðakort í 2 m hæð yfir jörðu vegna vinnu við aðgerðaáætlanir. Einnig eru umhverfismörk á Íslandi m.v. hávaðavísinn L_{eq} , sem gefur í öllum tilfellum lægra hljóðstigsgildi en L_{den} . Þetta tvennt var haft í huga við vinnslu aðgerðaáætlunarinnar.

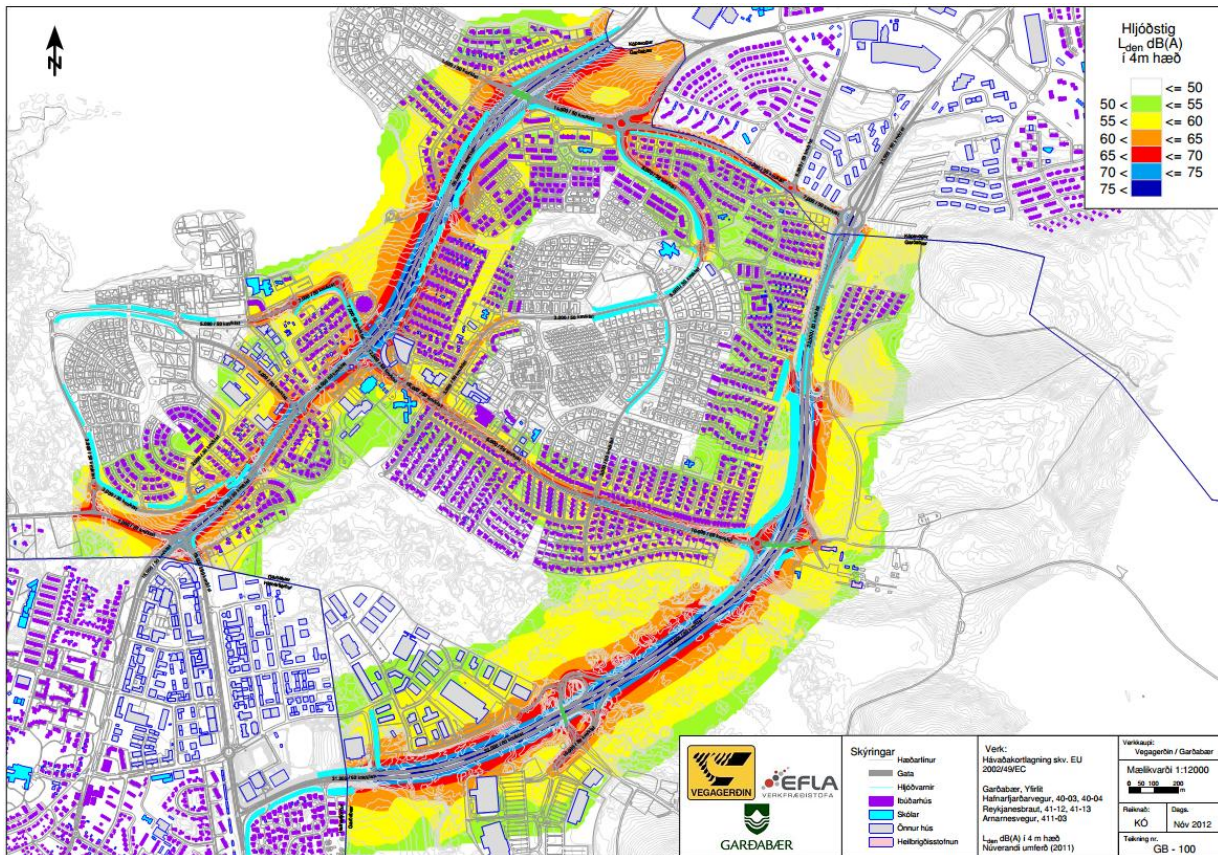
Hljóðvarnir eru nú þegar við stóran hluta þeirra vega og gatna sem eru með mikla umferð, en hljóðskermun þeirra miðast fyrst og fremst við hljóðstig í 2 m hæð yfir jörðu.

