
Tvöföldun Vesturlandsvegar
frá Víkurvegi í Reykjavík að
Skarhólabraut í Mosfellsbæ

Tillaga að matsáætlun

Júní 2003

1. INNGANGUR	1
2. HELSTU SKREF VIÐ MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM	2
3. FYRIRHUGUÐ FRAMKVÆMD	3
3.1. Inngangur	3
3.2. Markmið og þörf framkvæmdar	3
3.3. Framkvæmdalýsing.....	3
3.4. Framtíðaráætlanir.....	4
3.5. Efnistaka	5
3.6. Framkvæmdatími	5
3.7. Aðrir kostir	5
4. FRAMKVÆMDASVÆÐI	6
4.1. Inngangur	6
4.2. Staðhættir.....	6
4.3. Samræmi við skipulagsáætlanir	6
4.4. Eignarhald á landi og leyfisveitingar.	7
5. UMFANG OG ÁHERSLUR MATS Á UMHVERFISÁHRIFUM	9
5.1. Inngangur	9
5.2. Áhrif framkvæmdaþátta á umhverfið	9
5.3. Vinsun mikilvægra umhverfisþátta	10
6. SAMRÁÐ, KYNNING OG TÍMAÁÆTLUN	14
6.1. Inngangur	14
6.2. Samráð, kynning og tímaáætlun	14
6.3. Framkomnar athugasemdir	14
6.4. Tímaáætlun matsvinnu.....	16
7. HEIMILDIR	18
VIÐAUKI: KORT AF FYRIRHUGAÐRI FRAMKVÆMD OG FRAMKVÆMDASVÆÐI	19

1. INNGANGUR

Fyrir liggur að tvöfalda þarf Vesturlandsveg frá Víkurvegi í Reykjavík að Skarhólabraut í Mosfellsbæ, en vegurinn er hluti þjóðvegur númer 1, Hringvegur. Vesturlandsvegur er stofnbraut í þéttbýli, en samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000, eru stofnbrautir í þéttbýli ávallt háðar mati á umhverfisáhrifum. Nú er verið að meta umhverfisáhrif þessarar framkvæmdar í samræmi við lög þessi, sem og reglugerð nr. 671/2000 um mat á umhverfisáhrifum.

- Framkvæmdaraðili er Vegagerðin í samvinnu við Reykjavíkurborg og Mosfellsbæ.
- Ráðgjafi Vegagerðarinnar við mat á umhverfisáhrifum vegna þessarar tvöföldunar Vesturlandsvegur er ráðgjafafyrirtækið Alta.

Fyrsta skref framkvæmdaraðila við mat á umhverfisáhrifum tiltekinnar framkvæmdar er að útbúa „tillögu að matsáætlun“ um framkvæmdina eins og þá sem hér liggur fyrir. Í þessari tillögu að matsáætlun:

- Sést fyrirhuguð lega þessa tvöfalda Vesturlandsvegur, framkvæmdir honum tengdar og hvernig hann mun tengjast vegakerfi í Reykjavík og Mosfellsbæ.
- Er yfirlit um hvaða atriði, svo sem umhverfisþættir verða skoðuð og metin nánar í þessu matsferli, sem nú er hafið .

Einnig er í öðrum kafla yfirlit um helstu skref við mat á umhverfisáhrifum framkvæmdar til skýringar fyrir hinn almenna borgara og þar sést hvernig tillaga að matsáætlun tengist næstu skrefum við matið.

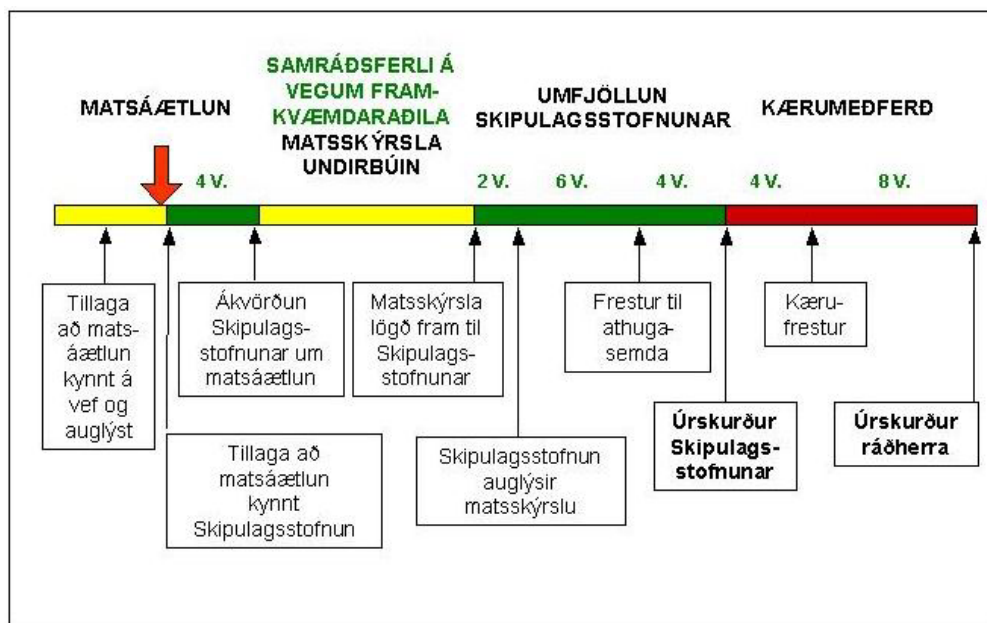
„Tillaga að matsáætlun“ var fyrst auglýst í Morgunblaðinu og Fréttablaðinu 13. maí og kynnt á vefsíðu Alta www.alta.is í tvær vikur, frá 13. til 27. maí, 2003. Öllum var heimilt að óska eftir nánari upplýsingum um framkvæmdina, leggja fram athugasemdir eða koma með ábendingar um hana og hvernig skuli staðið að einstökum þáttum matsvinnunnar. Fram komu nokkrar athugasemdir og tillögur að því sem betur mætti fara í tengslum við þessa framkvæmd, eins og henni var lýst í þeirri „tillögu að matsáætlun“, bæði frá almenningi og lögbundnum umsagnaraðilum og verður tekið tillit til þeirra við mat á umhverfisáhrifum þessarar framkvæmdar.

Nú hefst næsta skref í matsvinnunni þar sem þessi tillaga að matsáætlun hefur verið send til Skipulagsstofnunar til formlegrar umfjöllunar og er kynnt á hennar vegum.

Fjárveiting til framkvæmdarinnar er í Vegaáætlun 2003 – 2005. Stefnt er að því að hefja framkvæmdir öðru hvoru megin við næstu áramót og að megin þungi framkvæmda verði á árinu 2004. Samhliða mati á umhverfisáhrifum þessarar framkvæmdar verður kynnt breyting á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2001 til 2024 við fyrirhugað framkvæmdasvæði. Framkvæmdin eins og hún er kynnt hér er í samræmi við þarfir Mosfellsbæjar og Reykjavíkurborgar í nútíð og um fyrirsjáanlega framtíð.

2. HELSTU SKREF VIÐ MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM

Hér fyrir neðan er yfirlit um helstu skref við mat á umhverfisáhrifum fyrir framkvæmdir. Á mynd 1 sýnir rauð ör hvar í þessu matsferli þessi tillaga að matsáætlun kemur inn. Mat á umhverfisáhrifum vegna framkvæmda er samráðsferli og er því mikilvægt að fá upplýsingar og athugasemdir um framkvæmd frá almenningi og umsagnaraðilum strax í upphafi matsins.



Mynd 1 Myndin sýnir helstu skref í ferli mats á umhverfisáhrifum framkvæmda. Rauða örin sýnir hvar mat á umhverfisáhrifum fyrir tvöföldun Vesturlandsvegjar er stutt í ferlinu.

Sú framkvæmd sem hér er til umfjöllunar er á fyrstu stigum mats á umhverfisáhrifum og liggur nú fyrir tillaga að matsáætlun. Í tillögunni er gerð grein fyrir því hvernig áætlað er að standa að mati á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar. Tillaga að matsáætlun hefur nú verið auglýst og legið frammi á vef í 2 vikur þar sem almenningi og umsagnaraðilum gafst kostur á að kynna sér fyrirhugaða framkvæmd og gera athugasemdir ef einhverjar voru (sjá nánar í kafla 1).

