



TENGING HNOÐRAHOLTSBRAUTAR Í HNOÐRAHOLTI VIÐ ARNARNESVEG

Tilkynning til ákvörðunar um matsskyldu

14.06.2019



SKÝRSLA – UPPLÝSINGABLAÐ

SKJALALYKILL

2424-093-SKY-001-V01

SKÝRSLUNÚMÉR / SÍÐUFJÖLDI

01 / 25

VERKEFNISSTJÓRI – FULLTRÚI VERKKAUÐA

Arinbjörn Vilhjálmsson

VERKEFNISSTJÓRI – EFLA

Jóhanna Helgadóttir

LYKILORD

Hnoðrabraut, Garðabær, tenging vegar, mat á umhverfisáhrifum, tilkynning til ákvörðunar um matsskyldu.

STAÐA SKÝRSLU

- ☐ Í vinnslu
☐ Drög til yfirlstrar
☒ Lokið

DREIFING

- ☐ Opin
☒ Dreifing með leyfi verkkaupa
☐ Trúnaðarmál

TITILL SKÝRSLU

Tenging Hnoðraholtbrautar í Hnoðraholti við Arnarnesveg í Kópavogi

VERKHEITI

Hnoðraholtbraut í Garðabæ – tilkynning til ákvörðunar um matsskyldu.

VERKKAUÐI

Garðabær

HÖFUNDUR

Andri Rafn Yeoman
Eva Dís Þórðardóttir

ÚTDRÁTTUR

Garðabær áformar að tengja Hnoðraholtbraut í Hnoðraholti í Garðabæ við Arnarnesveg í Kópavogi. Um er að ræða tæplega 500 m veltengingu á Hnoðraholti í Garðabæ. Vegkaflinn tengist Arnarnesvegi um hringtorg í Kópavogi og núverandi Hnoðraholtbraut á gatnamótum við Vetrarbraut.

Framkvæmdin er tilkynningarskyld til Skipulagsstofnunar til ákvörðunar um matsskyldu, sbr. tl. 10.09 í 1. viðauka laga nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum. Í þessari skýrslu er fjallað um fyrirhugaða framkvæmd, framkvæmdasvæðið, stöðu skipulagsmála og helstu umhverfisáhrif framkvæmdarinnar í samræmi við 11. gr. reglugerðar nr. 660/2015. Lagt er mat á eftirarandi umhverfisþætti: Landslag og ásynd, náttúrufar, hljóðvist, umferð og minjar.

ÚTGÁFUSAGA

NR.	HÖFUNDUR	DAGS.	RÝNT	DAGS.	SAMÞYKKT	DAGS.
01	Andri Rafn Yeoman Eva Dís Þórðardóttir	07.06.19	Jóhanna Helgadóttir	10.06.19	Andri Rafn Yeoman	10.06.19
02	Andri Rafn Yeoman Eva Dís Þórðardóttir	12.06.19	Garðabær	13.06.19	Andri Rafn Yeoman	14.06.19

EFNISYFIRLIT

EFNISYFIRLIT	4
1 INNGANGUR	6
1.1 Almennt	6
1.2 Framkvæmdaraðili og landeigandi	6
1.3 Markmið framkvæmdar	7
1.4 Tilkynningaskylda framkvæmdar	7
1.5 Skipulagsáætlanir	7
1.5.1 Svæðisskipulag	7
1.5.2 Aðalskipulag	8
1.5.3 Rammaskipulag Vífilsstaðalands	8
1.5.4 Deiliskipulag	8
1.6 Framtíðaruppbygging	10
1.7 Leyfi sem framkvæmdin er háð	10
2 FRAMKVÆMD OG FRAMKVÆMDARSVÆÐI	11
2.1 Lýsing á framkvæmdasvæði	11
2.1.1 Landslag og ásýnd	13
2.1.2 Náttúrufar	14
2.1.3 Minjar	15
2.2 Lýsing á framkvæmd	15
2.2.1 Umferð	16
2.2.2 Efnispörf, efnistaka og efnislosun	17
2.2.3 Frágangur	17
2.2.4 Framkvæmdatími	17
3 UMHVERFISÁHRIF	18
3.1 Þættir framkvæmdar sem valdið geta umhverfisáhrifum	18
3.2 Umhverfisáhrif	18
3.2.1 Landslag og ásýnd	18
3.2.2 Náttúrufar	19
3.2.3 Hljóðvist	19
3.2.4 Umferð	20
3.2.5 Minjar	21
3.3 Samantekt á umhverfisáhrifum	23
4 HEIMILDASKRÁ	24
VIÐAUKI A FRUMHÖNNUNARTEIKNINGAR	
VIÐAUKI B HLJÓÐVISTARGREINING FYRIR LENGINGU HNOÐRAHOLTSBRAUTAR	

MYNDASKRÁ

MYND 1.1	<i>Yfirlitsmynd sem sýnir fyrirhugaða framkvæmd</i>	6
MYND 1.2	<i>Úrklippa úr gildandi deiliskipulagi Hnoðrahólts – Vetrarmýri [7].</i>	9
MYND 1.3	<i>Úrklippa úr gildandi deiliskipulagi</i>	9
MYND 2.1	<i>Núverandi Hnoðrahóltsbraut frá gatamótum við Karlabraut.</i>	11
MYND 2.2	<i>Horft til suðurs yfir Hnoðraholt.</i>	12
MYND 2.3	<i>Horft yfir m.a. núverandi íbúðarbyggð á Hnoðraholti og Reykjanesbrautina.</i>	13
MYND 2.4	<i>Horft til vesturs yfir Hnoðraholt</i>	13
MYND 2.5	<i>Horft til norðvesturs yfir fyrirhugað framkvæmdasvæði</i>	14
MYND 2.6	<i>Staðsetning minja (rauðir hringir) á Hnoðraholti [6].</i>	15
MYND 2.7	<i>Fyrirhuguð framlenging Hnoðrahóltsbrautar.</i>	16
MYND 2.8	<i>Drög að þversniði Hnoðrahóltsbrautar.</i>	16
MYND 3.1	<i>Niðurstöður hávaðagreiningar fyrir vegkaflann.</i>	20
MYND 3.2	<i>Herminjar á Hnoðraholti.</i>	21
MYND 3.3	<i>Varða á Hnoðraholti [15].</i>	22