Niðurstöður hávaðakortlagningarinnar fyrir Garðabæ má sjá á heimasíðu Umhverfisstofnunar, <http://www.ust.is/einstaklingar/frettir/frett/2013/02/11/Havadi-fra-storum-vegum-og-a-thettbylissvaedum/>

<http://www.ust.is/library/Skrar/Atvinnulif/Hollustuhaettir/Havadakort/Greinargerdir/Greinarger%C3%B0Gar%C3%B0ab%C3%A6r.pdf>

<http://www.gardabaer.is>

Hér að neðan má sjá yfirlitsmynd af þeim svæðum sem voru reiknuð árið 2012 í 4 m hæð.



Mynd 2. Hávaðakort af Garðabæ, reiknað árið 2012 í 4 m hæð yfir jörðu.

Iðnaðarhávaði

Skv. reglugerð um kortlagningu skal sérstaklega huga að hávaða frá iðnaði. Skoðuð voru iðnaðarfyrirtæki í Garðabæ og metið hvar þau gætu valdið hækkun hljóðstigi við íbúðabyggð.

Niðurstaða skoðunarinnar var sú að ekki eru vísbendingar um að iðnaður valdi hækkun hljóðstigi í íbúðabyggð í Garðabæ.

AÐGERÐIR OG ÁHRIF

Aðgerðir sem stjórnvöld ráðgera til lækkunar á hljóðstigi

Hægt er að stemma stigu við hávaða og hávaðadreifingu með stefnumörkun hlutaðeigandi stjórnvalda. Ýmsar leiðir eru færar hvað þetta varðar og því sumpart spurning um áherslur í ákvörðun stjórnvalda.

Mögulegt er að beita aðgerðum er varða hávaðauppsprettuna sjálfa, til að stemma stigu við umhverfishávaða og hávaðadreifingu. Þessar aðgerðir eru m.a.

- Umferðarskipulag (t.d. minnka umferðarmagn, minnka hraða, lækka hlutfall þungra ökutækja t.d. að nóttu til, velja hljóðlát malbik o.fl.).
- Skipulag landnotkunar (t.d. færa hávaðasama starfsemi, ekki skipuleggja viðkvæma byggð næst stórum vegum o.fl.).
- Stuðla að umhverfisvænni ferðamátum.
- Hugsa að endurkasti hljóðs.
- Hugsa að afstöðu hljóðgjafa og byggðar/kyrrlátra svæða.
- Val á hljóðlátari uppsprettu (t.d. hljóðlátari iðnaður eða iðnaðarsvæði breytt í athafnasvæði með verslunar og skrifstofuhúsnæði).
- Aðgerðir eða hvatar sem byggja á reglum eða hagrænum atriðum (t.d. sektir fyrir hávaðamengun / styrkir fyrir hljóðeinangrandi aðgerðum).

Hávaðavarnir sem þegar eru til staðar og verkefni í undirbúningi

Hér á eftir fer umfjöllun um þær aðgerðir sem Garðabær mun færa til framkvæmda á næstu árum (til ársins 2018).

NÝFRAMKVÆMDIR – REGLUGERÐ UM HÁVAÐA

Í nýjum framkvæmdum er fullt tillit tekið til krafna í Reglugerð um hávaða nr. 724/2008. Framkvæmdir eru útreikningar á hljóðvist þar sem grunur leikur á að kröfur hávaðareglugerðar séu ekki uppfylltar. Er leitast við að hanna mótvægisaðgerðir sem næst hávaðauppsettu, t.d. í formi grasmana eða hljóðveggja. Notast er við hljóðísogandi fleti eftir þörfum.

Við mat á umhverfisáhrifum framkvæmda hjá Vegagerðinni hefur verið farið sérstaklega í gegnum hljóðvist og gengið úr skugga um að hljóðstig sé fullnægjandi m.t.t. reglugerða og lagðar til hljóðvarnir í samræmi við það.

Hérna má sjá vefslóðir á verkefni þess eðlis í Garðabæ.

<http://www.vegagerdin.is/framkvaemdir-og-vidhald/umhverfismat/matsskyrslur/nr/910>

<http://www.vegagerdin.is/framkvaemdir-og-vidhald/umhverfismat/matsskyrslur/nr/1226>

Í tengslum við vinnu við gerð deiliskipulaga, bæði á nýbyggingarsvæðum sem og í eldri byggð hefur verið farið í gegnum hljóðvist þeirra svæða og mótaðar tillögur að mótvægisaðgerðum á þeim stöðum þar sem hljóð er yfir viðmiðunarmörkum reglugerða á hverjum tíma fyrir sig. Samhliða framkvæmdum á svæðum s.s. framkvæmdir við vegi Vegagerðarinnar sem og bæjarins hafa varnir verið settar upp eftir þörfum.

