



Reykjavíkurborg
Skipulagsfulltrúi

Vesturlandsvegur frá Leirvogsa að Hvalfjarðarvegi

DEILISKIPULAG

Greinargerð, skilmálar og umhverfisskýrsla

Lögð fram skv. 41. gr. skipulagslaga 123/2010 og 6. gr. laga um umhverfismat áætlana 105/2006.

Samþykkt 07.06.2018

DEILISKIPULAGSBREYTING. 25.06 2020

SJÁ EINNIG UPPFÆRÐA DEILISKIPULAGSUPPDRÆTTI DAGS 25.06.2020



EFNISYFIRLIT

1	INNGANGUR	6
1.1	Markmið skipulagsgerðar	6
1.2	Samráð	6
1.3	Afmörkun	8
2	FORSENDUR	9
2.1	Lýsing á umhverfi og staðháttum – núverandi ástand	9
2.2	Umferð	9
2.3	Umferðaröryggi	10
2.4	Hljóðvist	12
2.5	Hættumat	12
2.6	Starfsemi og byggð	12
2.7	Minjar	12
3	SKIPULAGSLEG STAÐA/TENGLI VIÐ AÐRAR ÁÆTLANIR	14
3.1	Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030	14
3.2	Gildandi deiliskipulag - Vesturlandsvegur frá Kollafirði að Tíðaskarði 1973	15
3.3	Aðliggjandi deiliskipulagsáætlanir	15
4	YFIRLIT YFIR DEILISKIPULAGIÐ	17
5	DEILISKIPULAG	18
5.1	Vesturlandsvegur	18
5.2	Vegamót	20
5.3	Hlíðarvegir	20
5.4	Leiðir gangandi og hjólandi	20
5.5	Reiðleiðir	21
5.6	Undirgöng	22
5.7	Hljóðvist	22
5.8	Vigtarplan	22
5.9	Biðstöðvar Strætó	22
5.10	Áningarstaðir	23
5.11	Minjar	23
5.12	Veitur	23
5.13	Skjólbelti	23
6	UMHVERFISSKÝRSLA	24
6.1	Umhverfismat áætlana	24
6.2	Umhverfismat	25
6.2.1	Landnotkun	25
6.2.2	Náttúrufar	26
6.2.3	Landslag og ásynd lands	26
6.2.4	Vatnafar og vatnsgæði	26
6.2.5	Minjar	27
6.2.6	Hljóðvist	27
6.2.7	Umferðaröryggi	29
6.2.8	Náttúruvá	30
6.3	Samantekt á niðurstöðu umhverfismats	32

INNGANGUR

SAMBÝKKTIR

Deiliskipulagsbreyting þessi, sem fengið hefur meðferð skv. 2. mgr 43. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 var

sambýkkt í skipulags- og samgönguráði þann 1. júlí 2020



Deiliskipulagsbreyting þessi öðlaðist gildi með auglýsingu í B-deild Stjórnartíðinda þann

13. ágúst 2020

SAMANTEKT

Reykjavíkurborg og Vegagerðin standa í sameiningu að gerð deiliskipulags í skilningi 37. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 fyrir Vesturlandsveg frá Leirvogsa að Hvalfjarðarvegi og næsta umhverfi hans ásamt umhverfismati áætlana skv. 6. gr. laga nr. 105/2006.

Helstu framkvæmdir samkvæmt deiliskipulagi er breikkun vegarins í 2+1 veg ásamt bygging fjögurra hringtorga á Vesturlandsveginum, við Esjumela, Móa, Grundarhverfi og við Hvalfjarðarveg. Einnig eru gerðir hliðarvegir þar sem þess er þörf til að fækka tengingum við Vesturlandsveg. Skoðaðar voru hjóla- og gönguleiðir ásamt reiðleið í gegnum svæðið en þær lausnir eru ekki alltaf innan marka deiliskipulagsins. Með mikilli fækkun tenginga og breikkun í 2+1 er gert ráð fyrir að auka megi öryggi vegarins og þar með draga úr slyshættu.

Samantekt og rökstuðningur vegna breytingar 25. júní 2020.

Vegna aðstæðna í landi þarf að breyta hönnun vegarins þannig að í stað þess að breikka núverandi veg verður nýr vegur með ýmist einni eða tveimur akreinum lagður í öruggri fjarlægð frá núverandi vegi sem verður nýttur áfram. Vesturlandsvegur verður því tvær akreinar í báðar áttir samhliða á lengri köflum en áður var gert ráð fyrir. Vegurinn flokkast áfram sem 2+1 vegur þar sem að á slíkum vegum geta verið kaflar með eina akrein í hvora akstursstefnu eða 2 akreinar í hvora akstursstefnu.

Aukið svigrúm er veitt um breidd göngu- og hjólastíga og reiðleiða, þar sem hliðarvegir eru samhliða, vegna mismunandi aðstæðna í landi. Einnig er bætt við þeim möguleika að gera sérstakan göngu- hjólastíg í stað göngu- og hjólaleiðar á vegöxl hliðarvega.

Bætt er við kafla um hljóðvist en gera þarf ráðstafanir á 3 stöðum til að uppfylla kröfur um hljóðstig við íbúðarhús í nágrenni við Vesturlandsveg. Aðeins einn þessara staða er innan deiliskipulagsmarka Vesturlandsvegar, neðan Vallá.

Greinargerðin er uppfærð í samræmi við breyttar forsendur og uppdættir uppfærðir, sjá neðar.

Við mat á því hvort breyting á deiliskipulagi teljist óveruleg skal taka mið af því að hve miklu leyti tillagan vikor frá notkun, nýtingarhlutfalli, útliti og formi viðkomandi svæðis.

Breytingarnar eru taldar vera óverulegar þar sem ekki er verið að víkja frá fyrri áætlun um notkun svæðisins, gert var ráð fyrir í skipulaginu að vegurinn yrði á endanum 2+2 vegur svo þó vegurinn verði með lengri kafla með 2 akreinum í hvora akstursstefnu þá er nýtingin, form og útlit óbreytt. Deiliskipulagsmörk eru óbreytt.

BREYTINGAR EFTIR AUGLÝSINGU 31.05.2018

Í kafla 5.3 er bætt við eftirfarandi

Nánari útfærslur á tengingum og hliðarvegum verða gerðar á framkvæmdartíma m.t.t. umhverfis og lagna. Almenn miðar fjarlægð hliðarvega frá Vesturlandsvegi við að hægt verði að breikka Vesturlandsveg í 2+2 veg.

Bætt við kafla 5.11 um veitur og kafla 5.12 um skjólbelti

BREYTINGAR 25. JÚNÍ 2020.

Kafli 5.1 Vesturlandsvegur

Í kaflanum kemur fram að vegna aðstæðna í landi þarf að breyta hönnun vegarins þannig að í stað þess að breikka núverandi veg verður nýr vegur með ýmist einni eða tveim akreinum lagður í öruggri fjarlægð frá núverandi vegi sem verður nýttur áfram. Skiptisvæði vegkafla breytast einnig og verða nú lengri kaflar með tvær akreinar í hvora akstursstefnu. Þar sem er 1+1 vegkafla er gert ráð fyrir að aðskilja akstursstefnur með vegriði. Áfram er miðað við að vegurinn verði 2+2 vegur í framtíðinni¹ án þess að færa þurfi hliðarvegi.

Kafli 5.3 Hliðarvegir

Bætt er við þeim möguleika að gera sérstakan göngu- og hjólastíg sem kæmi þá í stað göngu- og hjólaleiðar á vegöxl hliðarvega. Lögð er áhersla á að til verði samfelld og örugg göngu- og hjólaleið meðfram Vesturlandsvegi.

Kafli 5.4 Leiðir gangandi og hjólandi

Bætt er við þeim möguleika að gera sérstakan göngu- og hjólastíg, eftir því sem aðstæður leyfa, sem kæmi þá í stað göngu- og hjólaleiðar á vegöxl hliðarvega. Lögð er áhersla á að til verði samfelld og örugg göngu- og hjólaleið meðfram Vesturlandsvegi. Leitast verður við að stígarnir séu 3-3,5 metra breiðir.

Kafli 5.5 Reiðleiðir

Í stað þess að reiðleiðin liggja að vaði á Ártúnsá/Blikdalsá er gert ráð fyrir að hún liggja að brúnni.

Gert er ráð fyrir reiðleiðum í hæfilegri fjarlægð meðfram hliðarvegum, leitast verður við að breidd reiðstíga verði 3,5 m.

Bætt er við nýjum kafla um **hljóðvist**, kafli 5.7. Kaflanúmer þar á eftir hliðrast, verða 5.8-13 í stað 5.7-12.

¹ Gert er ráð fyrir að Vesturlandsvegur geti breikkað í 2+2 veg frá framtíðartengingu við Sundabraut og að Hvalfjarðarvegi.

1 INNGANGUR

Reykjavíkurborg og Vegagerðin hafa unnið sameiginlega að gerð deiliskipulags fyrir Vesturlandsveg frá Leirvogsa, við sveitarfélagsmörk Mosfellsbæjar, að Hvalfjarðarvegi og næsta umhverfi hans. Deiliskipulagið er unnið skv. skipulagslögum nr. 123/2010. Breyting á Vesturlandsvegi fellur undir lið 13.02 í 1. viðauka laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000. Framkvæmdin er því tilkynningarskyld skv. flokki B, þar sem um breytingar eða viðbætur við matsskylda framkvæmd skv. flokki A er að ræða. Deiliskipulagið, sem er undanfari þessarar framkvæmdar, er því háð umhverfismati skv. lögum um umhverfismat áætlana nr. 105/2006 sjá kafla 6. Deiliskipulag þetta kemur í stað núverandi deiliskipulagsuppráttar sem er frá árinu 1973.

1.1 Markmið skipulagsgerðar

Markmið deiliskipulagsins er að vegurinn verði endurbættur til að auka umferðaröryggi, greiða fyrir umferð og fækka tengingum á veginum með gerð hliðarvega fyrir umferð að húsum og túnum. Gerður verður 2+1 vegur en samkvæmt skipulaginu er tekið frá rými fyrir 2+2 veg til lengri framtíðar á hluta kaflans (frá framtíðartengingu Sundabrautar og að Hvalfjarðarvegi). Deiliskipulagið nær yfir um 14 km kafla frá Hvalfjarðarvegi í norðri og að sveitarfélagsmörkum Reykjavíkur og Mosfellsbæjar í suðri. Fyrirhugaðar framkvæmdir við breikkun vegarins ná til um 13 km kafla frá Hvalfjarðarvegi að Esjumelum í núverandi vegastæði Vesturlandsvegar. Í deiliskipulaginu er fjallað um gerð vegar, útfærslu vegamóta, hliðarvega, stíga, undirganga, biðstöðva Strætó og áningarstaða. Einnig er skilgreint heildstætt yfirlit yfir tengingar fyrir hliðarvegi og líklega legu göngu-, hjóla- og reiðstíga.

