SVÆÐI AKSTURÍÞRÓTTAFÉLAGS HAFNARFJARÐAR VIÐ KRÍSUVÍKURVEG

Greinagerð

Akstursíþróttafélag Hafnarfjarðar hefur til umráða um 8 ha svæði við Krísuvíkurveg sem það leigir af Skógrækt ríkisins. Á svæðinu er akstursbraut félagsins. Hefur hún manna á meðal gengið undir nafninu Rallýkrossbrautin og hefur verið nýtt af fjórum mismunandi deildum félagsins. Fyrir utan þessa akstursbraut er á svæðinu Mótokrossbraut sem er mun styttri og umfangsminni en akstursbrautin og einnig er styttri þrautabraut (Trial-braut) sem torfæruhjól nýta. Deildir félagsins eru Driftdeild, Bifhjóladeild, Torfæruhjóladeild, Gókartdeild og Rallýkrossdeild. Til stendur að setja á stofn sjöttu deildina, Kappakstursdeild sem mun hafa brautarakstur bifreiða á stefnuskrá sinni. Torfæruhjólabrautirnar tvær verða færðar norður fyrir akstursbrautina. Við byggingu brautarsvæðisins verður fylgt alþjóðlegum öryggisreglum frá alþjóða akstursamböndunum FIA og FIM.

Akstursbrautin

Skipulagið gerir ráð fyrir að akstursbrautin verði lengd til norðvesturs inn á svæði sem á aðalskipulagi Hafnarfjarðar er merkt fyrir efnistöku/efnislosun. Hraunið á þessu svæði hefur verið gróffjafnað og er því ekki verið að raska óspilltu hrauni með stækkuninni. Í fullri lengd verður brautin 2600 m en henni verður hægt að skipta í tvennt og aka núverandi braut eða nýja hlutann og þannig geta mismunandi deildir æft samtímis. Í tvennu lagi er hún 650 og 1780 metra löng. Þegar eldri hlutinn er ekinn af rallýkrossbílum og farnar "malarslaufur" meðfram honum er sá hringur 850 metra langur. Verður nýja brautin að jafnaði 12 m breið en 16 m breið við rásmark. Öryggissvæði verða meðfram allri brautinni, við beygjur verða svæðin allt að 24 metra breið eftir lengstu beinu köflunum.

Byggingar

Engar byggingar eru fyrir á svæðinu. Nýlega var skúrbygging sem stóð vestan við núverandi braut fjarlægður en auk þess standa geymslugámar við núverandi viðgerðarsvæði. Þeir hafa verið nýttir sem geymsla fyrir áhöld og tæki og sem stjórnstöð við keppnishald. Þessa gáma skal fjarlægja þegar ný mannvirki hafa risið sem þjóna þessu hlutverki.

Nýbyggingar á svæðinu munu hýsa stjórnstöð, skrifstofur, fundarsal, tækjageymslur og salerni. Þær verða staðsettar við viðgerðarsvæðið. Þakform nýbygginga er frjálst, en enginn hluti þeirra má ná hærra yfir landið umhverfis en 9 metra. Litaval skal vera í daufum jarðlitum sem falli sem best að umhverfinu. Fráremsli frá salernum skal vera í samræmi við gildandi reglur og staðla.

Viðgerðarsvæði.

Undirlag á viðgerðarsvæði er malbik eða steypa en engar viðgerðir sem líklegar eru til að valda olíumengun eða einhverju þess háttar eru leyfðar á svæðinu þó að nafnið gefi annað til kynna. Einungis verða leyfðar smáviðgerðir í kringum keppnir og undirbúningur ökutækja fyrir keppnir.

Áhorfendasvæði

Gert er ráð fyrir að áhorfendafjöldi á keppnum geti verið allt að 200 manns og gert er ráð fyrir bílastæðum, snyrtingum og áhorfendasvæðum fyrir þann fjölda. Ekki verða gerð sérstök mannvirki fyrir áhorfendur en afmörkuð svæði verða í brekkum þar sem vel sést yfir brautarsvæðið.

Stígar

Stígar verða lagðir gegnum hraunið frá bílastæðum að áhorfendasvæði og viðgerðarsvæði. Staðsetning stíga á korti er leiðbeinandi en taka skal mið af aðstæðum í hrauninu þegar þeir verða lagðir. Þá skal útfæra þannig að sem minnst rask verði og þeir lagðir sem lægst í landið. Yfirborð þeirra skal vera úr þéttri möl.