Haldið verður áfram að vinna að þessu verkefni á þennan hátt.

HLJÓÐVARNIR VIÐ VEGI (TIL STAÐAR)

Gerðar hafa verið ýmsar hljóðvarnir við vegi í Garðabæ.

Tafla 1: Listi yfir þær hljóðvarnir sem eru til staðar við vegi með umferð yfir 3 milljónum ökutækja á ári.

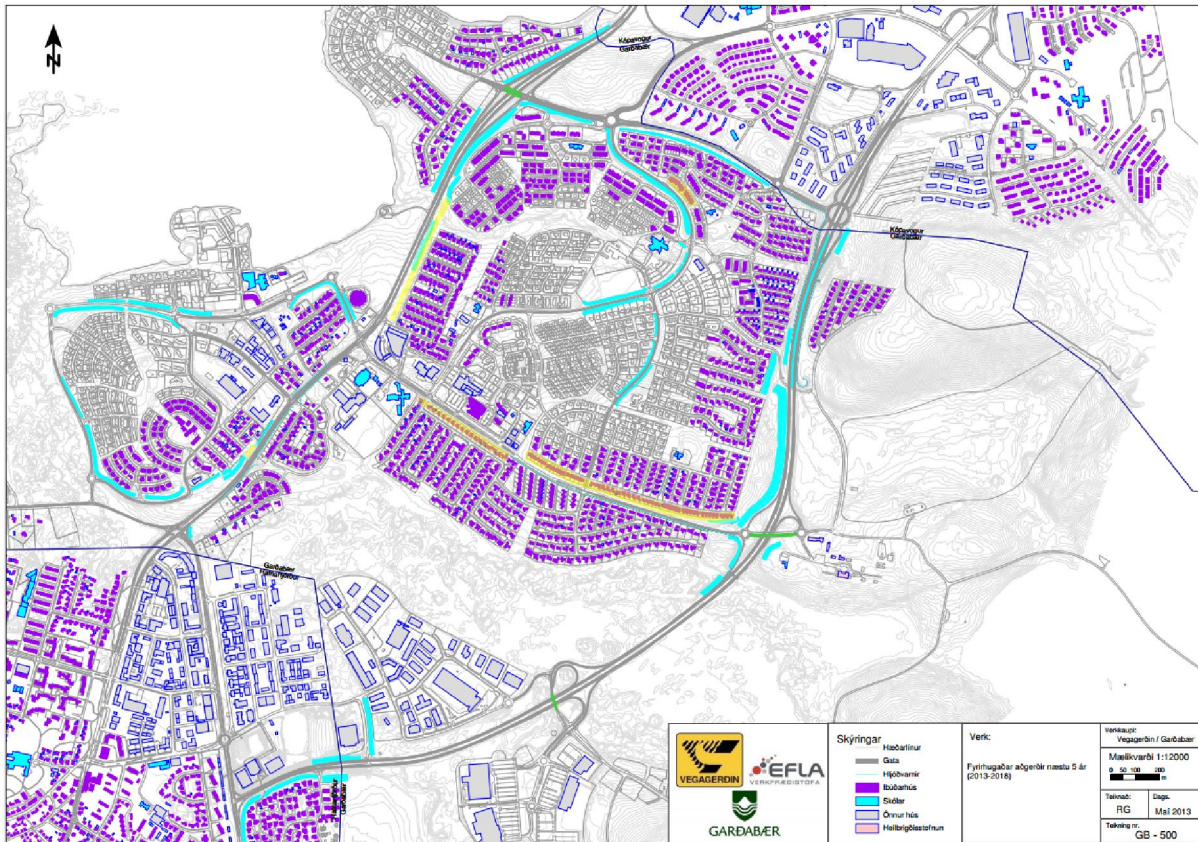
Vegheiti	Lýsing á hljóðvörnum
Arnarnesvegur	Hljóðmanir eða -veggir við öll íbúðarhús
Bæjarbraut	Hljóðmanir við öll íbúðarhús vestan við veginn
Hafnarfjarðarvegur	Hljóðmanir eða -veggir við öll íbúðarhús, að undanskildum aðliggjandi húsum í Marargrund, Faxatúni og Goðatúni
Reykjanesbraut	Hljóðmanir og/eða -veggir við öll íbúðarhús
Vífilstaðavegur	Hljóðveggir við aðliggjandi íbúðarhús í Móaflöt, Markarflöt og Sunnuflöt. Hljóðmön við Þrastalund 15-19 og Efstalund 11-15

