



3. áfangi Arnarnesvegar frá Rjúpnavegi að Breiðholtsbraut

Greinargerð Kópavogsbæjar og Reykjavíkurborgar með
framkvæmdaleyfi í samræmi við 14. gr. skipulagslaga nr. 123/2010

10. nóvember 2022

Efnisyfirlit

1	Um afgreiðslu framkvæmdaleyfis	1
2	Umsókn Vegagerðarinnar um framkvæmdaleyfi	2
2.1	Yfirferð á umsókn Vegagerðarinnar	2
2.2	Framkvæmdir og helstu kennitölur framkvæmda	2
2.3	Málsmeðferð	3
3	Mat á umhverfisáhrifum og álit Skipulagsstofnunar	4
3.1	Matsskýrsla Vegagerðarinnar	4
3.2	Úrskurður Skipulagsstofnunar	4
3.2.1	Áhrif á hljóðvist	5
3.2.2	Áhrif á loftgæði	5
3.2.3	Áhrif á útivist	6
3.2.4	Áhrif á vatnafar	6
3.2.5	Áhrif á gróður	7
3.2.6	Áhrif á fugla	7
3.2.7	Áhrif á landslag og sjónræn áhrif	8
3.2.8	Áhrif á fornminjar	9
3.2.9	Áhrif nýrrar útfærslu gatnamóta	9
4	Forsendur ákvörðunar	11
4.1	Lagaleg umgjörð	11
4.2	Aðalskipulag Kópavogsbæjar 2019-2040	11
4.3	Aðalskipulag Reykjavíkur 2040	11
4.4	Deiliskipulag Arnarnesvegar	12
4.5	Náttúruvernd	12
4.6	Önnur leyfi	12
4.7	Samþykki landeigenda	13
4.8	Aðgerðir til að draga úr umhverfisáhrifum	13



1 Um afgreiðslu framkvæmdaleyfis

Bæjarstjórn Kópavogsbæjar og skipulagsfulltrúi Reykjavíkur hafa farið yfir umsókn Vegagerðarinnar, dags. 1. júlí 2022, um framkvæmdaleyfi fyrir 3. áfanga Arnarnesveggar, frá Rjúpnavegi í Kópavogi að Breiðholtiðbraut í Reykjavík, í samræmi við 13. og 14. gr. skipulagslaga nr. 123/2010, 13. gr. laga nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum¹ og reglugerð nr. 772/2012 um framkvæmdaleyfi.

Eftir yfirferð á gögnum framkvæmdaleyfisumsóknar, umhverfismats og skipulagsáætlana telja sveitarfélögin að fullnægjandi gögn liggja fyrir til að taka rökstudda afstöðu til leyfisumsóknar Vegagerðarinnar.

1. Framlögð gögn Vegagerðarinnar lýsa framkvæmdinni á fullnægjandi hátt og framkvæmd er sú sem lýst er í matsskýrslu (febrúar 2003) og matsskyldufyrirspurn (október 2020). Viðbótarupplýsingar frá Vegagerðinni bárust 2.11.2022 um umfang framkvæmda í hvoru sveitarfélagi fyrir sig.
2. Hönnunargögn brúa eru fullnægjandi.
3. Samþykki landeigenda liggja fyrir, þ.e. land er í eigu sveitarfélaganna.
4. Framkvæmdin er í samræmi við Aðalskipulag Kópavogsbæjar 2019-2040, Aðalskipulag Reykjavíkurborgar 2040 og sameiginlegt deiliskipulag sveitarfélaganna um Arnarnesveg.
5. Matsskýrsla Vegagerðarinnar, úrskurður Skipulagsstofnunar (4. júlí 2003), matsskyldufyrirspurn og ákvörðun Skipulagsstofnunar (16. febrúar 2021) eru fullnægjandi til að taka afstöðu til umhverfisáhrifa framkvæmdarinnar.

Það er niðurstaða bæjarstjórnar Kópavogs og skipulagsfulltrúa Reykjavíkur að veita framkvæmdaleyfi fyrir 3. áfanga Arnarnesveggar frá Rjúpnavegi að Breiðholtiðbraut í samræmi við umsókn Vegagerðarinnar. Í undirbúningi að ákvörðun hefur m.a. verið litið til forsendna fyrir framkvæmd, umhverfisáhrifa, valkosta á útfærslu gatnamóta, aðgerða til að draga úr umhverfisáhrifum, vöktunaraðgerða, samræmis við skipulagsáætlanir og úrskurðar og ákvörðunar Skipulagsstofnunar sbr. lög um mat á umhverfisáhrifum. Við afgreiðslu umsóknar hefur verið gætt að ákvæðum laga um náttúruvernd, laga um menningarminjar, annarra laga og reglugerða sem eiga við.

Leyfi fyrir Arnarnesveg byggir m.a. á því að í framkvæmdaleyfið verði settir skilmálar um mótvægisáðgerðir og vöktun sem koma fram í matsskýrslu, úrskurði og ákvörðun Skipulagsstofnunar, deiliskipulagi og umsókn Vegagerðarinnar til að tryggja að dregið verði sem kostur er úr neikvæðum umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar.

