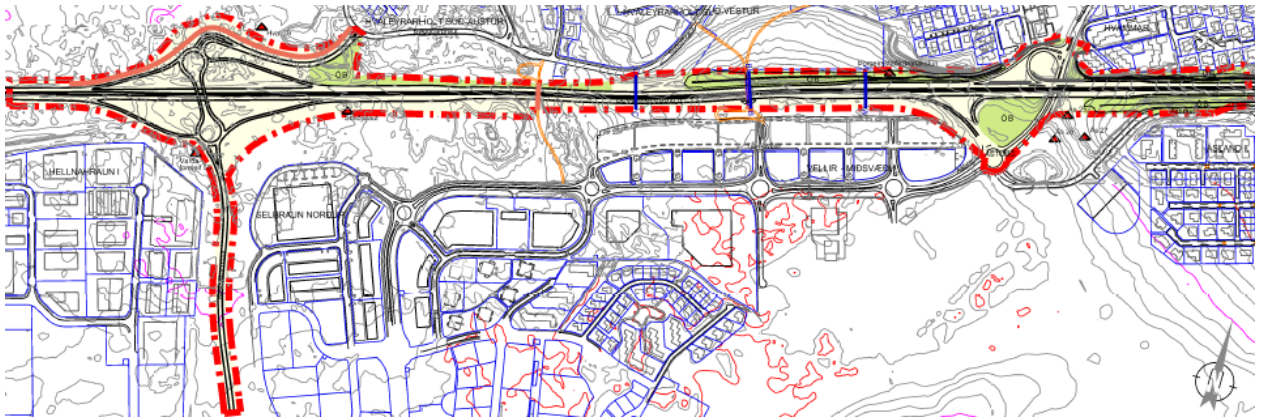


DEILISKIPULAG VIÐ REYKJANESBRAUT, HAFNARFIRÐI

FRÁ ÁSLANDI AÐ HELLNAHRAUNI

UMHVERFISKÝRSLA

Uppfærð vegna breytinga



SAMANTEKT

Umhverfisskýrsla þessi er hluti af deiliskipulagi Reykjanesbrautar frá Áslandi að Hellnahrauni. Um er að ræða vestari hluta Reykjanesbrautar sem er um 2,2 km langur og nær frá svæði rétt austan Strandgötu vestur fyrir Krýsuvíkurveg, auk svæðis meðfram Krýsuvíkurvegi að hringtorgi við Hellnahraun. Lagningu Krýsuvíkurvegar upp að fyrirhuguðum mislægum vegamótum við Reykjanesbraut er nú þegar lokið ásamt tímabundinni hjáleidd að Reykjanesbraut um Bikhellu. Sú framkvæmd var ekki háð mati á umhverfisáhrifum.

Skipulagið var samþykkt af bæjarstjórn Hafnarfjarðar í september 2008 en nú eru áformaðar eftirfarandi breytingar:

- Tvöföldun brautarinnar verður í þrengra sniði alla leiðina með 5 m miðdeili í stað 11 m vestan Standgötu.
- Vegamót Reykjanesbrautar og Krýsuvíkurvegar verða umfangsminni. Tvö hefðbundin hringtorg breytast í dropalaga lausn eða ílangt hringtorg.
- Í stað fyrirhugaðra undirganga austan Hvaleyrarskóla verður göngubrú.
- Áður fyrirhugaðar gabbíon manir verða hljóðmanir byggðar upp af jarðvegshólfum, en í þær verður góðursett.

Deiliskipulagið felur í sér framkvæmdir sem falla að hluta undir ákvæði laga um mat á umhverfisáhrifum, nr. 106/2000 m.s.br. og er því háð lögum nr. 105/2006 um umhverfismat áætlana. Álit Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar sem deiliskipulagið felur í sér liggur fyrir.

Í deiliskipulaginu er stefnt að aukinni umferðarrým og bættu þjónustustigi Reykjanesbrautar um Hafnarfjörð og aðliggjandi gatna frá því sem nú er. Einnig er stefnt að meira umferðaröryggi akandi vegfarenda, sem og fyrir gangandi og hjólandi með öruggum leiðum undir eða yfir brautina. Með lagningu Krýsuvíkurvegar var dregið eins mikið og mögulegt var úr umferð í gegnum Hellnahraun og Velli. Í deiliskipulaginu er áhersla lögð á bætt hljóðstig meðfram fjögurra akreina Reykjanesbraut með hljóðtálum.

Umfjöllun um áhrif á umhverfisþætti er í samræmi við matslýsingu, niðurstöðu matsskýrslu Vegagerðarinnar og álit Skipulagsstofnunar um framkvæmdina. Áhrif deiliskipulagsins á umhverfisþætti eru talin verða

- neikvæð á eldhraun á svæði vestan við byggð á Hvaleyrarholti, norðan Reykjanesbrautar, en óveruleg annars staðar þar sem hraun er nú þegar að mestu raskað og meiri búsetuáhrifa gætir. Breytt útfærsla er talin draga úr áhrifum við vegamót Reykjanesbrautar og Krýsuvíkurvegar.
- neikvæð á gróður í hraunum við vegamót við Krýsuvíkurveg, norðan Reykjanesbrautar. Áhrifin eru talin verða óveruleg annars staðar þar sem náttúrulegum gróðri hefur nú þegar að mestu verið raskað og mikilla búsetuáhrifa gætir.
- óveruleg á dýralíf, grunnvatn og annað ferskvatn.
- neikvæð á fornleifar vegna áhrifa á Þorlákstún og Smiðjulaut. Auk þess er hætta á að varða 55 raskist eða fari forgörðum við lagningu hringtorgs og tengivegar. Breytt útfærsla mislægra vegamóta við Krýsuvíkurveg dregur út hætta á því að grjóthleðsla 79 við golfbraut raskist við framkvæmdir.

- neikvæð áhrif á hljóðvist í íbúðahverfum norðan Reykjanesbrautar og á golfvelli á framkvæmdatíma. Að teknu tilliti til mótvægisáðgerða er talið að áhrif deiliskipulagsins á hljóðvist á íbúðasvæðum við vegamót við Strandgötu norðan Reykjanesbrautar verði jákvæð en neikvæð við syðsta hluta Hvaleyrarskóla og við eitt hús við Bjarkavelli og tvö hús við Blikás sunnan Reykjanesbrautar. Annars staðar í byggð verða áhrif á hljóðvist óveruleg. Áhrif á hljóðvist á syðstu brautum golfvallar golfklúbbs Keilis verða neikvæð.
- neikvæð á ásynd lands séð frá húsum við Vallarbarð og Þúfubarð næst vegamótum við Strandgötu og séð frá syðstu húsum í Holtabyggð og Klettabyggð. Annarsstaðar í byggð verða áhrif á ásynd lands óveruleg. Áhrif á ásynd lands frá syðstu braut golfvallar verða neikvæð.
- óveruleg á útsýni frá byggð sunnan Reykjanesbrautar og að hluta norðan hennar, frá Hvaleyrarskóla og frá golfvelli. Mótvægisáðgerðir við Reykjanesbraut munu hafa neikvæð áhrif á útsýni frá húsum í Suðurhvammi og Fagrahvammi næst vegamótum við Strandgötu.
- jákvæð á flæði umferðar og umferðaröryggi akandi vegfarenda á Reykjanesbraut en neikvæð áhrif á öryggi gangandi vegfarenda, einkum í grennd við Hvaleyrarskóla, sem munu þó minnka með fyrirhuguðum mótvægisáðgerðum. Nálægð vegamannvirkja við syðstu braut golfvallarins gæti haft neikvæð áhrif á öryggi vegfarenda.
- óveruleg á landnotkun.

Í ljósi niðurstöður umhverfismats er talið nauðsynlegt að fylgjast með áhrifum aukinnar umferðar á hljóðvist og meta hvort mótvægisáðgerðir skili tilætluðum árangri.