Bifreiðastæði

Gert er ráð fyrir bifreiðastæðum á röskuðu hrauni í hraunbolla milli krísuvíkurvegar og nýs hluta akstursbrautarinnar. Það svæði er rúmir 6000 m2 og má með góðu móti gera þar allt að 250 bifreiðastæði.

Umhverfisáhrif.

Lagning brautarinnar er svo til eingöngu á röskuðu undirlagi þar sem mikil efnistaka hefur verið framkvæmd síðastliðin ár. Brautarsvæðið verður nánast allt fellt inni landslagið og en viðræður í gangi við Skógrækt ríkisins um skógrækt á svæðinu með aðstoð og forgöngu þeirra. Sjá nánar eigin umhverfisskýrslu hér til hliðar.

Mengun.

Gert er ráð fyrir hljóðmönum við vissa kafla brautarinnar. Einnig eru öll keppnistæki háð hljóðmælingu fyrir keppnir og æfingar. Keppnistæki skulu uppfylla þau lög og reglur sem í gildi eru hverju sinni varðandi útblástur og mengun. Ekki er leyft að stunda meiriháttar viðgerðir á svæðinu.

Öryggisgirðing

Til að tryggja öryggi á svæðinu og koma í veg fyrir að óviðkomandi villist óviljandi inn á akbrautir verður það girt öryggisgirðingu í lóðamörkum. Einnig kemur girðing milli brautarsvæðisins annarsvegar og bílastæða og torfærumótorhjólasvæðis hinsvegar. Girðingarnar skulu gerðar úr vírneti og mega vera allt að 2,3 metra háar

Hljóðmanir:

Nýjar hljóðmanir verða gerðar úr efni sem fellur til við byggingu brautarinnar. Það sem á vantar kemur úr Vatnsskarðsnámum, sem eru staðsettar í nágrenninu, eins og annað efni sem sem notað verður við brautarlagninguna. Miðað við að jarðmanir verði allt að 3,5 metra háar verður efnismagn í þeim rétt um 4200 m3

Umhverfiskýrsla vegna svæðis Akstursíþróttafélags Hafnarfjarðar við Krísuvíkurveg

1 Inngangur

Hér verða metin umhverfisáhrif af deiliskipulagi vegna stækkunar svæðis Akstursíþróttafélags Hafnarfjarðar við Krísuvíkurveg í samræmi við lög um umhverfismat áætlana nr. 105/2006.

Svæðið sem um er að ræða er um 30 hektarar og er rétt milli Hrauntungna og Krísuvíkurvegar, um 2 km norðan gatnamóta Bláfjallaleiðar (vegur 417) og Krísuvíkurvegar (vegur 42). Þar er fyrir 650 m löng malbikuð keppnisbraut á um 8 hektara svæði sem hefur síðustu ár verið notuð af Akstursíþróttafélagi Hafnarfjarðar undir starfsemi sína. Hefur hún manna á meðal gengið undir nafninu Rallýkrossbrautin en meðfram henni eru nokkrir malarkaflar sem notaðir eru af rallýkrossbílum. Fyrir utan þessa akstursbraut er á svæðinu Mótokrossbraut sem er mun styttri og umfangsminni en akstursbrautin og enn styttri þrautabraut (Trial-braut) sem torfæruhjól nýta. Deiliskipulagið gerir ráð fyrir að þessar tvær brautir verði færðar til norðurs.

Framkvæmdir við akstursbrautir eru tilkynningarskyldar til Skipulagsstofnunnar skv. lögum nr. 106/2000 sem úrskurðar hvort fara skuli fram mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar.

Mynd 1 Núverandi akstursbraut. Stækkunin er fyrirhuguð á dökka svæðinu efst til hægri á myndinni

2 Helstu stefnumið og tengsl við aðra áætlanagerð

Tilgangur skýrslunnar er að tekið verði tillit til umhverfissjónarmiða við framkvæmd deiliskipulagsins og dregið úr neikvæðum áhrifum þess á umhverfið.

Markmið með deiliskipulagstillögunni eru þessi:

- Bæta aðstöðu til hraðakeppna í ýmsum akstursgreinum. Slíka aðstöðu vantar nær alveg hérlendis og er núverandi braut ein af fáum sem eru til staðar í landinu en er of stutt til að nýtast sem skyldi.
- Að stuðla að auknu umferðaröryggi með því að færa hraðakstur af götum á þar tilgert svæði.
- Færa utanvegaakstur vélhjóla inn á þar tilgert svæði.
- Útbúa svæði sem nýtist til æfingaaksturs.

