



UST

Umhverfisstofnun

Environment and Food Agency of Iceland

☒ Suðurlandsbraut 24
IS-108 Reykjavík, Iceland

☎ (+354) 591 2000

Fax (+354) 591 2010

umhverfisstofnun@ust.is

www.umhverfisstofnun.is

Skipulagsstofnun
Jakob Gunnarsson
Laugavegi 166
150 Reykjavík

Reykjavík, 15. apríl 2008

Tilvísun: UST20080200152/sf

Breikkun Reykjanesbrautar um Hafnarfjörð, frá Strandgötu að Krýsuvíkurvegi. Mat á umhverfisáhrifum.

Vísað er til erindis Skipulagsstofnunar, dags. 21. febrúar sl. þar sem óskað er umsagnar Umhverfisstofnunar um mat á umhverfisáhrifum vegna breikkunar Reykjanesbrautar um Hafnarfjörð frá Strandgötu að Krýsuvíkurvegi.

Umhverfisstofnun gerir eftirfarandi athugasemdir við frummatsskýrsluna.

Hljóðvist

Í frummatsskýrslu kemur fram að „þrátt fyrir að hljóðmanir og hljóðveggir minnki dreifingu hávaða frá umferð er hætta á að hljóðstig utan við 9 íbúðarhús og syðsta hluta Hvaleyarskóla verði yfir 55 dB(A) viðmiðunarmörkunum.“ Í frummatsskýrslu segir jafnframt: „*Hækkun gabíon 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 er mögulegt að hækka gabíon hljóðmönina.*“ Þá kemur fram í frummatsskýrslu að sótt verði um undanþágu til heilbrigðisnefndar Hafnarfjarðar- og Kópavogssvæðis vegna þeirra húsa sem um ræðir eftir að frummatsskýrslan hefur verið auglýst í því skyni að fá leyfi til að hljóðstig utan við húsin fari upp fyrir 55 dB(A) viðmiðunarmörkin þegar umferð er orðin 37.000 bílar á sólarhring. Við þær aðstæður sem eru á framkvæmdasvæðinu telur Umhverfisstofnun að sýnt hafi verið fram á með rökum að erfitt sé að uppfylla 55 dB(A) viðmiðunarmörk við nokkur íbúðarhús og syðsta hluta Hvaleyarskóla. Umhverfisstofnun telur hins vegar ekki nóg að leitað verði eftir undanþágu frá ákvæðum reglugerðar nr. 933/1999 um hávaða. Stofnunin telur að grípa verði til sértækra aðgerða (mótvægisáðgerða) í þeim húsum þar sem fyrirséð er að hávaði fari yfir viðmiðunarmörk í samráði við eigendur, s.s. setja þrefalt gler í glugga, til að tryggja viðunandi hljóðvist innan þeirra.

Ljóst er að ekki verða uppfyllt viðmiðunarmörk fyrir hljóðvist á útivistarsvæðum í þéttbýli en samkvæmt upplýsingum í frummatsskýrslu verður hljóðvist yfir mörkunum á syðstu brautum golfvallar Keilis (Hvaleyarsvöllur). Í frummatsskýrslu segir:

„Á golfvællinum verður hljóðstig frá umferð um mislæg vegamót við Krýsuvíkurveg, rampa

og hringtorg árin 2012 og 2024 á bilinu 55-60 dB(A) sem er yfir viðmiðunarmörkum á útivistarsvæðum. Erfitt er að minnka hávaða frá umferð á golfvöllinum nema með því að reisa hljóðmön sunnan við hann. Að mati framkvæmdaraðila myndi slík aðgerð raska eldhrauni á svæðinu óþarflega mikið. “

Umhverfisstofnun vekur athygli á að með þessu eru brotin ákvæði reglugerðar nr. 933/1999 um hávaða. Stofnunin telur að ekki hafi verið sýnt fram á nauðsyn nýrrar veltengingar frá Reykjanesbraut í nánd við golfvöllinn inn í íbúðarhverfi á og við Hvaleyrarholt. Með því að sleppa þeirri veltengingu og mislægum gatnamótum norðan Reykjanesbrautar er dregið úr áhrifum á hljóðvist vegna breikkunar Reykjanesbrautar. Einnig er dregið úr áhrifum á eldhraun, sbr. athugasemdir hér að neðan.

Loftgæði

Í viðauka I er fjallað um mat á loftgæðum og á honum byggist niðurstaða kafla 5.5 sem fjallar um loftgæði. Niðurstaðan er sú að aukning umferðar muni hafa óveruleg áhrif á loftgæði. Almennt séð er þessi kafla og viðaukinn mjög vel og faglega unninn og tekin eru saman margvísleg gögn og þau sett í samhengi við aðstæður á framkvæmdasvæðinu. Skýrt er einstaklega vel út hvaða þættir hafa áhrif á loftmengun.