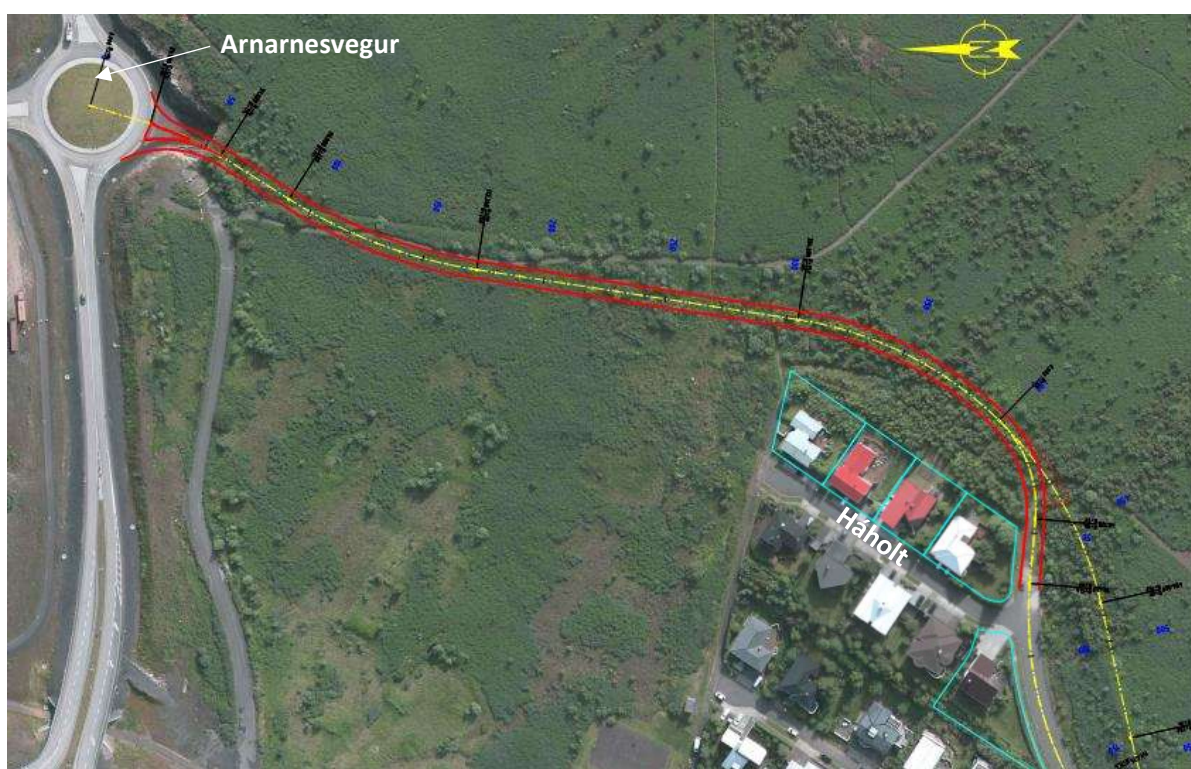
TÖFLUSKRÁ

TAFLA 3.1	<i>Yfirlit yfir umhverfisáhrif vegna tengingar Hnoðrahóltsbrautar við Arnarnesveg.</i>	23
------------------	--	----

1 INNGANGUR

1.1 Almenn

Greinargerð þessi fjallar um tengingu Hnoðraholtsbrautar í Hnoðraholti í Garðabæ við Arnarnesveg í Kópavogi. Um er að ræða nýlagningu á um 500 m langri veltengingu. Vegurinn liggur um Hnoðraholt, lítt raskað holt við sveitarfélagsmörk Kópavogs og Garðabæjar. Á næstu árum er fyrirhuguð uppbygging íbúðarhverfis á svæðinu auk verslunar og þjónustu. Hnoðraholtsbraut verður tveggja akreina (1+1 vegur), þ.e. ein akrein í hvora akstursstefnu. Hnoðraholtsbraut er skilgreind sem tengibraut í þéttbýli. Mynd 1.1 sýnir staðsetningu og legu vegarins.



MYND 1.1 Yfirlitsmynd sem sýnir fyrirhugaða framkvæmd og hvernig hún tengist við núverandi Hnoðraholtsbraut til suðurs og hringtorg á Arnarnesvegi til norðurs.

Áhrifasvæði veltengingarinnar er um 10-12 m á breidd. Heildarrask er áætlað um 6.000 m² (0,6 ha). Veghelgunarsvæði tengibrauta er 15 m til beggja átta frá miðlínu [1].

1.2 Framkvæmdaraðili og landeigandi

Framkvæmdaraðili er Garðabær. Sveitarfélög hafa veghald með sveitarfélagsvegum og tilheyra tengibrautir í þéttbýli þeim flokki samkvæmt veglögum nr. 80/2007 [1]. Sveitarfélagsvegir eru ætlaðir almenningi til frjálsrar umferðar. Garðabær er landeigandi svæðisins.

1.3 Markmið framkvæmdar

Markmið framkvæmdarinnar er að bæta aðgengi og tengingu svæðisins við núverandi gatnakerfi innan Garðabæjar og Kópavogs. Aðgengi að núverandi íbúðarbyggð í Hnoðraholti hefur einskorðast við Vetrarbraut og núverandi Hnoðraholtbraut sem tengist Karlabraut í Garðabæ. Til lengri tíma hefur staðið til að tengja Hnoðraholtbraut við Arnarnesveg og er framkvæmdin í samræmi við gildandi skipulagsáætlanir svæðisins. Með framkvæmd nýrrar vegtengingar sem uppfyllir veghönnunarreglur er verið að auka vegtengingar íbúa og notenda svæðisins að gatnakerfi höfuðborgarsvæðisins, má þar nefna auðveldara aðgengi að stofnbrautum eins og Arnarnesveg og Reykjanesbraut. Má búast við að það hafi jákvæð áhrif á aðrar tengingar og vegi næst svæðinu, má þar t.d. nefna aðkoma að golfvællinum í Vetrarmýri. Á meðan að uppbygging á sér stað í Vetrarmýri, Vífilsstöðum og víðar um nálæg svæði mun vegurinn spila stórt hlutverk í að viðhalda aðgengi að svæðinu. Á það t.a.m. við um byggingu fjölnota ípróttúss í Vetrarmýri en framkvæmdir þess hófust sumarið 2019.

1.4 Tilkynningaskylda framkvæmdar

Samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 fellur fyrirhuguð framkvæmd í B flokk framkvæmda, sbr. tl. 10.09 í 1. viðauka laganna og er því tilkynningarskyld til ákvörðunar um matsskyldu. Þar segir [2]:

„Nýir tveggja akreina vegir styttri en 10 km í þéttbýli. Nýir vegir utan þéttbýlis á verndarsvæðum. Enduruppbygging vega utan þéttbýlis á verndarsvæðum.“

Hnoðraholtbraut er tveggja akreina vegur í þéttbýli, styttri en 10 km. Samráð var haft við Skipulagsstofnun í undirbúningi tilkynningarinnar til matsskyldu og í samskiptum við stofnunina kom fram að: „Skipulagsstofnun telur að hér sé um veg að ræða sem fellur undir ákvæði tl. 10.09 í 1. viðauka við lög um mat á umhverfisáhrifum: “Nýir tveggja akreina vegir styttri en 10 km í þéttbýli” og sé því tilkynningarskyldur til Skipulagsstofnunar til ákvörðunar um matsskyldu“ [3].

1.5 Skipulagsáætlanir

1.5.1 Svæðisskipulag

Garðabær er hluti af gildandi svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins, *Höfuðborgarsvæðið 2040* [4]. Ekki er fjallað sérstaklega um veginn í skipulaginu, þar sem um er að ræða tengiveg á forræði sveitarfélagsins, en þar er að finna almenna umfjöllun um samgöngur á höfuðborgarsvæðinu, m.a. skilvirkar samgöngur og nútímalegt samgöngukerfi með áherslu á góða tengingar og raunhæft val um skilvirka samgöngumáta.

1.5.2 Aðalskipulag

1.5.2.1 Aðalskipulag Garðabæjar

Gert er ráð fyrir tengingu núverandi Hnoðraholtstraugar í gildandi aðalskipulagi Garðabæjar 2016-2030 [5]. Vegtenging er því í samræmi við fyrirhugaða uppbyggingu á svæðinu og aðalskipulag sveitarfélagsins.

1.5.2.2 Aðalskipulag Kópavogs

Í aðalskipulagi Kópavogs 2012-2024 er gert ráð fyrir vegtengingu um Arnarnesveg inn í Garðabæ um Hnoðraholt [6].

