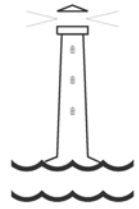




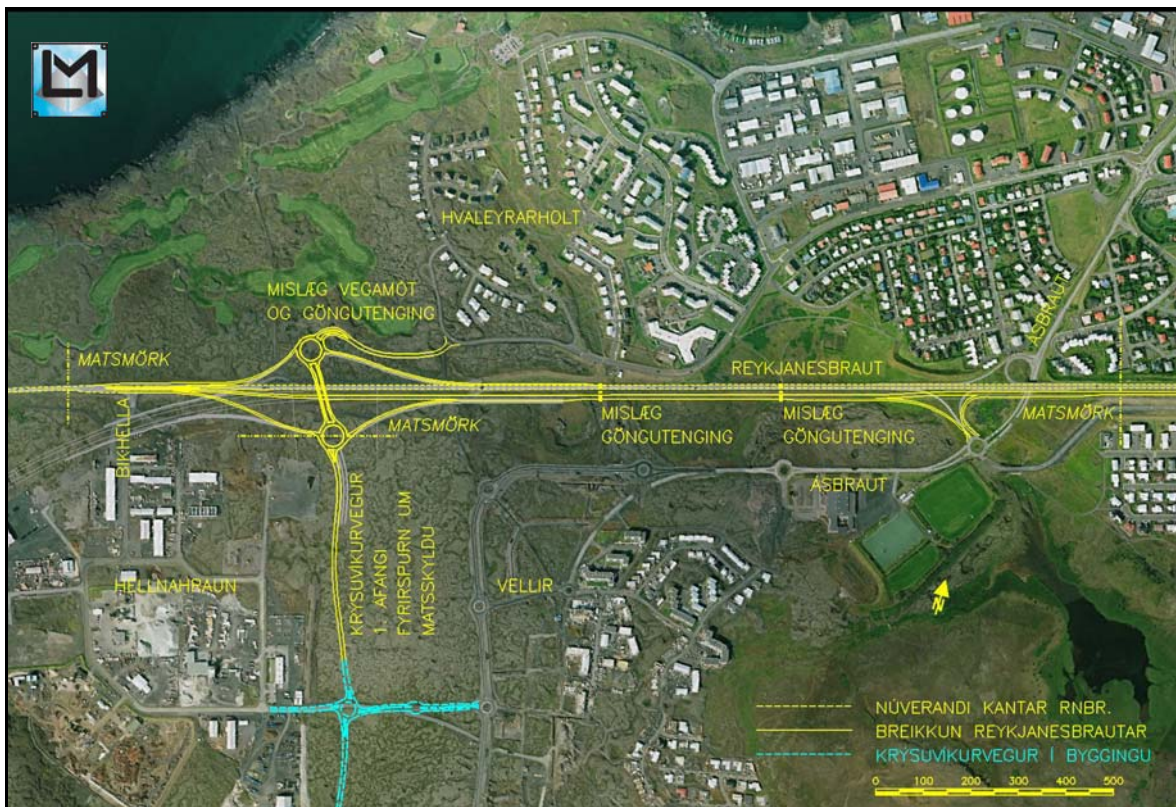
HAFNARFJARÐARBÆR



BREIKKUN REYKJANESBRAUTAR UM HAFNARFJÖRÐ

-FRÁ ÁSBRAUT AÐ KRÝSUVÍKURVEGI-

MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM TILLAGA AÐ MATSÁÆTLUN





EFNISYFIRLIT

1	INNGANGUR.....	1
1.1	TILGANGUR	1
1.2	MATSSKYLDA OG LEYFI.....	1
1.3	GERÐ FRUMMATSSKÝRSLU OG TÍMAÁÆTLUN	1
2	FRAMKVÆMDALÝSING	4
2.1	HÖNNUNARFORSENDUR TVÖFALDRAR REYKJANESBRAUTAR	4
2.2	EFNISTAKA OG JARÐVINNA	5
2.3	FRÁGANGUR Í VERKLOK	5
2.4	KOSTIR	5
3	SKIPULAG	6
4	STAÐHÆTTIR OG MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM.....	8
4.1	LANDSLAG OG ÁSÝND.....	8
4.2	JARÐMYNDANIR.....	9
4.3	HLJÓÐVIST.....	10
4.4	LOFTGÆÐI	10
4.5	GRÓÐUR	10
4.6	VATNAFAR	10
4.7	DÝRALÍF	11
4.8	FORNLEIFAR	11
4.9	LANDNOTKUN OG SKIPULAG	11
4.10	UMFERÐ OG ÖRYGGISMÁL	11
4.11	ÁHRIFASVÆÐI.....	12
5	GÖGN.....	13
6	KYNNING OG SAMRÁÐ.....	14
6.1	TILLAGA AÐ MATSÁÆTLUN.....	14
6.2	ATHUGASEMDIR	14
6.3	MATSSKÝRSLA	14
7	HEIMILDIR	15

1 INNGANGUR

Með þessari tillögu að matsáætlun hefst mat á umhverfisáhrifum fyrirhugaðrar breikkunar Reykjanesbrautar um Hafnarfjörð, frá Ásbraut að fyrirhuguðum Krýsuvíkurvegi, úr tveimur akreinum í fjórar. Í matinu verður einnig fjallað um mislæg vegamót Reykjanesbrautar og fyrirhugaðs Krýsuvíkurvegar. Framkvæmdasvæðið er allt í eigu Hafnarfjarðar (**mynd 1.1**).