1.2 Samráð

Í vinnu við deiliskipulagið og á auglýsingatíma deiliskipulagsins hefur verið haft samráð við ýmsa hagsmunaaðila sem hafa tengingu við deiliskipulagssvæðið svo sem:

- Íbúasamtök Kjalarness
- Reiðveganefnd í Kjalarnesþingi hinu forna
- Hestamannafélagið Hörður
- Veitur

Eftirfarandi deildir og svið Reykjavíkurborgar:

- Samgöngudeild umhverfis- og skipulagssviðs
- Heilbrigðiseftirlitið
- Skrifstofa framkvæmda og viðhalds hjá umhverfis- og skipulagssviði
- Skrifstofa náttúru og garða hjá umhverfis- og skipulagssviði

Helstu umsagnaraðilar við deiliskipulagið eru eftirfarandi:

- Skipulagsstofnun
- Hverfisráð Kjalarness
- Veðurstofan
- Strætó BS
- Umhverfisstofnun
- Minjastofnun Íslands
- OR/Veitur
- Mosfellsbær
- Fiskistofa
- Landsamtök hjólreiðarmanna

1.3 Afmörkun

Deiliskipulagssvæðið nær yfir núverandi vegstæði Vesturlandsvegar á 14 km kafla sem nær frá sveitarfélagsmörkum Reykjavíkur og Mosfellsbæjar að gatnamótum við Hvalfjarðarveg. Skipulagsmörkin fylgja veghelgunarsvæði Vesturlandsvegar, hliðarvegi og göngu- og reiðleiðir meðfram þeim. Skipulagsmörkin ná jafnframt yfir vegamót, undirgöng og önnur svæði sem þarf að raska eða eiga við.



MYND 1 Afmörkun skipulagssvæðisins.

2 FORSENDUR

2.1 Lýsing á umhverfi og staðháttum – núverandi ástand

Deiliskipulagssvæðið er á um 14 km kafla á Vesturlandsvegi og eru um 40 vegamót, tengingar, þveranir o.fl. á þessum kafla. Á stærstum hluta vegarins er leyfður hámarkshraði 90 km/klst en á stuttum kafla við Grundarhverfi er hámarkshraði 70 km/klst. Ein akrein er í hvora akstursstefnu á veginum og enginn aðskilnaður á milli akstursstefna.

Reiðleið á skipulagssvæðinu fylgir ýmist gamla þjóðveginum eða öðrum hliðarvegum en er á malarstíg frá Stekkjarvegi að Kirkjulandsvegi en þar færast reiðleiðin yfir á Esjuveg og er á honum að Vallá. Norðan við Vallá færast reiðleiðin yfir á slóða meðfram veginum og fylgir Vesturlandsvegi að gamla veginum við Hvalfjörð.

Engir hjóla- eða göngustígar eru innan deiliskipulagssvæðisins í dag.

Ein strætóstoppistöð er innan deiliskipulagsmarkanna, við Esjumela. Stoppistöðvar sem eru utan skipulagsmarkanna en tengjast Vesturlandsvegi eru við Esjurætur og þrjár við Vallargrund í Grundarhverfi.

2.2 Umferð

Árið 2016 var meðalumferð bíla á Vesturlandsvegi eftirfarandi (upplýsingar af heimasíðu Vegagerðarinnar):

	² ÁRSDAGSUMFERÐ [ÖKUTÆKI/SÓLARHR]	SUMARDAGSUMFERÐ [ÖKUTÆKI/SÓLARHR]	VETRARDAGSUMFERÐ [ÖKUTÆKI/SÓLARHR]
Þingvallavegur að Brautarholtsvegi	8.300	10.600	6.400
Brautarholtsvegur að Hvalfjarðarvegi	7.100	9.300	5.300

Að jafnaði er meiri umferð yfir sumartímenn en yfir vetrartímenn. Frá árinu 2014 jókst umferð um 5-13% á ári.

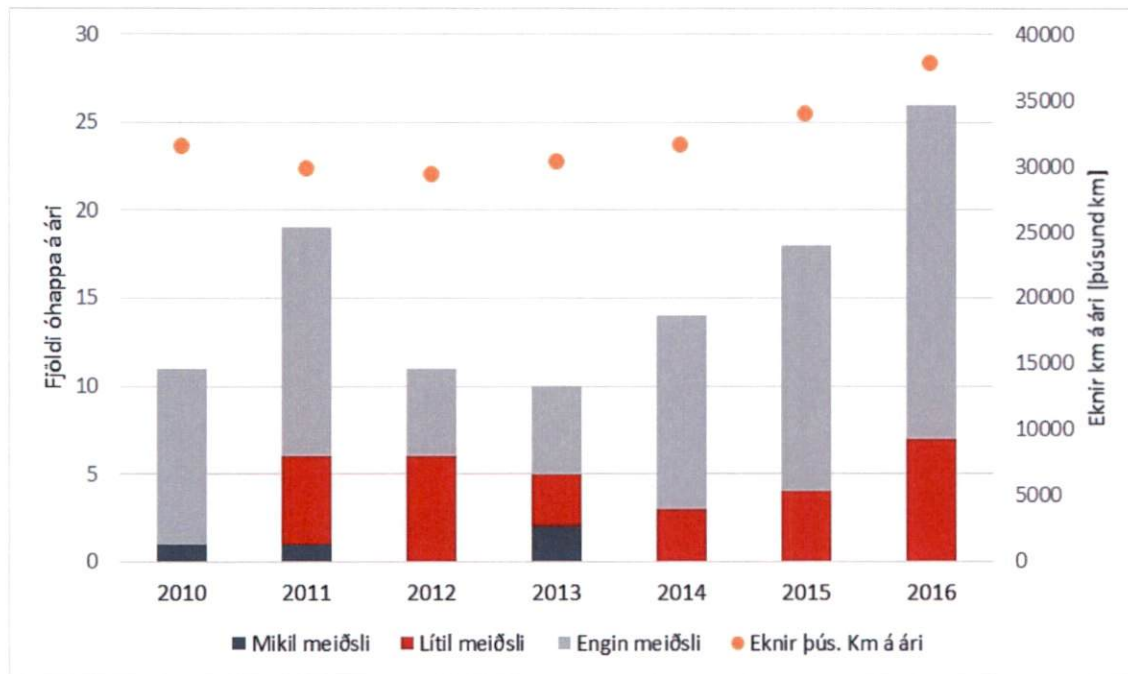
Ekki eru til upplýsingar um umferð gangandi, hjólandi né reiðmanna á stígum í nágrenni Vesturlandsvegar.

² Ársdagsumferð = meðalumferð á dag yfir árið
sumardagsumferð = meðalumferð á dag mánuðina júní, júlí, ágúst og september
vetrardagsumferð = meðalumferð á dag mánuðina janúar, febrúar, mars og desember

2.3 Umferðaröryggi

Mat á núverandi umferðaröryggi er unnið úr gögnum um umferðaróhöpp³ og umferð 2010-2016 en þessar upplýsingar fengust frá Vegagerðinni. Allar upplýsingar hér á eftir um óhöpp, gerð þeirra og tíðni eru unnar upp úr þessum upplýsingum nema annað sé tekið fram.

Mynd 2 sýnir yfirlit um fjölda umferðaróhappa á Vesturlandsvegi, frá Esjumelum og að Hvalfjarðarvegi, á árunum 2010-2016. Fjöldi umferðaróhappa var breytilegur á milli ára en var þó áberandi mestur árið 2016. Sama ár var umferð um Vesturlandsveg meiri en árin á undan.



Mynd 2 Umferðaróhöpp á Vesturlandsvegi milli Esjumela (Norðurgrafarvegur) og Hvalfjarðarvegur árin 2010-2016.

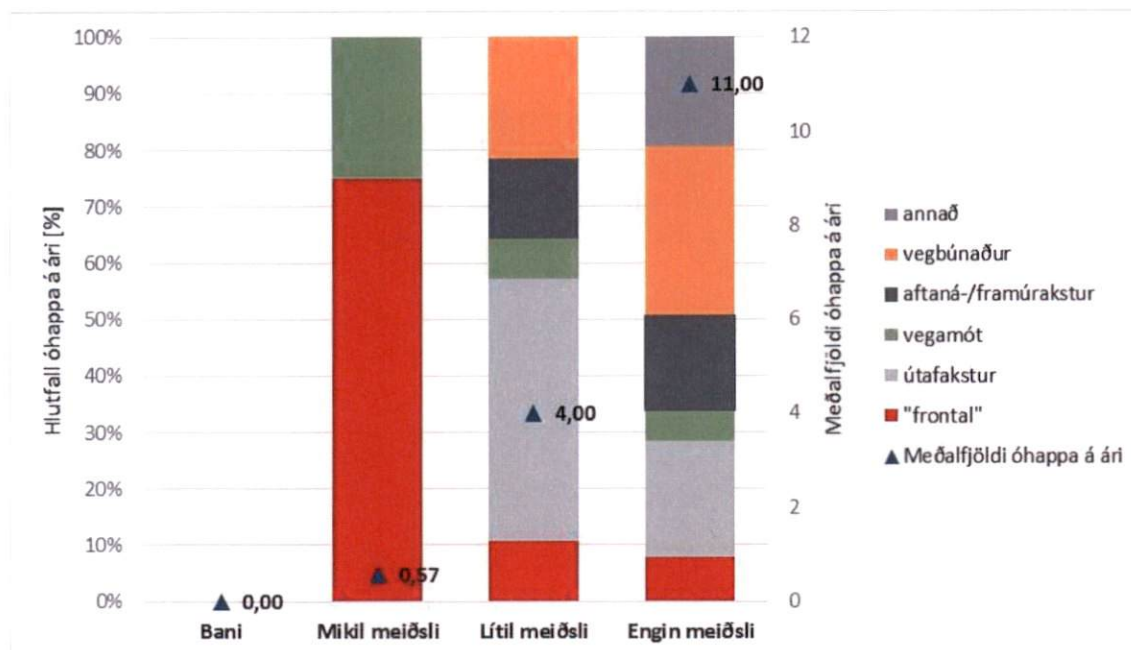
Umferðaróhöppum var skipt upp í flokka eftir því með hvaða hætti þau urðu (sjá mynd 3). Fjögur alvarleg umferðarslys urðu á veginum, eða um 0,6 slys á ári þar sem mikil meiðsl hlutust. Þrjú voru þegar ökutæki mættust á beinum vegi og eitt var á vegamótunum við Hvalfjarðarveg (vegna vinstribeygju). Árlegur heildarfjöldi slysa (með meiðslum) er hins vegar um 4,6 að meðaltali og urðu þau flest vegna útafaksturs (um 41%)⁴ og tæp 20% þegar bílar mættust á beinum vegi. Ekkert banaslys varð á skoðunartímabilinu en banaslys varð á veginum í byrjun árs 2018 þegar fólksbíll og flutningabíll mættust á beinum vegi.

Algengustu umferðaróhöpp á veginum eru vegna útafaksturs (27%)⁵, þar á eftir ekið á vegbúnað (21%), síðan aftanákeyrslur (16%).

³ Gerður er greinarmunur á umferðaróhöppum og slysum. Óhöpp eru öll óhöpp óháð því hvort einhver meiðist en slys eru þau óhöpp þar sem einhver meiðist.

⁴ Þar af 22% útafakstur til hægri og 19% útafakstur til vinstri.

⁵ Þar af 17% útafakstur til hægri og 10% útafakstur til vinstri.



Mynd 3 Meðaltal umferðaróhappa á Vesturlandsvegi 2010-2016 flokkuð eftir alvarleika og gerð, frá Kollafirði að Hvalfjarðarvegi.