1.5.3 Rammaskipulag Vífilsstaðalands

Kynnt hefur verið skipulags- og matslýsing vegna vinnu við gerð rammahluta aðalskipulags Garðabæjar - Vífilsstaðaland, Hnoðraholt, Smalaholt og Vetrarmýri [7]. Er Hnoðraholt hluti þess skipulagssvæðis og er þar gerð grein fyrir Hnoðraholtstraut.

1.5.4 Deiliskipulag

1.5.4.1 Hnoðraholt - Vetrarmýri

Í gildi er deiliskipulag fyrir Hnoðraholt sem samþykkt var 17. apríl 1996. Er þar gert ráð fyrir Hnoðraholtstraut og tengingu hennar við Arnarnesveg (sjá mynd 1.2) [8].



MYND 1.2 Úrklippa úr gildandi deiliskipulagi Hnoðrahólts – Vetrarmýri [8].

1.5.4.2 Arnarnesvegur - milli Reykjanesbrautar og Fífuhvamsvegar

Í gildi er deiliskipulag fyrir Arnarnesveg sem var unnið af Kópavogsbæ og Garðabæ [9]. Var það samþykkt 24. febrúar 2009. Þar er gert ráð fyrir vegtengingunni um Arnarnesveg í Garðabæ (sjá mynd 1.3.)



MYND 1.3 Úrklippa úr gildandi deiliskipulagi Arnarnesvegar milli Reykjanesbrautar og Fífuhvamsvegar [9]. Hringur utan um tengingu við Hnoðrahóltsbraut.

1.6 Framtíðaruppbygging

Þessi tilkynning til ákvörðunar um matsskyldu nær til 500 m vegtengingar. Eins og áður hefur komið fram, er það aðeins hluti af framtíðaruppbyggingu á svæðinu. Önnur áform eru hins vegar á frumstigi og hafa ekki verið teknar endanlegar ákvarðanir varðandi einstaka framkvæmdir. Í framtíðinni má gera ráð fyrir frekari uppbyggingu á svæðinu. Þessi framkvæmd er fyrsti liður í þeirri framtíðaruppbyggingu sem fyrirhuguð er á Hnoðraholtinu. Vegurinn er því forsenda þess að mögulegt sé að fara í frekari framkvæmdir innan svæðisins í samræmi við skipulagsáætlanir.

Að því sögðu, mun slík uppbygging óhjákvæmilega hafa í för með sér einhver frekari umhverfisáhrif. Ber þar að nefna að ásýnd svæðisins mun breytast með tilkomu íbúðarbyggðar, annarra vega og frekari uppbyggingar, t.d. stofnana og þjónustu. Vegkaflinn verður því hluti af borgarumhverfi til framtíðar sem er ætlað að stuðla að blandaðri byggð.

Því er augljóst að við jafn umfangsmikla uppbyggingu og gert er ráð fyrir í skipulagsáætlunum Hnoðrahólts og nágrennis að rask muni eiga sér stað umfram þá framkvæmd sem tilkynningin nær til. Í vinnslu er rammahluti aðalskipulags fyrir svæðið ásamt aðliggjandi svæða, samhliða rammahluta er í vinnslu fyrsti deiliskipulagsáfangi innan þess, deiliskipulag norðurhluta Hnoðrahólts. Í framhaldi verða aðrir deiliskipulags áfangar unnir. Áhersla verður lögð á að nýta umhverfismat áætlana samhliða þeirri skipulagsvinnu til að meta áhrif þess á heildstæðan hátt. Að auki verða aðrar framkvæmdir á svæðinu sem falla undir lög um mat á umhverfisáhrifum unnar í samræmi við þau.

1.7 Leyfi sem framkvæmdin er háð

Framkvæmdin er háð eftirfarandi leyfum:

- Framkvæmdaleyfi frá Garðabæ, skv. 13. gr. skipulagslaga og reglugerðar nr. 772/2012 um framkvæmdaleyfi.

„Framkvæmdir sem tilgreindar eru í lögum um mat á umhverfisáhrifum eru ávallt háðar framkvæmdarleyfi. Framkvæmdir sem háðar eru byggingarleyfi þurfa ekki framkvæmdaleyfi.“

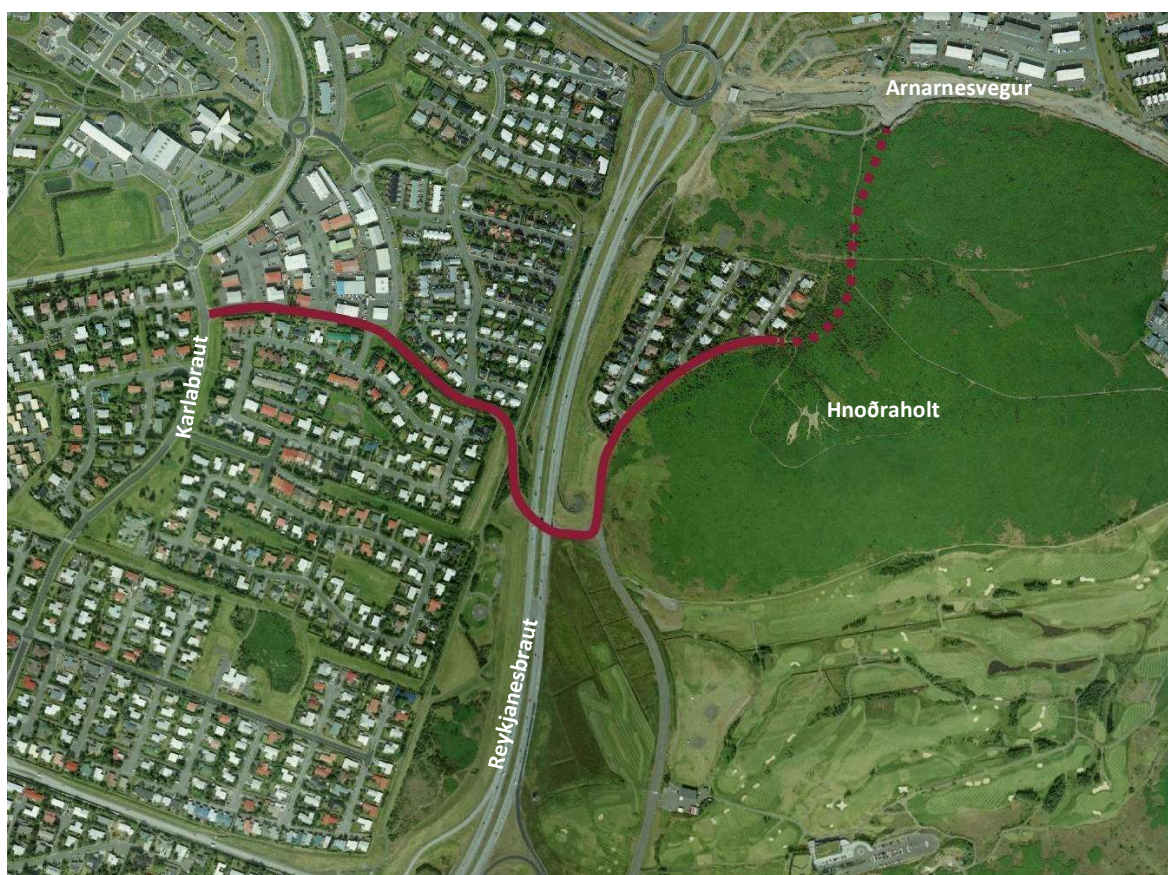
- Leyfi Minjastofnunar Íslands, verði nauðsynlegt að raska fornminjum, skv. lögum um menningarminjar nr. 80/2012.