Vegna hættu á raski fornminja og lítt snortinna hrauna er mælt til þess að við veitingu framkvæmdaleyfis verði sett skilyrði um aðgerðir til að lágmarka rask við mislæg vegamót Krísuvíkurvegar og Reykjanesbrautar. Samkvæmt niðurstöðu Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar er einnig er æskilegt að setja skilyrði um aðgerðir til að draga úr rykmengun á framkvæmdatíma.

EFNISYFIRLIT

SAMANTEKT	1
1 INNGANGUR	1
1.1 ÁFORMADAR BREYTINGAR	1
1.2 KYNNING OG SAMRÁÐ	2
1.3 STAÐA FRAMKVÆMDA	2
1.4 MÓTUN SKIPULAGSTILÖGU	3
2 DEILISKIPULAGSSKILMÁLAR	4
2.1 MARKMIÐ MEÐ DEILISKIPULAGINU	4
2.2 AFMÖRKUN DEILISKIPULAGSSVÆÐISINS	4
2.3 GÖNGU- OG HJÓLREIÐALEIÐIR	4
3 TENGLI VIÐ AÐRAR ÁÆTLANIR	5
3.1 SVÆÐISSKIPULAG HÖFUÐBORGARSVÆÐISINS 2001-2024	5
3.2 AÐALSKIPULAG HAFNARFJARÐAR 2005-2025	5
3.3 ÖNNUR DEILISKIPULÖG	5
4 UMHVERFISMAT	6
4.1 AÐFERÐIR	6
4.2 ÁHRIF Á UMHVERFISÞETTI	8
4.2.1 Jarðmyndanir	8
4.2.2 Gróður	9
4.2.3 Dýralíf	9
4.2.4 Vatnafar	9
4.2.5 Fornleifar	10
4.2.6 Hljóðvist	11
4.2.7 Ásýnd lands og útsýni	12
4.2.8 Umferð og öryggi	13
4.2.9 Landnotkun	15
4.3 FRÁGANGUR Á NÆRUMHVERFI REYKJANESBRAUTAR	15
4.4 VÖKTUN	15
4.5 SKILYRÐI Í FRAMKVÆMDALEYFI	15
5 HEIMILDIR	16

1 INNGANGUR

Umhverfisskýrsla þessi er hluti af deiliskipulagi í nágrenni Reykjanesbrautar frá Áslandi að Hellnahrauni. Um er að ræða svæðið frá göngubrú á milli Hvammahverfis og Ásahverfis að Bikhellu, auk svæðis meðfram Krýsuvíkurvegi að hringtorgi við Hellnahraun. Land fyrir nýtt vegstæði Reykjanesbrautar og land sem fór undir vegstæði Krýsuvíkurvegar er í eigu Hafnarfjarðarbæjar.

Umhverfisskýrslan hefur verið uppfærð með tilliti til breyttra áforma og niðurstöðu mats á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar sem lá fyrir í ágúst 2008.

Deiliskipulagið felur í sér framkvæmdir sem eru háðar mati á umhverfisáhrifum og er því háð lögum nr. 105/2006 um umhverfismat áætлана. Umhverfisskýrslan er unnin í samræmi við 6. gr. laganna.

Tvöföldun Reykjanesbrautar frá Áslandi að Hellnahrauni er sjálfstæður hluti verkefnis sem lýtur að tvöföldun Reykjanesbrautar milli höfuðborgarsvæðisins og Suðurnesja. Markmið framkvæmdanna er að mæta auknu umferðarflæði í gegnum Hafnarfjörð sem og bætt vegtenging Hvaleyrrarholts við Reykjanesbraut.

Deiliskipulagið byggir á hönnunargögnum og niðurstöðum mats á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar og tekur til áhrifa breyttrar legu Reykjanesbrautar á um 2,2 km löngum kafla.

1.1 ÁFORMAÐAR BREYTINGAR

Eftirfarandi breytingar eru settar fram í tillögu að breytingu á gildandi deiliskipulagi Reykjanesbrautar frá Áslandi að Hellnahrauni.

- Tvöföldun brautarinnar verður í þrengra sniði alla leiðina með 5 m miðdeili í stað 11m vestan Standgötu.
- Vegamót Reykjanesbrautar og Krýsuvíkurvegar verða umfangsminni. Tvö hefðbundin hringtorg breytast í dropalaga lausn eða ílangt hringtorg.
- Í stað fyrirhugaðra undirganga austan Hvaleyrrarskóla verður göngubrú.
- Áður fyrirhugaðar gabbíon manir verða hljóðmanir byggðar upp af jarðvegshólfum, en í þær verður góðursett.

1.2 KYNNING OG SAMRÁÐ

Nú þegar hafa farið fram kynningar fyrir almenning og samráð við hagsmunaaðila vegna framkvæmda við breikkun Reykjanesbrautar frá Strandgötu að Krýsuvíkurvegi í tengslum við mat á umhverfisáhrifum þeirra og gerð deiliskipulags sem samþykkt var í september 2008.

Eftirfarandi aðilar hafa komið að fyrirhuguðum framkvæmdum og samráði, auk þess sem íbúar og aðrir hagsmunaaðilar hafa sent inn ábendingar og athugasemdir:

- Hafnarfjarðarbær
- Vegagerðin
- Umhverfisstofnun
- Fornleifavernd ríkisins
- Heilbrigðiseftirlit Hafnarfjarðar- og Kópavogssvæðis

Umhverfisskýrslan er hluti af skipulagsgögnum og mun ákvæðum skipulagslaga verða fylgt við kynningu og samráð deiliskipulagstillögunnar. Auk almennra kynninga verður tillagan send eftirfarandi aðilum til umsagnar.

- Skipulagsstofnun
- Umhverfisstofnun
- Vegagerðin
- Fornleifavernd ríkisins
- Heilbrigðiseftirlit Hafnarfjarðar- og Kópavogssvæðis.

1.3 STAÐA FRAMKVÆMDA

Mati á umhverfisáhrifum framkvæmdanna sem deiliskipulagið felur í sér er nú lokið. Í áliti Skipulagsstofnunar kemur fram að stofnunin telji að hvernig til takist um áhrif framkvæmdarinnar og starfsemi sem henni fylgir á umhverfið sé háð verktilhögun og mótvægisáðgerðum sem kynnt hafi verið við meðferð málsins og framkvæmda- og rekstrartíma. Stofnunin telur sérstaklega mikilvægt að þannig verði staðið að verki að ekki sé hætta á raski á fornminjum og hrauni á framkvæmdatíma.

Samkvæmt Samgönguáætlun 2011-2022 er gert ráð fyrir að tvöfalda Reykjanesbraut sunnan Hafnarfjarðar, frá Kaldárselsvegi suður í Hvassahraun á öðru og þriðja tímabili áætlunarinnar¹, þ.e. á árunum 2015-2022.

Lagningu Krýsuvíkurvegar upp að fyrirhuguðum mislægum vegamótum við Reykjanesbraut er nú þegar lokið ásamt tímabundinni hjáleik að Reykjanesbraut um Bikhellu. Sú framkvæmd var ekki háð mati á umhverfisáhrifum.

Fjallað var um breikkun Reykjanesbrautar frá Álftanesvegi að Strandgötu, sem er nokkru sunnar en Kaldárselsvegur, í matsskýrslu árið 2002². Reykjanesbraut hefur nú þegar verið tvöfölduð frá Fjarðarhrauni suður fyrir Kaldárselsveg.

¹ Vegagerðin, 2012.

² VST, 2002.

1.4 MÓTUN SKIPULAGSTILÖGU

Hér á eftir er yfirlit yfir helstu ferli sem farið hafa fram og haft áhrif á mótun tillögu að breytingu á deiliskipulagi Reykjanesbrautar frá Áslandi að Hellnahrauni.