VERKEFNI Í UNDIRBÚNINGI

- Gengið verður í þær aðgerðir sem þegar hafa verið hannaðar í tengslum við MÁU á verkefnum sem fyrirhuguð eru í framkvæmd. Oft á tíðum eru aðgerðir vegna hávaðaútbreiðslu framkvæmdar um leið og vegaframkvæmdin sjálf.
- Í Garðabæ verður stefnt að því að ekkert íbúðarhúsnæði búi við hærra hljóðstig vegna umferðarhávaða en $L_{eq} = 55$ dB(A) (til viðmiðunar notast við $L_{den} = 58$ dB(A)). Á þeim svæðum verða skoðaðar mögulegar hljóðskermingar eða lagfæringar á þegar byggðum hljóðskermingum. Við forgangsröðun framkvæmda verður fyrst horft til svæða þar sem engar varnir eru og hljóðstig reiknast hvað hæst. Á næstu 5 árum stefnir Garðabær á að ráðast í eftirfarandi framkvæmdir, með þeim skilyrðum að fjárveiting fái frá ríki og bæ. Fjárveiting frá bænum þarf að vera á fjárhagsáætlun fyrir hvert ár.

Þau verkefni sem um ræðir eru:

- Veggur við sunnanverðan Vífilstaðaveg, milli Kirkjulundar og Stekkjarflatar.
- Jarðvegsmön og veggir við norðanverðan Vífilstaðaveg, milli Kirkjulundar og Reykjanesbrautar.
- Veggur/varnir norðan við Bæjarbraut við Blómahæð.
- Veggur/varnir við Hafnarfjarðarveg, yfir Arnarneslækinn við Akrahverfi.
- Jarðvegsmön/veggir við Hafnarfjarðarveg við Silfurtún.
- Veggur/varnir við Hafnarfjarðarveg á Hraunsholti.



Mynd 2. Fyrirhugaðar framkvæmdir næstu 5 ár, með þeim skilyrðum að fjárveiting fáiast frá ríki og bæ.

Í nýjum framkvæmdum, nýjum hverfum, er fullt tillit tekið til krafna í reglugerð nr. 724/2008.

BYGGINGATÆKNILEGAR LAUSNIR

Í nýjum húsum er farið eftir reglugerð um hávaða nr. 724/2008 og ÍST45:2011.

KRÖFUR TIL „AÐFANGA“

Þær hljóðuppsprettur sem hafa áhrif á umferðarhávaða eru hreyfill ökutækisins, dekkjabúnaður og vegyfirborðið. Eftirlit er haft með hljóðstigi frá bílvélum í árlegri skoðun ökutækja, sem gera þarf skv. lögum. Þá er fylgst með hljóðstigi frá dekkjum skv. alþjóðlegum stöðlum og voru nýlega samþykktar nýjar reglur um hvernig upplýsingum um hljóðgjöf er komið á framfæri.

UMHVERFISVÆNIR FERÐAMÁTAR

Undanfarið hefur mikil vitundarvakning orðið gagnvart umhverfiscænum ferðamátum, eins og notkun reiðhjól sem samgöngumáta. Einnig hefur orðið aukning í notkun á almenningssamgöngum í stað einkabílsins. Hvort tveggja hefur mjög jákvæð áhrif á umhverfið og þ.m. hljóðstig vegna samgangna. Í kjölfar þessa hafa stjórnvöld og sveitarfélög beitt sér fyrir bættum almenningssamgöngum sem og betri aðstöðu fyrir fótgangandi og hjólreiðafólk.

UMFERÐARSTÝRING

Á fáeinum gatnamótum á höfuðborgarsvæðinu hafa verið sett upp forgangsljós fyrir almenningssvagna, eða sérstakar akstursleiðir/akreinar sem aðeins eru fyrir almenningssamgöngur. Einnig hefur vegum verið lokað, settar upp þröngingar, einstefnur og bílastæðagjöld, til að stýra umferð. Allt getur þetta haft áhrif á hávaða og dreifingu hans.