„Fornleifum, sbr. 3. mgr. 3. gr., jafnt þeim sem eru friðlýstar sem þjóðminjar og þeim sem njóta friðunar í krafti aldurs, má enginn, hvorki landeigandi, ábúandi, framkvæmdaraðili né nokkur annar, spilla, granda eða breyta, hylja, laga, aflaga eða flytja úr stað nema með leyfi Minsstofnunar Íslands.“

2 FRAMKVÆMD OG FRAMKVÆMDARSVÆÐI

2.1 Lýsing á framkvæmdasvæði

Hnoðraholtstraup er innan sveitarfélagsins Garðabæjar sem tilheyrir höfuðborgarsvæðinu. Í sveitarfélaginu búa tæplega fjórtán þúsund manns [10]. Hnoðraholtstraup liggur í dag frá Karlabraut (vestan Reykjanesbrautar), undir Reykjanesbraut og að núverandi byggð í Hnoðraholti (sjá mynd 2.1). Lengd núverandi vegar er um 1,2 km. Fyrirhugað er að tengja Hnoðraholtstraup við Arnarnesveg sem staðsettur er innan sveitarfélagsmarka Kópavogs. Um er að ræða 500 m lengingu Hnoðraholtstrautar til norðurs. Eins og fram hefur komið er þessi hluti Hnoðraholtstrautar innan allra skipulagsáætlana sem eru í gildi á svæðinu, sem og nærliggjandi svæðum.



MYND 2.1 Núverandi Hnoðraholtstraup frá gatamótum við Karlabraut. Núverandi Hnoðraholtstraup merkt með rauðri línu og fyrirhuguð tenging við Arnarnesveg með rauðri brotalínu.



MYND 2.2 Horft til suðurs yfir Hnoðraholt. Sjá má m.a. Arnarnesveg og núverandi íbúðarbyggð Hnoðraholt.

Hnoðraholt er lítt raskað holt við sveitarfélagsmörk Kópavogs og Garðabæjar. Svæðið sem fer undir nýjan veg er að hluta raskað. Á svæðinu er t.a.m. slóð í gegnum holtið, sjá á mynd 2.2. Einnig er að finna herminjar úr síðari heimsstyrjöldinni í nálægð við framkvæmdasvæðið (nánar gert grein fyrir minjum í kafla 2.1.3 og 3.2.5).

Í suðvestur hluta holtisins næst Reykjanesbrautinni er að finna um 5 ha íbúðabyggð sem reist var á 9. áratugnum. Þar eru 44 einbýlishús sem standa við þrjár götur; Eskiholt, Hrísholt og Háholt (sjá mynd 2.3) [7]. Þjóðar núverandi Hnoðraholtstraut austan Reykjanesbrautar hverfinu. Að öðru leyti afmarkast holtið af Reykjanesbraut til vesturs. Á austanverðum hluta holtisins, innan sveitarfélagsmarka Kópavogs er íbúðarbyggð sem er hluti Salahverfis. Suðurhluti Hnoðraholtis afmarkast af Vetrarmýri þar sem golfvöllur Golfklúbbs Kópavogs og Garðabæjar (GKG) er. Í Vetrarmýri eru nýverið hafnar framkvæmdir við fjölnota íþróttahús [11].



MYND 2.3 Horft yfir m.a. núverandi íbúðarbyggð á Hnoðraholti og Reykjanesbrautina.



MYND 2.4 Horft til vesturs yfir Hnoðraholt. M.a. má sjá byggð í Salahverfi í Kópavogi og Arnarnesveg.

2.1.1 Landslag og ásjúnd

Landslag og ásjúnd fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis er fremur einsleitt (hluti Hnoðrahólts). Um er að ræða gróið, lítt raskað svæði. Einkennist ásjúndin af alaskalúpínu sem er ágeng tegund samkvæmt skilgreiningu Náttúrufræðistofnunar Íslands [12]. Á um 150 m kafla efst á holtinu er gróið svæði þar sem finna má birki, greni, víði og annan gróður sem hefur m.a. verið gróðursettur í gegnum árin af grunnskólanum Garðabæjar samkvæmt upplýsingum á heimasíðu Skógræktarfélags Garðabæjar [13]. Töluverður bratti er á svæðinu en hæsti punktur hóltsins er í um 93 metra hæð yfir sjávarmáli en hæð Vetrarmýrar er um 40 metra yfir sjávarmáli og land við veltengingu Arnarnesvegur í 60 metra yfir sjávarmáli. Myndir 2.2 og 2.5 gefa góða mynd af landslagi og ásjúnd svæðisins. Á myndunum má sjá að

ásýnd svæðisins í heild sinni einkennist af nálægð þess við umhverfi sem hefur verið mótað af mannavöldum, s.s. götum og nærliggjandi íbúðarbyggð.



MYND 2.5 Horft til norðvesturs yfir fyrirhugað framkvæmdasvæði, þar sem nýr vegkaflí mun tengjast Hnoðraholtsbraut.

2.1.2 Náttúrufar

Ekki var framkvæmd sérstök gróðurúttekt vegna þessarar greinargerðar. Þess í stað var stuðst við vistgerða- og vistlendakort Náttúrufræðistofnunar Íslands. Áhrifasvæði framkvæmdarinnar nær frá 4-6 metrum frá miðlínu vegar og er í heildina um 6.000 m² (0,6 ha). Núverandi Hnoðraholtsbraut og Arnarnesvegur flokkast sem aðrar landgerðir undir þéttbýli og annað manngert land. Að öðru leyti eru tvö vistlendi ráðandi á svæðinu, annars vegar graslendi (snarrótarvist) og hins vegar aðrar landgerðir (alaskalúpína). Að auki má finna mólendi (lyngmóavist á láglandi) og aðrar landgerðir (skógrækt) næst núverandi byggð en er það á afar takmörkuðu svæði. Snarrótarvist hefur hátt verndargildi samkvæmt Náttúrufræðistofnun Íslands, lyngmóavist á láglandi miðlungs (á Bernarsamning¹ yfir vistgerðir sem þarfnast verndar) og alaskalúpína flokkast sem ágeng tegund og því verndargildi hennar lág. Ekki er um sjaldgæfar vistgerðir að ræða og er útbreiðsla þeirra á landsvísu mikil. Gróðurfar svæðisins sést vel á myndum í kafla 2.1.

Þar sem svæðið er lítt raskað og gróið getur það verið aðlaðandi fyrir fuglalíf. Umhverfis svæðið eru þekkt fuglasvæði innan Garðabæjar, bæði Vífilsstaðavatn og Vatnsmýri. Eru svæðin hvað styst í um 1 km fjarlægð frá Hnoðraholti. Ekki eru til heimildir um að gerð hafi verið könnun á fuglalífi Hnoðraholts.

¹ Alþjóðlegur umhverfissamningur um verndun villtra plantna og dýra og lífsvæða í Evrópu.

2.1.3 Minjar

Í upphafi árs 2019 vann Antikva ehf. fornleifaskráningu vegna vinnu við rammahluta aðalskipulags Vífilsstaðalands [14]. Innan þeirrar skráningar var Hnoðraholtið. Sjá má fornleifaskráningu fyrir fyrirhugað framkvæmdasvæði á mynd 2.6 og umfjöllun um áhrif á minjar í kafla 3.2.5.