Nú hefur „tillaga að matsáætlun“ verið send til Skipulagsstofnunar til umfjöllunar. Skipulagsstofnun hefur 4 vikur til að meta matsáætlunina og gera við hana athugasemdir. Þá mun matsáætlun liggja endanlega fyrir og verður síðan unnið eftir henni við gerð matskýrslu. Á þeim tíma mun framkvæmdaraðili og ráðgjafar hans jafnframt hafa samráð við umsagnaraðila og almenning. Þegar Skipulagsstofnun hefur samþykkt matsáætlunina hefst vinna við matskýrsluskrif.

Nánari upplýsingar um mat á umhverfisáhrifum fyrir framkvæmdir veitir Skipulagsstofnun en þær má einnig finna á vefsíðu stofnunarinnar www.skipulag.is.

3. FYRIRHUGUÐ FRAMKVÆMD

3.1. Inngangur

Fyrirhugað er að tvöfalda Vesturlandsveg sem er hluti þjóðvegur númer 1, Hringvegur, frá Víkurvegi í Reykjavík að Skarhólabraut í Mosfellsbæ (sjá kort 1). Vesturlandsvegur sem hluti af Hringvegi er ein helsta tenging höfuðborgarsvæðisins við Vestur- og Norðurland. Vesturlandsvegur er einnig ein megin umferðaræðin innan höfuðborgarsvæðisins. Hann er aðal umferðaræðin milli Reykjavíkur og Mosfellsbæjar, þjóna Grafarvogi og mun þjóna þeim hverfum sem munu rísa á svæðum við Úlfarsá og Úlfarsfell í framtíðinni.

Í þessum kafla er nánar lýst:

- Markmiðum framkvæmdarinnar.
- Framkvæmdinni sjálfri og tilhögun hennar.
- Tilhögun efnistöku, framkvæmdatíma og öðrum kostum.

3.2. Markmið og þörf framkvæmdar

Meginmarkmið tvöföldunar Vesturlandsvegur á þessum vegarkafla er að auka öryggi vegfarenda, greiða fyrir umferð og fækka slysum.

Þessi framkvæmd er orðin tímabær. Slysa hafa verið tíð á þessum vegarkafla meðal annars þar sem vegurinn annar ekki þeirri umferð sem um hann fer. Vesturlandsvegur er aðal umferðaræðin milli Reykjavíkur og Mosfellsbæjar og fóru árið 2002 um 17 þúsund bílar á dag þessa leið. Talið er að einbreiður vegur anni um 20 þúsund bílum á sólarhring og því tímabært að tvöfalda veginn.

Samkvæmt svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins verður vegurinn áfram helsta tenging milli þessara sveitarfélaga í framtíðinni. Umferðarspár gera ráð fyrir vaxandi umferð um Vesturlandsveginn á milli Víkurvegur og Skarhólabrautar með uppbyggingu nýrra hverfa á svæðinu. Áætlað er að umferð muni aukast í 25-30 þúsund bíla árið 2012 og í um 37-43 þúsund bíla árið 2024.

3.3. Framkvæmdalýsing

Framkvæmdin sem verið er að meta er tvöföldun Vesturlandsvegur úr tveimur akreinum í fjórar á 3,5 km kafla, frá Víkurvegi að Skarhólabraut, frá stöð 4700 til stöðvar 8400 (sjá kort 1). Allar fyrirhugaðar framkvæmdir sem nú er verið að meta með þessari tvöföldun Vesturlandsvegur, eru merktar inn með gulu á kort 1. Mun vegurinn að mestu liggja í núverandi vegstæði og verður það nýtt undir eystri akbrautina. Ný akbraut mun leggjast utan á núverandi veg að vestanverðu fyrir vestari akbrautina. Á 1 km kafla frá stöð 5000 til stöðvar 6500 er ráðgert að flytja allan veginn til austurs, fjær Úlfarsá en nú er til að hlífa ánni. Einnig verður núverandi brú yfir Úlfarsá endurnýjuð, og hún notuð undir vestari akreinar og önnur reist fyrir eystri akreinar um leið og vegurinn verður tvöfaldaður.

Sem hluti af Hringvegi er Vesturlandsvegur í vegflokki A1 samkvæmt vegstaðli Vegagerðarinnar. Í þeim vegflokki verða allar þveranir að vera mislægar. Í framtíðinni eru fyrirhuguð mislæg gatnamót við Hallsveg/„Úlfarsfellsveg“ og Korpúlfsstaðaveg, sbr. kort 2 og 3, en ekki er talin þörf á þeim næstu árin (sjá nánar kafla 3.4). Mislægu gatnamótin eru því ekki hluti af þessu mati á umhverfisáhrifum vegna tvöföldunar Vesturlandsvegur, en nægilegt landsvæði hefur verið tekið frá fyrir þau til framtíðar og er það merkt inn á kort 5.

Í fyrstu verða reist tvö hringtorg í stað þessara fyrirhuguðu mislægu gatnamóta (sjá kort 1 og 5). Hringtorgið í Mosfellsbæ tengist Korpúlfsstaðavegi úr Staðahverfi og starfsemi Skógræktarfélag Mosfellsbæjar í Úlfarsfellshlíðum (Svæði Skógræktarfélag Mosfellsbæjar er merkt með „S“ á kort 2 og 3). Hringtorgið Reykjavíkurmegin verður vestar og mun tryggja aðkomu að þeirri starfsemi sem nú er við Vesturlandsveginn svo sem núverandi Úlfarsfellsveg, garðyrkjustöðvar, Rannsóknarstofnun Landbúnaðarins (RALA) og tengivirki sem er í sameiginlegri eigu Orkuveitu Reykjavíkur (OR) og Landsvirkjunar (LV) (sjá kort 5). Staðsetning þessara hringtorga er í samræmi við þarfir bæði Reykjavíkurborgar og Mosfellsbæjar hvað varðar tengingar við Vesturlandsveginn í nútíð og fyrirsjáanlegri framtíð þar til þörf verður á mislægum gatnamótum.

Í þessum fyrsta áfanga framkvæmda við Vesturlandsveg er ekki talin þörf á lagningu tengibrautar yfir Vesturlandsveginn norðan við Hamrahlíðarlöndin (sbr. kort 2). Nánar er fjallað um framtíðaráætlanir á þessu svæði í kafla 3.4.

3.4. Framtíðaráætlanir

Breytingar eru fyrirhugaðar á svæðinu umhverfis þennan hluta Vesturlandsvegur í framtíðinni. Fyrirhuguð er uppbygging í Halla- og Hamrahlíðalöndum og í landi Blikastaða samanber staðfest Aðalskipulag Reykjavíkur 2001 til 2024 og samþykkt Aðalskipulag Mosfellsbæjar 2002 - 2024 (sjá kort 2 og 3). Nánar er fjallað um skipulagsmál í kafla 4.3.

Reykjavíkurborg hefur gefið fyrirheit um 10 ha lóð vestan Vesturlandsvegur (sjá kort 5). Gangi sú lóðaúthlutun eftir verður á næsta ári ráðist í lagningu vegar til norðurs frá syðra hringtorginu að landi RALA og er sá vegur merktur inn með rauðum lit á korti 5. Ný aðkoma að tengivirki OR og landi RALA verður þá eftir þessum götukafla þar sem núverandi aðkoma að þessum lóðum mun leggjast af við tvöföldun Vesturlandsvegur. Gangi þessi áform ekki eftir verður unnt að tengja þessar lóðir á annan máta við Vesturlandsveg, m.a. með því að nota núverandi aðkomur að hluta til.

Mislæg gatnamót við Hallsveg eru fyrirhuguð á samgönguáætlun 2007 – 2010, ásamt framlengingu Hallsvegur frá Víkurvegi að Vesturlandsvegi (sjá kort 2 og 3). Frá þeim gatnamótum verður „Úlfarsfellsvegur“ lagður inn Úlfarsárdal að mörkum sveitarfélaganna við Mosfellsbæ, en „Úlfarsfellsvegur“ er ekki fyrirhugaður á samgönguáætlun fyrr en tímabilið 2011 - 2014. Mislæg gatnamót við Korpúlfsstaðaveg eru einnig á samgönguáætlun 2011 – 2014. Verður Korpúlfsstaðavegur framlengdur

frá núverandi vegenda við Staðahverfi að Vesturlandsveginum, en líklegt er að til framkvæmda geti komið innan næstu tveggja ára.

3.5. Efnistaka

Í matsskýrslu verður fjallað um efnispörf vegna framkvæmda við tvöföldun Vesturlandsvegjar og lagningu hringtorga. Fyrstu áætlanir gera ráð fyrir að gröftur á lausu og föstu efni verði um 400.000 m³ í vegstæði og er mest allt efnið notað á staðnum í vegfyllingar og hljóðmanir með vegi. Aðflutt fyllingarefni er áætlað um 240.000 m³. Það efni verður fengið frá námum í rekstri á höfuðborgarsvæðinu eða nágrenni þess.