1.1 TILGANGUR

Reykjanesbraut hefur nú þegar verið tvöfölduð um Hafnarfjörð, suður fyrir Kaldárselsveg. Fjallað var um þennan hluta Reykjanesbrautar í matsskýrslu árið 2002¹, en skýrslan fjallaði um breikkun Reykjanesbrautar frá Álftanesvegi að Ásbraut, sem er nokkru sunnar en Kaldárselsvegur. Fyrirhuguð breikkun Reykjanesbrautar er því í beinu framhaldi þeirrar framkvæmdar og er nauðsynleg til að greiða fyrir umferð og auka umferðaröryggi vegfarenda um þann hluta brautarinnar.

Nauðsynlegt þykir að útbúa mislæg vegamót Reykjanesbrautar og fyrirhugaðs Krýsuvíkurvegar til að greiða fyrir umferð inn og út úr hverfunum sitt hvoru megin við Reykjanesbraut á þessu svæði.

1.2 MATSSKYLDA OG LEYFI

Framkvæmdin sem um ræðir er matsskyld samkvæmt 5. gr. og lið 10i í 1. viðauka laga nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum. Í þessari skýrslu er sett fram tillaga að matsáætlun fyrir breikkun Reykjanesbrautar, frá Ásbraut að fyrirhuguðum Krýsuvíkurvegi, og mislæg vegamót Reykjanesbrautar og Krýsuvíkurvegar.

Fyrirhuguð framkvæmd er háð framkvæmdaleyfi Hafnarfjarðarbæjar og þarf leyfið að vera í samræmi við skipulagsáætlanir og úrskurð um mat á umhverfisáhrifum.