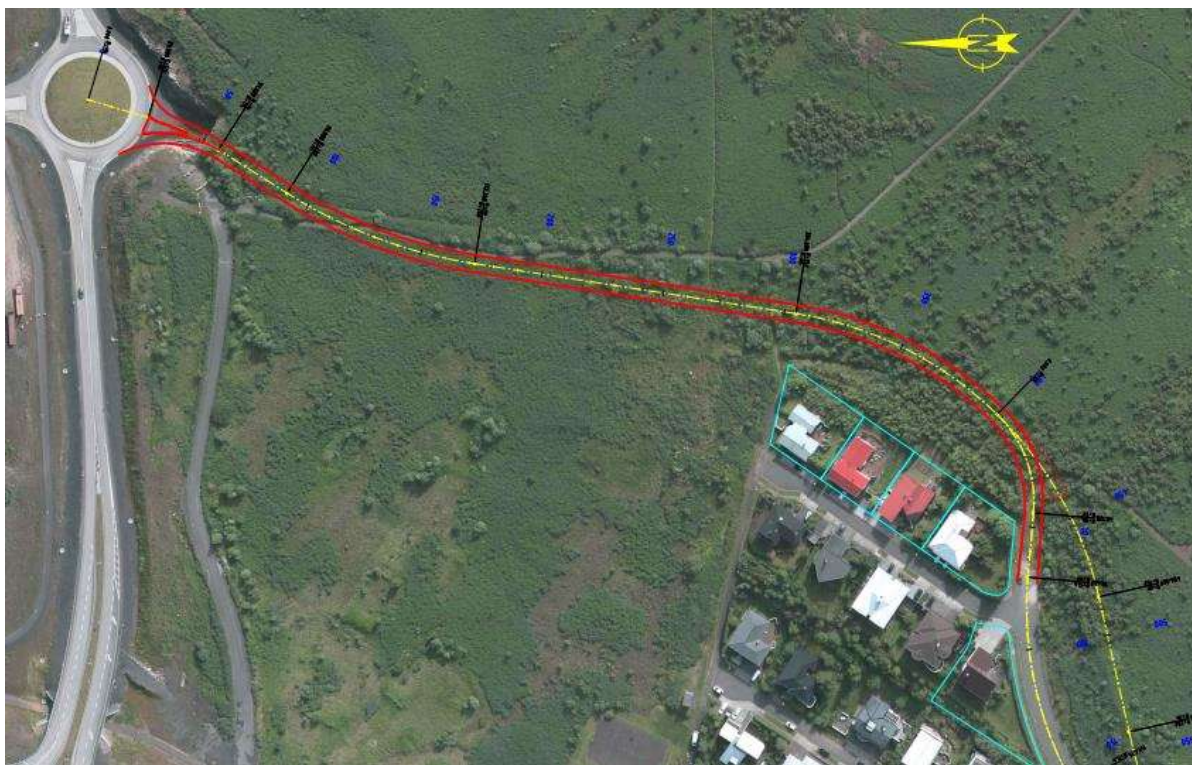


MYND 2.6 Staðsetning minja (rauðir hringir) á Hnoðraholti [7].

2.2 Lýsing á framkvæmd

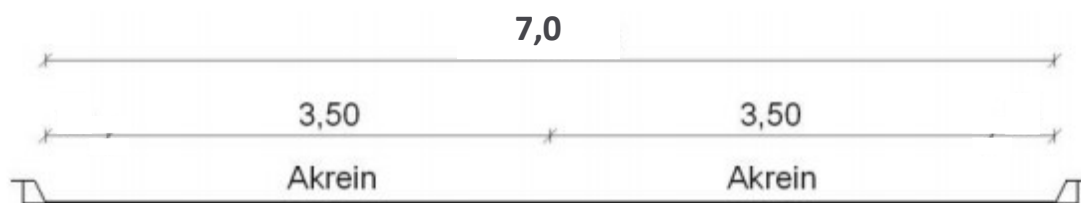
Í viðauka A má sjá yfirlitsmynd af fyrirhugaðri framkvæmd. Umfjöllun í kaflanum byggist á núverandi hönnunargögnum.

Framkvæmdin er á um 500 metra kafla og tengir núverandi Hnoðraholtbraut við Arnarnesveg. Framkvæmdarsvæðið og legu vegarins má sjá á mynd 2.7. Þar má einnig sjá afmörkuð lóðarmörk þeirra lóða sem næst eru veginum, er veglínan minnst í um 21 metra fjarlægð frá lóðarmörkum. Liggur vegurinn í upphafi til austurs en í kjölfarið til norðurs þar sem hann tengist Arnarnesvegi um hringtorg. Hámarkshraði vegarins verður 50 km/klst.



MYND 2.7 Fyrirhuguð framlenging Hnoðraholtstraust.

Endanlegt þversnið vegarins liggur ekki fyrir en gert er ráð fyrir að það verði um 7 metrar á breidd og með kantsteini. Um 1+1 veg er að ræða, þ.e. ein aksturstefna í hvora átt sem er 3,5 metrar á breidd. Á mynd 2.8 má sjá drög að þversniði Hnoðraholtstraust



MYND 2.8 Drög að þversniði Hnoðraholtstraust.

Gert hefur verið ráð fyrir tengingu Hnoðraholtstraust við hringtorg við Arnarnesveg og eru það einu gatnamótin á vegkaflanum.

Þar sem um lengingu Hnoðraholtstraust er um að ræða mun framkvæmdin ekki hafa umtalsverð áhrif á núverandi gatnakerfi eða umferð á framkvæmdatíma. Gera þarf þó áætlun varðandi framkvæmdir næst Arnarnesvegi og núverandi Hnoðraholtstraust.

2.2.1 Umferð

Unnar hafa verið umferðatalningar og umferðarspár fyrir helstu vegi Garðabæjar. Að auki hefur samhliða vinnu rammahluta aðalskipulags fyrir svæðis verið skoðaðar mismunandi sviðsmyndir. Umferðamagn Hnoðraholtstraust er háð framtíðaruppbyggingu svæðisins. Í dag má ætla að u.þ.b.

300-500 ferðir séu daglega um Hnoðraholtbraut austan Reykjanesbrautar. Vegna tengingar við Arnarnesveg má búast við að sá fjöldi fari upp í u.þ.b. 1.000 ferðir á dag. Þegar framtíðaruppbygging er lokið má búast við að daglegur fjöldi ferða verði umtalsvert meiri, en það er háð þeirri uppbyggingu sem að endingu verður ákveðin á svæðinu.

Samhliða aukinni umferð verða óhjákvæmilega áhrif á hljóðvist og loftgæði. Nánar er fjallað um þau atriði í umhverfisskýrslu fyrir skipulagsáætlanir á svæðinu í heild sinni. Auk þess sem lagt er mat á áhrifin sem verða vegna þeirrar framkvæmdar sem hér er tilkynnt í kafla 3.2.3.