Að meðaltali varð 15,6 umferðaróhapp á hverju ári á Vesturlandsvegi frá Esjumelum að Hvalfjarðarvegi þar af 4,6 umferðarslys með meiðslum. Þrátt fyrir það er óhappa- og slysatíðni vegkaflans á svipuðu róli og á öðrum stöðum á Hringvegi. Líkleg skýring á því er að umferðarmagn vegarins er orðið það mikið að það er farið að hafa áhrif á hegðun ökumanna; umferðarmagnið dregur úr umferðarhraða og margir ökumenn veigra sér við að taka fram úr við þessar aðstæður. Við hærri umferðarmagn eru þó líkur á að slys verði alvarleg þegar þau verða þar sem meiri líkur eru á því að ökutæki sé að koma úr gangstæðri átt ef ökumenn fara yfir á öfugan vegarhelming (t.d. við útafakstur til vinstri og framúrakstur).

Samantekt 2010-2016, unnið úr gögnum Vegagerðarinnar				
Heiti	Vegkafli	Óhappa-tíðni	Slysa-tíðni	Tíðni banaslysa og slysa með meiriháttar meiðslum
Vesturlandsvegur; Norðurgrafarvegur - Hvalfjarðarvegur*	1-f5*, 1-f6	0,50	0,15	0,02
Vesturlandsvegur; Þingvallavegur - Hvalfjarðarvegur	1-f5, 1-f6	0,53	0,13	0,02
Allir þjóðvegir í dreifbýli		0,87	0,25	0,05
Hringvegurinn		0,80	0,21	0,05
Biskupstungnabraut - Þorlákshafnarvegur	1-d6	0,39	0,12	0,01
Þorlákshafnarvegur - Þrengslavegur	1-d8	0,74	0,22	0,04
Hvalfjarðarvegur - Borganes	1-g3, 1-g4	0,63	0,16	0,02
Snæfellsnesvegur - Hvitárvallavegur	1-g8	0,61	0,15	0,02
Dagverðareyrvægur - Akureyri	1-p6	0,76	0,27	0,07

*Greining á slysatíðni á vegkafla 1-f5 byrjar við iðnaðarsvæði við Norðurgrafarveg (Esjumela)

Mynd 4 Óhappa- og slysatíðni vegkaflans sem er til skoðunar á Vesturlandsvegi samanborið við aðra þjóðvegi.

2.4 Hljóðvist

EFLA verkfræðistofa reiknaði hljóðstig við Vesturlandsveg m.v. núverandi umferð (ÁDU). Hljóðstig var reiknað samkvæmt reglugerð um hávaða nr. 724/2008. Á vegkaflanum reiknast hljóðstig við öll íbúðarhús innan marka þess sem reglugerðin kveður á um. Viðmiðunarmörk vegna umferðar ökutækja eru $L_{Aeq24} = 55$ dB við húsvegg. Nánar er fjallað um hljóðvist eftir breikkun Vesturlandsvegar í umhverfisskýrslu.

2.5 Hættumat

Hættumat hefur verið gert vegna ofanflóða fyrir Kjalarnes. Hættumat nær frá Stekk í norðaustri og rétt norðvestan við Skrauthóla. Hættusvæði C nær yfir um 1 km af Vesturlandsvegi, neðan Skrauthóla, Vindheima og Sjávarhóla. Nánar er fjallað um hættumat í umhverfisskýrslu.

2.6 Starfsemi og byggð

Á heimasíðu Reykjavíkurborgar kemur fram að Kjalarnes er fámennasta hverfið í Reykjavík en á sama tíma það lang stærsta að flatarmáli. Á Kjalarnesi mætast sveit og borg en hverfið samanstendur af Grundahverfi og síðan dreifbýlinu sem nær frá Kollafirði og inn í Hvalfjörð. Talsverður landbúnaður er stundaður í hverfinu. Í Grundahverfi er grunnskólinn Klébergsskóli en í hverfinu er einnig leikskóli, sundlaug, frístundaheimili og fleira. Fólkið á Kjalarnesi velur sér að búa á mörkum sveitar og borgar og nýtur þannig nálægðar við náttúru og meira rýmis en víða í höfuðborginni.

2.7 Minjar

Fornleifaskráning innan deiliskipulagssvæðisins og í næsta nágrenni hefur verið gerð af Önnu Lísu Guðmundsdóttur og Margréti Björk Magnúsdóttur hjá Borgarsögusafni Reykjavíkur skv. 1. mgr. 16. greinar laga nr. 80/2012 um menningarminjar. Í skráningarskýrslunni er lagt mat á gildi minjanna sem framkvæmdarsvæðið hefur áhrif á og tillaga gerð um mótvægisáðgerðir.

Í skráningunni kemur fram að 89 minjastaðir eru skráðir innan deiliskipulagssvæðisins. Engar friðlýstar minjar eru innan deiliskipulagssvæðisins. Í niðurstöðu skráningarskýrslu segir m.a.:

„Um helmingur eða 44 minjastaðir af 89 teljast til friðaðra fornleifa en það eru minjar sem eru 100 ára og eldri, ef 16 af þeim eru taldar horfnar, flestar vegna framkvæmda.“

„Níu fornleifar á úttektarsvæðinu eru ekki innan framkvæmdarsvæðisins en eru metnir þannig að æskilegt væri að vernda þær meðan á framkvæmdum stendur. Best væri að girða minjastaðina af til að koma í veg fyrir að slys verði á framkvæmdartíma.“

„Á fjórum minjasvæðum eru minjar að hluta innan framkvæmdarsvæðis og því í hættu að verða fyrir verulegum áhrifum framkvæmdarinnar. Það eru minjar við Mógilsá, Sjávarhóla, Arnarhamarrétt og bæjarstæði Ártúns, þessa staði verður að girða af og/eða rannsaka.“

Þær minjar sem taldar eru vera í hættu eða geta orðið fyrir áhrifum vegna framkvæmda ásamt tillögu að mótvægisáðgerðum má sjá í skráningarskýrslunni og viðaukum hennar. Í skráningarskýrslunni eru lagðar til misjafnar mótvægisáðgerðir allt eftir því hvar minjarnar eru staðsettar innan skipulagssvæðisins og hversu merkar þær teljast.

Á Mógilsá eru það minjar á rústasvæði á Eyrum vestan við heimkeyrsluna að Mógilsá sem hefur að geyma þrjú naust, eitt upphlaðið (1896-23) og tvö jarðlæg (1896-24 og 25), vörðu (1896-23), leifar mannvirkis (1896-27) auk gamli Póstvegarins (1896-114) sem lá þarna um en nú líklega horfinn. Allt minjasvæðið er innan framkvæmdarsvæðisins. Túngarður Mógilsár (1986-28) var einnig þarna en hann er nú horfinn vegna gatnagerðar.

Miklar breytingar hafa orðið á þessu svæði í gegnum tíðina. Mógilsá rann áður vestar en hefur á einhverjum tíma verið veitt í núverandi farveg. Afrennsli frá Tjörninni hefur líka verið stýrt og flutt í Mógilsá, en áður rann vatn frá henni í suður í farveg Kollafjarðarár. Líklega hefur farvegi Mógilsár verði breitt vegna framkvæmda við fiskeldið í Kollafirði eða við gerð Vesturlandsvegar um 1970.

Svæðið er mjög viðkvæmt og hefur sjórinn verið að brjóta landið og strandlínan hefur færst innar um 30 m frá árinu 2000, eða um 1,7 m á ári, nú er svo komið að sjórinn er byrjaður að brjóta af minjum 24 og 25. Búast má því við að ef ekkert er að gert í sjóvörnum á þessu svæði munu þessar minjar hverfa vegna ágangs sjávar á næstu 2-3 árum. Nauðsynlegt er að rannsaka þessar minjar áður en sjórinn tekur þær.

Við Sjávarhóla liggur framkvæmdin að mestu fyrir sunnan gamla bæjarstæðið á Sjávarhólum en þar er fyrirhugaður stígur, þar þarf að vera fornleifaeftirlit við framkvæmdirnar (vegna minja á 1896-54 og 50 sem geta komið í ljós við jarðrask). Einn sjáanlegur minjastaður, útihús (1896-56) er innan framkvæmdarsvæðis Vesturlandsvegar að hluta og er æskilegt að vernda þennan stað eins og hægt er þar sem þetta eru einu sýnilegu minjarnar við bæjarstæði Sjávarhóla. Ef ekki þarf að fara fram fornleifarannsókn á þessum minjastað.

Arnarhamarsrétt er fallett mannviki og ætti að njóta meiri virðingar. Við réttina skarast framkvæmdarsvæði Vesturlandsvegar og friðunarsvæði fornleifarinnar. Framkvæmdin þrengir að réttinni og eru búið að áætla legu reiðstígis vestan við réttina sem ekki er æskilegt, lagt er til að hann verði færður fjær réttinni og helst út fyrir verndunar línu réttarinnar.

Í Ártúni mynda fornleifar einstaka minjaheild. Austan vegar er bæjarhóll Ártúns, þegar núverandi Vesturlandsvegur var lagður á sínum tíma var hann lagður þvert í gnum tún bæjarins, og er því eðlilegar þröngt um minjar og vegi á þessum stað. Ártún er einn af fáum bæjarhólum þar sem húsaskipan gömlu húsanna er þekkt og sýnileg í Reykjavík. Framkvæmdarsvæði vegarins skarast á við verndunar svæði bæjarhólsins og hjólastígur er áætlaður innan 15 m verndunarsvæðis. Mikilvægt er að vernda þennan stað fyrir skemmdum og girða hann af meðan á framkvæmdum stendur. Varðandi framtíð minja á þessu svæði mætti gera þetta að áningastað, þar sem hægt væri að njóta fjölbreytts menningarlandslags á svæðinu, fornleifanna á bæjarhólum og herminja sem er þar allt í kring. Einnig má sjá fyrir sér að þarna verði hægt að opna þægilega gönguleið inn á Blikdalinn en þar er að finna minjar um horfna búskaparhættir, tóftir gamalla selja.

Við Ártún vestan Vesturlandsvegar er að finna tún bæjarins, þar er gamli túngarðurinn (1896-65) enn uppistandandi að hluta. Væntanlegur hliðarvegur frá Dalsmynni að Bakka hefur mikil áhrif á

túngarðinn. Fyrirhuguð framkvæmd þverar garðinn tvisvar, rannsaka þarf minjarnar á þessum stað, ef til framkvæmda kemur. Í gamla túninu eru einnig rúst útihús (1896-64), sem þarf að girða af meðan á framkvæmdum standur.