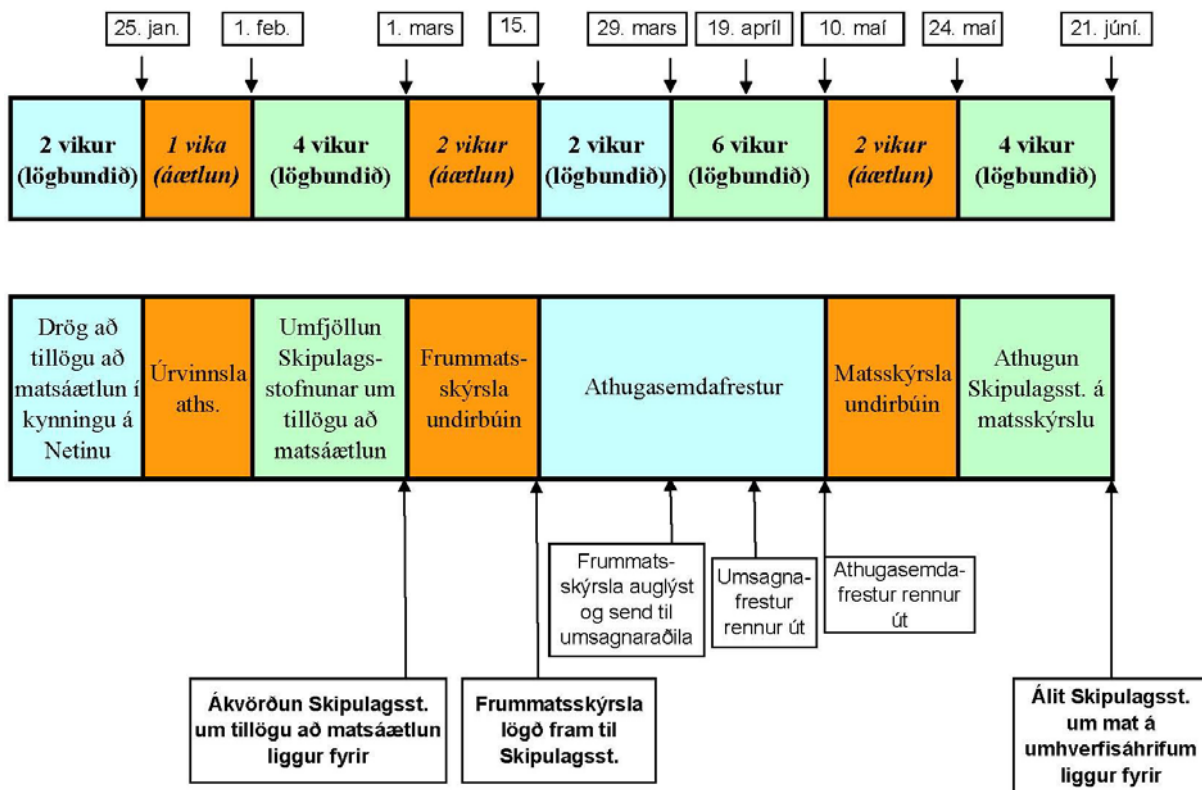
1.3 GERÐ FRUMMATSSKÝRSLU OG TÍMAÁÆTLUN

Vegagerðin og Hafnarfjarðarbær eru framkvæmdaraðilar verksins. Hönnun hf. mun vinna skýrslu um mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar. Áætlað er að leggja frummatsskýrslu inn til Skipulagsstofnunar í mars árið 2006 og matsskýrslu í maí sama ár. Gerð er nánari grein fyrir tímaáætlun helstu þátta matsvinnunnar á **mynd 1.2**. Í tímaáætluninni er tekið mið af tímafrestum sem settir eru í lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 m.s.br.

¹ VST, 2002.



Mynd 1.1 Loftmynd af fyrirhugaðri breikkun Reykjanesbrautar ásamt mislægum vegamótum Reykjanesbrautar og Krýsuvíkurvegar. (Loftmyndir ehf., 2004.)



Mynd 1.2 Tímaáætlun matsferlis fyrirhugaðrar framkvæmdar.

2 FRAMKVÆMDALÝSING

Fyrirhuguð framkvæmd nær yfir breikkun Reykjanesbrautar á um 3.300 m kafla frá Kaldárselsvegi, vestur fyrir fyrirhugaðan Krýsuvíkurveg, ásamt mislægum vegamótum við Krýsuvíkurveg (**mynd 1.1**). Hluti þessarar leiðar, það er frá Kaldárselsvegi að Ásbraut hefur áður farið í gegnum mat á umhverfisáhrifum. Með þessari tillögu að matsáætlun hefst matsferli á þeim hluta sem eftir er. Hér er því um að ræða breikkun Reykjanesbrautar um Hafnarfjörð, frá Ásbraut að fyrirhuguðum Krýsuvíkurvegi, sem er um 2.200 m langur vegkafla (sjá matsmörk á **mynd 1.1**), ásamt mislægum vegamótum við fyrirhugaðan Krýsuvíkurveg.

Gert er ráð fyrir að mislægu vegamótin verði tígullaga, eins og sýnt er á **mynd 1.1**, með hringtorgum sitt hvorum megin við Reykjanesbraut. Út frá báðum hringtorgunum verða rampar inn á og út af Reykjanesbraut. Með ráðgerðu fyrirkomulagi vegamótanna næst tenging við gatnakerfið á Hvaleyrarholti.

Áætlað er að bjóða verkið út árið 2006. Greint verður frá áætluðum kostnaði vegna fyrirhugaðrar framkvæmdar í frummatsskýrslu.

Fjallað er um norðurhluta fyrirhugaðs Krýsuvíkurvegar, næst Reykjanesbraut, og tímabundna hjáleid frá veginum inn á Bikhellu, í sér skýrslu vegna fyrirspurnar um matsskyldu.

Ef Krýsuvíkurvegur verður tvöfaldaður síðar meir má gera ráð fyrir breytingum á fyrirhuguðum vegamótum. Rampar verða þá aðlagðir að tvöfaldri akbraut og sumir þeirra lagðir með tveimur akreinum. Þá verða hringtorg hugsanlega lögð af og afkastameiri útfærsla útbúin í þeirra stað.

2.1 HÖNNUNARFORSENDUR TVÖFALDRAR REYKJANESBRAUTAR

Við breikkun Reykjanesbrautar verður brautin fjögurra akreina stofnvegur í þéttbýli samkvæmt vegtegund A1 (er nú stofnvegur samkvæmt B1). Með vegtegund A1 er gert er ráð fyrir að um veginn geti ekið yfir 30.000 bílar á sólarhring (sjá helstu grunnatriði vegtegunda A1, A2 og B1 í **töflu 2.1**). Hönnunarhraði stofnvega af gerðinni A1 í þéttbýli er 80-100 km/klst.

Tafla 2.1 Helstu grunnatriði vegtegunda A1, A2 og B1.

Grunnatriði	A1	A2	B1
Umferðarmörk [bílar/dag]	> 30.000	> 20.000	4.000-14.000
Akreinabreidd [m]	4,0 m	3,75 m	3,75 m
Akreinafjöldi	4	4	2

2.2 EFNISTAKA OG JARÐVINNA

Gert er ráð fyrir að um 150.000 m³ af burðarlags- og fyllingarefni þurfi vegna fyrirhugaðrar framkvæmdar. Efni úr skeringum er áætlað um 95.000 m³ og mun það nýtast í vegagerðina. Efni sem upp á vantar verður sótt í nálægar námur sem eru í rekstri, líklega í Vatnsskarði eða Undirhlíðum.