Þrátt fyrir það sér Umhverfisstofnun ástæðu til að gera athugasemdir við þá niðurstöðu að áhrif á loftgæði séu óveruleg. Ástæður þess eru eftirfarandi. Reynt er að leggja mat á nokkuð marga þætti sem hafa áhrif á loftgæði á staðnum. Umhverfisstofnun telur að nokkrir þættir séu ýmist vanmetnir eða ofmetnir en í öllum tilfellum leiðir það mat til þess að mengun og þá sérstaklega svifryksmengun, gæti reiknast minni en hún komi til með að vera í raun. Þessir þættir eru:

1. Loftraki: Bornar eru saman loftrakamælingar frá Grensásvegi í Reykjavík og frá Straumsvík og gert ráð fyrir að loftraki á framkvæmdasvæði sé sá sami og í Straumsvík. Veðurstöðin í Straumsvík stendur yst á landfyllingu í Straumsvíkurhöfn, nokkra metra frá sjónum. Búast má við að loftraki sé almennt hærri þar en á framkvæmdasvæðinu sem er í allt að kílómeters fjarlægð frá sjónum.

2. Vindhraði: Af sömu ástæðu má búast við að vindhraði sé almennt lægri á framkvæmdasvæðinu heldur en út á enda landfyllingarinnar í Straumsvík. Sérstaklega má búast við að það sé raunin í norðanátt en framkvæmdasvæðið er í góðu skjóli af Hvaleyrarholtinu í norðanátt. Það hefur einmitt sýnt sig að svifryksmengun er oft mikil í hægri norðanátt því hún er almennt ekki úrkomuátt á höfuðborgarsvæðinu.

3. Umferðarhraði: Skýrslan gerir ráð fyrir hraðanum 70 km/klst. Umhverfisstofnun bendir á að á umræddum vegarkafli er hámarkshraði í dag 80 km/klst og lausleg vettvangskönnun starfsmanns Umhverfisstofnunar sýndi að raunhraði var nær 90 km/klst, að vísu utan háannatíma. Ekki er við öðru að búast en að raunhraði aukist enn frekar þegar breikkun er lokið.

4. Malbiksslit: Kaflinn um mat á loftgæðum byggir nokkuð á samanburði við gatnamót Grensásvegjar og Miklubrautar þar sem er loftmælistöð og reynt er að meta hvaða þættir eru ólíkir milli þessara staða og hvaða áhrif þeir hafi á mögulega loftmengun við Reykjanesbraut. Ein meginforsendan sem sett er fram er að vegslit sé meira á hvern bíl við Grensásveg heldur en á Reykjanesbraut vegna minni hröðunar bíla á Reykjanesbraut. Vegna meiri hröðunar bíla við Grensásveg er gert ráð fyrir þrefalt meira sliti þar heldur en á Reykjanesbrautinni. Alveg

er horft fram hjá því að slit af völdum nagladekkja eykst við aukinn hraða og því alls ekki víst að minna slit sé á Reykjanesbraut þótt hröðun sé minni þar. Þvert á móti telur Umhverfisstofnun að færa megi rök fyrir hinu gagnstæða, þ.e. að slitið sé meira á Reykjanesbrautinni. Meiri hraði á Reykjanesbraut gæti skapað meira slit þar heldur en hraðabreytingar á ljósunum við gatnamót Grensásveggar og Miklubrautar. Hraðabreytingarnar eru að mestu bundnar við ljósin en aukinn hraði við Reykjanesbraut veldur auknu sliti á öllum vegkaflanum við Reykjanesbraut. Þó er ekki hægt að fullyrða þetta en stofnunin vill vekja athygli á að alveg er horft fram hjá þessum þætti. Að sama skapi má gera ráð fyrir því að aukinn hraði skapi aukna uppþyrlikrafta sem enn frekar skapa meiri hættu á svifryksmengun á Reykjanesbraut heldur en við Grensásveg. Aukinn hraði er sá þáttur sem ræður mestu um uppþyrlun þess efnis sem liggur á og við akbrautina.