Þá er gert ráð fyrir að uppgrafið efni sem ekki verður hægt að nýta í þessari framkvæmd verði keyrt burt á viðurkennda jarðvegstippa í samvinnu við sveitarfélögin, t.d. á Hólmsheiði eða nýtt í aðrar framkvæmdir.

3.6. Framkvæmdatími

Gert er ráð fyrir á áætlun Vegagerðarinnar að vinna við tvöföldun Vesturlandsvegjar milli Víkurvegjar og Skarhólabrautar og lagningu hringtorga hefjist öðru hvoru megin við næstu áramót og að megin þungi framkvæmda verði á árinu 2004.

3.7. Aðrir kostir

Í matsskýrslu verður fjallað stuttlega um aðrar útfærslur á tvöföldun Vesturlandsvegjar og rökstutt hvers vegna sú framkvæmdatillaga sem hér er kynnt var talin ákjósanlegust og því valin. Þá verður einnig fjallað um áhrif þess að hafa Vesturlandsveginn áfram eins og hann er núna (núllkostur).

4. FRAMKVÆMDASVÆÐI

4.1. Inngangur

Í þessum kafla er staðháttum á framkvæmdasvæðinu lýst og fjallað um hvernig fyrirhuguð framkvæmd fellur að aðalskipulagsáætlunum.

4.2. Staðhættir

Framkvæmdin afmarkast af Víkurvegi í suðvestri og Skarhólabraut í norðaustri og er vegurinn innan marka Mosfellsbæjar og Reykjavíkurborgar (Kort 1 og 5). Núverandi vegur liggur um flatlendi frá Víkurvegi, yfir Úlfarsá, í boga meðfram hlíðum Úlfarsfells og áfram inn í Mosfellsbæ. Mun vegurinn áfram liggja að mestu í núverandi vegstæði, fyrir utan 1 km kafla þar sem vegurinn er færður fjær Úlfarsá (sjá kafla 3).

Á þessu svæði er land mikið til óbyggt beggja vegna Vesturlandsvegarins. Þó er ýmis starfsemi á svæðinu, m.a. athafnasvæði Rannsóknarstofnunar landbúnaðarins (RALA), tengivirki Orkuveitu Reykjavíkur og Landsvirkjunar, auk ræktarlanda vestan vegar og sumarbústaðalanda og garðyrkjustöðva austan hans (sjá kort 1 og 5).

Á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2001 til 2024 er gert ráð fyrir opnu svæði til sérstakra nota vestan vegar, m.a. golfvelli og kirkjugarði, en miðsvæði austan vegar og svo íbúabyggð fjær (sjá kort 2). Á samþykktu Aðalskipulagi Mosfellsbæjar 2002 til 2024 er gert ráð fyrir miðsvæði og íbúðabyggð vestan vegar en opnu svæði og skógræktarsvæði austan hans (sjá kort 2).

Úlfarsá (Korpa) rennur frá Hafravatni um Úlfarsárdal, undir Vesturlandsveg og rennur milli landa Korpúlfsstaða og Blikastaða að ósum í Blikastaðakró. Úlfarsá er á náttúruminjaskrá frá upptökum í Hafravatni til ósa, ásamt um 200 m breiðum bakka beggja vegna árinna. Ástæða verndunarinnar er sú að: „Úlfarsá er fögur og góð laxveiðiá, víða grónir vallendisbakkar og við ósa hennar eru fjölbreyttar og lífauðugar fjöru“ (Náttúruminjaskrá, 1996). Úlfarsá er einnig hverfisvernduð samkvæmt Aðalskipulagi Reykjavíkurborgar og samþykktu Aðalskipulagi Mosfellsbæjar. Áin er vernduð ásamt 100 m helgunarsvæði beggja vegna árinna en innan þess eru ekki heimil mannvirki nema til útivistar.

4.3. Samræmi við skipulagsáætlanir

Í Reykjavík er í gildi staðfest aðalskipulag, Aðalskipulag Reykjavíkur 2001 - 2024. Í Mosfellsbæ liggur fyrir samþykkt Aðalskipulag Mosfellsbæjar 2002 - 2024, en skipulagið býður staðfestingar umhverfisráðherra. Gert er ráð fyrir að Aðalskipulagið verði staðfest í júlí 2003.

Samræmi við Aðalskipulag Reykjavíkur

Fyrirhugaðar framkvæmdir eru að mestu leyti í samræmi við gildandi Aðalskipulag Reykjavíkur 2001 - 2024. Í Aðalskipulagi Reykjavíkur hefur þegar verið gert ráð fyrir færslu Vesturlandsvegur auk mislægra

gatnamóta við Hallsveg. Stígar næst Úlfarsá eru þó í ósamræmi við Aðalskipulagið þar sem gert er ráð fyrir færslu á göngustíg frá nágildandi Aðalskipulagi norður fyrir Úlfarsá á stuttum kafla við brýrnar. Þar með liggur göngustígur norðan við brýrnar og reiðstígur sunnan við þær. Það er gert þar sem reynsla Reykjavíkurborgar er sú að vegna slyshættu er óæskilegt að hafa göngustíga og reiðstíga of nærri hvor öðrum.

Hringtorgið Reykjavíkurmegin er bráðabirgðalausn þar til þörf verður talin á mislægum gatnamótum, vegna umferðarpunga. Nauðsynlegt er að tengja núverandi Úlfarsfellsveg, Rannsóknarstofnun Landbúnaðarins, tengivirki Orkuveitu Reykjavíkur og Landsvirkjunar og fyrirhugaða verslunarlóð strax við Vesturlandsveginn sbr. kafla 3 og kort 5.

Reykjavíkurborg hyggst breyta Aðalskipulagi Reykjavíkur á næstu mánuðum, en óljóst er ennþá hvernig þeim breytingum verður háttað. Ætlunin er m.a. að stækka miðsvæði M8 (kort 2 og 3) vestur fyrir Vesturlandsveg og færa kirkjugarð austur fyrir veginn. Gefið hefur verið vilyrði fyrir verslunarlóð á svæði vestan Vesturlandsvegur sbr. kort 5 (Bráðabirgða vegtengingu við þetta svæði er lýst í kafla 3). Við þessar breytingar er einnig gert ráð fyrir einhverri breytingu á legu tengibrautar milli Mosfellsbæjar og Reykjavíkur, Reykjavíkurmegin en þar er ráðgert að tengibrautin haldi áfram lengra til suðurs. Tengibrautir sem fyrirhugaðar eru í framtíðinni, verða sjálfstæðar framkvæmdir.

Ljóst er að staðsetning hringtorgsins uppfyllir þarfir Reykjavíkurborgar hvað varðar tengingar við Vesturlandsveginn í nútíð og næstu árin sbr. fyrirhugaðar breytingar á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2001 til 2024.

Reykjavíkurborg gerir ráð fyrir því að auglýsa breytingar á aðalskipulaginu í sumar samhliða auglýsingu á mati á umhverfisáhrifum þessarar framkvæmdar.

Samræmi við Aðalskipulag Mosfellsbæjar

Framkvæmdin er í samræmi við samþykkt Aðalskipulag Mosfellsbæjar 2002 - 2024. Þar er gert ráð fyrir Korpúlfsstaðavegi og mislægum gatnamótum við hann (sjá kort 2, 3 og 5).

Hringtorgið við þessi gatnamót Vesturlandsvegur og Korpúlfsstaðavegur er bráðabirgðalausn þar til þörf verður talin á mislægum gatnamótum vegna aukins umferðarpunga í framtíðinni. Hringtorgið verður staðsett til hliðar við fyrirhuguð mislæg gatnamót þannig að byggja megi þau án þess að loka gatnamótum nema tímabundið (sjá kort 5). Af hringtorginu verður tenging við Korpúlfsstaðaveg og miðsvæði á landi Blikastaða, svo og tenging við skógræktarsvæði Skógræktarfélag Mosfellsbæjar (merkt „S“ á korti 2 og 3). Þegar mislæg gatnamót verða byggð verður ekki gert ráð fyrir tengingu við skógræktarsvæðið frá Vesturlandsvegi, heldur gert ráð fyrir aðkomu að því frá Skarhólabraut. Þá munu gönguleiðir ekki þvera Vesturlandsvegi í Mosfellsbæ fyrr en með mislægum gatnamótum.

4.4. Eignarhald á landi og leyfisveitingar.

Innan marka Reykjavíkur eiga Reykjavíkurborg og ríkið land að Vesturlandsvegi. Innan bæjarmarka Mosfellsbæjar eru það Íslenskir

aðalverktakar sem eiga land að Vesturlandsvegi.