UPPLÝSINGAMIÐLUN

Upplýsingamiðlun til almennings um hljóð og aðgerðir við útbreiðslu hljóðs getur skipt sköpum. Vegagerðin hefur í fjölda ára rannsakað hljóð og hávaðaútbreiðslu. Nýjasta dæmið er rannsóknarverkefni sem unnið verður árið 2013 um muninn á L_{den} og L_{eq} hávaðavísunum við íslenskar aðstæður. Einnig hefur Umhverfisstofnun gefið út efni tengt hávaðaútbreiðslu og hljóðvist. Einnig má nefna útgefið efni Rannsóknarstofu Byggingariðnaðarins. Upplýsingar má nálgast á heimasíðunum hér að neðan:

<http://ust.is/einstaklingar/graenn-lifsstill/havadi/>

<http://www.vegagerdin.is/upplýsingar-og-utgafa/rannsoknarskyrslur/>

LANGTÍMA STEFNUMÖRKUN OG FORGANGSRÖÐUN

Til að greina hávaðasamari staði og forgangsraða aðgerðum er mikilvægt að gera áætlun til framtíðar. Hér á eftir fer forgangsröðun Garðabæjar, sem gerð er að höfðu samráði við Vegagerðina.

1. Lækkun hljóðstigs með uppsetningu á hljóðskermingum eða byggingartæknilegum lausnum
 - a. Horft verður til svæða þar sem fyrir séð er að mikill fjöldi íbúa muni fá lækkað hljóðstig með hávaðavörnum. Slík vinna yrði unnin út frá niðurstöðum hávaðakortlagningarinnar, þ.e. unnið yrði með svæði þar sem fjöldi íbúa býr við hljóðstig um $L_{den} = 58$ dB(A) eða hærra.
 - b. Hér eru til grundvallar svæði þar sem hljóðstig utan við vegg er yfir $L_{den} = 58$ dB(A), en ekki er mögulegt að koma fyrir eða bæta hljóðskermingar. Þar verður byggingartæknilegum lausnum beitt ef hljóðstig innandyrna (í íverurýmum) reiknast $L_{eq} = 30$ dB(A) eða hærra.
2. Efling almenningssamgangna. Undanfarin misseri hefur notkun á almenningssamgöngum aukist til muna. Uppi eru áform um að efla almenningssamgöngur og stuðla þannig að minni notkun einkabílsins.
3. Efla göngu- og hjólreiðastígakerfi. Samhliða hækkandi eldsneytisverði og aukinni umhverfisvitund hefur notkun á hjólreiðum sem samgöngumáta aukist mikið. Þá hafa yfirvöld ráðist í betrubætur á aðstöðu fyrir þá sem kjósa að ferðast um fótgangandi eða á reiðhjólum.

Kyrillát svæði í Garðabæ eru ekki sérstaklega skilgreind í núgildandi aðalskipulagi bæjarins, en nú er í undirbúningi gerð nýs aðalskipulags Álfтанess og Garðabæar eftir sameiningu sveitarfélaganna (1. janúar 2013) og er líklegt að skilgreining kyrllátra svæða verði þar tekin til skoðunar.

KOSTNAÐUR

Umfang aðgerða á hverju ári mun alltaf vera háð þeim fjárveitingum sem veittar verða til verkefnisins. Samkvæmt núgildandi samgönguáætlun eru ekki ætlaðar sérstakar fjárveitingar til hávaðavarna samkvæmt þessari aðgerðaáætlun. Hvað varðar aðkomu ríkisins þarf því að ákveða framhald máls við næstu endurskoðun samgönguáætlunar.

Um kostnaðarþátttöku Vegagerðarinnar gildir 18. gr. Vegalaga. En þar segir m.a.