2.2.2 Efnispörf, efnistaka og efnislosun

Vegna framkvæmdarinnar þarf að gera ráð fyrir efni í vegfyllingar, burðarlög og slitlög. Áætluð efnispörf vegna framkvæmdarinnar er u.þ.b. 3.500 m³. Efni úr uppgreftri verður nýtt eins og kostur er við framkvæmdina en ljóst er að sprengja þarf klöpp við Arnarnesveg. Burðarhæft efni verður notað í veguppbyggingu en annað efni verður t.d. nýtt í frágang. Reynt verður eftir fremsta megni að nýta uppgrafterfni í framkvæmdir á svæðinu eða í næsta nágrenni. Komi til þess að ekki verði unnt að nýta umframefni á svæðinu verður það flutt á starfandi efnistökuastað.

Verkið verður boðið út og er krafa um að bjóðendur geri grein fyrir því hvar efnistaka muni eiga sér stað. Skilyrði er að efnistaka fari fram í námum sem hafa viðeigandi leyfi fyrir slíkri starfsemi. Ef verktaki velur að nota aðrar námur þarf hann að sýna fram á heimild til efnistöku á þeim stöðum. Efnistakan er því háð því að efnistökuastaðir hafi farið í gegnum matsferli laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 (efnistaka fellur undir tl. 2.01–2.04 í 1. viðauka laganna) til þess að fá viðeigandi leyfi.

2.2.3 Frágangur

Frágangur verður útfærður í samræmi við verklagsreglur Vegagerðarinnar. Í útboðsgögnum verður greint frá nánari upplýsingum um m.a. hvernig haga skuli frágangi vegkanta, fyllinga og skeringa. Vegurinn mun vera staðsettur innan þéttbýlis þegar að framtíðaruppbygging hefur átt sér stað og mun því frágangur vera í samræma við þær áætlanir. Við frágang svæðis næst veginum verða öryggissjónarmið höfð í forgrunni.

2.2.4 Framkvæmdatími

Áætlað er að framkvæmdir hefjist sumarið 2019 um leið og öll tilskilin leyfi hafa fengist. Gert er ráð fyrir að framkvæmdir muni standi yfir út árið og að unnið verði samfleytt yfir framkvæmdatímann.

3 UMHVERFISÁHRIF

Þar sem framkvæmd við lengingu Hnoðraholtstrautar fellur undir lið 10.09 í 1. viðauka laga nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum voru helstu umhverfisáhrif framkvæmdarinnar metin. Matið byggir á fyrirbyggjandi gögnum og skráningu menningarminja á svæðinu. Við matið var stuðst við leiðbeiningar Skipulagsstofnunar, annars vegar um mat á umhverfisáhrifum framkvæmda [15] og hins vegar um flokkun umhverfisþátta, viðmið, einkenni og vægi umhverfisáhrifa [16]. Við matið var notast við þá skilgreiningu á vægi áhrifa sem fram kemur í leiðbeiningum Skipulagsstofnunar um flokkun umhverfisþátta, viðmið, einkenni og vægi áhrifa.

Eftirfarandi umhverfisþættir eru taldir geta orðið fyrir áhrifum vegna fyrirhugaðrar framkvæmdar: landslag og áskýnd, náttúrufar, hljóðvist, umferð og minjar.

3.1 Þættir framkvæmdar sem valdið geta umhverfisáhrifum

Áhrif framkvæmdarinnar felast í beinum áhrifum á landslag, náttúrufar og minjar. Að auki verða áhrif vegna þeirrar umferðar sem þar verður til framtíðar og breytingar á áskýnd. Á framkvæmdatíma gætir áhrifa vegna m.a. sprengina klappa og mótun lands að fyrirhuguðum vegi. Breidd þversniðs vegar verður 7 m en rasksvæði verður allt að 10-12 m og er þ.m.t. svæði vegna öryggissvæða og fláa. Heildarrask er því um 6.000 m² (0,6 ha).

3.2 Umhverfisáhrif

3.2.1 Landslag og áskýnd

Veglagningin mun óhjákvæmilega hafa áhrif á landslag og áskýnd svæðisins. Til þess að tengja veginn við núverandi hringtorg á Arnarnesvegi er þörf á að sprengja klöpp vegna hæðarmismunar og aðlaga landið að fyrirhuguðum vegi. Helstu ummerki veglagningar felast í þeim hæðarmismuni sem er á svæðinu. Svæðið er ekki auðsjáanlegt frá öðrum fjölförnum stöðum í nágrenninu vegna hæðar sinnar m.v. næsta umhverfi. Nálægð svæðisins við raskað land af mannavöldum, þ.e. landi sem mótað hefur verið að hefðbundnu þéttbýlis landslagi gerir það að verkum að endanleg mynd vegarins mun falla vel að heildarmynd svæðisins. Eins og áður hefur komið fram mun landslag og áskýnd svæðisins breytast til muna í samræmi við skipulagsáætlanir svæðisins. Til framtíðar mun vegurinn því ekki vera afgerandi fyrir landslag og áskýnd svæðisins. Framtíðaruppbygging svæðisins mun einkennast af borgarumhverfi þar sem íbúðahverfi auk verslunar og þjónustu mun rísa í næsta nágrenni. Mun vegurinn falla að þeim aðstæðum og mynda heild með annarri uppbyggingu. Vegurinn mun að auki liggja í nokkurri lægð þar sem landslag verður herra beggja megin við hann (vegna núverandi aðstæðna), sem minnkar áskýnd hans.

Vegurinn mun koma til með að breyta landslagi svæðisins m.v. núverandi ástand og þannig breyta áskýnd þess. Vegna núverandi staðhátta, eðli framkvæmdarinnar og framtíðaráforma á svæðinu er áhrifin þó talin vera óveruleg.

3.2.2 Náttúrufar

Áhrif vegna núverandi vegar á náttúrufar svæðisins hefur nú þegar að mestu komið fram. Gengið verður frá því svæði þar sem jarðrask mun eiga sér stað og því aðeins um staðbundin áhrif að ræða. Framkvæmdin mun hafa bein áhrif á þann takmarkaða gróður sem er að finna innan áhrifasvæðis framkvæmdarinnar, vegna aukins landsvæðis sem vegkaflinn tekur til sín. Er þar aðallega að finna alaskalúpínu en næst núverandi Hnoðraholtbraut er að finna trjágróður sem ræktaður hefur verið af skógrækt Garðabæjar. Haft verður samráð við Skógræktarfélag Garðabæjar varðandi rask á því svæði. Skoðað verður hvort megi færa gróður sem er á svæðinu og þannig viðhalda þeim gróðri sem þar hefur vaxið á síðustu árum. Ekki er um fágætar, viðkvæmar jarðmyndanir eða gróður að ræða sem þarf sérstaklega að vernda.

Ekki eru til upplýsingar um sérstöðu fuglalífs á framkvæmdasvæðinu eða í nágrenni þess. Framkvæmdasvæðið er staðsett þar sem rask hefur þegar átt sér stað, núverandi byggð og aðliggjandi vegir, og umgangur manna er á slóðanum sem liggur um svæðið og nærliggjandi svæði. Því má gera ráð fyrir að fuglalíf á framkvæmdasvæðinu sé takmarkað og áhrif vegna framkvæmda í samræmi við það. Ef framkvæmdir fara fram á varptíma geta fuglar orðið fyrir truflun vegna umferðar manna og tækja um varplönd þeirra. Fuglar geta t.d. fælst af hreiðrum og afrán aukist sem getur komið niður á ungaframleiðslu það árið. Að sama skapi má gera ráð fyrir búsvæðaskerðingu á rekstartíma vegna þess lands sem fer undir mannvirki. Þessi áhrif eru þó ekki talin vega þungt vegna þess hve lítið framkvæmdasvæðið er. Í nálægð við svæðið (minnst um 1 km) er að finna svæði sem eru talin mikilvæg fuglalífi, á það bæði við Vífilsstaðavatn og Vatnsmýri.