Framkvæmdin er háð framkvæmdaleyfi sveitarfélaganna á svæðinu, Reykjavíkurborgar og Mosfellsbæjar, skv. skipulags- og byggingarlögum nr. 73/1997.

5. UMFANG OG ÁHERSLUR MATS Á UMHVERFISÁHRIFUM

5.1. Inngangur

Í þessum kafla verður fjallað um umfang og áherslur við mat á umhverfisáhrifum vegna þessarar framkvæmdar. Framkvæmdasvæðið er skilgreint og rætt um áhrifasvæði framkvæmdarinnar. Einnig er hér yfirlit með niðurstöðum vinsunar á mikilvægum framkvæmda- og umhverfisþáttum í tengslum við framkvæmdina, bæði á framkvæmda- og rekstrartíma og upplýsingar um hvernig um þá verður fjallað í matsskýrslu.

Vinsun á mikilvægi umhverfisþátta byggir m.a. á samráði við lögbundna umsagnaraðila, sem hafa fengið tillögu að matsáætlun fyrir fyrirhugaða framkvæmd til athugunar. Þeir hafa allir farið yfir tillöguna og annað hvort samþykkt hana eða lagt til breytingar eftir atvikum. Í þessari fyrirbyggjandi tillögu að matsáætlun hefur verið lögð áhersla á að taka tillit til fyrirbyggjandi athugasemda af fremsta megni.

5.2. Áhrif framkvæmdaþátta á umhverfið

Framkvæmdasvæðið, það svæði sem verður fyrir beinu raski af völdum framkvæmda, er það svæði sem tekið er undir nýja akbraut, vestan núverandi akbrautar og þau svæði sem fara undir hringtorg sbr. kort 1. Þá verður eitthvað rask á mjórri spildu meðfram veginum.

Óbein áhrif framkvæmdarinnar kunna að ná út fyrir ofangreint framkvæmdasvæði. Er þar einkum um að ræða áhrif vegna hávaða og loftmengunar frá umferð. Þessi áhrif verða nánar skoðuð í matsskýrslu. Verða mörk framkvæmda- og áhrifasvæða afmörkuð þar og sett fram á kortum í matsskýrslunni.

Áhrif framkvæmdanna á umhverfið geta orðið bæði á framkvæmda- og rekstrartíma. Þeir þættir framkvæmdarinnar sem geta valdið áhrifum á umhverfið á framkvæmdatíma eru lagning vega og brúa, sem og efnistaka fyrir þessa framkvæmd. Á rekstrartíma er umferð helsti áhrifavaldurinn.

Vega- og brúargerð

Áhrif vega- og brúargerðar á umhverfið eru háð staðsetningu og hönnun vegarins og brúa, stærð vegsvæðis og frágangi þess.

Helstu niðurstöður eru þær að helstu umhverfisáhrif á framkvæmdartíma kunni að vera á hljóðvist, umferðaröryggi og lífríki Úlfarsár. Sérstök áhersla verður lögð á að hönnun brúa- og vegamannvirkja hafi sem minnst áhrif á Úlfarsá og nánasta umhverfi hennar. Á rekstrartíma eru helstu umhverfisáhrif tvöföldunar hljóðvist við veginn og bættar samgöngur á höfuðborgarsvæðinu, m.a. aukið umferðaröryggi.

Efnistaka

Áhrif efnistöku á umhverfið eru háð staðsetningu, efnispörf framkvæmdarinnar og frágangi efnistökusvæða að efnistöku lokinni.

Efnistökuastaðir og efnisþörfin ráðast af staðsetningu og hönnun vegjarins. Þörf er á efni í burðarlög og slitlag vegjarins, fyllingar og fláa.

Helstu niðurstöður eru þær að efnistaka muni ekki hafa umtalsverð umhverfisáhrif þar sem framkvæmdaraðili mun aðeins heimila notkun efnis til framkvæmdarinnar úr námum í rekstri á höfuðborgarsvæðinu eða nágrenni þess.

5.3. Vinsun mikilvægra umhverfisþátta

Hér á eftir verður fjallað um þá umhverfisþætti sem talið er að geti orðið fyrir umtalsverðum áhrifum vegna framkvæmdarinnar og fyrirhugað er að meta áhrif á í matskýrslu. Jafnframt er greint frá þeim gögnum sem fyrir liggja og hvaða rannsóknar er þörf vegna matsvinnunnar.

Það hvort umhverfisáhrifin eru talin umtalsverð hefur verið metið út frá þeim gögnum sem fyrir liggja, lögum, reglugerðum og stefnumótandi áætlunum, að höfðu samráð við helstu umsagnaraðila. Umsagnaraðilar greindu frá þeim þáttum sem þeir töldu að leggja þyrfti áherslu á við mat á umhverfisáhrifum vegna tvöföldunar Vesturlandsvegjar.

Þau umhverfisáhrif sem lögð verður áhersla á að fjalla um í matskýrslu eru:

- Samgöngur og umferðaröryggi,
- Áhrif á lífríki Úlfarsár,
- Hljóðvist,
- Fornleifar,
- Útivist.

Nánar er fjallað um hvern þessara þátta hér fyrir neðan.

Samgöngur - Umferðaröryggi

Fyrirhugaðar breytingar á Vesturlandsvegi miða að því að bæta samgöngur, með auknu umferðaröryggi og fækka slysum á Vesturlandsvegi.

Forsendur: Stuðst er við staðla Vegagerðarinnar og hönnunarforsendur, bæði varðandi umferð og umferðaröryggi. Þá eru umferðarspár fram til 2024 lagðar til grundvallar mati á umferð.

Framsetning: Áhrifum tvöföldunar Vesturlandsvegjar á samgöngur verður lýst sem og þeim aðgerðum til að tryggja umferðaröryggi, og hugsanleg virkni þeirra metin. Lagðar verðar fram tölur sem sýna núverandi umferð um veginn og umferðarspár fyrir næstu áratugi. Þá verður gerð grein fyrir slysatíðni á Vesturlandsveginum fyrir og eftir framkvæmdir.

Úlfarsá

Metið verður hvort framkvæmdin kann að hafa áhrif á lífríki í Úlfarsá, bæði tímabundin áhrif, t.d. vegna brúargerðar yfir ána, og langtímaáhrif, t.d. vegna affalls af vegum. Þá verður reynt að tryggja með tímasetningum framkvæmda og öðrum mótvægisáðgerðum að sem minnst röskun verði á ánni og lífríki hennar, bæði meðan á

framkvæmdum stendur og á rekstrartíma.

Forsendur: Fjallað er um verndun náttúrunnar í lögum um náttúruvernd nr. 44/1999 og um varnir gegn mengun vatns í reglugerð nr. 796/1999 sem er sett með stoð í lögum nr. 7/1998 um hollustuhætti og mengunarvarnir.

Mat á áhrifum byggir á úttekt sérfræðinga á mögulegum áhrifum framkvæmdarinnar á ána og lífríki hennar, sem mun leggja fram tillögur að mótvægisáðgerðum.

Rannsóknir á lífríki Úlfarsár hafa farið fram undanfarin ár, m.a. hefur veiðimálastofnun unnið rannsóknir á ástandi laxastofna í ánni, Náttúrufræðistofnun Íslands hefur skoðað lífríki Úlfarsár og Heilbrigðiseftirlit Kjósarsýslu hefur gert mengunarflokkun fyrir Úlfarsá.

Framsetning: Í matsskýrslu verður núverandi ástand Úlfarsár kynnt, áhrif framkvæmdarinnar á ána metin, bæði skammtíma- og langtímaáhrif, og gerð tillaga að mótvægisáðgerðum þar sem það á við. Þá verður gert grein fyrir áhrifum framkvæmdar á flóðahæð í Úlfarsá.

Þá verður tekið tillit til þess ákvæðis í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2001 – 2024 og samþykktu Aðalskipulagi Mosfellsbæjar 2002 – 2024 að sem minnst röskun verði á helgunarsvæði beggja vegna ársinnar, sem er 100 m frá árbakka.

Haft verður samráð við embætti veiðimálastjóra, veiðifélag Úlfarsár og heilbrigðiseftirlit beggja sveitarfélaga vegna framkvæmda við Úlfarsá.

Hljóðvist – hávaðamengun

Metin verða áhrif framkvæmdar á hljóðvist á svæðinu.

Forsendur: Mat á hljóðstigi byggir á reglugerð um hávaða nr. 933/1999 og umferðarspám fyrir Vesturlandsveg til ársins 2024.