Áætlunin tengist aðalskipulagi Hafnarfjarðar 2013-2025, sérstaklega þeim markmiðum sem þar koma fram og eru tíunduð í kafla 5. hér fyrir neðan. Einnig tengist hún deiliskipulagi nágrannasvæða og má þar helst nefna deiliskipulag fyrir „Aksturs og skotsvæði í Kapelluhrauni" frá 2008 þar sem umhverfi Kvartmílubrautarinnar vestan Álfhellu, sem er skipulagt fyrir ýmsar akstursíþróttir og skotæfingasvæði.

3 Umhverfisþættir sem skipulagið snertir óverulega

Svæðið er nærri jaðri Kapelluhrauns sem talið er að hafi runnið 1151 (1) Kapelluhraun er úfið ógreiðfært Apalhraun en bæði núverandi braut og fyrirhuguð stækkun eru í lægðum þess. Núverandi braut samanstendur af 650 m löngum malbikuðum hring sem er 6-12 metra breiður.

Fyrirhuguð stækkun á brautinni er á svæði sem hefur verið nýtt sem geymslupláss af verktökum frá Hafnarfirði. Hafa þeir gróffjafnað nær allt svæðið og má því segja að um „spillt" eða raskað hraun sé að ræða sem hafi ekki varðveislugildi. Það er merkt "Svæði fyrir efnistöku/efnilosun í aðalskipulagi Hafnarfjarðar. Brautarsvæðið liggur að mestu í lægð í hrauninu og fellur þar með inn í landslagið. Hugmyndin er að skógrækt ríkisins aðstoði og hafi forgöngu um skógrækt á svæðinu.

Í Kapelluhrauni er nokkuð um menningarminjar en ekki er um ræða menningarminjar eða fornminjar innan deiliskipulagssvæðisins.

Þeir umhverfisþættir sem líklegt er að framkvæmdin snerti óverulega við gerð og notkun svæðisins eru: gróður, dýralíf, grunnvatn, jarðvegur (hraun).

Ekki er mikill gróður á svæðinu nema svæðið umhverfis eldri hluta brautarinnar þar sem ræktuð hefur verið lúpína. Þó er eitthvað um mosa og staka runna á svæðum utan fyrirhugaðs brautarsvæðis þar sem hraunið er óraskað.

Dýralíf var ekki kannað sérstaklega við gerð þessarar skýrslu en það var skoðað af starfsmanni Líffræðistofnunar Háskóla Íslands vegna grjótnáms í Hamranesi og Kapelluhrauni. Þar kemur fram að fuglar sækja lítið í Kapelluhraun, hvort sem er til fæðuleitar eða varps. Lítið er um annað dýralíf en líklegt er að eitthvað sé um mýs og jafnvel rottur og mink. Þar fyrir utan er smádýralíf í jarðvegi og gróðri. Þar sem lítið er af gróðri í fyrirhuguðu brautastæði má segja að dýralífi stafi ekki ógn af skipulaginu.

Einungis verða leyfðar smáviðgerðir eins og undirbúningur ökutækja fyrir keppni á viðgerðarsvæðinu. Engar viðgerðir sem geta valdið mengun af völdum olíu eða annarra spilliefna verða leyfðar, þó að nafnið gefi annað til kynna. Undirlag á viðgerðasvæði verður malbikað og fylgt verður alþjóða keppnisreglum sem eru með ströngum ákvæðum um mengun á keppnissvæðum. Í ljósi þessa má segja að grunnvatni stafi ekki ógn af skipulaginu.

Hér fyrir ofan hefur komið fram að brautastæðið er að mestu á spilltu hrauni og því má segja að hrauninu á svæðinu stafi ekki ógn af skipulaginu. Keppnistæki skulu uppfylla þau lög og reglur sem í gildi eru hverju sinni varðandi útblástur og mengun. Því ekki líklegt að umhverfinu stafi ógn af mengun frá þeim.

Þau verulegu umhverfisáhrif sem starfsemi af þessum toga gæti valdið er því hljóðmengun sem verður fjallað nánar um í næsta kafla.

4 Helstu verulegu umhverfisáhrif

Þau verulegu umhverfisáhrif sem starfsemi af þessum toga gæti valdið er hljóðmengun.