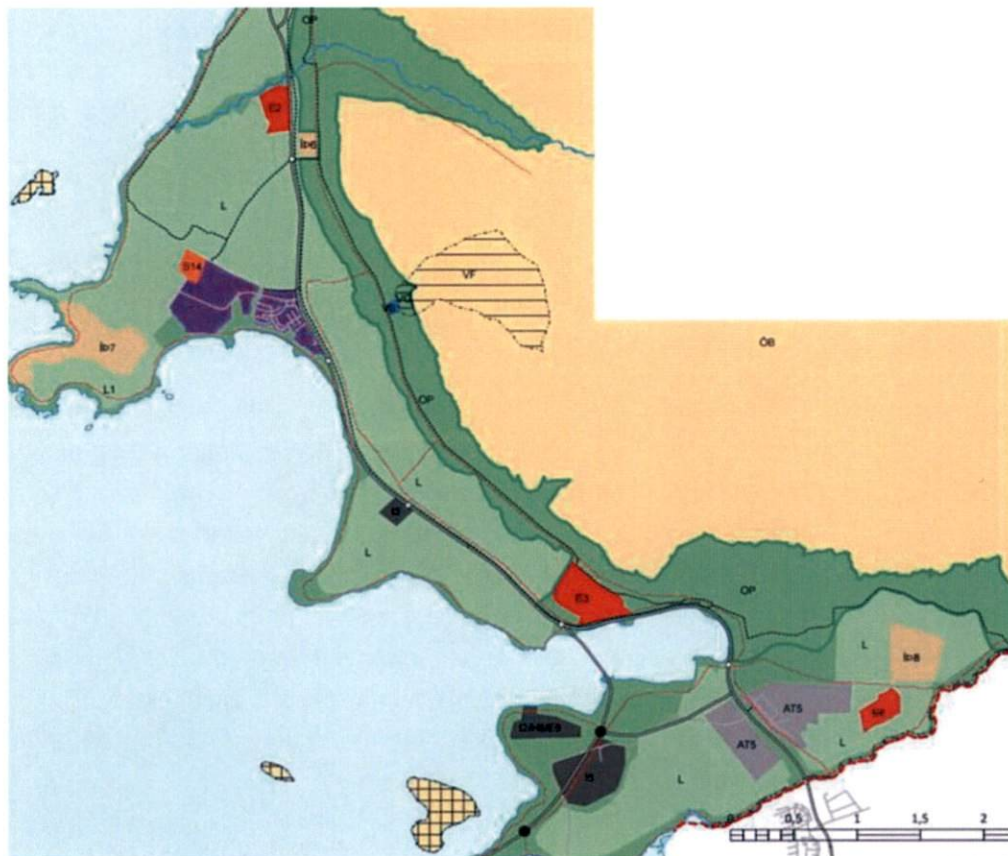
Níu minjastaðir flokkast undir árabilið 1918-1930 og sex staðir teljast til minja sem eru yngri en frá 1930, ekki er lögð til verndun á þessu stöðum. Á skipulagssvæðinu voru skráðar 29 herminjar, sjá nánar í fornleifaskráningarskýrslu.

3 SKIPULAGSLEG STAÐA/TENGLI VIÐ AÐRAR ÁÆTLANIR

3.1 Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030

Í aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 kemur fram að markmið fyrir borgarhlutann Kjalarnes, er m.a. endurskipulagning Vesturlandsvegur með mislægum vegamótum í framtíðinni og að tryggðar verði öruggari, greiðari og vistvænni samgöngur innan borgarhlutans með endurbótum á Vesturlandsvegi og síðar með gerð Sundabrautar. Jafnframt er eitt af markmiðunum að byggja upp göngu-, hjóla- og reiðstígakerfi sem verði hluti af heildstæðum stígakerfum borgarinnar.

Í aðalskipulagi Reykjavíkur, undir samgöngukaflanum, kemur fram að Vesturlandsvegur verði endurbættur með það að markmiði að auka umferðaröryggi og greiða umferð. Á skipulagstímabilinu er stefnt að 2+1 vegi og fækkun tenginga við þjóðveg með gerð hliðarvega. Samkvæmt samgönguáætlun er gert ráð fyrir framkvæmdum á tímabili áætlunarinnar (2019-2022).



Mynd 5 Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030.

3.2 Gildandi deiliskipulag - Vesturlandsvegur frá Kollafirði að Tíðaskarði 1973

Gildandi deiliskipulag er staðfest 13. mars 1973. Aðeins er um uppdrátt að ræða sem sýnir legu vegarins og fylgir engin greinargerð eða skilmálar. Uppdrátturinn verður felldur úr gildi við staðfestingu á nýju deiliskipulagi.

3.3 Aðliggjandi deiliskipulagsáætlanir

Eftirfarandi deiliskipulagsáætlanir eiga skipulagsmörk að eða yfir væntanlegu skipulagssvæði vegarins auk deiliskipulags sem mögulega verða fyrir áhrifum vegna nálægðar við deiliskipulagssvæðið:

1. Esjuhof, Kjalarnesi, samþykkt 14.09.2017. Óbreytt.
2. Deiliskipulag Grundarhverfis, samþykkt 26.02.1998. Mörk skipulagssvæðisins er Vesturlandsvegur að austan og þarf að breyta afmörkuninni.
3. Lóð Klébergsskóla, samþykkt 18.04.2000. Óbreytt.
4. Vallá, Kjalarnesi, samþykkt 28.11.2014. Þarf að breyta afmörkun vegna hliðarvegar, akstursundirganga og stíga.
5. Skrauthólar á Kjalarnesi, 12.06.2015. Deiliskipulagið nær yfir Vesturlandsveg og þarf að breyta afmörkun skipulagsins.
6. Saltvík á Kjalarnesi, samþykkt 06.10.1998, síðast breytt 27.05.2016. Þarf að breyta skipulagsmörkum við Vesturlandsveg og einnig vegna undirganga og breyttrar aðkomu.
7. Vík, samþykkt 04.10.2007, breytt 05.11.2015. Gert ráð fyrir að breyting verði á tengingu við Vesturlandsveg, t.d. með hliðarvegi, en að útfært verði með nýju deiliskipulagi fyrir Vesturlandsveg. Óbreytt.
8. Deiliskipulag fyrir jörðina Tinda á Kjalarnesi 12.04.2007. Óbreytt.
9. Heildarskipulag – Skipulag á Kjalarnesi í landi Móa, Skrauthóla og Sjávarhóla, samþykkt 3 febrúar 1975 af sveitarstjórn Kjalarneshrepps og af landnámsstjórn 29.10.1975. Gamalt skipulag með óljósum skipulagsmörkum en gert er ráð fyrir hliðarvegi og því óbreytt.
10. Árvellir, Kjalarnesi, samþykkt 20.06.2000. Þarf að breyta skipulagsmörkum og einnig þarf að breyta hliðarvegi í stíg en nýr hliðarvegur verður nær Vesturlandsvegi sem Árvellir tengjast beint inn á.
11. Sætún I, Kjalarnesi samþykkt 16.08.2007, breytt 20.05.2016. Í deiliskipulaginu er tekið frá svæði fyrir hliðarveg. „ A. Næst þjóðvegi 1, Vesturlandsvegi, er um 30 m breitt svæði til dæmis fyrir veg samhliða þjóðveginum, sem þjónar sem aðkoma að einstökum landspildum“. Óbreytt.
12. Deiliskipulag Mógilsár og Kollafjarðar, samþykkt 10.09.2002. Nær yfir Vesturlandsveg og þarf því að breyta afmörkun og mögulega legu stíga og mögulega færa undirgöng.
13. Deiliskipulag athafnasvæðis á Esjumelum á Kjalarnesi, samþykkt 06.10.2016. Breyta þarf legu stíga.

Samhliða auglýsingu á nýju deiliskipulagi fyrir Vesturlandsveginn þá verða auglýstar breytingartillögur eftirtalda deiliskipulaga:

Deiliskipulag Grundarhverfis, Vallá á Kjalarnesi, Skrauthólar á Kjalarnesi, Saltvík á Kjalarnesi, Árvellir á Kjalarnesi og deiliskipulag Mógilsár og Kollafjarðar.



Mynd 6 Aðliggjandi deiliskipulagsáætlanir

4 YFIRLIT YFIR DEILISKIPULAGIÐ

Helstu framkvæmdir/breytingar sem gert er ráð fyrir innan skipulagssvæðisins skv. deiliskipulaginu eru eftirfarandi:

Vesturlandsvegur verður breikkaður í 2+1 veg frá vegamótum Hvalfjarðarvegar að Norðurgrafarvegi (Esjumelum).

- Stór hluti af um 40 tengingum við Vesturlandsveg verður lokað og færast þær yfir á hliðarvegi tengdum Vesturlandsvegi. Talsvert af tengingunum eru slóðar inn á tún og verða þeir ekki taldir upp hér en eftirfarandi vegir verða tengdir hliðarvegi í stað Vesturlandsvegar:
 - Aðkoma að Dalsmynni færast á nýtt hringtorg við Hvalfjarðarveg.
 - Melavellir tengist hliðarvegi.
 - Bakki tengist hliðarvegi.
 - Tvær vegatengingar í Hofslandi tengjast hliðarvegi.
 - Gil tengist hliðarvegi
 - Vallargrund lengist til suðurs og fer í undirgöng undir Vesturlandsveg og tengist inná veginn að Vallá.
 - Skrauthólar tengjast Esjuvegi.
 - Saltvík tengist nýjum hliðarvegi sem tengist hringtorgi á Vesturlandsvegi við Móa.
 - Kirkjuland og Árvellir tengjast Esjuvegi. Esjuvegur lengist til austurs og tengist hringtorgi á Vesturlandsvegi við Móa.
 - Tindar og Móar tengjast nýjum hliðarvegi.
 - Esjuberg tengist lengdum Esjuvegi við hringtorgið við Móa.
 - Enni, Sætún og Hvammur tengjast nýjum hliðarvegi.
 - Móaberg tengist nýjum hliðarvegi.
 - Tenging við námu við Esjuberg lokast frá Vesturlandsvegi, náman tengist nýju hringtorgi við Móa (í gegnum námusvæði)
 - Víðinesvegur tengist nýju hringtorgi við Esjumela
- Nýir hliðarvegir verða á eftirfarandi stöðum:
 - Vestan Vesturlandsvegar, sunnan Ártúnsár. Tengist gömlum vegi sem er þegar. Þverar Ártúnsá vestar en núverandi brú, gert ráð fyrir ræsi við þverunina. Hliðarvegurinn nær um 1,5 km. til suðurs.
 - Austan Vesturlandsvegar kemur nýr hliðarvegur frá svæði sem á aðalskipulagi er merkt íþróttasvæði og nær suður að Vallá.
 - Sunnan Grundarhverfis kemur nýr hliðarvegur, vestan Vallár, sem tengist núverandi hliðarveg, sunnan Vallár, með nýjum undirgöngum.
 - Nýr hliðarvegur sunnan Vesturlandsvegar kemur frá Saltvíkurvegi og austur að afleggjaranum að Móabergi.
 - Framlenging á núverandi hliðarvegi norðan Vesturlandsvegar, frá afleggjaranum að Kirkjulandi og Árvöllum, liggur til austurs að afleggjaranum við Grundará.
- Hringtorg verða á vegamótum við Hvalfjarðarveg, Grundarhverfi, Móa og Norðurgrafarveg. Við vegamót við Mógilsárveg verða stefnugreind T-vegamót eða hringtorg.

- Undirgöng eru staðsett við reiðleið um 200 m norðan við réttina við Arnarhamar, við nýtt hringtorg við Grundarhverfi, við Saltvíkurveg, í nágrenni við Móabergsveg, við botn Kollafjarðar og við Esjumela.
- Við nýjan hliðarveg sunnan við Vallá verða akfær undirgöng sem tengjast Vallargrund.