Nóvember 2004	Krýsuvíkurvegur – Reykjanesbraut. Mislæg vegamót að Hraunhelli. Tillaga að matsáætlun send Skipulagsstofnun.
Mars 2006	Krýsuvíkurvegur, Reykjanesbraut-Hraunhella. Ákvörðun Skipulagsstofnunar um matsskyldu. Framkvæmd ekki háð mati á umhverfisáhrifum.
Febrúar 2006	Breikkun Reykjanesbrautar um Hafnarfjörð frá Ásbraut að Krýsuvíkurvegi. Tillaga að matsáætlun send Skipulagsstofnun.
Október 2006	Kynningarfundur haldinn með íbúum í nágrenni vegamóta Reykjanesbrautar og Strandgötu vegna fyrirhugaðra framkvæmda við Reykjanesbraut.
Febrúar 2008	Kynningafundur haldinn fyrir almenning um niðurstöður mats á umhverfisáhrifum, nýjar útfærslur hljóðvarna og brautarinnar.
Ágúst 2008	Breikkun Reykjanesbrautar um Hafnarfjörð, frá Ásbraut að Krýsuvíkurvegi, Hafnarfirði. Álit Skipulagsstofnunar um framkvæmdina liggur fyrir.
September 2008	Deiliskipulag Reykjanesbrautar frá Áslandi að Hellnahrauni samþykkt í bæjarstjórn. Samhliða gerðar breytingar á fjórum aðliggjandi deiliskipulagsáætlunum.
Mái 2013	Verklýsing vegna breytingar á deiliskipulagi Reykjanesbrautar frá Áslandi að Krýsuvíkurvegi send Skipulagsstofnun og kynnt á heimasíðu Hafnarfjarðar.

2 DEILISKIPULAGSSKILMÁLAR

2.1 MARKMIÐ MEÐ DEILISKIPULAGINU

Markmið með deiliskipulaginu er að tryggja að fyrir liggi lögformlegt skipulag fyrir framkvæmdirnar og að þær séu í samræmi við aðrar deiliskipulagsáætlanir og skipulagsáform á svæðum sem að deiliskipulagssvæðinu liggja.

Stefnt er að aukinni umferðarým og bættu þjónustustigi Reykjanesbrautar um Hafnarfjörð og aðliggjandi gatna frá því sem nú er. Einnig er stefnt að meira umferðaröryggi akandi vegfarenda, sem og fyrir gangandi og hjólandi með öruggum leiðum undir eða yfir Reykjanesbraut. Með lagningu Krýsuvíkuvegur var dregið eins mikið og mögulegt var úr umferð í gegnum Hellnahraun og Velli.

Í deiliskipulaginu er áhersla lögð á bætt hljóðstig meðfram fjögurra akreina Reykjanesbraut með hljóðtálum sem felast í breytingu á núverandi hljóðmönnum, nýjum hljóðmönnum og hljóðveggjum. Einnig hefur verið ákveðið að lækka götuna og hliðra henni frá því sem upphaflega var áformað og með því móti draga úr áhrifum umferðarhávaða í nálægri íbúðabyggð þrátt fyrir breikkun vegarins og aukna umferð.

Tvenn mislæg vegamót eru innan deiliskipulagssvæðisins. Strandgata tengist í dag Ásbraut í undirgöngum undir Reykjanesbraut og eru breytingar fyrirhugaðar á þeim. Útbúin verða ný mislæg vegamót þar sem að Krýsuvíkurvegur mun tengjast Reykjanesbraut við vesturmörk svæðisins.

2.2 AFMÖRKUN DEILISKIPULAGSSVÆÐISINS

Deiliskipulagssvæðið nær yfir framtíðar vegstæði Reykjanesbrautar og aðliggjandi gatna og svæða sem framkvæmdir taka til auk Krýsuvíkurvegur að hringtorgi við Hellnahraun. Mörkin taka á sig nokkra króka til að ná yfir allar mótvægisáðgerðir á deiliskipulagssvæðinu. Mörk til hliðar frá miðju Reykjanesbrautar tekur til áhrifasvæðis nema þar sem annað er sýnt. Tekið er frá nægilegt rými svo að innan deiliskipulagsins rúmist framtíðar lega gatna.

2.3 GÖNGU- OG HJÓLREIÐALEIÐIR

Tvær göngutengingar eru innan skipulagssvæðisins. Fyrir eru undirgöng skammt austan við Hvaleyrarskóla og er gert ráð fyrir að reisa göngubrú yfir Reykjanesbrautina á mótis við skólann. Einnig er gert er ráð fyrir göngutengingu yfir Reykjanesbrautina við Álfaás rétt austan skipulagssvæðisins. Stígatengingar við fyrrnefndar göngutengingar eru sýndar á uppdrætti.

3 TENGSL VIÐ AÐRAR ÁÆTLANIR

3.1 SVÆÐISSKIPULAG HÖFUÐBORGARSVÆÐISINS 2001-2024

Lega Reykjanesbrautar í deiliskipulaginu er í samræmi við legu brautarinnar í Svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 2001-2024.

3.2 AÐALSKIPULAG HAFNARFJARÐAR 2005-2025

Deiliskipulagið er í samræmi við Aðalskipulag Hafnarfjarðar 2005-2025. Á því svæði sem umræðir gerir aðalskipulagið fyrir

- fjögurra akreina Reykjanesbraut.
- tveimur mismögum vegamótum og tengingum við aðliggjandi gatnakerfi.
- tveimur göngutengingum sem þvera Reykjanesbrautina og aðliggjandi stígum.

3.3 ÖNNUR DEILISKIPULÖG

Samþykkt deiliskipulög í grennd við deiliskipulag þetta eru eftirfarandi.

1. Deiliskipulag Áslands 1. áfangi (tók gildi 10. maí 2000).
2. Deiliskipulag Vallahverfis miðsvæði (tók gildi 10. sept. 2004).
3. Deiliskipulag Selhrauns norðurs (tók gildi 6. nóv. 2006).
4. Deiliskipulag Hellnahrauns (tók gildi 16. maí 2000).
5. Deiliskipulag Hvaleyrarholts suðaustur (tók gildi 20. des. 2003).
6. Deiliskipulag Hvaleyrarholts suðvestur (tók gildi 20. des. 2003).
7. Deiliskipulag Hvaleyrarhrauna – byggð í hrauni (tók gildi 15. jan. 1987).
8. Deiliskipulag Hvaleyrar - golfvöllur (tók gildi 14. júní 2006).
9. Deiliskipulag Hvammar (tók gildi 11. júlí 1979).

Vegna breytinga á deiliskipulagi Reykjanesbrautar í september 2008 var samhlíða breytt afmörkun fimm ofantalinna áætlana á þann hátt að umfang þeirra minnkaði í átt að Reykjanesbraut. Þessar áætlanir eru deiliskipulag Áslands 1. áfangi, Hvamma, Hvaleyrarholts suðaustur, Selhrauns og Vallahverfis miðsvæðis. Landnotkun svæða er í flestum tilvikum sú sama og áður sem og göngutengingar.

4 UMHVERFISMAT

Umhverfismat þetta fyrir deiliskipulag í nágrenni Reykjanesbrautar frá Áslandi að Hellnahrauni var unnið í samræmi við matslýsingu sem send var Skipulagsstofnun 23. maí 2013. Stofnunin gerði engar athugasemdir við hana en minnir á að

- kynna þarf tillögu að deiliskipulagi ásamt umhverfisskýrslu áður en hún er samþykkt til auglýsingar af sveitarstjórn sbr. 4. mgr. 40. Gr. skipulagslaga.
- í auglýsingu þarf að koma fram að umhverfisskýrsla fylgi deiliskipulagstillögunni og á hvaða netsíðu er hægt að nálgast gögnin.
- senda skuli Umhverfisstofnun, Skipulagsstofnun og öðrum eftir því sem við á deiliskipulagstillögu ásamt umhverfisskýrslu til umsagnar sbr. 3. mgr. 7. gr. laga um umhverfismat áætlana.

Umhverfismatið var unnið af Mannviti hf. í samráði við Hafnarfjarðarbæ.