Gert er ráð fyrir hljóðmönum við vissa kafla brautarinnar. Brautin er staðsett í lægð sem opnast til norðurs. Þar eru hljóðmanir staðsettar á deiliskipulagsuppdrættinum. Þær verða jafnframt nýttar sem hluti af öryggissvæði og verða græddar upp þannig að sjónmengun af þeim verði óveruleg.

Öll keppnistæki eru háð hljóðmælingu fyrir keppnir og æfingar samkvæmt stöðlum viðkomandi alþjóðlegra akstursíþróttasambanda.

Einnig má geta þess að ekki hefur verið kvartað yfir hávaða eða annarri mengun frá núverandi braut sem hefur verið í notkun frá árinu 1991 og hefur félagið leitast við að vera í góðri samvinnu við bæði heilbrigðiseftirlitið og Hafnarfjarðarbæ. Þeir sem líklegastir eru til að verða fyrir ónæði af brautinni er útivistarfólk, þar með taldir golfiðkendur á fyrirhuguðum golfvelli handan Krísuvíkurvegar og þeir sem starfa í fyrirhuguðu athafnasvæði norðan brautarinnar. Í tengslum við þetta deiliskipulag var unnin hljóðskýrsla sem leiddi í ljós að hljóðmengun frá brautinni verður innan þeirra marka sem gildandi lög og reglur leyfa.

5 Umhverfissjónarmið og umhverfisverndarmarkmið

Við gerð áætlanarinnar var farið yfir helstu lög og reglur sem settar hafa verið varðandi umhverfissjónarmið og umhverfisvernd.

Stefnumið í aðalskipulagi Hafnarfjarðar eru eftirtalin:

- Viðhalda skal tengslum við sögu og menningararf með verndunaráætlun fyrir mannvirki og fornminjar.
- Markvisst skal unnið að því að að viðhalda gæðum náttúru og umhverfis og skapa íbúum heilnæmt, öruggt og gott búsetuumhverfi.
- Styrkja skal aðgengi að upplandi bæjarins, útivistarsvæðum og náttúru án þess að gengið sé á gæði lands og óspillta náttúru
- Hafa skal sjálfbæra þróun á anda staðardagskrár Hafnarfjarðar að leiðarljósi við skipulag byggðar
- Vernda ber óspillta náttúru og vinna verndaráætlanir í þeim tilgangi

Á skipulagssvæðinu eru ekki fornminjar eins og fjallað var um hér fyrir ofan. Fyrirhuguð braut er lögð lágt í landslagið og á spilltu hrauni sem vinnur að því að draga úr áhrifum hennar á náttúru og umhverfi. Hún gengur þar með ekki á gæði lands né óspillta náttúru heldur stuðlar að verndun hennar.

6 Helstu raunhæfu valkostir

- **Að gera ekkert**

Akstursíþróttafélag Hafnarfjarðar er meðal þeirra fáu sem leggja áherslu á svokallaðar hraðaíþróttir vélknúinna ökutækja hérlendis. Félagar eru búsettir langt utan Hafnarfjarðar og jafnvel tugi kílómetra utan höfuðborgarsvæðisins. Þetta sýnir hversu stóru félagslegu hlutverki félagið gegnir. Fullyrða má að starf þess sé mikilvægur hlekkur í að minnka hraðakstur á götum borga og bæja. Því er aðgerðaleysi í uppbyggingu aðstöðu ekki góður kostur.

- **Að byggja upp aðstöðu inna svæðis Kvartmíluklúbbsins sem þegar hefur verið skipulagt**

Þegar farið var af stað með gerð deiliskipulags á svæðinu umhverfis Kvartmíluklúbbinn og Skotíþróttafélags Hafnarfjarðar var gert ráð fyrir að þar yrði akstursbraut. Þegar upp var staðið var það stór hluti svæðisins friðaður að ekki var nægjanlegt olnbogarými fyrir braut eins og hér er lögð til að verði byggð, einkum vegna öryggissvæða umhverfis brautina. Því völdu forsvarsmenn Akstursíþróttafélags Hafnarfjarðar að byggja upp sína aðstöðu annars staðar.

- **Stækkun núverandi rallíkrossbrautar**

Þessi kostur er hagkvæmur þar sem ekki þarf að byggja heila nýja braut, hann er einnig góður út frá náttúruverndarsjónarmiðum þar sem mestöll brautin verður á röskuðu hrauni og hann samræmist stefnuviðmiðum í aðalskipulagi Hafnarfjarðar. Mesti hluti tengingarinnar er á röskuðu hrauni en ekki verður komist hjá að lítill hluti hennar sé á óröskuðu hraun. Sá hluti sem fer að litlum hluta um óraskað hraun er tengingin milli nýs brautarhluta og eldri brautar. En kostirnir við að gera þessa framkvæmd með þessu móti og þessa staðsetningu í lægð og á röskuðu landi vega svo þungt að þetta skiptir litlu máli í hinu stóra samhengi.

