

Athugasemd 1:

Mig langar að benda á eftirfarandi texta á teikningum og mat á breytingu umferðar frá 2012:

"Breyting á umferðarmagni síðustu fimm ár er metin óveruleg m.t.t. hávaðamengunar og því er ekki þörf á endurskoðun hávaðakorta frá árinu 2012"

Finnst þetta undarlegt mat. Held að bifreiðum hafi fjölgað talsvert, a.m.k. 20-25% frá 2012. Finn sjálf mikinn mun á hávaðamengun. Bý við Engidalinn og tengi alls ekki við að það mælist ekki meiri hávaði inni í hverfinu Norðurbæjarmegin.

Ég myndi gjarnan vilja fá hávaðann mældan innar í hverfinu, yfir vetrarmánuði.

Ég finn mikinn mun á sumri og þegar náttúran er í dvala og engin lauf á trjámum, en hraunið dregur alltaf mikið úr hávaða. Samt þegar komið er upp á lóðina mína við enda Þrúðvangs er oft mjög hávær niður frá gatnamótum við Engidal. Ég fann mikinn mun á hávaðanum eftir að glerhúsin voru byggð við Dalshraun. Þau virka eins og magnarar á hávaðann frá gatnamótunum.

Strax þegar farið er ofan í hraunið dregur úr hávaða svo það er ekki beint marktækt að mæla hávaðann þar. Hér er stanslaus niður inni ef gluggi er opinn norðan og austan megin í húsinu.

Vildi benda á þetta og óska eftir að þetta verði skoðað betur m.t.t. hvort hægt sé að draga úr hávaða við Engidal

Svar við athugasemd:

Umferðargötur sem liggja næst Þrúðvangi eru Álftanesvegur og Reykjavíkurvegur. Samkvæmt umferðartölum frá Vegagerðinni sem notaðar voru sem forsendur (2016) í skoðun hávaðakortlagningar árið 2017 hefur umferðin á Reykjavíkurvegi (frá Hafnarfjarðarvegi að Hjallahrauni) minnkað um 20% (en búast má við að umferðin hafi mögulega aukist aftur 2017 og 2018 og standi því í stað) en á Álftanesvegi hefur umferðin aukist um 20% frá umferðartölum í hávaðakortlagningu 2012. Breyting á umferð í Hafnarfirði á milli þessara ára var metin skila innan við 1 dB breytingu í umferðarhávaða og var því ekki talin ástæða til að endurreikna umferðarhávaða í Hafnarfirði í þetta skipti. Hávaðakortlagning verður síðan endurskoðuð að nýju árið 2022. Umferðarhávaði er breytilegur eftir veðurfari, aðstæðum og yfirborði vega og lands. Snjór og vatn á yfirborði ýmist minnka eða auka endurkast frá yfirborði ásamt notkun nagladekkja. Því er eðlilegt að umferðarniður geti verið hærri yfir vetrartímann. Í útreikningum er tekið tillit til harðra flata svo sem vega og húsa.

Athugasemd 2:

2. Athugasemd við drög að aðgerðaráætlun gegn hávaða 2018-2023

Fyrirliggjandi eru drög að aðgerðaráætlun Hafnarfjarðar gegn hávaða 2018-2023.

Erindi þetta er ekki eingöngu beiðni til Hafnarfjarðarbæjar um mælingu á hljóðmengun hjá húsinu okkar heldur teljum við tilefni til að setja fram athugasemd um fyrirhuguð áðurnefnd drög að aðgerðaráætlun.

Í upphafi skal áréttast að aðgerðaráætlunin sem slík og efni hennar getur ekki útilokað að sveitarfélagið leggi mat á og mæli umferðarhávaða á öðrum áhættusvæðum í bæjarfélaginu, t.a.m. eins og á þessum stutta kafla Ásbrautarinnar (milli Vörður- og Goðatorgs).