4.1 AÐFERÐIR

Ekki verður farið í sérstakar rannsóknir vegna umhverfismats deiliskipulagsins. Stuðst verður við þær upplýsingar sem liggja fyrir um grunnástand umhverfis og niðurstöður um áhrif framkvæmdar sem fram koma í matsskýrslu Vegagerðarinnar³ og álit Skipulagsstofnunar⁴ um framkvæmdina.

Hér á eftir er greint frá umfangi umhverfismats deiliskipulagsins og þeim áhrifa- og umhverfisþáttum sem lagðir voru til grundvallar þess. Einnig er greint frá þeim viðmiðum sem notuð eru sem mælikvarði á áhrif deiliskipulagsins á umhverfisþætti.

Áhrifaþættir

Þeir þættir sem taldir eru getað valdið umhverfisáhrifum í kjölfar deiliskipulagsins eru eftirfarandi:

- Umfangsmeiri Reykjanesbraut og tilfærsla hluta hennar í plani.
- Röskun lands, jarðrask (röskun eldhrauns, fornleifa og fleiri þátta).
- Öruggari akstursleiðir, aukið flæði umferðar.
- Tenging umferðar inn í íbúðahverfi/iðnaðarhverfi.
- Aukin umferð og umferðarhávaði.
- Hljóðmanir og hljóðveggir.

Umhverfisþættir

Við greiningu á þeim umhverfisþáttum sem stefnumið deiliskipulagsins gæti hugsanlega haft áhrif á var tekið mið af fyrirliggjandi leiðbeiningum um flokkun umhverfisþátta, viðmið, einkenni og vægi umhverfisáhrifa. Einnig var litið til náttúrminjaskrár og laga um náttúruvernd. Innan svæðisins eru ekki svæði á náttúruminjasrá en eldhraun sem nýtur sérstakrar verndar. Að auki var stuðst við þá

³ Mannvit, 2008.

⁴ Skipulagsstofnun, 2008.

vinsun umhverfisþátta sem fór fram við mat á umhverfisáhrifum breikkunar Reykjanesbrautar. Eftirfarandi umhverfisþætti verður fjallað um:

- Jarðmyndanir
- Gróður
- Dýralíf
- Vatnafar
- Fornleifar
- Hljóðvist
- Ásýnd lands og útsýni
- Umferð og öryggi
- Landnotkun

Umhverfisviðmið

Í töflu 1 eru tekin saman þau umhverfisviðmið sem lögð eru til grundvallar umhverfismati deiliskipulagsins. Listinn er ekki tæmandi. Umhverfisviðmið er nokkurs konar mælikvarði eða vísir sem notaður er til að meta einkenni og vægi þeirra áhrifa sem deiliskipulagið hefur í för með sér.

Tafla 1 Umhverfisviðmið sem höfð verða til hliðsjónar við umhverfismat.

Stefna	Umhverfisviðmið
Lög	Lög um umhverfismat áætlaða nr. 105/2006 m.s.br. Lög um náttúruvernd nr. 44/1999 m.s.br. Lög um menningarminjar nr. 80/2012 Skipulagslög nr. 123/2010 m.s.br. Umferðarlög nr. 50/1987 m.s.br.
Reglugerðir	Skipulagsreglugerð nr. 90/2013 m.s.br. Reglugerð um hávaða nr. 724/2008
Skipulagsáætlanir	Aðalskipulag Hafnafjarðar 2005-2025 Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2001-2024
Önnur stefnuskjöl stjórnvalda	Náttúruminjaskrá

Einkenni og vægi áhrifa

Einkennum og vægi umhverfisáhrifa verður lýst í samræmi við nákvæmni deiliskipulagsins. Þau hugtök verða notuð sem varða einkenni umhverfisáhrifa og skilgreind eru í leiðbeiningum Skipulagsstofnunar um flokkun umhverfisþátta, viðmið, einkenni og vægi áhrifa. Við matið verða skilgreiningar á vægi áhrifa notaðar sem fram koma í töflu 2.

Tafla 2 Skilgreining á vægi áhrifa við umhverfismat deiliskipulagsins.

Vægi áhrifa	Skýring
Jákvæð	Stefna skipulagsins hefur jákvæð áhrif á viðkomandi umhverfisþátt
Óveruleg	Stefna skipulagsins hefur ekki teljandi áhrif á viðkomandi umhverfisþátt
Neikvæð	Stefna skipulagsins hefur neikvæð áhrif á viðkomandi umhverfisþátt

4.2 ÁHRIF Á UMHVERFISÞÆTTI

Hér er gerð grein fyrir niðurstöðu umhverfismats deiliskipulags í nágrenni Reykjanesbrautar frá Áslandi að Hellnahrauni og líklegum áhrifum af völdum framkvæmda. Eins og áður hefur komið fram voru framkvæmdir við Krýsuvíkurveg ekki háðar mati á umhverfisáhrifum.

4.2.1 JARÐMYNDANIR

Vestasti hluti deiliskipulagssvæðisins liggur yfir eldhraun frá nútíma, Hvaleyrarhraun, en annars staðar er óskilgreint mun eldra grágrýtishraun. Eldhraun falla undir sérstaka vernd í 37. gr. laga um náttúruvernd nr. 44/1999 og ber að forðast rask á þeim.

Hvaleyrarhraun er allvíðáttumikill helluhraunsfláki, austan Kapelluhrauns, og nær að Hvaleyrarholti⁵. Innan deiliskipulagssvæðisins er hraun víða raskað. Hraunið er hins vegar lítt eða nær óraskað vestan við byggð á Hvaleyrarholti, norðan Reykjanesbrautar. Norðurhluti mismislagra vegamóta við Krýsuvíkurveg eru fyrirhuguð á slíku hrauni.

Mat á áhrifum framkvæmdar

Í matsskýrslu kemur fram að svæðið sem muni raskast vegna vegamóta við Krýsuvíkurveg verði allt að 3 ha og muni ná allt að 15 m út frá kantlínu rampa og hringtorga. Áhrifin verði neikvæð og óafturkræf. Til að draga úr neikvæðum áhrifum verði lögð áhersla á að skilgreina 10 m breitt framkvæmda- og öryggissvæði meðfram Reykjanesbrautinni. Auk þess sem reynt verði að raska sem minnst lítt röskuðu hrauni utan við öryggissvæðið á framkvæmdatíma.

Í áliti sínu telur Skipulagsstofun að áhrif framkvæmdanna á hraun ráðist að miklu leyti af því hvernig staðið verði að verki á framkvæmdatíma og leggur áherslu á að vinnusvæði verði afmarkað svo verktakar spilli ekki hraunmyndunum af vangá.

Niðurstaða

Deiliskipulagið mun hafa neikvæð áhrif á eldhraun á svæði vestan við byggð á Hvaleyrarholti, norðan Reykjanesbrautar. Að mati Umhverfisstofnunar telst verndargildi hrauns við þéttbýli og iðnaðarsvæði mun minna en á strjálbýlum svæðum⁶. Áhrifin eru talin verða óveruleg annars staðar þar sem hraun er nú þegar að mestu raskað og meiri búsetuáhrifa gætir.

Með breytingu á deiliskipulaginu er lögð til ný útfærsla mismislagra vegamóta við Krýsuvíkurveg sem er umfangsminni en sú sem fyrir er. Með því er dregið úr neikvæðum áhrifum á eldhraun vegna framkvæmdanna.

Æskilegt er að sett verði skilyrði í framkvæmdaleyfi um aðgerðir til að lágmarka neikvæð áhrif á eldhraun, sjá kafla 4.5.

⁵ Jón Jónsson, 1994; Náttúrufræðistofnun Íslands, 1986.

⁶ Umsögn UST við ákvörðun um matsskýldu Krýsuvíkurvegar á milli Hraunhellu og Hamraness.