7 Aðgerðir sem vega á móti neikvæðum umhverfisáhrifum

Til að vega á móti neikvæðum umhverfisáhrifum verður þess gætt að undirbúningur ökutækja fyrir keppni fari ávallt fram á malbikuðu undirlagi svo unnt verði að hreinsa öll efni sem kunna að sullast niður. Gerðar verða hljóðmanir eftir þörfum þar sem þeirra þarf með.

8 Ástæður valsins

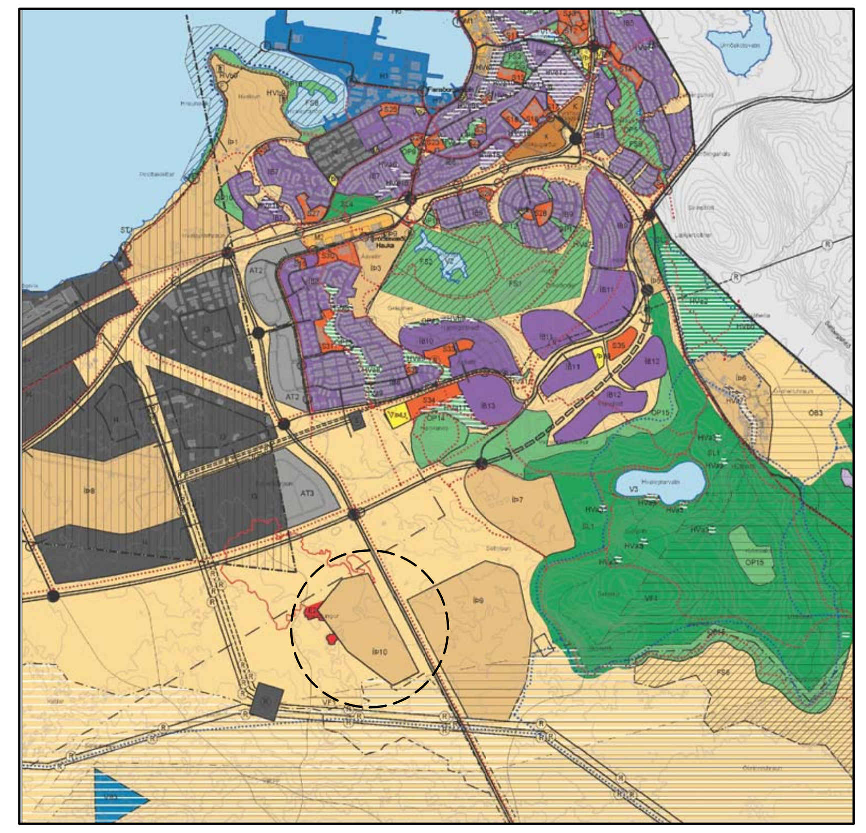
Sá kostur sem varð fyrir valinu er afar raunhæfur. Hann er hagkvæmur þar sem eldri braut félagsins nýtist áfram. Líklegt að félagið nái að framkvæma uppbyggingu svæðisins á næstu árum sé tekið mið af fjárhag þess og áætlunum. Í ljósi reynslunnar er ekki líklegt að þessi staðsetning valdi deilum. Hér hefur verið rakin helstu rök fyrir valinu á staðsetningunni og hvaða upplýsinga var aflað. Matið fór þannig fram fram að helstu innlendu sérfræðingar um akstursíþróttir fengu sérfræðinga í umhverfismálum sér til aðstoðar. Notuðu þeir þær upplýsingar um svæðið sem liggja fyrir og er talið að hvorki hafi skort upplýsingar eða þekkingu.

9 Vöktun

Ekki er talin ástæða að vakta aðra þætti en hljóð frá brautinni. Eitt ef hlutverkum heilbrigðiseftirlits Hafnafjarðar og Kópvogssvæðis er að vakta hávaða í bæjunum. Því má segja að þessi umhverfisþáttur sé nú þegar í ákveðnum farvegi.