5 DEILISKIPULAG

5.1 Vesturlandsvegur

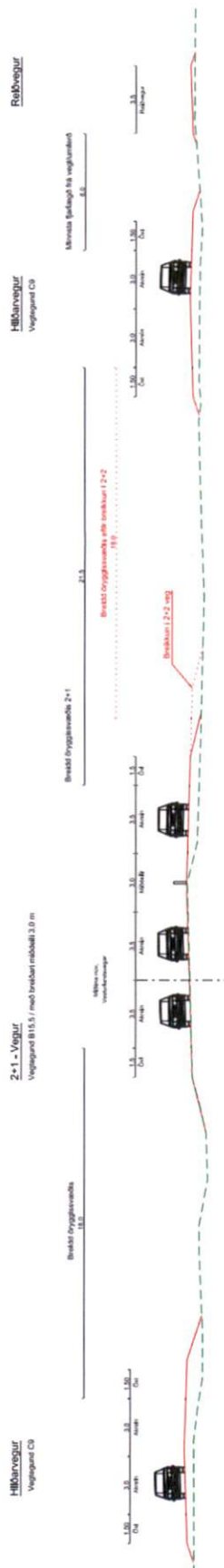
Vesturlandsvegur verður breikkaður í 2+1 veg frá vegamótum Hvalfjarðarvegar að Esjumelum (Norðurgrafarvegi). Vegna aðstæðna í landi þarf að breyta hönnun vegarins þannig að í stað þess að breikka núverandi veg verður nýr vegur með ýmist 1-2 akreinum lagður í öruggri fjarlægð frá núverandi vegi sem verður nýttur áfram. Á 2+1 vegum geta komið fyrir kaflar með eina akrein í hvora akstursstefnu eða 2 akreinar í hvora akstursstefnu. Þar sem er 1+1 vegkafla er gert ráð fyrir að aðskilja akstursstefnur með vegriði.

Gert er ráð fyrir að þrjú vegkaflar verði með tveim akreinum í suðurátt og þrjú vegkaflar verði með 2 akreinum í norðurátt. Æskileg lengd vegkafla tveggja akreina í sömu stefnu er um 2 km. Við frekari hönnun vegarins getur þetta breyst.

Þversnið 2+1 vegarins er með miðdeili með vegriði til að aðgreina akstursstefnur. Staðsetning hliðarvega miðar að því að hægt sé að breikka Vesturlandsveg í 2+2 veg í framtíðinni⁶ án þess að færa þurfi hliðarvegi.

Í dag er hámarkshraði á veginum 90 km/klst að undanskildu svæðinu næst Grundarhverfi þar sem hann er 70 km/klst. Eftir breikkun verður hámarkshraði á öllum veginum 90 km/klst.

⁶ Gert er ráð fyrir að Vesturlandsvegur geti breikkað í 2+2 veg frá framtíðartengingu við Sundabraut og að Hvalfjarðarvegi.



Mynd 7 Til skýringar – dæmi umþversnið Vesturlandsvegar, hliðarvega og reiðleiðar.

5.2 Vegamót

Gerð verða fjögur hringtorg á veginum frá Hvalfjarðarvegi og að Esjumelum auk stefnugreindra T-vegamáta við Mógilsá. Hringtorgin eru öll fjögurra arma með eina akrein fyrir akstur. Ytra þvermál torganna er um 50m. Gert er ráð fyrir að hægt sé að breikka aksturssvæði hringtorga í 2 akreinar með því að breikka inn í miðeyjuna.

Hringtorgin eru á vegamótum við Hvalfjarðarveg, Grundarhverfi, Móa og Esjumela (Norðurgrafarveg). Á vegamótum við Mógilsá er gert ráð fyrir stefnugreindum vegamótum eða hringtorg.

5.3 Hliðarvegir

Núverandi hliðarvegur Esjuvegur, sem er austan við Vesturlandsveg og liggur frá Árvöllum að Vallá, er lengdur til austurs að veginum við Gljúfurá. Esjuvegur er einnig lengdur í norður og fer um akfær undirgöng undir Vesturlandsveg og inn í Grundarhverfi. Með því fæst samhangandi akstursleið frá þeim bæjum sem eru austan Vesturlandsvegur og inn í Grundarhverfi án þess að ekið sé um Vesturlandsveg. Esjuvegur tengist Vesturlandsvegi við nýtt hringtorg við Móa.

Gerðir eru þrjár nýir hliðarvegir við breikkunarkafli vegarins. Sunnan Grundarhverfis er gerður nýr hliðarvegur vestan vegar frá Saltvík og að Móabergi. Hliðarvegurinn tengist Vesturlandsvegi við nýtt hringtorg við Móa. Norðan Grundarhverfis eru gerðir nýir hliðarvegir beggja vegna Vesturlandsvegur. Austan Vesturlandsvegur er nýr hliðarvegur frá Gili og að Arnarhamri. Hliðarvegurinn tengist Vesturlandsvegi við nýtt hringtorg norðan Grundarhverfis. Vestan Vesturlandsvegur er nýr hliðarvegur frá Dalsmynni og að Bakka. Vegurinn þarf að þvera Ártúnsá og er þverunarstaður ákvarðaður út frá bestu legu í landi. Gert er ráð fyrir að hliðarvegurinn þveri ána á ræsi. Hliðarvegurinn liggur í gegnum námusvæði. Hliðarvegurinn tengist Vesturlandsvegi við nýtt hringtorg við Hvalfjarðarveg.

Nánari útfærslur á tengingum og hliðarvegum verða gerðar á framkvæmdartíma m.t.t. umhverfis og lagna. Almennt miðar fjarlægð hliðarvega frá Vesturlandsvegi við að hægt verði að breikka Vesturlandsveg í 2+2 veg.

Gert er ráð fyrir göngu- og hjólaleið annað hvort á vegöxl hliðarvega eða að gerður verður sérstakur göngu- og hjólastígur, sjá næsta kafla. Lögð er áhersla á að til verði samfelld og örugg göngu- og hjólaleið meðfram Vesturlandsvegi.

5.4 Leiðir gangandi og hjólandi

Samhangandi hliðarvegur verður frá námu í Kollafirði og inn í Grundarhverfi og frá Grundarhverfi og langleiðina að Hvalfjarðarvegi. Gert er ráð fyrir göngu- og hjólaleið annað hvort á vegöxl hliðarvega eða að gerður verður sérstakur göngu- og hjólastígur meðfram hliðarvegnum, eftir því sem aðstæður leyfa.

Þar sem engir hliðarvegir eru er gert er ráð fyrir sameiginlegum göngu- og hjólastígum með malbikuðu yfirborði. Leitast verður við að stígarnir séu 3-3,5 m breiðir svo nægt rými sé fyrir gangandi og hjólandi

að mætast⁷. Nýir stígar verða frá Mosfellsbæ og að Esjuvegi, frá nýjum hliðarvegi norðan Vesturlandsvegar og inn í Hvalfjörð. Lögð er áhersla á að til verði samfelld og örugg göngu- og hjólaleið meðfram Vesturlandsvegi.

5.5 Reiðleiðir

Reiðleiðin frá sveitarfélagsmörkum við Mosfellsbæ að Hvalfirði er ýmist innan eða utan skipulagssvæðisins. Til að setja deiliskipulagið í samhengi við nærliggjandi svæði er allri leiðinni lýst og á uppdrætti sést hvar hún er innan skipulagsmarka.

Frá Leirvogsá að Mógilsá liggja reiðleiðir að mestu í núverandi legu; yfir gamla brú yfir Leirvogsá, fyrir vestan iðnaðarhverfi við Esjumela (í nágrenni Vesturlandsvegar), þaðan eftir gamla þjóðveginum að áningarstað við Mógilsá.

Samkvæmt Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 skiptist reiðleiðin upp eftir það, þar sem önnur leiðin fylgir gömlu þjóðleiðinni upp í hliðar Esju en hinni er ætlað að fylgja þjóðvegi 1. Vegna mikilla þrengsla með þjóðveginum við Kollafjörð er lagt til að reiðleiðin verði alfarið í gömlu þjóðleiðinni upp fyrir námu við Esjuberg. Þaðan skiptist leiðin upp aftur, þar sem önnur leiðin verður á nýjum reiðstíg meðfram þjóðvegi en hin fylgir gömlu þjóðleiðinni og græna treflinum að stórum hluta. Reiðleiðin meðfram þjóðvegi fylgir hliðarvegum. Þar sem umferð hjólreiðamanna verður beint á hliðarvegi sem í framtíðinni verða með bundnu slitlagi er nauðsynlegt m.a. vegna öryggissjónarmiða að útbúa sér reiðvegi samsíða hliðarvegnum, fjær Vesturlandsvegi. Reiðvegurinn liggur með hliðarvegum að réttinni við Arnarhamar. Þar sameinast hún við gömlu þjóðleiðina í Esjuhlíðum og græna treflinum.

Frá Arnarhamri að Tíðaskarði er samkvæmt Aðalskipulagi gert ráð fyrir tvöfaldri reiðleið, sem aftur á að sameinast við Tíðaskarð. Engin reiðvegur er á þessum kafla í dag. Lagt er til að þessar reiðleiðir verði sameinaðar í eina nýja reiðleið sem útbúin verði í hæfilegri fjarlægð frá Vesturlandsvegi að brúnni á Ártúnsá/Blikdalsá. Þaðan fylgi reiðleiðin gömlu þjóðleiðinni að Tíðaskarði.

Gert er ráð fyrir reiðleiðum í hæfilegri fjarlægð meðfram hliðarvegum, leitast verður við að breidd reiðstíga verði 3,5 m.⁸

⁷ sjá einnig leiðbeiningar Vegagerðarinnar og Reykjavíkurborgar *Hönnun fyrir alla, algild hönnun utandyra frá 2019*

⁸ sjá nánar í leiðbeiningum Vegagerðarinnar og Landsambands hestamannafélaga: *Reiðvegir, gerð og uppbygging, frá 2006*

5.10 Áningarstaðir

Í dag eru tveir áningarstaðir við Vesturlandsveg. Annars vegar í nágrenni vigtarplans og hins vegar í suðurenda Hofsvíkur. Við báða staði eru útskot sem uppfylla ekki hönnunarkröfur Vegagerðarinnar.

Gerðir verða tveir áningarstaðir, líkt og er í dag við Vesturlandsveg. Í suðurhluta Hofsvíkur verður áningarstaður fyrir öikumenn sem aka í suður átt. Við vigtarplan er áningarstaður fyrir öikumenn sem aka í norðurátt.

5.11 Minjar

Líkt og kom fram í kafla 2.7 þá eru minjar á mörgum svæðum þar sem skörun verður við framkvæmdarsvæðið. Vísað er í viðauka fornleifaskráningu deiliskipulags Vesturlandsvegar frá Leirvogsgá að Hvalfirði nr. 189 þar sem tekið er fram hvers kyns mótvægisáðgerða er lagt til að gerðar verði.

Þær minjar sem taldar eru vera í hættu eða geta orðið fyrir áhrifum vegna framkvæmda ásamt tillögu að mótvægisáðgerðum má sjá í skráningarskýrslunni og viðaukum hennar. Í skráningarskýrslunni eru lagðar til misjafnar mótvægisáðgerðir allt eftir því hvar minjarnar eru staðsettar innan skipulagssvæðisins og hversu merkar þær teljast.

Minnt er á 2. málsgrein 24 gr. laga um menningarminja nr. 80/2012

Ef fornminjar sem áður voru ókunnar finnast við framkvæmd verks skal sá sem fyrir því stendur stöðva framkvæmd án tafar. Skal Minjastofnun Íslands láta framkvæma vettvangskonun umsvifalaust svo skera megi úr um eðli og umfang fundarins. Stofnuninni er skylt að ákveða svo fljótt sem auðið er hvort verki megi fram halda og með hvaða skilmálum. Óheimilt er að halda framkvæmdum áfram nema með skriflegu leyfi Minjastofnunar Íslands.