Vegna einsleitis náttúrfars, áhrifa núverandi manngerðs umhverfis og stærðar framkvæmdarsvæðis eru áhrif framkvæmdarinnar á náttúrfa talin óveruleg.

3.2.3 Hljóðvist

Við framkvæmdina er tvær meginuppsprettur hávaðamyndunar, er það annars vegar vegna framkvæmda á framkvæmdatíma og hins vegar vegna umferðar að framkvæmdum loknum.

Gerðir voru útreikningar á umferðarhávaða við Hnoðraholtbraut í Garðabæ. Sett var upp þrívíddarlíkan sem sýnir dreifingu hljóðs um svæðið. Hávaðareikniforritið SoundPLAN var notað við hljóðreikningana og hljóðstigið reiknað samkvæmt samnorrænu reiknilíkani í samræmi við kröfur reglugerðar. Í líkaninu er gert ráð fyrir að hámarkshraði sé 50 km/klst. og að u.þ.b. 1.000 ökutæki fari um veginn. Niðurstöður útreikninga á hljóðstigi má sjá á mynd 3.1. Myndin sýnir hljóðstig við húshliðar skv. niðurstöðum líkanreikninga. Hljóðstigið reiknast hæst um 49 dB(A) á 2. hæð við Háholt 2. Hljóðstig reiknast undir $L_{eq} < 55$ dB við öll húsin og er það undir kröfum reglugerðar um hávaða nr. 724/2008. Sjá má stærra kort af hljóðvistargreiningu í viðauka B.



MYND 3.1 Niðurstöður hávaðagreiningar fyrir vegkaflann.

Vænta má hávaðamyndunar á framkvæmdatíma t.d. vegna sprenginga á klöpp á hluta leiðarinnar sem og annarra hefðbundna aðgerða við veglagningu. Verða þau áhrif tímabundin og tekið verður tillit til atriða eins og vinnutíma sem fjallað er um í reglugerð um hávaða.

Talið er að áhrif framkvæmdar á hljóðvist verði neikvæð en tímabundin á framkvæmdatíma og eftir að vegurinn hefur verið framkvæmdur er metið að áhrifin verði óveruleg.

3.2.4 Umferð

Markmið framkvæmdarinnar eins og fram hefur komið er að búa til samgöngukerfi sem kemur til með að þjóna fyrirhugaðri byggð í Hnoðraholti, Vetrarmýri, Vífilsstöðum og nærliggjandi svæðum. Hnoðraholtbraut mun bæta tengingar milli Garðabæjar og Kópavogs og auðvelda aðgengi íbúa að stofnvegum höfuðborgarsvæðisins, s.s. Reykjanesbraut. Hnoðraholtbraut er því lykilþáttur í greiðum og öruggum samgöngum á svæðinu til framtíðar og í samræmi við fyrirhugaða uppbyggingu innan vaxtarmarka höfuðborgarsvæðisins. Vegkaflinn mun einnig koma til með að tryggja aðgengi að svæðinu meðan á framkvæmdum stendur næstu árin.

Er því framkvæmdin mikilvæg bót á samgöngukerfi svæðisins í samhengi við þá uppbyggingu sem áætluð er á næstu árum. Eins og áður segir er talið að um 300-500 ökutæki fari um Hnoðraholtbraut í dag, en að lokinni framkvæmdinni er talið að umferð verði um 1.000 ökutæki á dag. Er því ekki búist við að umferðarþungi á veginum aukist til muna en getur umferðarmagn verið breytilegt eftir framvindu

framkvæmda á svæðinu hverju sinni. Gera má ráð fyrir að umtalsvert meiri umferð fari um veginn við endanlega mynd svæðisins, þ.e. þegar að öll framtíðaruppbygging hefur átt sér stað.

Vegna aukinnar tengingar svæðisins við nálægð samgöngukerfi og hlutverki vegkaflans í framtíðaruppbyggingu svæðisins, bæði á framkvæmdatíma og til framtíðar, eru áhrif framkvæmdarinnar á umferð talin jákvæð.

3.2.5 Minjar

Í kafla 2.1.3 má sjá upplýsingar um þær minjar sem eru við framkvæmdasvæðið. Unnin hefur verið fornleifaskráningu fyrir svæðið sem hluti af vinnu vegna rammahluta aðalskipulags - Vífilsstaðaland [14]. Næst svæðinu, í um 70 metra fjarlægð, er að finna herminjar. Í fornleifaskráningunni segir um þær:

„Skotbyrgi frá síðari heimsstyrjöldinni er á Hnoðraholti. Þar er melholt sem að mestu er vaxið þéttum lúpínubreiðum á sumrin. Gott útsýni er frá byrginu, einkum í norður og vestur. Byrgið er 3,5 x 3,5 m að stærð og er hálf niðurgrafið; um 1,20 m standa upp úr jörðu og annað eins er niðurgrafið. Byrgið er steinsteypt með um 9 sm breiðum og 20 sm háum skotraufum, tveim á norðvesturhlið, og einni á norðaustur- og suðvesturhlið. Inngangur er niður í byrgið á suðausturhlið“ [14].



MYND 3.2 Herminjar á Hnoðraholti.

Að auki er að finna vörður á Hnoðraholti, um 80 m eru í þær vörður sem eru næst fyrirhugaðri veglagningu. Í fornleifaskráningunni er að finna eftirfarandi upplýsingar um vörðurnar:

„Á dálitlu klapparholti norðvestan til á hábungu Hnoðrahólts, um 370 m norðaustur frá skotbyrgi [1621], er yfirgróin varða [1622] ásamt vörðubroti [1759]. Yfirgróna varðan er sennilega svokallaður Hnoðri eða Hnoðrapúfa sem samkvæmt örnefnalýsingum er landamerki á Hnoðraholti milli Vífilsstaða og Hvammkots.⁵⁹ Um 110 m norðaustan af henni er auk þess grjóthlaðin varða [1626], um 80 sm á hæð og 1 x 1 m að flatarmáli, en mjókkar upp. Hún hefur verið hlaðin upp aftur á seinni tíma og þá ekki verið vandað til verksins. Ætla má að allar vörðurnar þrjár tengist landamörkunum“ [14].



MYND 3.3 Varða á Hnoðraholti [14].

Lagt er til að minjar verði merktar, bæði í texta og á teikningum þannig að tryggt verði að þeim verði ekki raskað á framkvæmdatíma. Einnig má sjá að þær eru í töluverðri fjarlægð frá veglagningunni sjálfri og því ekki þörf á að raska þeim. Farið verður eftir lögum um menningarminjar nr. 80/2012 og sérstaklega er vakin athygli á gr. 24, þar segir um áður ókunnar minjar:

„Ef fornminjar sem áður voru ókunnar finnast við framkvæmd verks skal sá sem fyrir því stendur stöðva framkvæmdar án tafar. Skal Minjastofnun Íslands láta framkvæma vettvangskönnun 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“ [17].

Þörf er á leyfi Minjastofnunar Íslands skv. 21. gr. laga um menningarminjar fyrir hvers konar raski á fornminjum, sbr. umfjöllun í kafla 1.4 [17].

Þar sem minjar eru staðsettar í töluverðri fjarlægð frá framkvæmdasvæðinu sjálfu, verður mögulegt að ganga úr skugga um að þeim verði ekki raskað og því er metið að áhrif framkvæmda á minjar séu óveruleg eða engin.