Heimildir:

1) Krýsuvíkureldar II - Kapelluhraun og gátan um aldur Hellnahrauns - Sigmundur Einarsson, Haukur Jóhannesson og Árný Erla Sveinbjörnsdóttir - Jökull nr. 41, 1991



HLUTI AF AÐALSKIPULAGI HAFNARFJARÐAR

Skilmálar:

Nýbyggingar:

Þakform nýbygginga er frjálst, en enginn hluti þeirra má ná hærra yfir landið umhverfis en 9 metra. Litaval skal vera í daufum jarðlitum sem falli sem best að umhverfinu.

Öryggisgirðing

Girðingarnar skulu gerðar úr vírneti og mega vera allt að 2,3 metra háar. Þær skulu lagðar í samræmi og feldar að landslaginu.

Hljóðmanir:

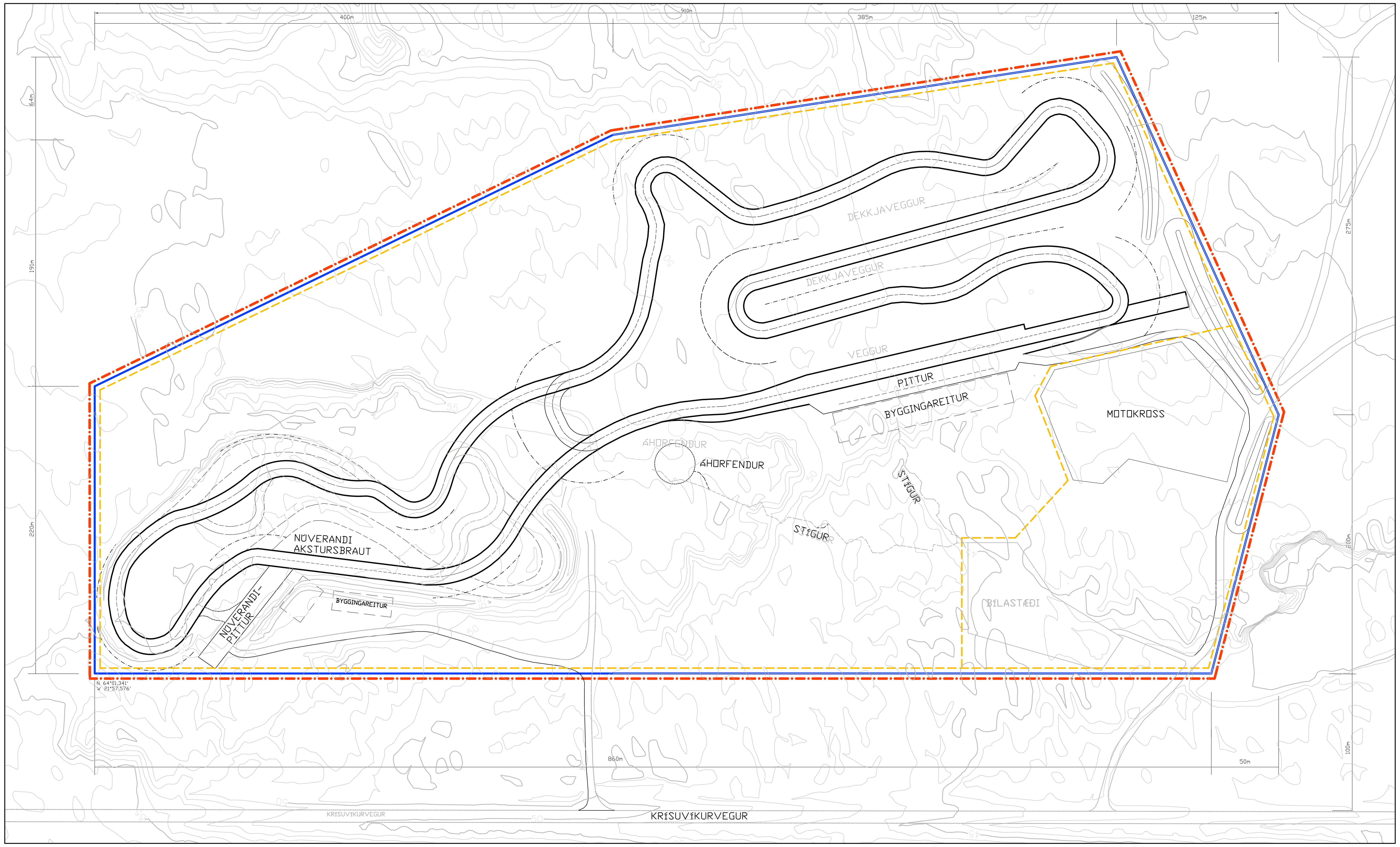
Nýjar hljóðmanir mega vera allt að 3,5 metra háar og skulu græddar upp með grasi eða gróðri sem líkist þeim sem fyrir er á svæðinu.