5.12 Veitur

Innan deiliskipulagssvæðisins eru veitulagnir og spennistöðvar sem taka þarf tillit til við frekari hönnun Vesturlandsvegar, hliðarvega, stíga og reiðleiða. Samráð skal haft við viðeigandi aðila svo sem Veitur varðandi útfærslu og hönnun framkvæmdarinnar. Veitulagnir eru ekki sýndar á deiliskipulagsupprætti en stafræn gögn má finna á <https://lukor.or.is/lukor/>.

5.13 Skjólbelti

Æskilegt væri að útbúa skjólbelti þar sem því væri við komið ásamt því að viðhalda þeim sem fyrir eru til að draga úr sviptivindum.

6 UMHVERFISSKÝRSLA

Breyting á Vesturlandsvegi fellur undir t.l. 13.02 í 1. viðauka laga nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum. Framkvæmdin er því tilkynningarskyld til ákvörðunar um matsskyldu skv. flokki B, þar sem um er að ræða breytingar eða viðbætur við matsskylda framkvæmd skv. flokki A. Deiliskipulagið, sem er undanfari þessarar framkvæmdar, er því háð umhverfismati skv. lögum um umhverfismat áætlana nr. 105/2006. Samráð var haft við Skipulagsstofnun við skilgreiningu á því undir hvaða töluíð framkvæmdin félli.

Deiliskipulagssvæðið nær yfir núverandi vegstæði Vesturlandsvegar á 14 km kafla sem nær frá Esjumelum að gatnamótunum við Hvalfjörð. Umhverfisskýrslan tekur á 13 km kafla þar sem veginum er breytt í 2+1 veg. Afmörkun deiliskipulagsins er eins og lýst er í kafla 1.3.

Í þessu umhverfismati er áhersla lögð á þann hluta deiliskipulagssvæðisins þar sem rask og breytingar verða vegna framkvæmdarinnar. Umfjöllun um tengsl við aðrar áætlanir má finna í kafla 3, en slík umfjöllun er lögbundinn hluti umhverfisskýrslu samkvæmt 6. gr. laga um umhverfismat áætlana.

6.1 Umhverfismat áætlana

Í töflu 1 má sjá yfirlit yfir þá þætti umhverfis sem deiliskipulagsáætlunin er talin hafa áhrif á. Umhverfismatið er unnið út frá fyrirbyggjandi gögnum ásamt niðurstöðum úr skráningu fornleifa innan skipulagssvæðisins.

Við vinnslu umhverfisskýrslu var stuðst við leiðbeiningar Skipulagsstofnunar, annars vegar um umhverfismat áætlana og hins vegar um flokkun umhverfisþátta, viðmið, einkenni og vægi umhverfisáhrifa.

Tafla 1. Umhverfisþættir, matsspurningar, viðmið og helstu gögn.

UMHVERFISÞÁTTUR	MATSSPURNINGAR	VIÐMIÐ	GÖGN
Landnotkun	Mun áætlunin hafa áhrif á einkaland? Mun áætlunin hafa áhrif á skilgreinda landnotkun á aðliggjandi svæðum (deiliskipulagsáætlunir og landnotkun skv. gildandi aðalskipulagi)?	Skerðist gildandi landnotkun á þeim svæðum sem taka þarf undir framkvæmdin?	Upplýsingar um eignarhald lands – skráning hjá FMR Gildandi deiliskipulagsáætlanir á svæðinu og nærliggjandi svæðum Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030 – sveitarfélagsuppdráttur
Náttúrufar	Mun áætlunin hafa áhrif á náttúrufar á svæðinu? Mun áætlunin hafa áhrif á gróður?	Lög um náttúruvernd 60/2013 með áherslu á 1,2,3 og 61. gr. laganna og kafla IV og XIII.	Vistgerðir á Íslandi – vistgerðakort Náttúrufræðistofnunar Íslands
Landslag og ásýnd lands	Mun áætlunin hafa veruleg áhrif á ásýnd svæðisins?	Lög um náttúruvernd 60/2013 mgr. 1. d liður 3.gr.	Deiliskipulagsuppdráttur

UMHVERFISÞÁTTUR	MATSSPURNINGAR	VIÐMIÐ	GÖGN
Vatnafar og vatnsgæði	Mun áætlunin hafa áhrif á Blikadalsá?	Lög um lax- og silungsveiði nr. 61/2006 m.s.br. áhersla á 33.gr.	
Minjar	Mun áætlunin hafa áhrifa á fornminjar?	Lög um menningarminjar 80/2012	Fornleifaskráning vegna deiliskipulags Vesturlandsveggar frá Leirvogsá að Hvalfirði
Hljóðvist	Mun áætlunin hafa áhrif á hljóðvist íbúa á svæðinu?	Reglugerð um hávaða nr. 724/2008.	Hljóðvistarskýrsla unnin af EFLU verkfræðistofu
Umferðaröryggi	Mun áætlunin hafa áhrifa á aðgengismál gangandi, hjólandi og hestamanna? Mun áætlunin hafa áhrif á umferðaröryggi?	Vegalög nr. 80/2007	Veghönnunarreglur Vegagerðarinnar Upplýsingar um umferðaróhöpp á veginum í dag Sjálfstætt umferðaröryggismat vegna deiliskipulagsins skv. reglugerð um umferðaröryggisstjórnun vega
Náttúruvá	Mun áætlunin hafa áhrif á öryggi vegna náttúruvá?	Reglugerð nr. 505/2000 um hættumat vegna ofanflóða, flokkun og nýting hættusvæða og gerð bráðabirgðahættumats, áhersla á 16. gr.	Kjalarnes – stutt úttekt á vindafari (Veðurstofan, Trausti Jónsson og Árni Sigurðsson, 2006). Hættumat frá Stekk í norðaustri og rétt norðvestan við Skrauthóla, Vindheima og Sjávarhóla.

6.2 Umhverfismat

Deiliskipulagið fjallar um að breikka núverandi veg. Ekki eru lagðir fram valkostir um nýja veglínu né meira umfang á breikkuninni. Lýsing á umhverfi og staðháttum er að finna í kafla 2.1.

6.2.1 Landnotkun

Breikkun Vesturlandsveggar mun stækka vegsvæðið frá því sem það er í dag. Núverandi hliðarvegir og reiðstígar munu nýtast að einhverju leyti en einnig þarf að gera nýja hliðarvegi, reiðleið, hjóla- og göngustíga, undirgöng og vegamót s.br. lýsingu í kafla 5. Samkvæmt gildandi Aðalskipulagi Reykjavíkur er landnotkun á aðliggjandi svæðum að mestu landbúnaður en einnig opin svæði, íbúðarsvæði (Kjalarnes), iðnaðarsvæði og efnistökusvæði.

Með breikkun Vesturlandsveggar og gerð hliðarvega, göngu- reið- og hjólastíga þarf að taka undir á köflum landsvæði í einkaeigu. Landsvæðið sem tekið er undir framkvæmdina er að mestu tún. Þrettán gildandi deiliskipulagsáætlanir skarast við eða eiga mörk að deiliskipulagi Vesturlandsveggar. Breyta þarf mörkum nokkurra deiliskipulagsáætlana til aðlögunar að nýju deiliskipulagi Vesturlandsveggar.

Á heildina litið er metið að áhrif deiliskipulagsins á landnotkun á svæðinu og nærliggjandi svæði séu óveruleg. Áhersla er á að halda nýjum vegi sem mest innan áhrifsvæðis núverandi vegsvæðis og hafa því megináhrif á landnotkun þegar komið fram. Vegna breikkunarinnar munu óhjákvæmilega verða

staðbundin neikvæð áhrif á landnotkun m.a. tún. Lagt skal upp úr því við frekari hönnun vegarins að takmarka eins og kostur er rask á lítt röskuðu landi og landi í einkaeigu.

6.2.2 Náttúrufar

Náttúrufræðistofnun Íslands (NÍ) hefur kortlagt vistgerðir og vistlendi á Íslandi. Á vistgerðarkorti NÍ má sjá að ríkjandi vistlendi innan deiliskipulagssvæðisins eru tún og akurlendi. Það er í samræmi við ríkjandi landnotkun og skilgreiningu svæðisins samkvæmt gildandi aðalskipulagi Reykjavíkurborgar. Frá Mógilsá að Varmhólum og á kafla við Sjávarhóla, er að finna setfjöru. Frá afleggjaranum að Bakka og að gatnamótum við Hvalfjarðarveg verða vistlendin melar og sandar meira ríkjandi en landbúnaðarland.

Á heildina litið eru áhrifin talin óveruleg þar sem þau hafa þegar komið fram vegna núverandi vegar. Talið er að á afmörkuðum hluta vegarins verði áhrifin staðbundin neikvæð vegna rasks á lítt röskuðu landi. Áhrifin eru bundin við þau svæði þar sem leggja þarf nýja hliðarvegi, undirgöng, vegamót, reiðleið og hjóla- og göngustíga. Deiliskipulagið er ekki talið hafa teljandi áhrif á dýralíf.

6.2.3 Landslag og ásýnd lands

Fyrirhugað framkvæmdarsvæði breikkunar er á milli Kollafjarðar að Esjulendis. Því er víðsýnt út að Kollafirði til vesturs en fjallasýn upp Esjuhlíðar til austurs.

Ásýnd núverandi vegsvæðis mun breytast með tilkomu breikkunar, nýrra hliðarvega, hringtorga og undirgangna og valda töluverðum breytingum á yfirbragði svæðisins frá núverandi ástandi. Samkvæmt náttúruverndarlögum nr. 60/2013 eru verndarmarkmið fyrir landslag „að varðveita landslag sem er sérstætt eða fágætt eða sérlega verðmætt vegna fagurfræðilegs og/eða menningarlegs gildis,“. Áhrif á landslag og ásýnd eru metin óveruleg þar sem áhrifa af samgöngumannvirkjum gætir þegar og ekki er metið að framkvæmdin hafi áhrif á landslagsmyndina. Ekki er um sérstætt, fágætt eða verðmætt landslag m.t.t. fagurfræðilegs og/eða menningarlegs gildis skv. náttúruverndarlögum. Ganga skal frá vegsvæði að framkvæmdum loknum þannig að framkvæmdin falli eins vel að landi og kostur er.

6.2.4 Vatnafar og vatnsgæði

Innan deiliskipulagssvæðisins er Blikadalsá en áin rennur úr Blikadal niður í sjó. Blikadalsá liggur skammt frá bænum Melgerði og um 200 metrum norðar en núverandi viktunarplan. Í dag er ánni beint í ræsi sem liggur undir Vesturlandsveg og þaðan fer hún undir brú og út í sjó. Brúin er í slæmu ástandi og er lokuð í dag fyrir vélknúinni umferð. Samkvæmt deiliskipulaginu mun Vesturlandsvegur, hjólastígur og hliðarvegur fara yfir ána. Lengja þarf ræsið austan megin við núverandi Vesturlandsveg og skoðað verður við frekari hönnun vegarins hvort ástæða er til að styrkja núverandi brú eða fara yfir ána á öðrum stað.