Framsetning: Á grundvelli umferðarspár í svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins til 2024 verður metið hvert hljóðstig vegna umferðar verður við veginn. Niðurstöður verða settar fram á dynlínukortum. Í matsskýrslu verður fjallað um hljóðvist við Vesturlandsveginn miðað við landnotkun á svæðum beggja vegna vegar skv. aðalskipulagi sveitarfélaganna, og metið hvort hávaði fari yfir leyfð viðmiðunarmörk miðað við þá landnotkun sem er eða verður á hverju svæði. Gerðar verða tillögur að mótvægisáðgerðum þar sem þurfa þykir og gerð grein fyrir áhrifum þeirra á hljóðstigið.

Fornleifar

Metið verður hvort framkvæmdin kunni að hafa áhrif á fornleifar á svæðinu.

Forsendur: Samkvæmt lögum um þjóðminjavernd nr. 107/2001 þarf að meta hvort framkvæmd kunni að hafa áhrif á fornleifar áður en hafist er handa. Matið mun byggja á áliti fornleifafræðings sem mun meta áhrif framkvæmdar á fornleifar á svæðinu og verndargildi þeirra.

Fornleifaskráning hefur þegar farið fram á og við framkvæmdasvæðið,

bæði í landi Mosfellsbæjar og Reykjavíkur.

Framsetning: Í matsskýrslu verður settur fram listi yfir skráðar fornleifar á svæðinu og lýsing á þeim. Verða þær skráðar inn á kort/loftmynd. Gerð verður grein fyrir áhrifum fyrirhugaðra framkvæmda á fornleifar og settar fram tillögur um mótvægisaðgerðir þegar það á við.

Útivist

Metið verður hvort framkvæmdir við Vesturlandsveg hafi hugsanleg áhrif á útivist á svæðinu, tengingar göngu- og reiðleiða meðfram og yfir Vesturlandsveginn og aðgengi að útivistarsvæðum.

Forsendur: Uppbygging göngu-, hjóla- og reiðstíga er á höndum sveitarfélaganna. Stefna sveitarfélaganna varðandi uppbyggingu göngu-, reið- og hjólastíga og aðgengi að útivistarsvæðum kemur fram í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2001-2024 og Aðalskipulagi Mosfellsbæjar 2002-2024.

Framsetning: Hugað verður að því í samræmi við Aðalskipulag Reykjavíkur og Mosfellsbæjar að til staðar séu tengingar göngu- og reiðleiða bæði undir og yfir Vesturlandsveginn og við núverandi og fyrirhugað stígakerfi. Verða göngu- og reiðstígar við og yfir Vesturlandsveginn settir fram á korti. Til að tryggja að þau mál séu í sem bestum farvegi verður haft samráð við hagsmunaaðila.

Sjónræn áhrif

Vesturlandsvegur mun að mestu leyti liggja í sama vegstæði og nú er. Á 1 km kafla mun vegurinn færast nær Úlfarsfelli og fer hann þá yfir opið svæði. Ekki er talið að sjónræn áhrif tvöfaldaðs vegar verði veruleg, þar sem hann liggur að mestu í núverandi vegstæði.

Framsetning: Í matsskýrslunni verður útlit framkvæmda lýst, útsýni að og frá veglínunum og sjónrænum áhrifum þeirra. Ekki er talin þörf á tölvumyndum þar sem tvöföldun vegarins mun ekki breyta ásjáð svæðisins mikið.

Náttúrufar og jarðmyndanir

Gróðurfélög beggja vegna vegar eru að megninu til graslendi og ræktað land sem ber merki þegar raskaðs lands. Áhrifasvæðið er fremur einsleitt og þurrleitt og fuglalíf því fremur einhæft. Á þessum slóðum hefur einnig legið vegur í tugum ára. Framkvæmdin mun líklega ekki hafa umtalsverð áhrif á náttúrufar á svæðinu. Engar náttúruvinjar eða náttúruverndarsvæði eru á þessum slóðum, utan Úlfarsár. Því verður ekki fjallað ítarlega um náttúrufar í matsskýrslu.

Framkvæmdin mun ekki hafa umtalsverð áhrif á jarðmyndanir á svæðinu, þar sem engar jarðmyndanir sem njóta sérstakrar verndar er að finna á framkvæmdasvæðinu og því verður ekki fjallað um það í matsskýrslu.

Forsendur: Um verndun náttúrunnar er fjallað í lögum nr. 44/1999 um náttúruvernd.

Framsetning: Gerð verður grein fyrir megineinkennum gróðurfars og fuglalífs á svæðinu byggt á fyrirliggjandi gögnum. M.a. eru til gróðurkort

af svæðinu og einnig hefur Náttúrufræðistofnun Íslands gert rannsóknir á gróðurfari og dýralífi á svæðinu innan marka Reykjavíkur. Greint verður frá megineinkennum gróðurfars og fuglalífs. Þá verður greint frá tegundum sem eru sjaldgæfar eða hafa sérstakt verndargildi sem kynnu að finnast á svæðinu.

Loftgæði – loftmengun

Framkvæmdin mun líklega ekki hafa umtalsverð áhrif á loftgæði á svæðinu. Vegurinn mun liggja um opið land og allar þær athuganir sem gerðar hafa verið sýna að loftmengun, bæði vegna lofttegunda og svífryks, frá umferð 30-40 þúsund bíla á dag við slíkar aðstæður á Íslandi er innan viðmiðunarmarka reglugerða um loftmengun.

Forsendur: Stuðst verður við viðmiðunargildi í reglugerð nr. 251/2002 um brennisteinsdíoxíð, köfnunarefnisdíoxíð og köfnunarefnisoxíð, bensen, kolsýring, svífryk og blý í andrúmsloftinu. Niðurstöður umferðarspár eru lagðar til grundvallar mati á mögulegri loftmengun. Þá verður stuðst við rannsóknir sem gerðar hafa verið á loftmengun vegna sambærilegra framkvæmda.

Framsetning: Ekki verður ráðist í sérstaka útreikninga á loftmengun, en gerð grein fyrir henni, bæði vegna lofttegund og svífryks, miðað við sambærilegar framkvæmdir og helstu viðmiðunarmörk, byggt á útreikningum vegna sambærilegra verkefna. Settar verða fram tillögur að mótvægisáðgerðum þar sem það á við.

Landnotkun

Rætt verður um hvernig framkvæmdin fellur að fyrirhugaðri landnotkun á svæðinu.

6. SAMRÁÐ, KYNNING OG TÍMAÁÆTLUN

6.1. Inngangur

Í þessum kafla er greint frá því hvernig samráði hefur verið hagað við gerð tillögu að matsáætlun, ásamt kynningu á matsáætluninni. Þá er í kaflanum greint frá tímaáætlun matsvinnunnar.

6.2. Samráð, kynning og tímaáætlun

Á fyrstu stigum matsvinnunnar leitaði Alta til helstu umsagnaraðila en þeir eru:

- Mosfellsbær
- Reykjavíkurborg
- Fornleifavernd ríkisins
- Umhverfisstofnun
- Heilbrigðiseftirlit Kjósarsvæðis
- Umhverfis- og heilbrigðisstofa Reykjavíkur
- Embætti veiðimálastjóra

Hefur einnig verið haft samband við veitustofnanir varðandi lagnir.

Þegar drög að tillögu að matsáætlun lágu fyrir voru þau send umsagnaraðilum og óskað eftir athugasemdum frá þeim, sérstaklega hvort fram kæmu öll þau gögn sem þeir þurfa til að taka ákvörðun um það hvort framkvæmdin hafi umtalsverð áhrif á umhverfið eða ekki.

Tillaga að matsáætlun var auglýst í Morgunblaðinu og Fréttablaðinu 13. maí 2003 og kynnt opinberlega á vefnum, www.alta.is, í 2 vikur eftir það. Sendi Alta hagsmunaaðilum bréf þar sem sérstaklega er óskað eftir athugasemdum við matsáætlunina frá þeim. Voru send samhljóða bréf til: Skógræktarfélag Mosfellsbæjar, Fiskræktar- og veiðifélags Úlfarsár, Íslenskra Aðalverktaka, Rannsóknarstofnunar Landbúnaðarins, Íslenska fjallahjólaklúbbsins, Fuglaverndarfélag Íslands, Íbúasamtaka Grafarvogis, Landssamtaka hjólréiðarmanna og Reiðveganefndar í Kjalarnespingi hinu forna.

Þá gafst almenningi einnig kostur á því að koma athugasemdum til skila. Var frestur til að skila athugasemdum til 27. maí 2003.