Bifreiðastæði

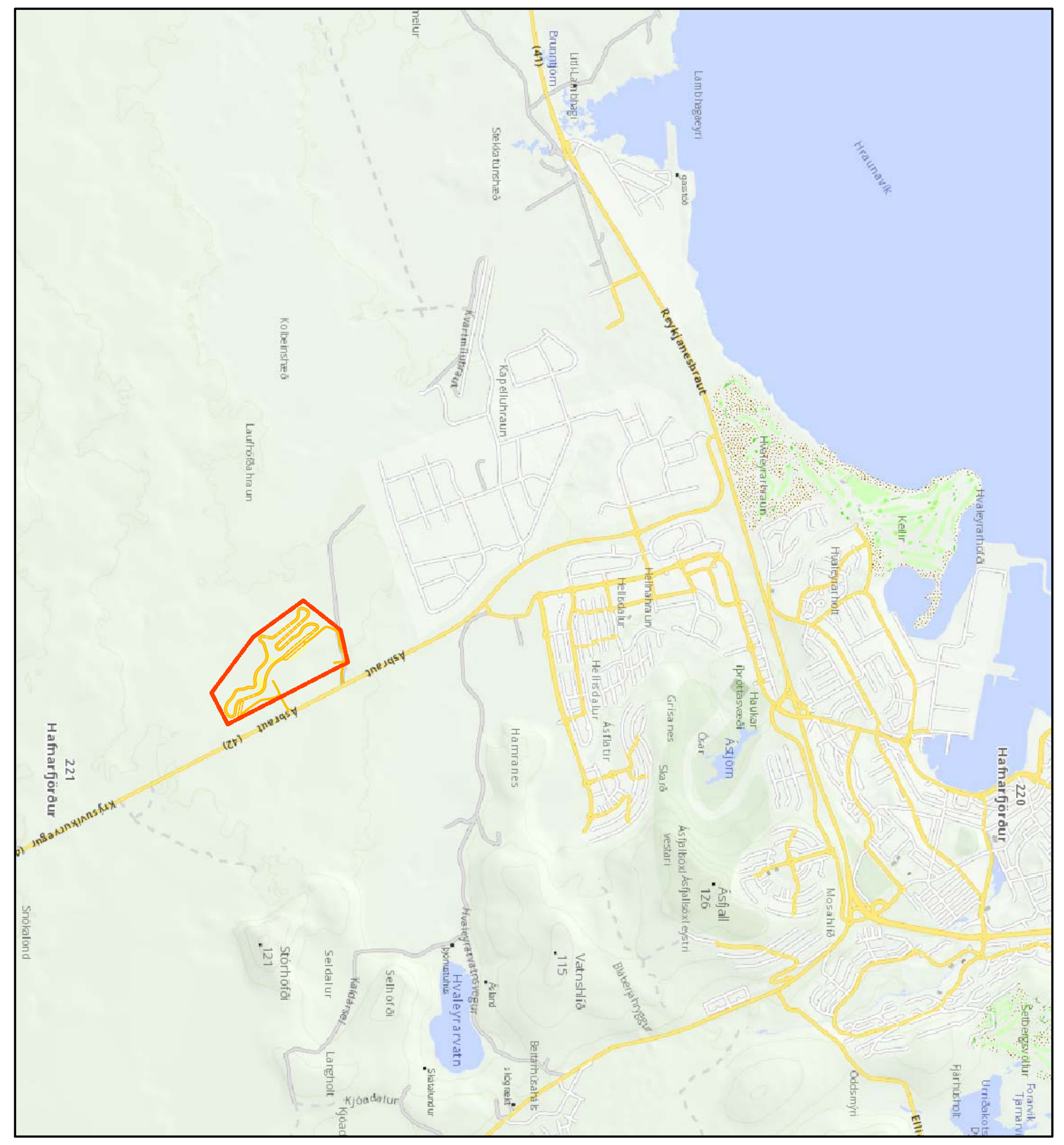
Afmarka skal svæði fyrir bifreiðar áhorfanda og skal gera ráð fyrir allt að 100 bifreiðastæðum í 1. áfanga.