2.3 FRÁGANGUR Í VERKLOK

Gengið verður haganlega frá fyrirhuguðu framkvæmdasvæði að lokinni vegagerð. Þannig verður jarðraski við vegagerðina, til að mynda vegna skeringa, jafnað út og sléttað og grastegundum sáð í röskuð svæði. Sáð verður tegundum sem Landgræðsla ríkisins mælir með og vitað er að víkja fljótlega fyrir náttúrulegum gróðri á svæðinu.

Framangreint verklag hefur Vegagerðin tileinkað sér við vegagerð í hrauni. Til hliðsjónar má benda á frágang meðfram Reykjanesbraut, milli Garðabæjar og Hafnarfjarðar, sem þótti takast vel.

Hafa ber í huga að á hluta framkvæmdasvæðisins hefur hrauni nú þegar verið raskað. Breikkun Reykjanesbrautar fer til að mynda inn á svæði sem er að stórum hluta raskað vegna núverandi vegar og öryggissvæða hans. Hraun innan fyrirhugaðs svæðis fyrir mislæg vegamót er hins vegar að stórum hluta lítt raskað.

2.4 KOSTIR

Í frummatsskýrslu verður fjallað um þær útfærslur sem til greina koma við breikkun Reykjanesbrautar frá Ásbraut að fyrirhuguðum Krýsuvíkurvegi.

Ýmsir kostir hafa verið kannaðir við gerð vegamóta Reykjanesbrautar og fyrirhugaðs Krýsuvíkurvegar. Í meginatriðum geta þau verið þrenns konar:

- Hringtorg
- Ljósastýrð vegamót
- Mislæg vegamót

Eini kosturinn sem kemur til greina í þessu verki eru mislæg vegamót í ljósi öryggissjónarmiða og afkasta.

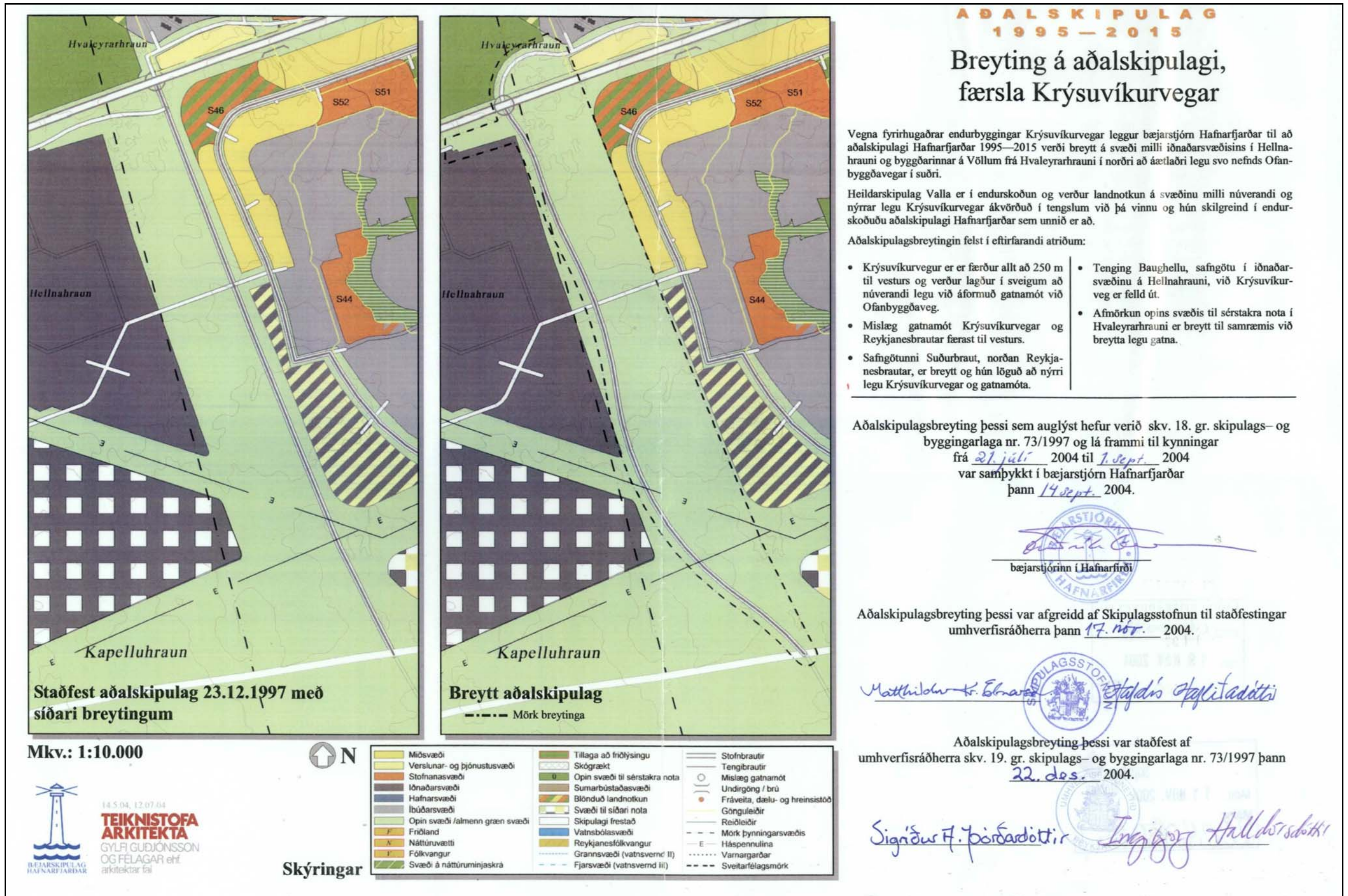
Í frummatsskýrslu verða sýndar aðrar útfærsluhugmyndir á mislægum vegamótum sem voru skoðaðar.