3.3 Samantekt á umhverfisáhrifum

Í heildina litið er talið að tenging Hnoðraholtstrautar í Hnoðraholti við Arnarnesveg í Kópavogi muni ekki hafa umtalsverð umhverfisáhrif í för með sér þegar litið er til viðmiða í 2. viðauka laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000. Yfirlit yfir áhrif vegna framkvæmdarinnar er að finna í töflu 3.1.

TAFLA 3.1 Yfirlit yfir umhverfisáhrif vegna tengingar Hnoðraholtstrautar við Arnarnesveg.

VIÐMIÐ SKV. 2. VIÐAUKA LAGA UM MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM	HELSTU UPPLÝSINGAR SEM TENGJAST FRAMKVÆMD
1. Eðli framkvæmdar	- Lenging núverandi Hnoðraholtstrautar til að tengja núverandi samgöngukerfi svæðisins. - Nýlagning á um 500 m tengivegi. - Breidd rasksvæðis um 10-12 m. Í heildina raskað um 0,6 ha landi. - Nýlagning vegkafla sem hefur bein áhrif á landslag og ásýnd, náttúrufar og minjar.
2. Staðsetning framkvæmdar	- Fyrirhugaður vegkaflinn verður hluti Hnoðraholtstrautar. Upphaf frá gatnamótum Háholts og Hnoðraholtstrautar og að Arnarnesvegi. Vegkaflinn er um 500 m að lengd. - Hnoðraholt er lítt raskað holt sem liggur við sveitarfélagsmörk Kópavogs og Garðabæjar. - Á svæðinu er ekki að finna fágætt eða viðkvæmt náttúrufar. - Svæðið einkennist af alaskalúpínu og á litlum hluta skógrækt.
3. Eiginleikar hugsanlegra áhrifa framkvæmdar	- Vegurinn mun koma til með að breyta landslagi svæðisins m.v. núverandi aðstæður og þannig breyta ásýnd þess. Vegna núverandi staðhátta, eðli framkvæmdarinnar og framtíðaráforma á svæðinu er áhrifin þó talin vera óveruleg. - Vegna einsleitis náttúrfars, áhrifa núverandi manngerðs umhverfis og stærðar framkvæmdarsvæðis eru áhrif framkvæmdarinnar á náttúrfar talin óveruleg. - Talið er að áhrif framkvæmdar á hljóðvist verði talsvert neikvæð en tímabundin á framkvæmdatíma og eftir að vegurinn hefur verið byggður er metið að áhrifin verði óveruleg. - Vegna aukinnar tengingar svæðisins við nálægð samgöngukerfi og hlutverki vegkaflans í framtíðaruppbyggingu svæðisins, bæði á framkvæmdatíma og til framtíðar, eru áhrif framkvæmdarinnar á umferð talin jákvæð. - Þar sem minjar eru staðsettar í töluverðri fjarlægð frá framkvæmdasvæðinu sjálfu og verður gengið úr skugga um að þeim verði ekki raskað er metið að áhrif framkvæmda á minjar séu óveruleg eða engin.

Hér með óskar Garðabær eftir ákvörðun Skipulagsstofnunar um það hvort ofangreind framkvæmd sé matsskyld skv. lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000.

4 HEIMILDASKRÁ

- [1] „Vegalög nr. 80/2007“.
- [2] „Lög um mat á umverfisáhrifum nr. 106/2000“.
- [3] Skipulagsstofnun, (munnleg heimild, 14. maí 2019).
- [4] Samtök sveitarfélaga á Höfuðborgarsvæðinu, „Höfuðborgarsvæðið 2040,“ Reykjavík, 2015.
- [5] Garðabær, „Aðalskipulag Garðabæjar 2016-2030, greinargerð.,“ Garðabær, 2018.
- [6] Kópavogsbær, „Aðalskipulag Kópavogs 2012-2024,“ Kópavogur, 2014.
- [7] Garðabær, „Rammahluti aðalskipulags Vífilisstaðaland og Hnoðraholt - skipulagslýsing,“ Garðabær, 2018.
- [8] Garðabær, „Hnoðraholt - Vetrarmýri. Deilsikipulag íbúðarverfis í Hnoðraholti og golfvallar í Vetrarmýri,“ Garðabær, 1996.
- [9] Kópavogsbær og Garðabær, „Arnarnesvegur: Reykjanesbraut - Fífuhvammsvegur. Deiliskipulagsuppráttur.,“ Kópavogur, 2009.
- [10] Hagstofa Íslands, „Mannfjöldinn eftir póstnúmerum, kyni og aldri 1998-2019,“ Sótt þann 31. maí 2019 af: https://px.hagstofa.is/pxis/pxweb/is/lbuar/lbuar__mannfjoldi__2_byggdir__Byggdakjarnarhverfi/MAN03200.px/?rxid=a825ccda-10d0-40e5-9740-efaddc8f4ebb, 2019.
- [11] Skipulagsstofnun, „Fjölnota íþróttahús í Vetrarmýri, Garðabæ,“ Sótt þann 6. júní 2019 af: <http://www.skipulag.is/skipulagsstofnun/frettir/fjolnota-ithrottahus-i-vetrarmyri>, Reykjavík, 2018.
- [12] Náttúrufræðistofnun Íslands, „Alaskalúpína,“ Sótt þann 31. maí 2019 af: <https://www.ni.is/grodur/agengar-plontur/alaskalupina>, Garðabær.
- [13] Skógræktarfélag Garðabæjar, „Hnoðraholt,“ Sótt þann 31. maí 2019 af: <https://www.skoggb.is/svaedin/hnodraholt/>, Garðabær.

[14] Ragnheiður Traustadóttir, Rúna K. Tetzschner og Ómar Smári Ármannsson, „Vífilsstaðaland: Fornleifaskráning vegna rammahluta aðalskipulags,“ Antikva ehf, Garðabær, 2019.

[15] Skipulagsstofnun, Leiðbeiningar um mat á umhverfisáhrifum framkvæmda, Reykjavík, 2005.

[16] Skipulagsstofnun, Leiðbeiningar um flokkun umhverfispátta, viðmið, einkenni og vægi umhverfisáhrifa., Reykjavík: Skipulagsstofnun, 2005a.

[17] „Lög um menningarminjar nr. 80/2012“.

[18] Skipulagsstofnun, Landsskipulagstefna 2015-2026 ásamt greinargerð, Reykjavík: Skipulagsstofnun, 2016.

VIÐAUKI A FRUMHÖNNUNARTEIKNINGAR



VIÐAUKI B **HLJÓÐVISTARGREINING FYRIR LENGINGU**
HNOÐRAHOLTSBRAUTAR

Skjal sótt af '00000000000' dags: 25.03 2026



Hljóðstig
 L_{eq} dB(A)
í 2m hæð

50 <	<= 55
55 <	<= 60
60 <	<= 65
65 <	<= 70
70 <	<= 75

Verkipti: Garðabær

Mælikvarði 1:2000

0 10 20 40 m

Verkipti: Garðabær
Hróðholsbraut

Núverandi umferð (2019)

Skýringar

Hæðarlínur	Gata
Hljóðvarnir	Íbúðarhús
Síklar	Önnur hús
Hospital	

Reknað: MA

Dagur: Mat 2019

Tekning nr: HH - 101

HH-101-2019-03-25 25.03.2019