Áhrif á Blikadalsá eru talin lítil eða engin. Ef einhver áhrif geta orðið er talið að þau hafi þegar orðið vegna núverandi Vesturlandsvegar. Tímabundin neikvæð áhrifa geta orðið á framkvæmdartíma á meðan verið er að lengja ræsið og endurbæta núverand brú eða byggja aðra brú, ef til þess kemur. Á framkvæmdatíma þarf framkvæmdaraðili að ráðfæra sig við Fiskistofu/Veiðimálastofnun um útfærslur

sem minnka líkur á áhrifum á fisk og fá leyfi til framkvæmda skv. 1.mgr. 33. gr. laga um lax- og silungsveiði.

6.2.5 Minjar

Fornleifaskráning innan deiliskipulagssvæðisins og í næsta nágrenni hefur verið gerð af Önnu Lísu Guðmundsdóttur og Margréti Björk Magnúsdóttur hjá Borgarsögusafni Reykjavíkur skv. 1. mgr. 16. greinar laga nr. 80/2012 um menningarminjar. Í skráningarskýrslunni er lagt mat á gildi minjanna sem framkvæmdarsvæðið hefur áhrif á og tillaga gerð um mótvægisáðgerðir.

Í skráningunni kemur fram að 89 minjastaðir eru skráðir innan deiliskipulagssvæðisins. Engar friðlýstar minjar eru innan deiliskipulagssvæðisins. Í niðurstöðu skráningarskýrslu segir m.a.:

„Um helmingur eða 44 minjastaðir af 89 teljast til friðaðra fornleifa en það eru minjar sem eru 100 ára og eldri, ef 16 af þeim eru taldar horfnar, flestar vegna framkvæmda.“

„Níu fornleifar á úttekarsvæðinu eru ekki innan framkvæmdarsvæðisins en eru metnir þannig að æskilegt væri að vernda þær meðan á framkvæmdum stendur. Best væri að girða minjastaðina af til að koma í veg fyrir að slys verði á framkvæmdartíma.“

„Á fjórum minjasvæðum eru minjar að hluta innan framkvæmdarsvæðis og því í hættu að verða fyrir verulegum áhrifum framkvæmdarinnar. Það eru minjar við Mógilsá, Sjávarhóla, Arnarhamarrétt og bæjarstæði Ártúns, þessa staði verður að girða af og/eða rannsaka.“

Þær minjar sem taldar eru vera í hættu eða geta orðið fyrir áhrifum vegna framkvæmda ásamt tillögu að mótvægisáðgerðum má sjá í skráningarskýrslunni og viðaukum hennar. Í skráningarskýrslunni eru lagðar til misjafnar mótvægisáðgerðir allt eftir því hvar minjarnar eru staðsettar innan skipulagssvæðisins og hversu merkar þær teljast.

Áhrif á minjar eru á heildina metin óveruleg ef tillögu fornleifafræðings að mótvægisáðgerðum er fylgt eftir. Minjar eru merktar inn á deiliskipulagsupprátt, ef áður óþekktar minjar koma í ljós á framkvæmdatíma skal tafarlaust haft samband við Minjastofnun Íslands skv. 24. gr. laga nr. 80/2012 um menningarminjar.

6.2.6 Hljóðvist

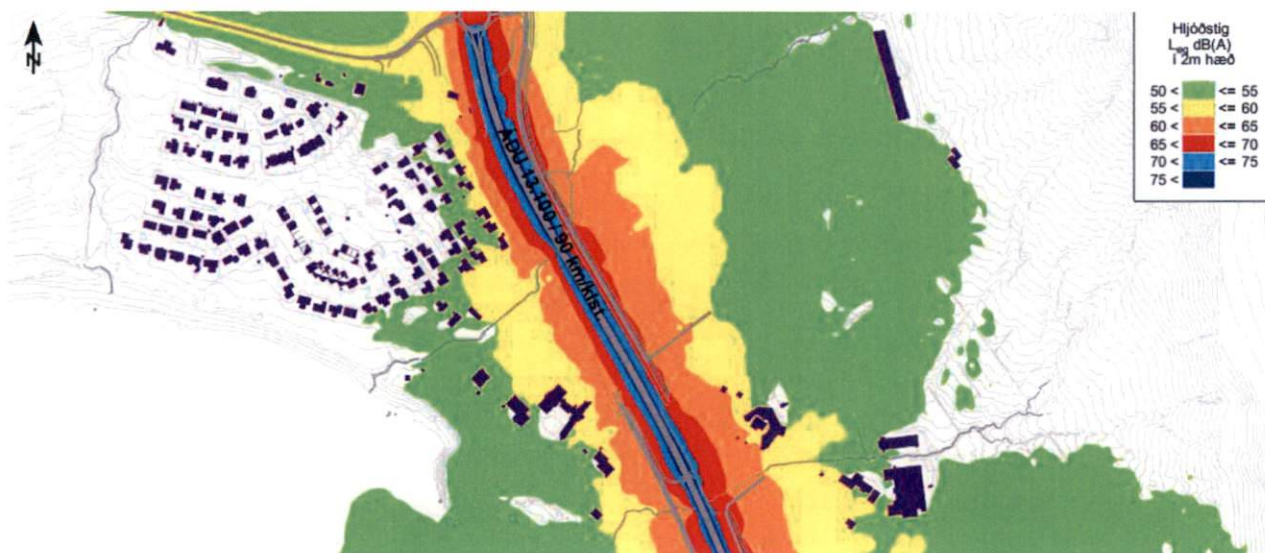
EFLA verkfræðistofa reiknaði breytingu á hljóðstigi vegna breikkunar á Vesturlandsvegi. Hljóðstig var reiknað samkvæmt reglugerð um hávaða nr. 724/2008. Við hljóðreikninga var notað hávaða reikniforritið SoundPLAN og hljóðstigið reiknað samkvæmt samnorrænu reiknilíkani í samræmi við kröfur reglugerðar. Viðmiðunarmörk vegna umferðar ökutækja eru $L_{Aeq24} = 55$ dB við húsvegg og $L_{Aeq24} = 30$ dB innandyra, m.v. lokaða glugga. Viðmiðunarmörk fyrir dvalarsvæði á lóð eru $L_{Aeq} = 55$ dB. Viðmiðunarmörk eru 45 dB(A) fyrir sumarhús og á útivistarsvæðum í þéttbýli eru viðmiðunarmörk 50 dB(A). Ekki er tekið tillit til allra mögulegra áhrifaþátta hljóðstigs frá umferð, hvorki í reglugerð um hávaða né í hinum samnorræna reiknistaðli. Valinn er jafn meðalhraði umferðar sem samsvarar hámarkshraða á hverjum vegkafla fyrir sig og ekki tekið tillit til breytilegrar hröðunar við vegamót.

Umferðarforsendur miðast við framtíðarumferð fyrir árið 2040. Reiknað er með að hámarkshraði verði 90 km/klst á öllum vegkaflanum eftir breytingu, einnig á þeim kafla þar sem hámarkshraði er 70 km/klst. í dag. Hlutfall þungra ökutækja er áætlað um 10 % á Vesturlandsvegi.

Í aðalskipulagi Reykjavíkurborgar er Grundahverfi á Kjalarnesi skilgreint sem íbúðarhverfi, en einnig eru stök íbúðarhús víða við vegkaflann.

Hávaðakort var útbúið af Grundarhverfi, með litakvarða sem sýnir dreifingu hávaða sem dynlínur í 2 m hæð, sjá mynd 9 og viðhengi nr. 1 sem er hávaðakort. Fyrir önnur íbúðarhús sem liggja nálægt veginum á vegkaflanum voru reiknuð frísviðspunktgildi sem sýna hámarksgildi við húshlið. Fríðsviðspunktgildi við íbúðarhús má sjá á kortum í viðhengi og er það gildi sem miðað er við í reglugerð. Punktgildið er reiknað í gluggahæð, hér sett sem 2 m hæð yfir gólfplötum húsanna.

Hönnun mótvægisáðgerða og hljóðvarna munu fara fram á síðari stigum hönnunar þar sem horfa skal til hávaðaáráunar á húshliðar og dvalarsvæði.



Mynd 9. Hljóðstig L_{eq} dB(A) í 2 m hæð yfir jörð, Grundarhverfi á Kjalarnesi.

Í töflu 2 má sjá yfirlit yfir þau hús sem hafa hámarkshljóðstig við húshlið sem reiknast yfir L_{eq} 55 dB á deiliskipulagssvæðinu. Heimilisföng og tegundir húsnæðis eru samkvæmt skráningu af vef fasteignaskráar.

Tafla 2. Hús með hæsta hljóðstig við húshlið yfir $L_{eq} = 55$ dB miðað við áætlaða framtíðarumferð árið 2040.

HEIMILISFANG	TEGUND HÚSNÆÐIS	HÆSTA HLJÓÐSTIG VIÐ HÚSHLIÐ L_{AEQ} [DB]
Lóð úr Dalsmynni	Einbýlishús	56
Esjugrund 10	Einbýlishús	61
Esjugrund 12/12a	Einbýlishús	60
Esjugrund 14/14a	Einbýlishús	59

HEIMILISFANG	TEGUND HÚSNÆÐIS	HÆSTA HLJÓÐSTIG VIÐ HÚSHLIÐ L_{Aeq} [DB]
Esjugrund 16/16a	Einbýlishús	58
Esjugrund 5	Einbýlishús	58
Esjugrund 7	Einbýlishús	57
Esjugrund 9	Einbýlishús	59
Esjugrund 11	Einbýlishús	57
Kollagrund 2	Klébergsskóli	59
Kollagrund 1	Félagsheimili	59
Litla-Vallá	Íbúðarhús	61
Spilda úr Vallá	Íbúðarhús	59
Vallá	Íbúðarhús	57
Sjávarhólar	Íbúðarhús	56
Ljárdalur	Íbúðarhús	58
Móar (eitt hús)	Íbúðarhús	56

Við Esjugrund eru jarðvegsmanir á milli húsanna og Vesturlandsvegur. Hæðarlínurnar sem notaðar voru í útreikningunum eru með 1 m millibili. Við útfærslu hljóðvarna er æskilegt að auka nákvæmni í útreikningum með því að mæla upp topphæðir á jarðvegsmönunum.

Áhrif á hljóðvist eru metin út frá legu Vesturlandsvegur og hliðarvega eftir breikkun og áætluðu umferðarmagni og hraða fyrir árið 2040 á móti núverandi legu vega og umferðarmagni fyrir árið 2016. Miðað við núverandi umferðarmagn og hraða reiknast hljóðstig við öll íbúðarhús á deiliskipulags-svæðinu innan viðmiðunarmarka hávaðareglugerðar. Þegar miðað er við áætlað umferðarmagn og hraða fyrir árið 2040 reiknast 17 hús með hljóðstig hærra en $L_{eq} = 55$ dB(A). Breyting á hljóðstigi er bæði vegna aukins umferðarmagns og vegna hækkunar umferðarhraða á hluta vegkaflans. Breytingin er á bilinu 6-7 dB við hús þar sem umferðarhraði verður aukinn og á bilinu 3-4 dB við önnur hús. Áhrifin eru því talin neikvæð og þörf á að skoða mótvægisáðgerðir við frekari hönnun vegarins við þau hús þar sem reiknað hljóðstig er yfir viðmiðunarmörkum. Í framangreindri athugun var ekki skoðað sérstaklega hljóðstig á dvalarsvæðum á lóð en þar gilda einnig viðmiðunarmörk um hljóðstig og taka þarf tillit til þess við frekari hönnun vegarins.