4.2.2 GRÓÐUR

Ekki fór fram sérstök gróðurathugun innan deiliskipulagssvæðisins. Í hrauni á þessum slóðum er yfirleitt nokkuð samfelld gróðurþekja með mosapembu og algengum grastegundum og smárunnum (lyng- og víðitegundir). Í athugun í nágrenninu fundust ekki neinar tegundir á válista, friðlýstar né mjög sjaldgæfar⁷. Í vettvangsskoðun kom í ljós að mosapemba er áberandi í hrauni og er nær samfelld gróðurþekja á svæðum þar sem hraun er lítt eða nær óraskað. Á röskuðum svæðum meðfram núverandi Reykjanesbraut hefur hraun verið skafið meðal annars við gerð öryggissvæðis meðfram brautinni og grösum sáð í sárið. Þar er því ekki um náttúrulegan gróður að ræða.

Mat á áhrifum framkvæmdar

Í matsskýrslu kemur fram að áhrif á gróður verði helst við skerðingu á hraungróðri norðan Reykjanesbrautar og takmarkist því helst af umfangi framkvæmda. Áhrif eru metin óveruleg annars staðar.

Í áliti sínu telur Skipulagsstofun að framkvæmdin hafi lítil áhrif á gróður.

Niðurstaða

Deiliskipulagið mun hafa neikvæð áhrif á gróður í hraunum við vegamót við Krýsuvíkurveg, norðan Reykjanesbrautar. Áhrifin eru talin verða óveruleg annars staðar þar sem náttúrulegum gróðri hefur nú þegar að mestu verið raskað og mikilla búsetuáhrifa gætir.

4.2.3 DÝRALÍF

Ekki fór fram sérstök dýralífsathugun innan deiliskipulagssvæðisins. Margar farfuglategundir verpa á Reykjaneskaga og hafa þar viðkomu vor og haust. Fuglalíf er auðugt við ströndina og á tjörnum úti við sjó. Í hraunum á svæðinu er fuglalíf hins vegar ekki fjölbreytt.

Mat á áhrifum framkvæmdar

Í matsskýrslu kemur fram að í ljósi þess að í nágrenni framkvæmdasvæðisins gætir nú þegar mikilla búsetuáhrifa, bæði frá byggð og umferð, er ekki talið líklegt að fuglalíf og annað dýralíf truflist meira en nú er og áhrif talin verða óveruleg.

Í áliti sínu telur Skipulagsstofun að framkvæmdin hafi lítil áhrif á fugla.

Niðurstaða

Áhrif deiliskipulagsins á dýralíf eru talin verða óveruleg.

4.2.4 VATNAFAR

Grunnvatnsrennsli er mjög lítið innan deiliskipulagssvæðisins. Engar ár, lækir, vatnsból né vatnsverndarsvæði eru innan þess.

⁷ Hönnun, 2001.

Mat á áhrifum framkvæmdar

Í matsskýrslu kemur fram að 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 vegamótum við Krýsuvíkurveg, römpum og hringtorgum verður með hjálp kantsteina leitt í lagnir og þaðan í grjótsvelgi. Magn mengunar frá ökutækjum mun líklega aukast. Vegna mikilla þynningaráhrifa í gljúpu hrauni, einkum eldhrauni, er þó talið að mengunarhætta grunnvatns aukist lítið frá því sem nú er. Ekki er talin hætta á að mengað grunnvatn frá svæðinu hafi áhrif á neysluvatn íbúa í Hafnarfirði enda eru engin vatnsból eða vatnsverndarsvæði í nágrenninu.

Í álitinu sýnu telur Skipulagsstofun óhjákvæmilegt að afrennsli mengunarefna með vatni af Reykjanesbraut muni hafa neikvæð áhrif á viðtakann. En í ljósi mikils grunnvatnsrennslis frá svæðinu til sjávar sé ekki líkegt að grunnvatn, lækir eða ár beri skaða af. Neikvæðra áhrifa muni því að mestu gæta í strandstjó en stofnunin telur ekki líklegt að verulegra breytinga gæti frá því sem nú er.

Niðurstaða

Áhrif deiliskipulagsins á grunnvatn og annað ferskvatn eru talin verða óveruleg.

4.2.5 FORNLEIFAR

Fornleifar falla undir lög um menningarminjar nr. 80/2012 sem eiga að stuðla að verndun menningarminja og tryggja að íslenskum menningararfi verði skilað óspilltum til komandi kynslóða. Í fornleifaúttektum⁸ fundust þrjár fornleifar innan áhrifasvæðis deiliskipulagssvæðisins og fjórar í grennd við áhrifasvæðið, staðsetningar þeirra eru sýndar á uppdrætti deiliskipulagsins. Hér á eftir eru taldar upp þær þrjár fornminjar sem eru innan áhrifasvæðisins.

- Fornleif 55: Hlaðin mosavaxin varða úr hraungrjóti. Varðan er staðsett í suðurjaðri svæðis þar sem mislæg vegamót við Krýsuvíkurveg eru fyrirhuguð.
- Fornleif GK-168:008: Gamalt tún, gömul móabörð með þýfi og garðlögum suður af Vallabardi, svokallað Þorlákstún. Þorlákstún er nú þegar raskað því það er klofið af Reykjanesbraut.
- Fornleif GK-168:055: Laut sunnan Klettabyggðar, svonefnd Smiðjulaut. Smiðjulaut er nú þegar röskuð þar sem að Reykjanesbraut er lögð í norðurjaðri hennar.

Þær fjórar fornleifar sem eru í grennd við áhrifasvæði deiliskipulagssvæðisins eru eftirfarandi:

- Fornleif 79: Grjóthleðsla í kringum hraunrana sem er staðsett við norðurhluta golfbrautar nr. 7, um 20 m frá áhrifasvæðinu, en vel varinn af golfvellingum.
- Fornleifar 25, 26 og 27: Tóftir sem eru staðsettar við spennustöð sunnan við núverandi mislæg vegamót við Strandgötu.

⁸ Elín Ósk Hreiðarsdóttir, 2001; Karl Rúnar Þórsson og Bjarni F. Einarsson, 2004; Katrín Gunnarsdóttir, 2005a, 2005b.

Mat á áhrifum framkvæmdar

Í matsskýrslu kemur fram að hætta er á talsverðum varanlegum áhrifum á vörðu 55 á framkvæmdatíma. Reynt verður að komast hjá raski á henni með því að merkja hana vandlega og afmarka þannig að henni verði ekki raskað af misgáningi. Ef þetta reynist ekki mögulegt verður sótt um leyfi Minjastofnunar Íslands áður en til röskunar vörðunnar kemur. Ekki verður hægt að koma í veg fyrir frekara rask Þorlákstúns og Smiðjulautar. Þessar fornleifar teljast ekki hafa mikið verndargildi samkvæmt mati Fornleifaverndar ríkisins (nú Minjastofnun Íslands) enda var þeim raskað við lagningu núverandi Reykjanesbrautar. Að teknu tilliti til framangreindra mótvægisáðgerða eru áhrif talin óveruleg á fornleifar. Áhrif á vörðu 55 gætu þó orðið verulega neikvæð og varanleg ef ekki verður hægt að hlífa henni.

Í áliti sínu bendir Skipulagsstofnun á nauðsyn þess að verk tökum verði gerð grein fyrir grjóthleðslu við golfbrautina svo hún verði ekki fyrir skemmdum á framkvæmdatíma. Gangi það eftir telur stofnunin að áhrif á menningarminjar verði neikvæðar en ekki verulegar.

Niðurstaða

Áhrif á fornleifar eru talin neikvæð vegna áhrifa á Þorlákstún og Smiðjulaut. Auk þess er hætta á að varða 55 raskist eða fari forgörðum við lagningu hringtorgs og tengivegar. Breytt útfærsla mislægra vegamóta við Krýsuvíkurveg dregur úr hættu á því að grjóthleðsla 79, við golfbraut raskist við framkvæmdir.

Æskilegt er að sett verði skilyrði í framkvæmdaleyfi um aðgerðir til að lágmarka neikvæð áhrif á fornleifar, sjá kafla 4.5.