Stígar

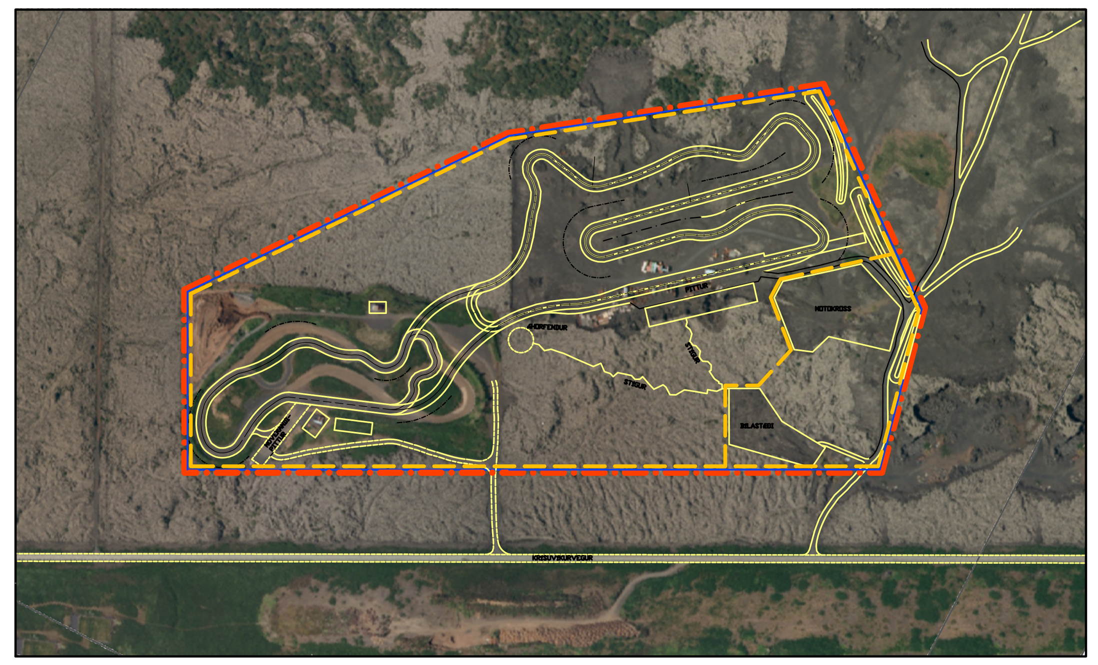
Stíga skal útfæra þannig að sem minnst rask verði og þeir lagðir sem lægst í landið. Yfirborð þeirra skal vera úr þéttri möl.



KORT AF SVÆÐI, KVARÐI 1:2000



STAÐSETNING Á KORTI, KVARÐI 1:50.000



SVÆÐI SÝNT Á LOFTMYND, KVARÐI 1:10000

SKÝRINGAR:

- STAÐSETNING Á AÐALSKIPULAGI
- MÖRK SKIPULAGSSVÆÐIS
- LÓÐAMÖRK
- AKSTURSBRAUT
- "SLAUFA" FYRIR GOKARTBRAUT
- "SLAUFUR" FYRIR RALLÝKROSSBRAUT
- ÖRYGGISSVÆÐI
- GÖNGUSTÍGUR
- GIRÐING
- NÚVERANDI BYGGINGAR
- BYGGINGARREITUR
- HLJÓÐMÖN

Deiliskipulag þetta hefur fengið meðferð í samræmi við ákvæði 41. greinar skipulagslaga nr. 123/2010 og var samþykkt

í Skipulags- og byggingarráði Hafnarfjarðar þann..........2015

f.h. skipulags- og byggingarráðs

og í bæjarstjórn Hafnarfjarðar þann........ 2015

f.h. bæjarstjórnar

Tillagan var auglýst frá .... 2014 til 2014

með athugasemdafresti til 2014

Skipulagsstofnun hefur fengið þess gögn til yfirferðar.

Auglýsing um gildistöku deiliskipulagsins var birt í B-deild Stjórnartíðinda þann ....

DAGS: 18.06.2015

MÆLIKVARÐI: 1/50.000, 1:10.000 OG 1/2.000

G & G arkitektúr

Bæjarlind 14-16, 110 Reykjavík

gsm: 824 4555 / 864 2282

Gunnlaugur Jónasson kt. 090462 2299

Gunnar Bergmann kt. 250864 4859

netfang: gj@hive.is

DEILISKIPULAG

SVÆÐI AÍH VIÐ KRÍSUVÍKURVEG