Markmið svona áætlunar er að vernda íbúa gegn heilsuspillandi umferðarhávaða. Á hinn bóginn verður einnig að horfa til tilvika þar sem íbúðarhús liggja þétt að fjölförnum götum eins í tilviki okkar. Sú nálægð við atviksbundinn hávaða getur verið allt eins skaðleg fyrir íbúa eins og að búa fjær og við „sifelldan nið“ frá umferðarþyngri götu.

Þannig geta verið tvennar ólíkar ástæður/aðstæður fyrir óþægindunum frá umferðarhávaða. Fjöldi bifreiða á hverjum degi segir þess vegna ekki alla söguna heldur þarf að skoða þetta atviksbundið hverju sinni.

Við mat á aðgerðum og t.a.m. mælingum hjá sveitarfélaginu á hávaða er ekki málefnaleg sjónarmið að miða mat sitt eingöngu við götur yfir 3.000 bíla pr. sólarhring, og þar með framkvæma ekki skyldubundið mat m.t.t. aðstæðna hverju sinni. Hjá okkur verða t.a.m. ung börn fyrir barðinu á þessu og styðja rannsóknir að slíkt hefur mjög slæm langvarandi áhrif á heilsu barnanna.

Forsenda til þess að aðgerðaráætlun sveitarfélagsins sé vel unnin, gæti jafnræðis og taki til þeirra staðarháttá í bænum sem þurfa þykir er að sveitarfélagið framkvæmi mælingu á Ásbrautinni (milli Vörður- og Goðatorgs) og setji í áætlunina til hvaða aðgerða þurfi að grípa til.

Er með erindi þessu verið að undirstrika að sveitarfélagið við áætlunargerð sína horfi til hávaðamengunar frá umræddum vegarkafli á Ásbrautinni en láti sér það ekki í léttu rúmi liggja að möguleg ógn við heilsu íbúa sé t.a.m. meiri vegna þeirrar leiðar en frá Reykjanesbrautinni sem sérstaklega er þarna útlistuð í drögnum.

Svar við athugasemd:

Markmið kortlagningarinnar og aðgerðaáætlunar er að kortleggja og meta hávaða og leggja grunn að aðgerðum til að draga úr ónæði og truflunum af völdum hávaða. Reglugerðin tekur til hávaða sem fólk verður fyrir á byggðum svæðum, á útivistarsvæðum, og kyrrlátum svæðum í þéttbýli og dreifbýli, við skóla, sjúkrastofnanir og aðrar byggingar þar sem fólk er viðkvæmt fyrir hávaða.

Hávaðakort er skilgreint sem kort sem endurspeglar útreiknaðan hávaða á tilteknu svæði frá mismunandi hávaðauppsprettum. Í kortlagningar vinnu fyrir Hafnarfjarðarbæ var miðað að því að kortleggja allar götur í þéttbýli með fleiri en 3.000 bíla á sólarhring. Ásbraut var því ekki skoðuð í þessari vinnu. Aðgerðaáætlun er áætlun um aðgerðir sem hafa það markmið að stýra hávaða og draga úr hávaða og óæskilegum áhrifum hans. Til að greina hávaðasamari staði og forgangsraða aðgerðum er mikilvægt að gera áætlun til framtíðar. Horft er til svæða þar sem fyrir sé að mikill fjöldi íbúa muni fá lækkað hljóðstig með hávaðavörnum. Slík vinna er unnin út frá niðurstöðum hávaðakortlagningarinnar, þ.e. unnið er með svæði þar sem fjöldi íbúa býr við hljóðstig L_{den} 65 dB eða hærra.

Vinna við aðgerðaráætlun og áætlunin sjálf útilokar ekki eða verður til þessa að önnur svæði verði ekki skoðuð. Svo sem vegna staðbundinna aðstæðna eða atvika. Einnig geta íbúar sótt um hljóðvistarstyrki sem eru auglýstir einu sinni á ári.