4.2.6 HLJÓÐVIST

Hljóðstigútreikningar miðað við árdagsumferð 11.000 bílar/sólarhring (umferð árið 2008) sýna að hljóðstig er yfir 55 dB(A) viðmiðunarmörkum reglugerðar um hávaða nr. 724/2008 utan við alls 12 hús, flest næst mislægum vegamótum við Strandgötu, það er við fimm hús í Suðurvammi (nr. 16, 18, 20, 22, 25), fimm hús í Fagrahvammi (nr. 8, 10, 12, 14, 16), eitt hús við Vallarbarð (nr. 3) og eitt hús við Þúfubarð (nr. 19), sem og við syðsta hluta Hvaleyrarskóla. Samkvæmt umferðarspá verður ÁDU umferð 19.000 bílar/sólarhring árið 2012 og 37.000 bílar/sólarhring árið 2024.

Í deilisipulaginu er gert ráð fyrir mótvægisáðgerðum sem miða að því að hávaði frá umferð verði undir viðmiðunarmörkum á íbúðarsvæðum í nágrenni Reykjanesbrautar á umræddu svæði. Þær felast í hækkun núverandi hljóðmana, gerð nýrra hljóðmana og hljóðveggja, lækkun Reykjanesbrautar á tveimur svæðum og hliðrun hennar um 10 m í suðurátt neðan við Hvaleyrarskóla. Lækkun og hliðrun brautarinnar er einnig liður í að minnka neikvæð áhrif á útsýni íbúa (sjá neðar). Ofangreindar mótvægisáðgerðir og niðurstöður hljóðstigútreikninga miðað við umferðarspár 2012 og 2024 eru sýndar á myndum 1 og 2 aftast í skýrslunni.

Mat á áhrifum framkvæmdar

Í matsskýrslu er greint frá því að á framkvæmdatíma verði neikvæð tímabundin áhrif á hljóðvist í nærliggjandi íbúðahverfum og útivistarsvæðum. Með aukinni umferð

um veginn og umferð um vegamót við Krýsuvíkurveg mun hávaði frá vegi aukast við íbúðabyggð og útivistarsvæði í nágrenninu.

Fram kemur að samanburður á núverandi hljóðstigi og áætluðu hljóðstigi 2012 sýni að mótvægisáðgerðir muni bæta hljóðvist í íbúðarbyggð norðan vegamóta við Strandgötu, þrátt fyrir aukna umferð og tvíbreiða Reykjanesbraut. Hljóðvist við Klettabyggð nr. 6 verði við viðmiðunarmörk, 55 dB(A). Hljóðvarnir við Reykjanesbraut verði útbúnar á þessu svæði þegar umferðarpungi nálgast 19.000 bíla/sólarhring, til að minnka líkur á að hljóðstig við Klettabyggð fari yfir viðmiðunarmörkin.

Hljóðstigsútreikningar sýna jafnframt að árið 2024 (37.000 bílar/sólarhring) verði hljóðvist betri en fyrir framkvæmdir vegna áformaðra mótvægisáðgerða. Tekið er fram að hækkun hljóðmanar við Vallarbarð og Suðurhvam, næst vegmamótum við Strandgötu, upp fyrir núverandi hljóðmön, hefði í för með sér að íbúar misstu fjallasýn.

Í álitinu sínu tekur Skipulagsstofnun undir sjónarmið sem Heilbrigðiseftirlit Hafnarfjarðar- og Kópavogssvæðis kom á framfæri í umsagnarferli matsins 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 viðmiðunarmark hávaðareglugerðar. Skipulagsstofnun telur jákvætt að ákveðið hafi verið að lækka og hliðra götunni og með því móti að draga verulega úr áhrifum umferðarhávaða 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.

Niðurstaða

Á framkvæmdatíma verða tímabundin neikvæð áhrif á hljóðvist í íbúðahverfum norðan Reykjanesbrautar og á golfvelli.

Að teknu tilliti til mótvægisáðgerða fyrir árið 2024 er talið að áhrif deiliskipulagsins á hljóðvist á íbúðasvæðum við vegamót við Strandgötu norðan Reykjanesbrautar verði jákvæð í ljósi viðmiða, umfangs og einkenna áhrifa, en neikvæð við syðsta hluta Hvaleyrarskóla og við eitt hús við Bjarkavelli og tvö hús við Blikás sunnan Reykjanesbrautar. Annarsstaðar í byggð verða áhrif á hljóðvist óveruleg. Áhrif á hljóðvist á syðstu brautum golfvallar golfklúbbs Keilis verða neikvæð.

Æskilegt er að fylgst verði með áhrifum breikkunar Reykjanesbrautar á hljóðvist, sjá kafla 4.4.

4.2.7 ÁSÝND LANDS OG ÚTSÝNI

Deiliskipulagssvæðið er á landi sem hækkar nokkuð til austurs. Norðan Reykjanesbrautar er að mestu samfelld íbúðabyggð, en sunnan hennar eru Ásahverfi og Vellir og iðnaðarhverfið Hellnahraun vestast. Næst byggð í Hafnarfirði er land meðfram Reykjanesbraut töluvert raskað, einkum sunnan hennar. Töluvert er af hefðbundnum hljóðmönnum meðfram henni í grennd við mislæg vegamót við Strandgötu. Vestan við byggð á Hvaleyrarholti, norðan Reykjanesbrautar, er land lítt

raskað og á nyrsta hluta svæðis sem fer undir mislæg vegamót við Krýsuvíkurveg er lítt eða nær óraskað eldhraun. Sjónræn áhrif og áhrif á útsýni voru metin út frá myndum sem teknar voru við íbúðahús næst brautinni og við Hvaleyarskóla í átt að deiliskipulagssvæðinu þar sem fyrirhugaðar breytingar voru settar inn á myndirnar með hjálp tölvutækni.

Mat á áhrifum framkvæmdar

Í matsskýrslu er greint frá því að lækkun Reykjanesbrautar á tveimur svæðum og hliðrun hans á öðru þeirra er mótvægisáðgerð þar sem að hljóðmanir/hljóðveggir þurfa ekki að vera eins háar.

Það er niðurstaða matsins að áhrif á framkvæmdatíma verði neikvæð áhrif á ásýnd vegna jarðrasks. Einnig er talið að áhrif verði nokkuð neikvæð varanleg 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 verða áhrif á ásýnd lands óveruleg. Óveruleg áhrif verða á útsýni frá íbúðabyggð sunnan Reykjanesbrautar og að hlutanorðan hennar, sem og frá Hvaleyarskóla. Nokkuð neikvæð áhrif verða á útsýni frá húsum í Suðurhvammi og Fagrahvammi næst vegamótum við Strandgötu. Áhrif á ásýnd lands séð frá þessum húsum verða óveruleg vegna núverandi hljóðmanar. Sjónræn áhrif í byggð vegna mislægra vegamóta við Krýsuvíkurveg verða óveruleg. Áhrif á ásýnd lands frá syðstu braut golfvallar verða nokkuð neikvæð og varanleg en útsýni frá vellinum mun þó ekki skerðast.

Skipulagsstofnun telur að sú tilhögun sem Vegagerðin hefur lagt fram um lækkun 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.

Niðurstaða

Neikvæð áhrif deiliskipulagsins verða 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 verða áhrif á ásýnd lands óveruleg. Áhrif á ásýnd lands frá syðstu braut golfvallar verða neikvæð.

Óveruleg áhrif verða á útsýni frá íbúðabyggð sunnan Reykjanesbrautar og að hluta norðan hennar, og frá Hvaleyarskóla. Fyrirhugaðar mótvægisáðgerðir við Reykjanesbraut munu hafa neikvæð áhrif á útsýni frá húsum í Suðurhvammi og Fagrahvammi næst vegamótum við Strandgötu. Áhrif á ásýnd lands séð frá þessum húsum verða óveruleg þar sem núverandi hljóðmön hefur breytt ásýndinni nú þegar. Útsýni frá golfvellinum mun ekki skerðast.