Þegar matsskýrsla liggur fyrir og formleg athugun Skipulagsstofnunar hafin, verður mat á umhverfisáhrifum vegna tvöföldunar Vesturlandsveggar kynnt umsagnaraðilum, hagsmunaaðilum og almenningi. Þá gefst þeim tækifæri á að koma á framfæri athugasemdum og fyrirspurnum.

6.3. Framkomnar athugasemdir

Eftirfarandi athugasemdir og ábendingar bárust og hefur verið tekið tillit til þeirra við gerð þessarar tillögu að matsáætlun.

- Umhverfis- og heilbrigðisstofa Reykjavíkur, Fornleifavernd ríkisins og Embætti veiðimálastjóra gerðu engar athugasemdir við

framkomna tillögu að matsáætlun. Fornleifavernd lagði þó áherslu á að fenginn væri fornleifafræðingur til að meta áhrif framkvæmdarinnar á fornleifar.

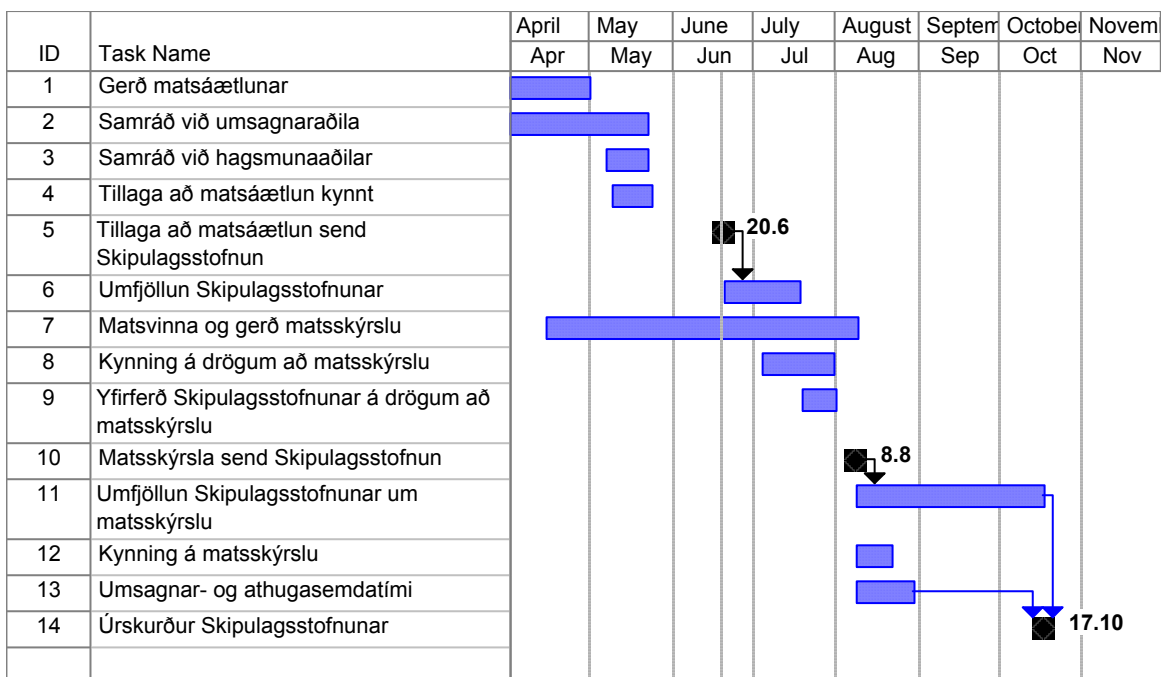
- Heilbrigðiseftirlit Kjósarsvæðis gerði tvær athugasemdir. Annars vegar að það væri til bóta ef framkvæmdaraðili krefðist þess að námuhafi hefði starfsleyfi heilbrigðiseftirlits. Hins vegar að fyrir liggur langtímamarkmið heilbrigðisnefndar fyrir Úlfarsá skv. reglugerð 796/1999 þar sem segir að stefnt skuli að því að áin verði í mengunarflokki A flokki, „ósnortið vatn“, og vill að tekið sé tillit til þess.
- Umhverfisstofnun gerði nokkrar athugasemdir við framkomna tillögu að matsáætlun. Varðandi náttúrufar bendir stofnunin á að einungis hafa verið gerðar náttúrufarsrannsóknir innan Reykjavíkur, en ekki Mosfellsbæjar. Um loftmengun telja þeir að rök um að framkvæmdin muni ekki hafa umtalsverð umhverfisáhrif á loftgæði geti staðist hvað varðar losun lofttegunda, en að ekki sé hægt að fullyrða það sama um svifryk að óathuguðu máli. Varðandi Úlfarsá komi ekki fram í matsáætlun hvernig langtímaáhrif á lífríki árinna verða mæld og metin, né tillögur um mótvægisáðgerðir til lengri tíma. Þá telja þeir ótímabært á þessu stigi málsins að fullyrða um umhverfisáhrif framkvæmdarinnar á vegstæðinu sjálfu á þann hátt sem gert er í tillögu að matsáætlun.
- Skógræktarfélag Mosfellsbæjar gerði þá athugasemd að þeim virtist að ekki væri gert ráð fyrir aðkomu að skógræktarsvæði þeirra í Hamrahlíð. Fundað var með stjórn skógræktarfélagsins þann 3. júní og framkvæmdin kynnt fyrir þeim. Verðum þeim tryggð aðkoma að svæðinu frá hringtorginu í Mosfellsbæ, en sú aðkoma mun falla niður þegar mislæg gatnamót verða lögð. Þegar að því kemur þarf að leysa aðkomuna frá öðrum vegum.
- Reiðveganefnd í Kjalarnesþingi hinu forna fer fram á að fullt tillit verði tekið til reiðveggar sem liggur milli tveggja stofnleiða á svæðinu, en hann liggur sunnan Úlfarsár, og að undirgöng fyrir ríðandi umferð verði sett undir Vesturlandsveg við tvöföldun vegarins.
- Landssamband hjólreiðamanna vill að gerðar verði „sérstakar tveggja akreina hjólreiðabrautir meðfram útjöðrum öryggissvæðis Vesturlandsveggar“ samtímis tvöföldun hans og þá þurfi hjólreiðabrautirnar að liggja í undirgöngum undir allar tengibrautir við Vesturlandsveginn.
- Íslenski fjallahjólaklúbburinn vill að einnig verði gert ráð fyrir hjólandi umferð, með hjólreiðastígum meðfram Vesturlandsveginum. Þá benda þeir á að gera þurfi ráð fyrir undirgöngum strax svo ekki komi til lokana síðar.
- Frá Guðjóni Jenssyni barst sú athugasemd að „tvöföldun Vesturlandsveggar væri ekki sú framtíðarlausn á samgöngumálum Íslendinga milli höfuðborgarsvæðisins og Vesturlands og hvergi sé getið Sundabrautar í matsáætlun“. Þá bendir hann á að þó svo að náttúrufar kunni að hafa lítið gildi, þá sé þetta svæði mjög merkilegt með tilliti til rannsókna á breytingum sem orðið hafa á gróðurfari meðfram núverandi Vesturlandsvegi og leggur til að

- náttúrufræðingar fái að skoða svæðið betur, m.a. með tilliti til landnáms plantna, áður en því verði raskað.
- Lúðvík Friðriksson óskar eftir því að borin verði saman slysatíðni, hljóðstig og áhrif útblásturs á gatnamótum annars vegar með hringtorgi og hins vegar með mislægum gatnamótum. Einnig verði kannað hvort hringtorg beri toppana sem verða í umferðinni á sumrin, sérstaklega seinnipart sunnudags.
 - Magnús Ingi Kristmannsson lét í ljós þá skoðun sína að hringtorg séu stórhættuleg og þau ætti að leggja af. Þau tefji einnig fyrir umferð sem sé áberandi á álagstímum í umferðinni. Hann vill því að strax verði farið í að reisa mislæg gatnamót, bæði til að losna við hringtorg en einnig svo íbúar Mosfellsbæjar þurfi ekki að horfa upp á framkvæmdir næstu 10 árin.
 - Eyþór Guðmundur Jónsson spyr hversu mikill munur sé á því að byggja strax mislæg gatnamót í stað hringtorganna á nýja Vesturlandsveginum. Þar verði skoðaður sparnaður á eldsneyti, magn umferðar sem kemst um veginn og fjöldi árekstra við hringtorg.
 - Morten Lange benti á að ekki sé tekið með í reikninginn hvaða áhrif tvöföldun vegarins hefur á aðra vegfarendur en akandi. Hann segir að einnig þurfi að taka mið af heilsu manna og auka hagkvæmni í víðasta skilningi fyrir samfélagið. Þar þurfi að taka mið af heilsufarsávinningi með því að vinna gegn hreyfileysi. Hann gerir sömuleiðis athugasemd með hjólreiðastíga, að það vanti stíga sem sérstaklega eru ætlaðir fyrir hjólreiðamenn. Þá vill hann að hluti af framkvæmdinni yrði að endurnýja stíginn á hitaveitustokknum.