Kostnaði við mannvirki sem nauðsynlegt er að setja við veg til að skýla byggð fyrir umferðarhávaða skal skipta sem hér segir:

- a. Ef um er að ræða lagningu nýs þjóðvegjar um svæði þar sem byggð hefur þegar verið skipulögð og vegi er valinn staður að ósk Vegagerðarinnar ber stofnunin allan kostnað.*
- b. Ef byggð er skipulögð að þjóðvegi, sem fyrir er eða ákveðinn hefur verið á staðfestu skipulagi samtímis eða áður en byggð er skipulögð, og þegar vegi er valinn staður við byggð sem fyrir er að ósk sveitarfélags ber sveitarfélag allan kostnað.*
- c. Ef umferð um veg hefur aukist verulega umfram það sem gert var ráð fyrir þegar skipulag var staðfest eða þegar af öðrum ástæðum mátti ekki reikna með að umferðarhávaði yrði yfir leyfilegu hámarki ber Vegagerðin að minnsta kosti helming kostnaðarins.*
- d. Í öðrum tilvikum geta Vegagerðin og sveitarfélög sameiginlega ákveðið skiptingu kostnaðar.*

Mat á kostnaði mun liggja fyrir þegar hönnun og ákvörðun um útfærslu varna er lokið.

Í fjárhagsáætlun fyrir árið 2013 er gert ráð fyrir um 380 milljónum í almenningssamgöngur og 60 milljónum í göngu- og hjólréiðastíga.

EFTIRFYLGNI AÐGERÐA OG ÁVINNINGUR

Gert er ráð fyrir að tæknilegar aðgerðir verði hannaðar og reiknaðar út með viðurkenndum útreikningsaðferðum, sem reynst hafa vel. Þannig verður ávinningur þeirra aðgerða þekktur fyrirfram.

Skipulagslegar aðgerðir má meta með útreikningum á hljóðstigi m.v. breyttar umferðarforsendur.

Samkvæmt reglugerð um kortlagningu hávaða skal endurreikna hljóðkortin eftir 5 ár eða árið 2017. Mun þá vera metin aftur breyting á fjölda íbúa sem búa við hávaða yfir kröfum reglugerða.

ÞÁTTAKA ALMENNINGS

Aðgerðaáætlun þessi mun vera til kynningar á tímabilinu 2. til 30. september, og bæjarbúum og öðrum hagsmunaaðilum gefinn kostur á að gera skriflegar athugasemdir við áætlunina. Að loknum kynningartíma mun Garðabær taka athugasemdir sem borist hafa til umfjöllunar og gera breytingar á aðgerðaáætluninni ef ástæða þykir til. Gerð verður samantekt um þáttöku almennings sem innifelur upplýsingar um allar athugasemdir sem bárust ásamt meðhöndlun þeirra.

Niðurstöður kortlagningar hávaða hafa legið á vef Umhverfisstofnunar frá því í febrúar 2013. Drög að aðgerðaáætlun var kynnt í umhverfisnefnd Garðabæjar þann 18. júní 2013 og í skipulagsnefnd Garðabæjar þann 24. júní 2013. Aðgerðaáætlunin er til kynningar almenningi á vef Garðabæjar á tímabilinu 2. til 30. september.

HELSTU NIÐURSTÖÐUR AÐGERÐAÁÆTLUNAR

Helstu niðurstöður aðgerðaáætlunar þessarar eru að í nágrenni framtíð (næstu 5 ár) mun vera gengið í þær aðgerðir sem þegar hafa verið hannaðar í tengslum við mat á umhverfisáhrifum á verkefnum sem fyrirhuguð eru í framkvæmd. Í öðru lagi er hér horft til svæða þar sem umferðarhávaði reiknast yfir $L_{den} = 58$ dB(A), t.d. á stöðum þar sem byggð er í nágrenni við stofnbrautir. Hefur Garðabær þegar búið til lista yfir fyrirhugaðar framkvæmdir næstu 5 árin, með þeim skilyrðum að fjárveiting fái stjórnun frá ríki og bæ. Til lengri framtíðar verður leitað leiða til lækkunar á hljóðstigi með uppsetningu á hljóðskermingum eða byggingartæknilegum lausnum. Fyrst verður horft til svæða þar sem fyrirséð er að mikill fjöldi íbúa mun fá lækkað hljóðstig með hávaðavörnum. Slík vinna yrði unnin út frá niðurstöðum hávaðakortlagningarinnar, þ.e. unnið yrði með svæði þar sem fjöldi íbúa býr við hljóðstig $L_{den} = 58$ dB(A) eða hærra. Þar sem hljóðstig reiknast hærra en $L_{den} = 58$ dB(A) við húsvegg en ekki er mögulegt að koma fyrir eða bæta hljóðskermingar, verður byggingartæknilegum lausnum beitt ef hljóðstig innandyra (í íverurýmum) reiknast $L_{eq} = 30$ dB(A) eða hærra.