Í frummatsskýrslu verður einnig fjallað um núllkost, en hann felur í sér að ekki verði ráðist í breikkun Reykjanesbrautar frá Ásbraut að fyrirhuguðum Krýsuvíkurvegi né gerð mislægra vegamóta Reykjanesbrautar og fyrirhugaðs Krýsuvíkurvegar.

3 SKIPULAG

Fyrirhugaðar framkvæmdir eru í samræmi við Aðalskipulag Hafnarfjarðar 1995-2015 og breytingar á því sem samþykktar voru 22. desember 2004 (**mynd 3.1**).

Norðurhluti mislægu vegamótanna fer yfir svæði sem flokkað er sem *opin svæði til sérstakra nota* og mun flokkun þess að stærstum hluta breytast í *opið svæði/almennt grænt svæði* með tilkomu vegamótanna. Suðurhluti þess svæðis sem vegamótin fara yfir er nú þegar flokkaður sem *opið svæði/almennt grænt svæði*.



Mynd 3.1 Staðfest breyting á Aðalskipulagi Hafnarfjarðar 1995-2015 vegna fyrirhugaðra mislægra vegamóta samhlíða færslu Krýsuvíkurvegur.

4 STADHÆTTIR OG MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM

Í tengslum við mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar verða eftirfarandi umhverfisþættir skilgreindir út frá helstu áhrifaþáttum:

- Landslag og ásýnd
- Jarðmyndanir
- Hljóðvist
- Loftgæði
- Gróður
- Vatnafar
- Dýralíf
- Fornleifar
- Landnotkun og skipulag
- Umferð og öryggismál

Fjallað verður um viðmið sem notuð verða við að meta ofangreinda umhverfisþætti og umfang og einkenni áhrifa metin út frá þeim.

Við mat á einkennum áhrifa verða hugtök eins og *veruleg*, *talsverð*, *nokkur* eða *óveruleg* notuð til að lýsa áhrifum tiltekins umhverfisþáttar. Enn fremur verður lagt mat á það hvort áhrifin eru talin *jákvæð* eða *neikvæð*, *bein* eða *óbein*, *sammögnuð*, *varanleg* eða *tímabundin*, *afturkræf* eða *óafturkræf*. Heildaráhrif framkvæmdarinnar verða síðan dregin saman í lok frummatsskýrslunnar.

4.1 LANDSLAG OG ÁSÝND

Fyrirhugað framkvæmdasvæði er nálægt sjó á tiltölulega hallalitlu landi sem hækkar til austurs og einkennist af tiltölulega sléttu hrauni eins og fram kemur í kafla 4.2 um jarðmyndanir. Norðan fyrirhugaðra mislægra vegamóta, er opið svæði með golfvelli golfklúbbsins Keilis, en annars staðar er íbúðabyggð, iðnaðarsvæði og önnur mannvirki áberandi í landslaginu. Norðan þess hluta Reykjanesbrautar sem hér um ræðir er að mestu samfelld íbúðabyggð, en sunnan hennar eru Ásahverfið og Vellir. Vestast er síðan iðnaðarhverfið Hellnahraun.

Framkvæmdasvæðið kemur til með að sjást vel frá næstu íbúðarhúsum. Í frummatsskýrslu verður fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á landslag og þau sjónrænu áhrif sem íbúar í sjónlínu við breikkaða Reykjanesbraut og mislæg vegamót við fyrirhugaðan Krýsuvíkurveg geta vænst.