4.2.8 UMFERÐ OG ÖRYGGI

Fyrirhuguð breikkun Reykjanesbrautar er framhald af tvöföldun brautarinnar um Hafnarfjörð í þeim tilgangi að greiða fyrir umferð og auka umferðaröryggi vegna

fyrirséðrar umferðaraukningar. Um umferð og umferðaröryggi er fjallað í umferðarlögum nr. 50/1987. Árið 2006 fóru um 11.000 bílar á sólarhring (HVDU⁹) um þann hluta Reykjanesbrautar sem hér um ræðir. Núverandi óhappa- og slysatíðni hefur ekki verið tekin saman en hún er áætluð lítil. Miðað við endurskoðaða umferðarspá fyrir árið 2024 eykst HVDU umferð þar um 26.000 bíla á sólarhring. Mislæg vegamót við Krýsuvíkurveg er liður í því að greiða fyrir umferð inn og út úr hverfum sitt hvorum megin við Reykjanesbraut.

Mat á áhrifum framkvæmdar

Í matsskýrslu er greint frá því 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 mun 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. Með eftirfarandi mótvægisáðgerðum er talið að dregið verði úr þessum neikvæðu áhrifum.

- Tengivegur inn á Byggðabraut verður þregri en venjulegt er og Suðurgata verður þregd úr 8,0 m í 6,5 m.
- Hliðrun verður á Suðurbraut með hellulagðri hringlaga smáeyju.
- Þrenging með hraðahindrun verður sett upp vestan við Hvaleyrarskóla, sambærileg og er nú austan við skólann. Biðstöð strætisvagna verður á nýju þrengingunni.
- Hraðatakörk milli þrengingar Suðurbrautar í grennd við Hvaleyrarskóla verða höfð 30 km/klst. með skiltum.
- Skilti með hraðaáminningum verða beggja vegna við þrengingar á Suðurbraut.
- Hraðahindranir verða á tveimur stöðum.
- Miðeyja verður á Suðurbraut þar sem beygja við Hvaleyrarskóla er kröppust.
- Gönguljós verða við núverandi þrengingu á Suðurbraut.

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

Í álit Skipulagsstofnunar kemur fram að stofnunin telur að breikkun Reykjanesbrautar með mislægum vegamótum 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 slyshætta 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.

⁹ Hversdagsumferð. ÁDU, ársdagsumferð, er áætluð um 10% lægri en HVDU.

Niðurstaða

Talið er að deiliskipulagið og framkvæmdirnar muni hafa jákvæð áhrif á flæði umferðar og umferðaröryggi akandi vegfarenda á Reykjanesbraut. Mislæg vegamót og tenging inn í byggð á Hvaleyrarholti mun hafa jákvæð áhrif í þá átt að stytta vegalengdir fyrir íbúa Hvaleyrarholts inn á og út af Reykjanesbraut. Aukin umferð um Suðurbraut gæti haft neikvæð áhrif á öryggi gangandi vegfarenda, einkum í grennd við Hvaleyrarskóla, sem munu þó minnka með fyrirhuguðum mótvægisáðgerðum. Nálægð vegamannvirkja við syðstu braut golfvallarins gæti haft neikvæð áhrif á öryggi vegfarenda.

4.2.9 LANDNOTKUN

Áhrif deiliskipulagsins á landnotkun verða óveruleg. Landnotkun verður í flestum tilvikum sú sama og áður.

4.3 FRÁGANGUR Á NÆRUMHVERFI REYKJANESBRAUTAR

Rask sem hlýst af þeim framkvæmdum sem deiliskipulagið felur í sér verður lagfært. Landmótun svæða verður með trjárækt, grasi og göngustígum. Enn fremur verður reynt að halda í lítt snortið land. Svæði sem eru skilgreind sem opin óbyggð svæði hljóta meiri mótun svo sem manir og gróðursvæði. Almenn er stefnt að því að viðahald svæða verði „sjálfbært“. Meginmarkmið með trjárækt meðfram vegsvæðinu er að búa til aðlögun að gróðri aðliggjandi svæða og móta rólegt umferðarumhverfi, sem og draga úr neikvæðum áhrifum vegar á aðliggjandi íbúðabyggð.

4.4 VÖKTUN

Áformað er að fylgjast með áhrifum aukinnar umferðar á hljóðvist og meta hvort mótvægisáðgerðir skili tilætluðum árangri, einnig þegar umferð fer að nálgast 37.000 bíla á sólarhring, eins og spár áætla árið 2024.

Auk þess verður fylgst með því að fyrirhugaðar mótvægisáðgerðir sem eiga að draga úr neikvæðum áhrifum á öryggi gangandi vegfarenda í grennd við Hvaleyrarskóla skili tilætluðum árangri.

4.5 SKILYRÐI Í FRAMKVÆMDALEYFI

Vegna hættu á raski fornminja og lítt snortinna hrauna við framfylgd deiliskipulagsins er mælt til þess að við veitingu framkvæmdaleyfis verði sett skilyrði um

- aðgerðir til að lágmarka rask á hrauni í jaðri framkvæmda.
- merkingar á vörðu við mislæg vegamót Krísuvíkurvegar (fornleif nr. 55) og Reykjanesbrautar og grjóthleðslu við golfbraut nr. 7 (fornleif nr. 79).

Samkvæmt á niðurstöðu Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar er einnig er æskilegt að setja skilyrði um aðgerðir til að draga úr rykmengun á framkvæmdatíma.

5 HEIMILDIR

Elín Ósk Hreiðarsdóttir, 2001. *Fornleifakönnun - Reykjanesbraut*. Fornleifastofnun Íslands, FS133-00141.

Hafnarfjörður, 2006. *Aðalskipulag Hafnarfjarðar 2005-2025*. Greinargerð og uppdráttur.

Hönnun, 2001. *Reykjanesbraut – Breikkun á milli Hafnarfjarðar og Njarðvíkur, mat á umhverfisáhrifum*. Unnið fyrir Vegagerðina.

Jón Jónsson, 1994. *Frá fjöru til fjalls*. Safn til sögu Garðabæjar.

Karl Rúnar Þórsson og Bjarni F. Einarsson, 2004. *Fornleifaskráning vegna tillögu að nýrri legu Krýsuvíkurvegar*. Byggðasafn Hafnarfjarðar.

Katrín Gunnarsdóttir, 2005a. *Fornleifaskráning í landi Áss, Hafnarfirði*. Byggðasafn Hafnarfjarðar.

Katrín Gunnarsdóttir, 2005b. *Fornleifaskráning í landi Hvaleyrar og Grísaness, Hafnarfirði*. Byggðasafn Hafnarfjarðar.

Mannvit, 2008. *Breikkun Reykjanesbrautar um Hafnarfjörð frá Strandgötu að Krýsuvíkurvegi. Mat á umhverfisáhrifum. Matsskýrsla*. Unnið fyrir Vegagerðina.