Allir ofangreindir þættir sem Umhverfisstofnun bendir á hafa þau áhrif að mengun er metin minni en hún raunverulega verður. Ekki er þó hægt að segja til um hversu mikill sá munur er. Umhverfisstofnun telur því ekki að færð hafi verið fyrir því fullnægjandi rök að loftmengun verði undir öllum viðmiðunarmörkum eins og haldið er fram. Umrædd veglína er á kafla mjög nærri byggð. Fjarlægð frá Hvaleyrarskóla er t.d. um 50 metrar og lóðamörk þeirra íbúðarhúsa sem standa næst veglínunni eru í 15-30 m fjarlægð. Því telur stofnunin nauðsynlegt að gert verði líkan að dreifingu svifryks á öllu framkvæmdasvæðinu, sambærilegt við það líkan sem gert var við mat á umhverfisáhrifum á tvöföldun Reykjanesbrautar um Hafnarfjörð frá Álftanesvegi að Ásbraut. Við framsetningu þess líkans þarf að miða við þau mörk sem verða í gildi árið 2010 þannig að hægt verði t.d. að sjá mörk þess svæðis þar sem búast má við að svifryksmengun fari oftar en 7 sinnum á ári yfir viðmiðunarmörk. Einnig kort er sýnir ársmeðaltal svifryks og á því korti þarf m.a. $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ jafnstyrktarlína ársmeðaltals að vera merkt. Til að líkan af dreifingu svifryks sé marktækt verður það að taka tillit til malbiksslits og annars efnis sem getur þyrlast upp af vegyfirborði.

Umhverfisstofnun telur hinsvegar ekki þörf á að gera frekar grein fyrir NO_2 , CO og SO_2 .

Hvað varðar áhrif á framkvæmdartímanum sjálfum vill Umhverfisstofnun benda á að gera má ráð fyrir verulega mikilli rykmengun meðan á framkvæmdum stendur. Umhverfisstofnun óskar eftir því að hugað sé að mótvægisáðgerðum gegn rykmengun meðan á framkvæmdum stendur vegna þess hversu nálægt byggð þessar framkvæmdir eru.

Jarðmyndanir

Samkvæmt 37. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd njóta eldhraun sérstakrar verndar. Breikkun Reykjanesbrautar mun raska Hvaleyrarhrauni/Hellnahrauni, sem er allvíðáttumikill helluhraunsfláki. Hellnahraun er í rauninni tvö hraun samkvæmt athugunum Sigmundar Einarssonar et. al (Jökull 41, 61-78) og er það yngra runnið á sögulegum tíma. Mest eru áhrif á eldhraun vegna fyrirhugaðra framkvæmda í nánd við golfvöll Keilis þar sem norðurhluti mislægra vegamóta við Krýsuvíkurveg er fyrirhugaður en þar er nær óraskað eldhraun, sbr. umfjöllun í frummatsskýrslu.

Í frummatsskýrslu segir m.a.: „Litt raskað eldhraun þekur stóran hluta þess svæðis og verða bein neikvæð og óafturkræf áhrif á það. Í þessu sambandi má þó benda á að verndargildi hrauns á þessu svæði, sem er við þéttbýli og iðnaðarsvæði, telst mun minna en á strjálbýlum svæðum að mati Umhverfisstofnunar.“ Í þeirri umsögn Umhverfisstofnunar sem vitnað er til kemur hvergi fram að verndargildi hrauns í þéttbýli hafi almennt minna verndargildi en hraun á strjálbýlum svæðum. Í umsögn Umhverfisstofnunar um matsskyldu Krýsuvíkurvegar milli

Hraunhelli og Hamraness frá 14. desember 2004 segir orðrétt: „Fyrirhuguð veglagning mun liggja yfir hluta Hvaleyrarhrauns, helluhrauns sem rann eftir ísaldarlok. Hraunbreiðunni hefur talsvert verið raskað með byggingarframkvæmdum á svæðinu og má telja að við það hafi verndargildi hraunsins verið talsvert skert.“ Umhverfisstofnun vekur athygli á að óraskað eða lítt raskað hraun eða hlutar þess geta í nánd við þéttbýli haft mikið verndargildi, bæði sem jarðmyndun og sem útivistarsvæði. Sem dæmi má nefna Gálgahraun, en það er á náttúruminjaskrá (hluti svæðis nr. 117) og hefur Umhverfisstofnun lagt fram tillögu um friðun þess, sbr. skýrslu stofnunarinnar „Náttúruverndaráætlun 2004-2008 - Aðferðafræði. Tillögur Umhverfisstofnunar um friðlýsingar“.

Umhverfisstofnun telur að vert sé að stuðla að verndun þess hluta hraunsins sem enn er eftir lítt raskaður, ekki síst norðan Reykjanesbrautar þar sem um er að ræða umhverfi útivistarsvæðis í þéttbýli. Einnig verði að hafa í huga að þegar hefur verið skipulögð töluverð byggð ásamt iðnaðar- og athafnasvæðum á hraunsvæðum sunnan Reykjanesbrautar, sbr. staðfest aðalskipulag Hafnarfjarðar. Stofnunin telur því að huga ætti að lausnum sem veita tækfæri til að sleppa mislægum gatnamótum og vegtengingum norðan Reykjanesbrautar við Hvaleyrarvöll.