4.2 JARÐMYNDANIR

Innan framkvæmdasvæðisins er hraun frá nútíma, svokallað Hvaleyrarhraun, sem runnið hefur eftir að jöklar ísaldar hopuðu af láglandi landsins fyrir um 10.000 árum. Hér er um að ræða allvíðáttumikinn helluhraunsfláka, norðaustan Kapelluhrauns. Helluhraun eru yfirleitt fremur slétt á yfirborði og mynda lága en víðáttumikla skildi.² Hluti mislægra vegamóta Reykjanesbrautar og fyrirhugaðs Krýsuvíkurvegar er fyrirhugaður á lítt röskuðu helluhrauni sunnan við golfvöll golfklúbbs Keilis. Framkvæmdasvæði vegna breikkunar Reykjanesbrautar verður hins vegar að stórum hluta á röskuðu svæði meðfram núverandi vegarstæði þar sem að skafið hefur verið ofan af hrauninu innan öryggissvæða vegarins (**mynd 4.1**). Utar er þó eitthvað um lítt raskaða hraunfláka eins og líst er hér að ofan.

Eldhraun njóta ákveðinnar sérstöðu. Samkvæmt 37. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd eru þau sérstaklega vernduð og ber að forðast að raska þeim. Í matsskýrslu verður því fjallað um hraunið sem raskast vegna fyrirhugaðrar framkvæmdar og verndargildi þess. Í þessu sambandi má þó benda á að verndargildi hrauns við þéttbýli, telst mun minna en á strjálbýlum svæðum að mati Umhverfisstofnunar³. Í ljósi þess er ekki gert ráð fyrir sérstakri jarðfræðiúttekt í tengslum við matsvinnuna.

Reynt verður að takmarka rask á hrauni utan öryggissvæða vegarins og vegamótanna eins og mögulegt er. Á framkvæmdatíma verður verklag í samræmi við það sem Vegagerðin hefur tileinkað sér við vegagerð á hraunasvæðum.



Mynd 4.1. Ljósmynd af hluta fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis vegna breikkunar Reykjanesbrautar. Horft er í norðaustur átt og sést hluti byggðar á Hvaleyrarholti norðan vegar og hluti Valla sunnan vegar. (Ljósmynd: Hönnun hf.)

² Náttúrufræðistofnun Íslands, 1986.

³ Umsögn Umhverfisstofnunar við ákvörðun um matsskyldu Krýsuvíkurvegar á milli Hraunhellu og Hamraness.

4.3 HLJÓÐVIST

Gerðir verða hljóðstigsútreikningar vegna fyrirhugaðrar framkvæmdar þar sem miðað verður við niðurstöður umferðarspár fyrir árið 2024. Greint verður frá niðurstöðum útreikninganna í frummatsskýrslu með því að setja jafngildislínur hljóðstigs inn á loftmynd af svæðinu. Niðurstöðurnar verða bornar saman við viðmiðunargildi í reglugerðum um hávaða nr. 933/1999 og nr. 478/2003. Ef ástæða þykir til verða settar fram tillögur um raunhæfar mótvægisáðgerðir.

4.4 LOFTGÆÐI

Ýmis mengandi efni eru í útblæstri bifreiða vegna brennslu eldsneytis, svo sem kolmónoxíð (CO), köfnunarefnisoxíð (NO_x), brennisteinstvíoxíð (SO₂), blý (pb) og svifryk (>10 µm í þvermál). Svifryk myndast einnig við slit á malbiki og dekkjum. Í matsskýrslu verður lagt mat á magn útblásturs í nágrenni Reykjanesbrautar að lokinni fyrirhugaðri framkvæmd miðað við umferðarspá árið 2024. Niðurstöður verða bornar saman við umhverfismörk sem kveðið er á um í íslenskum reglugerðum um styrk mengunarefna í andrúmslofti nr. 251/2002, um loftgæði nr. 787/1999 og um varnir gegn loftmengun af völdum hreyfanlegra uppspretta nr. 788/1999.

4.5 GRÓÐUR

Í hrauni innan framkvæmdasvæðisins er mosapemba áberandi ásamt öðrum algengum hraungróðri, smárunnum (víði- og lyngtegundum) og grösum. Á röskuðum svæðum, svo sem í nágrenni vegarstæðis núverandi Reykjanesbrautar, hefur hraun verið skafið meðfram veginum og grösum sáð í sárin.

Í tengslum við mat á umhverfisáhrifum breikkunar Reykjanesbrautar á milli Hafnarfjarðar og Njarðvíkur⁴ fór fram gróðurúttekt. Niðurstöður hennar sýndu að á athugunarsvæðinu væru gróðurlendi ekki frábrugðin þeim sem eru í hraununum í kring. Í ljósi þess er talið að gróður á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði sé svipaður og því er ekki gert ráð fyrir sérstakri gróðurúttekt í tengslum við matsvinnuna. Í frummatsskýrslu verður greint frá umfangi svæðisins sem raskast og hve stór hluti þess er nú lítt raskaður.