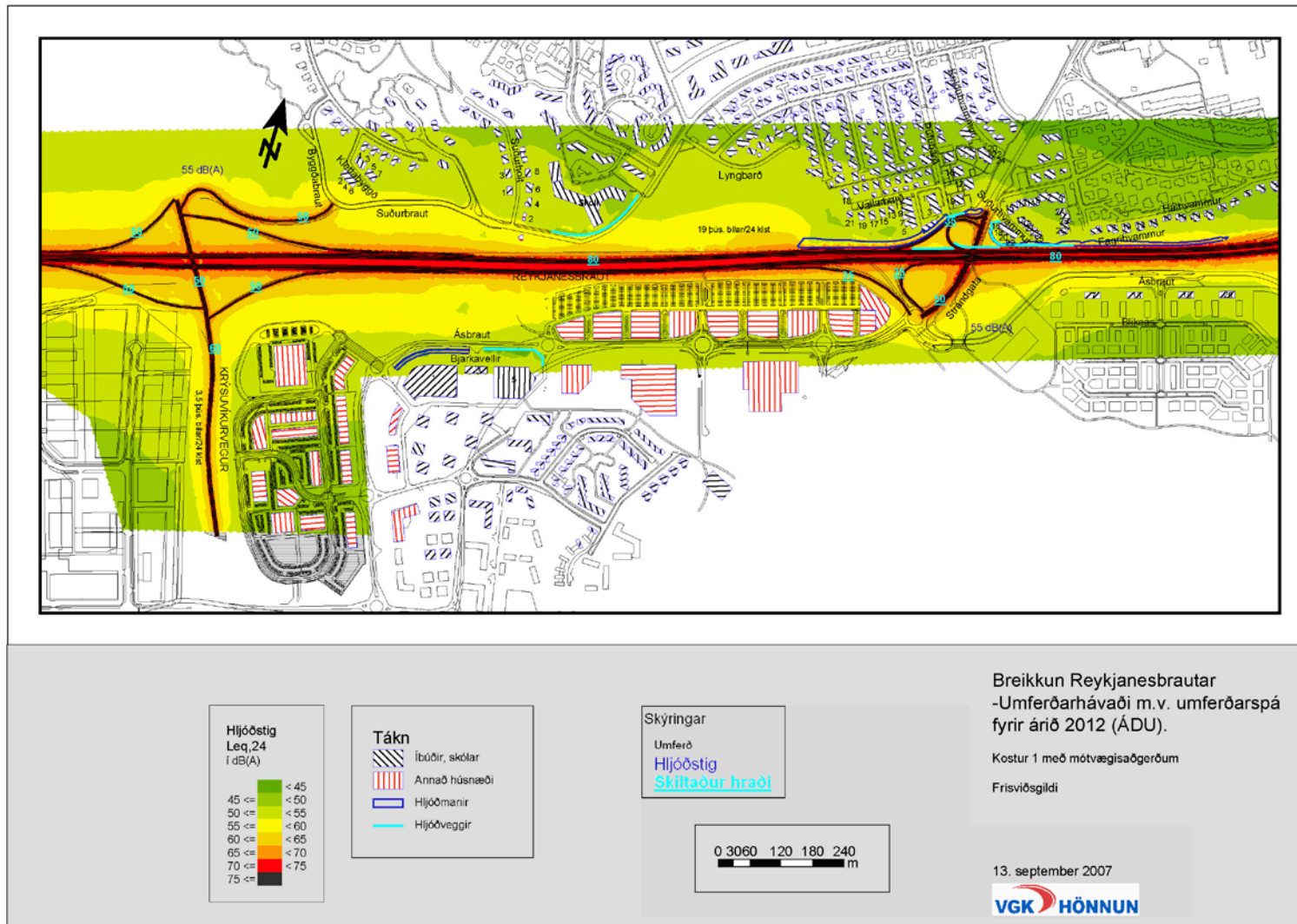
Náttúrufræðistofnun Íslands, 1986. *Suðurnes, náttúrufar, minjar og landnýting*. Unnið fyrir Staðarvalsnefnd um iðnrekstur.

Skipulagsstofnun, 2008. *Breikkun Reykjanesbrautar um Hafnarfjörð frá Strandgötu að Krýsuvíkurvegi. Álit Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum*.

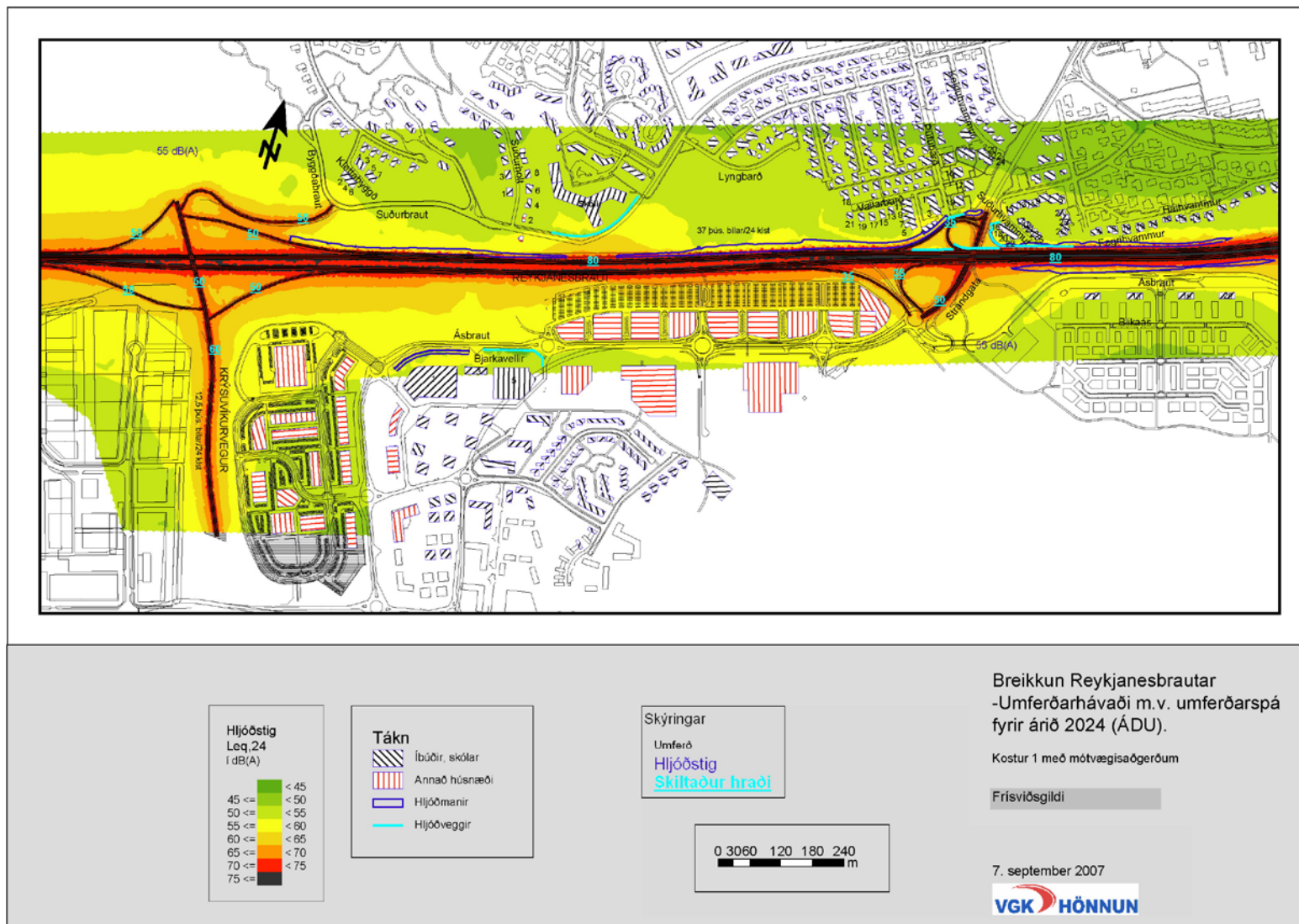
Vegagerðin, 2012. *Samgönguáætlun 2011-2022 – Kynningarrit*.

VERKÍS, 2009. *Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2001-2024 m.s.br. 11. mars 2009*. Uppdráttur. Unnið fyrir Samvinnunefnd um svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins.

VST, 2002. *Reykjanesbraut, tvöföldun frá Fífuhammsvegi í Kópavogi að Álftanesvegi í Garðabæ*. Unnið fyrir Vegagerðina og Hafnarfjarðarbæ.



Mynd 1.1 Fyrirhugaðar mótvægisáðgerðir og niðurstöður hljóðstigútreikninga miðað við umferðarspá 2012.



Mynd 1.2 Fyrirhugaðar mótvægisáðgerðir og niðurstöður hljóðstigútreikninga miðað við umferðarspá 2024.