6.4. Tímaáætlun matsvinnu

Stefnt er að því að skila tillögu að matsáætlun til Skipulagsstofnunar um miðjan júní 2003. Skipulagsstofnun mun fjalla um tillöguna í júní og byrjun júlí og má gera ráð fyrir úrskurði varðandi áætlunina um miðjan júlí 2003. Fyrirhugað er að vinna að matsskýrslu vorið og sumarið 2003 og á sama tíma munu fara fram þær rannsóknir sem nauðsynlegar eru vegna matsvinnunnar. Stefnt er að því að ljúka matsskýrslu í byrjun ágúst 2003 og ætti úrskurður Skipulagsstofnunar að liggja fyrir 10 vikum síðar. Gert er ráð fyrir að kynna matsskýrslu og fyrirhugaða framkvæmd í samráði við Skipulagsstofnun þegar umfjöllun stofnunarinnar er hafin.

Tafla 1 Tímaáætlun við mat á umhverfisáhrifum vegna Vesturlandsvegjar



7. HEIMILDIR

Alta, 2002. *Umhverfismat Aðalskipulags Reykjavíkur 2001 - 2024*. Reykjavíkurborg.

Bjarni F. Einarsson 1995. *Fornleifaskrá Reykjavíkur*. Skýrslur Árbæjarsafns XLVI.

Friðþjófur Árnason 2000. *Búsvæði laxfiska í vatnakerfi Úlfarsár 1998*. Veiðimálastofnun, VMST-R/0003.

Kristbjörn Egilsson (ritstj.), Haukur Jóhannesson, Jóhann Óli Hilmarsson og Kristinn Haukur Skarphéðinsson, 1996. *Náttúrufar í austurlandi Reykjavíkur. Klapparholt, Austurheiði, Úlfarsá og Hamrahlíðarlönd*. Náttúrufræðistofnun Íslands, maí 1996.

Kristbjörn Egilsson, 2000. *Gróðurfar og fuglalíf við Úlfarsá*. Náttúrufræðistofnun Íslands. Nóvember 2000.

Kristinn Magnússon og Agnes Stefánsdóttir, 2003. *Fornleifaskrá Mosfellsbæjar*. Óútgefin skýrsla. Fornleifavernd Ríkisins.

Náttúruminjaskrá, 2003. Umhverfisstofnun, vefsíða www.ust.is skoðuð 26. mars 2003.

NesPlanners, 2002. *Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2001 - 2024. Fylgirit 4, Umferðarspár*. Samvinnunefnd um svæðisskipulag á höfuðborgarsvæðinu, maí 2002.

Skipulags- og byggingarsvið Reykjavíkur, 2002. *Aðalskipulag Reykjavíkur 2001 - 2024*. Reykjavíkurborg.

Skipulagsstofnun, 2002. *Leiðbeiningarit Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum framkvæmda skv. lögum nr. 106/2000, drög - 12. júní 2002*. Skipulagsstofnun.

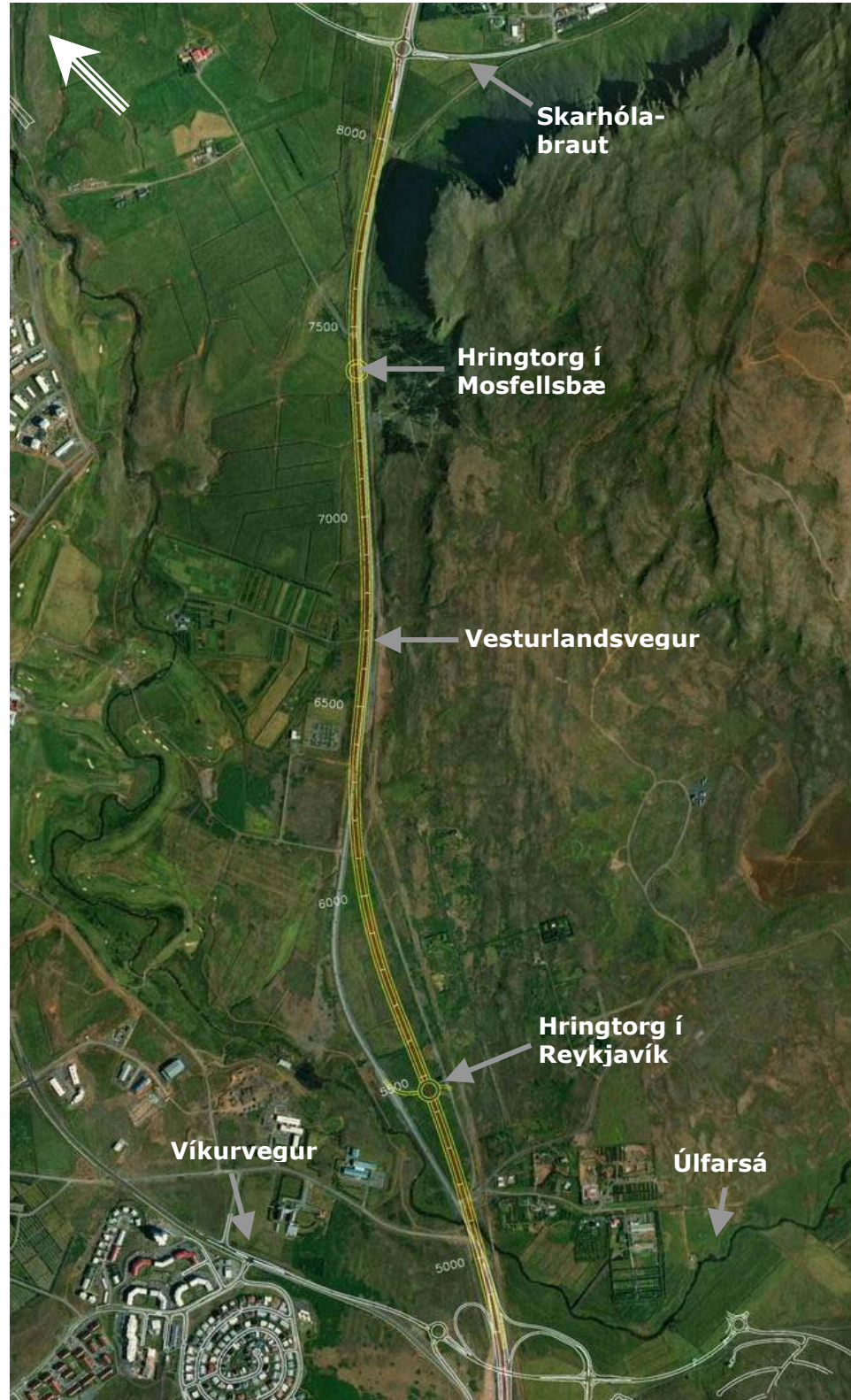
Teiknistofa Arkitekta, 2003. *Aðalskipulag Mosfellsbæjar 2002 - 2024*. Samþykkt tillaga að breytingu á Aðalskipulagi, 12. febrúar 2003. Mosfellsbær. Tillagan bíður staðfestingar umhverfisráðherra.

Tryggvi Þórðarson, 2003. *Flokkun vatna á Kjósarsvæði, Úlfarsá*. Heilbrigðiseftirlit Kjósarsvæðis og Rannsóknna og fræðasetur Háskóla Íslands í Hveragerði, mars 2003.