4.6 VATNAFAR

Mengandi efni frá ökutækjum, svo sem ryk, sót, bensín og olía, berast af vegum með regnvatni og síast í gegnum jarðveg og hraun. Á Reykjanesbraut er gert ráð fyrir að mengun aukist í samræmi við þá umferðaraukningu sem spáð er um veginn að lokinni framkvæmd. Vegna mikilla þynningaráhrifa í gljúpu hrauni eru áhrif mengunarefnanna á grunnvatn þó ekki talin mikil. Engin vatnsból, vatnsverndar-svæði, ár eða lækir eru í nágrenni fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis. Í ljósi

⁴ Hönnun hf., 2001.

ofangreinds er ekki gert ráð fyrir sérstakri úttekt vegna mengunar í tengslum við matsvinnuna.

4.7 DÝRALÍF

Eins og fram kemur í matsskýrslu um breikkun Reykjanesbrautar á milli Hafnarfjarðar og Njarðvíkur verpa margar farfuglategundir á Reykjanesskaga og hafa þar viðkomu vor og haust. Fuglalíf í hraununum er hins vegar ekki fjölbreytt, einkum þar sem að verulegra búsetuáhrifa og umferðar gætir. Einnig má búast við því að lítið sé um önnur dýr á slíku svæði. Í ljósi framangreinds er ekki gert ráð fyrir sérstakri dýralífsúttekt í tengslum við matsvinnuna.

4.8 FORNLEIFAR

Kannaðar hafa verið fornleifar á framkvæmdasvæði vegamóta Reykjanesbrautar og fyrirhugaðs Krýsuvíkurvegar og fyrirhugaðs norðurhluta Krýsuvíkurvegar. Við skráninguna var heimilda aflað um svæðið, það gengið og minjar skráðar, myndaðar, GPS hnitsettar og teiknaðar eftir atvikum. Í matsskýrslu verður fjallað um þann hluta niðurstaðna úttektarinnar sem er næst Reykjanesbraut, fornleifar merktar inn á loftmynd og fjallað um hvort vænta megi áhrifa framkvæmdarinnar á þær. Leitað verður eftir álitni Fornleifaverndar ríkisins um fornleifar á þeim hluta framkvæmdasvæðisins sem fornleifakönnunin náði ekki til.

4.9 LANDNOTKUN OG SKIPULAG

Fyrirhuguð framkvæmd er í samræmi við Aðalskipulag Hafnarfjarðar 1995-2015 og samþykktu breytingu á legu Krýsuvíkurvegar árið 2004 (kafla 3).

Í frummatsskýrslu verður fjallað um skipulag og landnotkun á og í nágrenni fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis.

4.10 UMFERÐ OG ÖRYGGISMÁL

Með fyrirhugaðri tvöföldun Reykjanesbrautar er búist við að umferðar- og öryggismál batni verulega. Mislæg vegamót Reykjanesbrautar og fyrirhugaðs Krýsuvíkurvegar með tengingu við byggð á Hvaleyrarholti munu einnig greiða fyrir umferð inn og út úr íbúðasvæðum norðan og sunnan við Reykjanesbraut svo og iðnaðarsvæðinu Hellnahrauni.

Í frummatsskýrslu verður fjallað um þau áhrif sem vænta má að fyrirhuguð framkvæmd hafi á umferð og öryggi.

4.11 ÁHRIFASVÆÐI

Það eru einkum eftirfarandi þrír þættir sem ráða afmörkun áhrifasvæðis vegna vegagerðar.

- Vegalög nr. 45/1994. Samkvæmt lögnum er veghelgunarsvæði 30 m út frá miðlínu fyrir stofnvegi og 15 m út frá miðlínu annarra þjóðvega.
- Þjóðminjalög nr. 107/2001. Í samræmi við 2. gr. lið iii í 3. viðauka við lög nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum þarf að athuga hvort að fornminjar finnast sem njóta verndar samkvæmt þjóðminjalögum í innan við 100 m fjarlægð frá framkvæmdasvæði.
- Hljóðvist. Áhrifasvæði vegna hljóðstigs frá umferð er oft mun umfangsmeira en það svæði sem verður fyrir beinu raski.

Í ljósi framangreindra þriggja þátta er hægt að skilgreina rannsóknarsvæðið um 100 m frá miðlínu akbrauta þó svo að rask vegna framkvæmda takmarkist við veghelgunarsvæðið. Áhrifasvæðið er þó talsvert stærra eða sem nemur aukningu á hljóðstigi frá því sem nú er.

Út frá framangreindu er ljóst að áhrifasvæði vegna beinna áhrifa er tiltölulega lítið. Óbein áhrif vegna hljóðstigs koma þó til með að víkka út áhrifasvæðið. Stærð þess svæðis fer meðal annars eftir því hvort og þá hvar mótvægisáðgerðum verður beitt. Fjallað verður um áhrifasvæði vegna beinna áhrifa í frummatsskýrslu.