6.2.7 Umferðaröryggi

Almennt er talið að breikkun Vesturlandsvegur með vegrið á miðdeili og fækkun vegamóta bæti umferðaröryggi á vegkaflanum.

Vegrið á miðdeili bætir umferðaröryggi þar sem það kemur í veg fyrir að ökutæki lendi á öfugum vegarhelming ef ökumaður missir stjórn á ökutæki sínu. Með vaxandi umferð aukast líkurnar á óhöppum þar sem ökutæki aka framan á hvort annað ef vegrið er ekki til staðar á miðdeili.

Hliðarsvæði nýja vegarins verða, eftir breikkunina, öruggari þar sem kröfur til þeirra hafa aukist frá því að núverandi vegur var lagður. Gert er ráð fyrir að hliðarsvæði núverandi hluta vegarins verði lagfærð til samræmis við hertar kröfur í hönnunarstöðlum vega.

Mikið er af tengingum í dag á þeim kafla sem er til skoðunar á Vesturlandsvegi, alls 40 talsins. Eftir breikkun verða 4 hringtorg, við Esjumela, Móa, Grundarhverfi og Hvalfjarðarveg. Fækkun tenginga og breytingar á vegamótum koma til með að auka umferðaröryggi vegarins. Umferðarslys tengd vegamótum hverfa samt ekki. Hins vegar eru hringtorg talin vera nokkuð örugg útfærsla planvegamáta þar sem alvarleg umferðarslys eru fátíð á hringtorgum, á móti getur eignartjónum fjölgað.

Reiknað er með að umferð gangandi og hjólandi fari eftir hliðarvegum og nýjum stígum þar sem engir hliðarvegir eru. Álitíð er að hliðarvegirnir verði umferðarlitlir og hægt er að afmarka sér rými fyrir hjólandi vegfarendur.

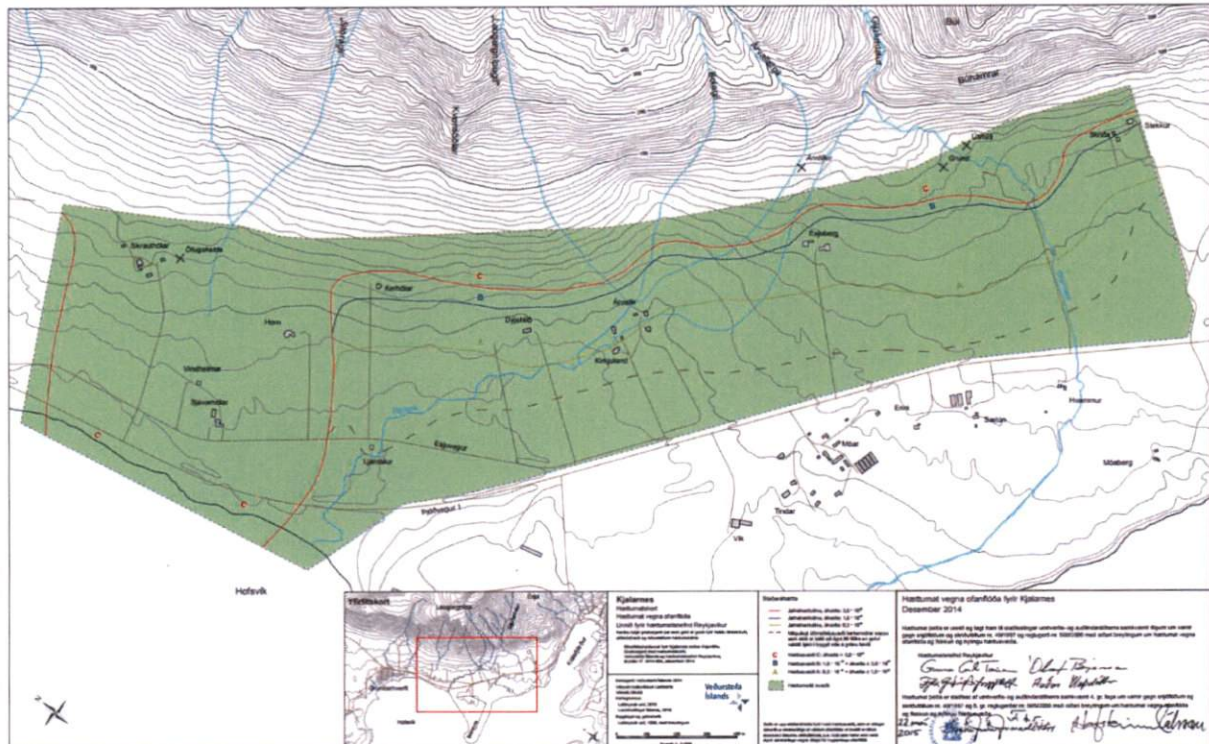
Umferð hestamanna verður líkt og í dag á reiðvegum. Göngustígar, hjólastígar og reiðvegir munu þvera Vesturlandsveg um undirgöng ólíkt því sem þeir gera í dag. Þessir vegfarendur verða því fjarri megin umferðinni þegar þeir þvera veginn og reiðstígar færast fjær þjóðveginum frá því sem þeir eru í dag.

Á heildina litið er talið að áhrif deiliskipulagsins á umferðaröryggi séu jákvæð vegna bættis öryggis fyrir alla ferðamáta s.s. gangandi, ríðandi og akandi umferð.

6.2.8 Náttúruvá

6.2.8.1 Ofanflóð

Í greinargerð um ofanflóðahættu fyrir Kjalarnes segir að veðurlag á Kjalarnesi stjórnist af nálægð við Esjuna og fjalla austan af henni. Almennt er úrkomusamt á Kjalarnesi og hvasst. Hvasviðrin eru hvað mest þegar veður stendur úr geiranum milli norðaustur og austurs en einnig er hvasviðri staðbundið í öðrum áttum. Veðurathuganir gefa til kynna að úrkoma sé mun meiri en í Reykjavík (Veðurstofan, desember 2014). Í greinargerðinni kemur fram að hættumatið vegna ofanflóða tekur til snjóflóða, krapaflóða, aurskriðna, grjóthruns, berghlaupa og annars framskriðs úr hlíðum, svo og aurblandaðra krapa- og vatnsflóða í bröttum farvegum. Í niðurstöðum ofanflóðahættumatsins fyrir Kjalarnes er eingöngu fjallað um hættumat fyrir íbúðarhús sem liggja innan hættusvæðis. Ekkert er fjallað um önnur mannvirki s.s. vegi eða göngu- og hjólaleiðir enda fjallar hættumat skv. reglugerð 505/2000 aðeins um nýtingu hættusvæða m.tt. íbúðar- og atvinnuhúsnæðis þar sem áhætta er á að fólk dvelji til lengri tíma innan svæðis. Hluti deiliskipulagssvæðisins er innan svæðisins sem ofanflóðahættumatið tekur til frá Stekk í norðaustri og rétt norðvestur fyrir Skrauthóla. Hættusvæði C nær yfir um 1 km af Vesturlandsvegi við Skrauthóla, Vindheima og Sjávarhóla



Mynd 10. Kort vegna ofanflóða hættumats fyrir Kjalarnes (Veðurstofan 2015).

Vegur er mannvirki þar sem ekki er stöðug viðvera fólks m.tt. búsetu eða vinnu eins og tekið er á í reglugerð nr. 505/2000. Því eru áhrif af völdum ofanflóða talin óveruleg þar sem litlar líkur eru á að ofanflóð nái inn á Vesturlandsveginn nema þá á mjög afmörkuðum kafla.

6.2.8.2 Vindhraði/sviptivindar

Á Kjalarnesi getur orðið mikill vindhraði og tíðir sviptivindar. Veðurstofa Íslands hefur unnið stutta úttekt á vindafari á Kjalarnesi. Í úttektinni segir að helstu niðurstöður séu að mun hvassviðrasamara er á Kjalarnesi heldur en á öðrum stöðum innan höfuðborgarsvæðisins. Truflanir á umferð vegna veðurs á Kjalarnesi eru því nokkuð algengar. Í úttektinni segir; „Mælingar gefa til kynna að sviptivindar séu algengir og þeir skapi umtalsverða hættu fyrir umferð. Vindur er nokkuð byljóttari á Skrauthólum en við veðurstöð Vegagerðarinnar nærri Móum, en hvassviðri eru ívið færri á fyrrnefnda staðnum. Hvassviðri eru mest og hviður mestar í áttum, sem standa af Esjunni (Móar) og einnig austlægum áttum meðfram hlíðum hennar (Skrauthólar). Áberandi er hversu þröngir áttageirar hvassviðrana eru á hvorum stað um sig. Ætti sú staðreynd að koma að notum við hönnun umferðarmannvirkja og vindvarna.,“

Í greinargerðinni kemur fram að það sé tilfinning kunnugra að eitthvað hafi dregið úr vindi í hverfinu vegna vaxandi gróðurs í hverfinu og við Vallárbyggðina. Í greinargerðinni kemur fram að ekki sé búið að svara öllum spurningum varðandi vind og áhrif hans á svæðinu.

„Ýmsum spurningum er ósvarað varðandi staðsetningu umferðarmannvirkja og framtíðarbyggðar með tilliti til vinds. Áhrifamáttur skjólbelta við vegi er ekki vel þekktur hérlendis, en mælingar í þéttbýli og utan þess, benda þó til þess að áhrif víðáttumikillar byggðar séu umtalsverð (mælingar við Veðurstofuna) og sömuleiðis

benda mælingar til þess að hávaxinn gróður dragi einnig úr vindi þó útbreiðsla hans sé ekki mikil (Korpa).“

Sviptivindar eru þekktir á svæðinu og við erfiðar veðuraðstæður hefur hluta Vesturlandsvegur verið lokað til að tryggja öryggi vegfarenda. Áhrif af fyrirhugaðri framkvæmd eru talin hafa óveruleg áhrif á umhverfisþáttinn, en gæta þarf að því að viðhalda skjólbeltum við veginn eða endurnýja þau.

6.3 Samantekt á niðurstöðu umhverfismats

TAFLA 3. Samantekt á niðurstöðum umhverfisáhrifa.

UMHVERFISÞÁTTUR	ÁHRIF	MÓTVÆGISADGERÐIR OG/EDA EFTIRFYLGNI
Fornminjar	Óveruleg í heildina.	Merkja minjar í hættu innan framkvæmdasvæðis á framkvæmdatíma.
Náttúrufar	Óveruleg í heildina en neikvæð á staðbundnum svæðum.	Halda raski í lágmarki og ganga vel frá framkvæmdasvæði að framkvæmd lokinni.
Landslag og ásýnd lands	Óveruleg í heildina en staðbundin neikvæð.	Halda raski í lágmarki og ganga vel frá framkvæmdasvæði að framkvæmd lokinni.
Landnotkun	Óveruleg en staðbundin neikvæð	
Hljóðvist	Neikvæð við ákveðin hús	Aðgerðir til að ná hljóðstigi niður fyrir 55 dB við þau 17 hús sem áætlað er að verði yfir viðmiðunarmörk.
Umferðaröyggi	Jákvæð	Eftirfarandi atriði bæta umferðaröyggi, vegrið á miðdeilir ,fækkun tenginga, hringtorg, jólaumferð færð yfir á hliðarvegi.
Náttúruvá	Óveruleg	Áfram vöktun á veðurfari m.t.t. sviptivinda og ofanflóða.