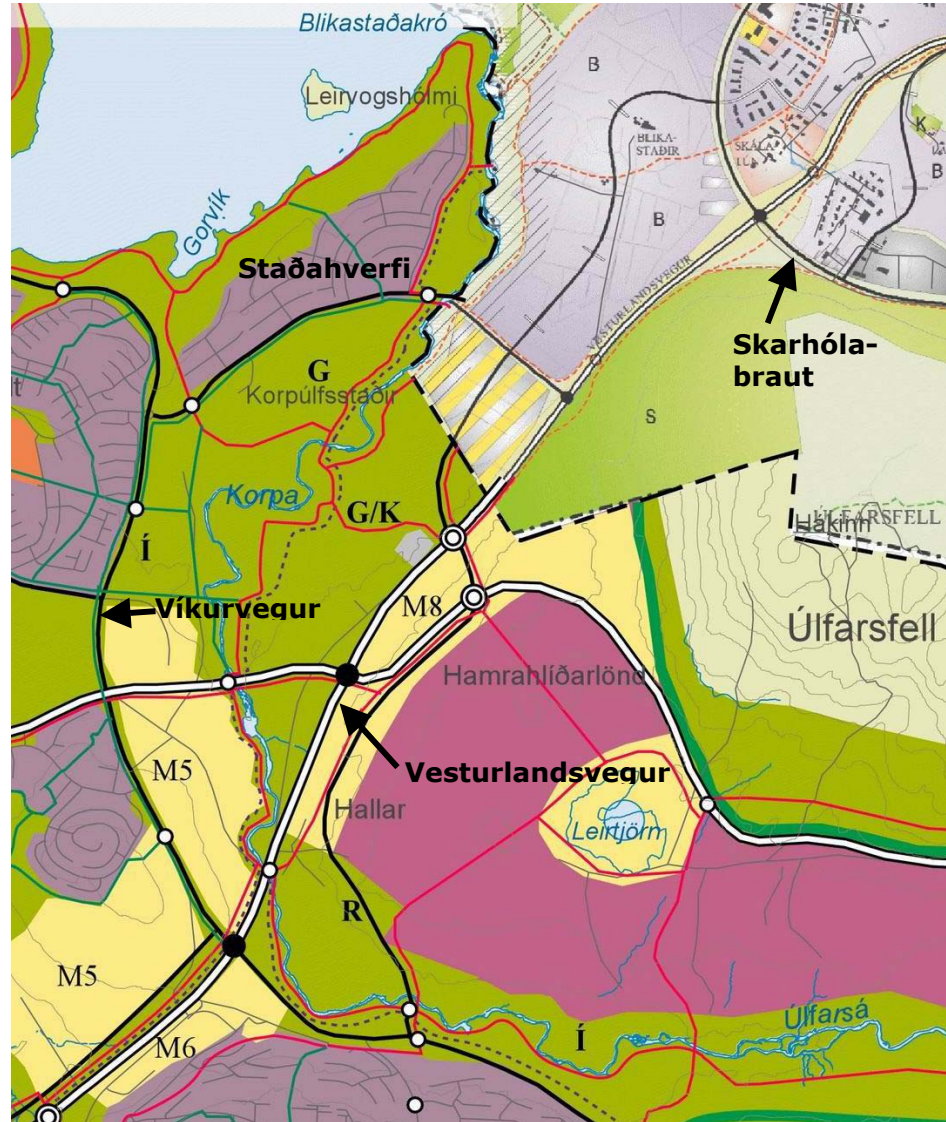
VST, 2003. *Hringvegur (1) f2-f3, Víkurvegur - Skarhólabraut. Frumdrög*. Greinargerð - áfangaskýrsla, mars 2003. VST.

**VIÐAUKI: KORT AF FYRIRHUGAÐRI FRAMKVÆMD OG
FRAMKVÆMDASVÆÐI**

Kort 1: Fyrirhuguð framkvæmd við tvöföldun Vesturlandsvegur frá gatnamótum við Víkurveg í Reykjavík að Skarhólabraut í Mosfellsbær sem verið er að meta er merkt hér inn á loftmynd af svæðinu með gulum lit.

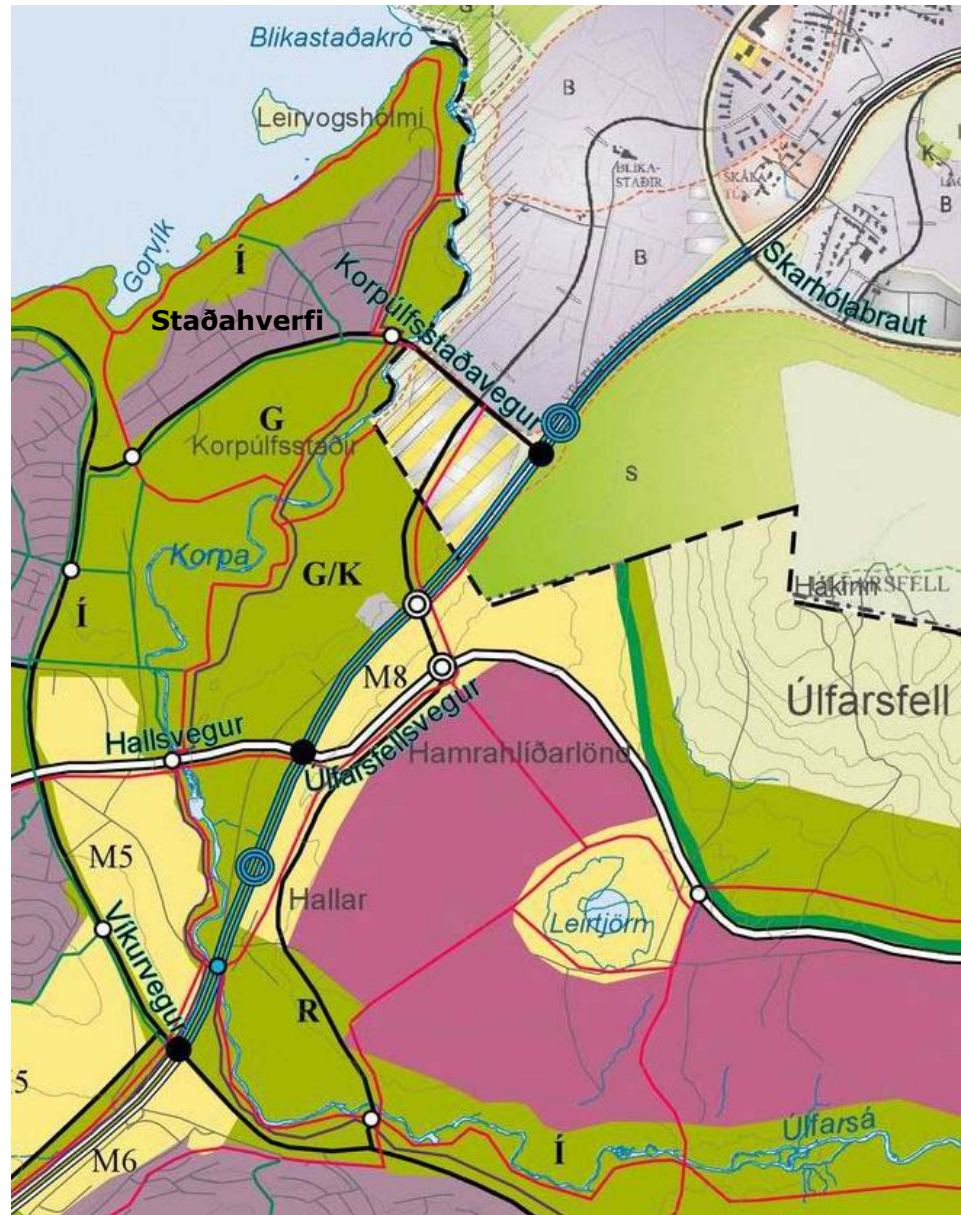


Kort 2: Hér sést hluti af staðfestu Aðalskipulag Reykjavíkur 2001 til 2024 á og við fyrirhugað framkvæmdasvæði ásamt samþykktu Aðalskipulagi Mosfellsbæjar 2002 til 2024. Skýringar á litum og merkingum er að finna á korti 4.



Kort 3: Hér sést hluti af staðfestu Aðalskipulag Reykjavíkur 2001 til 2024 á og við fyrirhugað framkvæmdasvæði ásamt samþykktu Aðalskipulagi Mosfellsbæjar 2002 til 2024. Skýringar á litum og merkingum er að finna á korti 4.

Hér hefur fyrirhuguð framkvæmd verið merkt inn á kort 2, með bláum lit. Skýringar á litum og merkingum er að finna á korti 4.



Kort 4: Hér eru skýringar við liti og merkingar á kortum 2 og 3.



Kort 5: Hér sést fyrirhugað tvöföldun Vesturlandsvegur ásamt fyrirhuguðum bráðabirgðatengingum við aðliggjandi starfsemi. Nýir vegir eru merktir inn með gulum lit og núverandi vegir sem þeim tengjast með bleikum. Nýjar tengingar eru merktar með rauðum lit. Fyrirhugað miðsvæði vestan Vesturlandsvegur er merkt inn með bláum lit. Tvö svæði hafa verið merkt inn á kortið með gulri brotalínu, en þau eru frátekin undir mislæg gatnamót sem fyrirhugað er að reisa í framtíðinni.