5 GÖGN

Eins og fram kemur í kafla 4 er ekki gert ráð fyrir athugunum á lífríki í tengslum við mat á umhverfisáhrifum fyrirhugaðrar framkvæmdar og er ástæðan fyrst og fremst mikil búsetuáhrif vegna nálægðar framkvæmdasvæðisins við byggð og mikla umferð. Í matsvinnunni verður lögð áhersla á að meta áhrif á hljóðvist, landslag og ásýnd (sjónræn áhrif) og loftgæði. Að öðru leyti verða þau gögn notuð sem til eru og greint er frá í 4. kafla þessarar skýrslu. Leitað verður eftir álitum Fornleifaverndar ríkisins er varðar breikkun Reykjanesbrautar.

Við mat áhrifum aukins hljóðstigs á hljóðvist í næsta nágrenni verða framkvæmdir einfaldir hljóðstigsútreikningar þar sem að forsendur úr umferðarspá árið 2024 verða notaðar. Ef þurfa þykir verða lagðar fram tillögur til mótvægis of háu hljóðstigi. Niðurstöðurnar verða sýndar á myndrænan hátt í matsskýrslu og bornar saman við þau viðmiðunarmörk sem sett eru í reglugerð um hávaða.

Við mat á sjónrænum áhrifum framkvæmdanna verða teknar myndir frá þeim stöðum í nágrenninu þaðan sem fjögurra akreina Reykjanesbraut og mislæg vegamót við fyrirhugaðan Krýsuvíkurveg verða mest áberandi. Á myndum verður framkvæmdasvæðið sýnt frá þeim stöðum fyrir og eftir breytingar.

Við mat á loftgæðum verður líklega notast við forsendur úr umferðarspá fyrir árið 2024 til að leggja mat á útblástur vegna bílaumferðar. Niðurstöður verða bornar saman við þau umhverfismörk sem sett eru í mengunarvarnareglugerðum.

6 KYNNING OG SAMRÁÐ

6.1 TILLAGA AÐ MATSÁÆTLUN

Kynning og samráð við gerð tillögu að matsáætlun var í samræmi við það sem lög um mat á umhverfisáhrifum kveða á um. Drög að tillögu að matsáætlun voru gerð aðgengileg á heimasíðum Vegagerðarinnar (www.vegagerdin.is) og Hönnunar (www.honnun.is) í tvær vikur. Með opinberri birtingu sem þessari var almenningi gert kleift að kynna sér fyrirhugaðar framkvæmdir og að koma athugasemdum á framfæri við framkvæmdaraðila áður en endanleg tillaga að matsáætlun varð til. Drög að tillögu að matsáætlun voru einnig send Skipulagsstofnun til yfirlestrar.

6.2 ATHUGASEMDIR

Alls bárust 6 athugasemdir á þeim tíma sem drög að tillögu að matsáætlun var í kynningu. Þær snérust ekki um matsáætlunina heldur framkvæmdina sjálfa og þá einkum um áhyggjur íbúa á Hvaleyrarholti af því að með tengivegi frá Reykjanesbraut inn á Hvaleyrarholt muni umferð í gegnum hverfið og framhjá Hvaleyrarskóla aukast verulega. Þeir telja að aukin umferð muni ógna öryggi íbúa hverfisins og skólabarna í Hvaleyrarskóla, sem og að hljóðmengun muni aukast verulega á svæðinu. Einnig snérust athugasemdir um áhyggjur íbúa við Reykjanesbraut af aukinni hljóð- og loftmengun að lokinni breikkun hennar.

Aðrar athugasemdir sem bárust tengjast skipulagsmálum og samþykktri breytingu á Aðalskipulagi Hafnarfjarðar á svæðinu sunnan við golfvöll golfklúbbsins Keilis. Í því sambandi vill stjórn golfklúbbsins meina að tengivegurinn frá Reykjanesbraut inn á Hvaleyrarholt taki land af svæði sem tilheyri golfvöllinum og að hætta sé á að kylfingar slái golfkúlum inn á tengivegin. Einnig telur stjórnin að töluverð hljóð- og sjónmengun verði af tengiveginum sem trufla muni golfleik.

Í frummatsskýrslu verður fjallað um allar athugasemdir og tekið tillit til þeirra eins og kostur er við athugun á öryggismálum, hljóðvist, sjónmengun og loftmengun meðfram Reykjanesbraut og í byggðinni á Hvaleyrarholti. Einnig verður kannað hvort hætta geti skapast vegna nálægðar tengivegar inn á Hvaleyrarholt við golfvöllinn, auk þess sem sjónræn áhrif og hljóðvist á golfvöllinum verða skoðuð.

6.3 MATSSKÝRSLA

Við gerð frummatsskýrslu mun framkvæmdaraðili leita álits Skipulagsstofnunar auk umsagnar- og hagsmunaaðila ef þörf krefur. Umsagnaraðilar Skipulagsstofnunar vegna fyrirhugaðrar framkvæmdar eru eftirtaldir:

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

7 HEIMILDIR

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

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

VST, 2002. *Tvöföldun Reykjanesbrautar um Hafnarfjörð, frá Álftanesvegi að Ásbraut – Mat á umhverfisáhrifum*. Unnið fyrir Vegagerðina og Hafnarfjarðarbæ.