Gróður

Í frummatsskýrslu er vísað til umsagnar Umhverfisstofnunar um matsskyldu Krýsuvíkurveggar milli Hraunhelli og Hamraness því til stuðnings að áhrif á gróður verði ekki veruleg. Í frummatsskýrslu segir m.a.: „Til frekari stuðnings framangreindu álitni má benda á umsögn Umhverfisstofnunar við ákvörðun um matsskyldu Krýsuvíkurveggar á milli Hraunhelli og Hamraness, það er sunnan fyrirhugaðra mislægra vegamóta. Í umsögninni kemur fram að ekki sé talið líklegt að fyrirhugaðar framkvæmdir skerði sjaldgæf gróðurlendi. Þá sé víðar í Hvaleyrar- og Kapelluhrauni að finna sambærileg gróðurlendi.“

Umhverfisstofnun vekur athygli á að framangreind umsögn miðast eingöngu við mat á hugsanlegum umhverfisáhrifum Krýsuvíkurveggar milli Hraunhelli og Hamraness. Einnig vekur stofnunin athygli á að þrátt fyrir að ekki sé talið líklegt að framkvæmdir skerði sjaldgæf gróðurlendi hafa grónir hraunflákar meira gildi eftir því sem meira gengur á óraskað hraun vegna ýmissa framkvæmda og sambærileg gróðurlendi í viðkomandi hraunbreiðum verða sjaldgæfari.

Umhverfisstofnun telur vert að halda eins og kostur er í þau svæði í nágrenni við byggð sem enn eru eftir óröskuð, sbr. einnig umfjöllun um jarðmyndanir hér að framan.

Ofanvatn

Í frummatsskýrslu kemur fram að austan Strandgötu er regnvatni safnað í niðurföll og lagnir sem tengd eru fráveiturennsliskerfi Hafnarfjarðar. Ekki er hins vegar gert ráð fyrir að safna regnvatni af Reykjanesbraut vestan Strandgötu í niðurföll, ræsi eða læki að framkvæmdum loknum. Í frummatsskýrslu segir einnig m.a.: „Mengunarefni frá ökutækjum, svo sem ryk, sót, bensín og olía, munu áfram berast með regnvatni af þeim hluta Reykjanesbrautar sem hér um ræðir, út af veginum og þaðan síast í gegnum jarðveg og hraun. Þetta á einnig við um aðra hluta framkvæmdanna, en vatn af mislægum gatnamótum við Krýsuvíkurveg, römpum og hringtorgum veður með hjálp kantsteina leitt í lagnir og þaðan í grjótsvelgi. Magn mengunar frá ökutækjum mun líklega aukast eins og kemur fram í kafla 5.5. Vegna mikilla þynningaráhrifa í gljúpu hrauni, einkum eldhrauni, er þó talið að mengunarhætta grunnvatns aukist lítið frá því sem nú er.“


Framangreindur texti er mjög ónákvæmur hvað varðar síun efna og þynningu í viðtaka og ekki mjög lýsandi um það hvað verður um mengunarefnin. Umhverfisstofnun telur að gera eigi nánari grein fyrir hættu á mengun viðtaka.

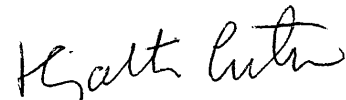
Niðurstaða

Í kafla 6 í frummatsskýrslu, *Heildaráhrif framkvæmdanna á umhverfið*, segir að niðurstaða framkvæmdaraðila sé sú að heildaráhrif framkvæmdanna verði nokkuð neikvæð til verulega jákvæð. Umhverfisstofnun veur athygli á að framangreind niðurstaða varðandi heildaráhrif framkvæmdanna er nokkuð víðtæk. Hér virðist ekki um að ræða mat á heildaráhrifum framkvæmdanna heldur fremur samantekt á því hver verði umhverfisáhrif á einstaka umhverfisþætti.

Umhverfisstofnun telur að gera verði ítarlegri grein fyrir áhrifum framkvæmdanna á loftgæði, sbr. athugasemdir hér að framan. Stofnunin telur einnig að athuga eigi með breytta útfærslu vegaf framkvæmdanna og sleppa vegamótum og römpum við Hvaleyrarvöll norðan við Reykjanesbraut. Með því er dregið úr raski á eldhrauni og áhrifum á hljóðvist á útivistarsvæði í þéttbýli. Umhverfisstofnun telur að ekki hafi verið sýnt fram á þörfina fyrir vegtengingu af Reykjanesbraut inn í íbúðarhverfi á Hvaleyrarholti í Hafnarfirði á þessum stað. Enn fremur telur Umhverfisstofnun rétt að gerð verði nánari grein fyrir hættu á mengun viðtaka vegna ofanvatns.

Virðingarfyllt


Sigrún Friðriksdóttir
fagstjóri



Hjalti J. Guðmundsson
sviðsstjóri