Í þessari greinargerð er yfirlit um helstu forsendur og viðfangsefni sem bæjarstjórn Kópavogsbæjar og skipulagsfulltrúa Reykjavíkurborgar líta til við ákvörðun um framkvæmdaleyfið. Í afgreiðslu sveitarfélaganna er m.a. litið til skipulagslaga nr. 123/2010, reglugerðar um framkvæmdaleyfi nr. 772/2012, laga nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum, laga nr. 105/2006 um umhverfismat áætlana, sveitarstjórnarlaga nr. 138/2011, stjórnarsýslulaga nr. 37/1993, laga nr. 60/2013 um náttúruvernd, laga nr. 80/2012 um menningarminjar, reglugerðar nr. 724/2008 um hávaða og vegalög nr. 80/2007.

¹ Í samræmi við bráðabirgðaaðkvæði nr. 1 í lögum nr. 111/2021 um umhverfismat framkvæmda og áætlana

2 Umsókn Vegagerðarinnar um framkvæmdaleyfi

2.1 Yfirferð á umsókn Vegagerðarinnar

Vegagerðin sækir um framkvæmdaleyfi fyrir 3. áfanga Arnarnesvegur milli Rjúpnavegar og Breiðholtsbrautar. Samkvæmt umsókninni eru markmið framkvæmdarinnar að:

- Tengja jaðarsvæði í Reykjavík, Kópavogi og Garðabæ við megin umferðaræðar.
- Þjónustustig samgangna verði í samræmi við kröfur og staðla.
- Bæta viðbragðstíma neyðaraðila í efri byggðir höfuðborgarsvæðisins.

Gögn sem fylgdu umsókn Vegagerðarinnar eru:

- Afstöðumynd í mælikvarða 1:6.000, sem sýnir m.a. staðhætti, legu framkvæmda, gatnamóta og umfang fyllinga/skeringa. Snið í mælikvarða 1:200, grunnmyndir í mælikvarða 1:500.
- Framkvæmdalýsing, dags. júlí 2022, þar sem:
 - Framkvæmdaþáttur er lýst.
 - Gerð er grein fyrir efnisþörf sem þarf til framkvæmdanna, skeringum, nýtingu umframefnis og fyrirkomulagi efnistöku utan framkvæmdasvæðis.
 - Gerð er grein fyrir frágangi framkvæmdasvæða og mótvægisáðgerðum.
 - Gerð er grein fyrir framkvæmdatíma.
- Matsskýrsla Vegagerðarinnar fyrir Arnarnesveg, milli Reykjanesbrautar og Breiðholtsbrautar, febrúar 2003 ásamt rannsóknnum og úrskurði Skipulagsstofnunarinnar dags. 4. júlí 2003..
- Matsskyldufyrirspurn Vegagerðarinnar frá 2021, varðandi breytingar á útfærslu gatnamóta Arnarnesvegur og Breiðholtsbrautar, og ákvörðun Skipulagsstofnunar um breytingin skuli ekki matsskyld.
- Deiliskráningu fornleifa á 3. hluta Arnarnesvegur haustið 2021. Fornleifastofnun Íslands.
- Minnisblað Náttúrufræðistofnunar, 15. júní 2022. Úttekt á útbreiðslu blátoppu (*Sesleria albicans*) og grágrýtis vegna 3. áfanga Arnarnesvegur.
- Leyfi Fiskistofu, dags. 19. maí 2022, fyrir gerð nýrrar göngu- og hjólabrúar yfir ána Dimmu.

Fyrirliggjandi gögn eru í samræmi við þær kröfur sem koma fram í skipulagslögum, lögum um mat á umhverfisáhrifum og reglugerð um framkvæmdaleyfi.

2.2 Framkvæmdir og helstu kennitölur framkvæmda

Umsókn Vegagerðarinnar tekur til eftirfarandi framkvæmda :

- Arnarnesvegur frá Rjúpnavegi að Breiðholtsbraut, þ.m.t. skeringar.
- Ljósagatnamót Arnarnesvegur og Breiðholtsbrautar, ásamt nauðsynlegum framkvæmdum á Breiðholtsbraut vegna gatnamóta s.s. breikkun Breiðholtsbrautar frá Jaðarseli fram yfir nýju gatnamótin.
- Akstursbrú yfir Breiðholtsbraut með aðskildum göngu- og hjólastíg.
- Göngu- og hjólabrú yfir Arnarnesveg sem tengir stofnstíga milli Reykjavíkur og Kópavogsbæjar.
- Undirgöng undir Breiðholtsbraut við Suðurfell / Jaðarsel.
- Undirgöng undir Arnarnesveg við Rjúpnaveg.
- Hringtorg á mótum Arnarnesvegur og Rjúpnavegar.
- Hringtorg á mótum Arnarnesvegur og Vatnsendavegar.

- Stofnstígur gangandi og hjólandi frá Rjúpnavegi yfir í Elliðaárdal.
- Hljóðmanir / -varnir.
- Göngu- og hjólabrú á Dimmu.

Arnarnesvegur (411-07) er hannaður í vegflokki A22 þar sem heildarbreidd vegarins verður 22 m (öxl í öxl) þar sem rúmast 2+2 akreinar. Í upphafi verður Arnarnesvegur lagður í 1+1 útfærslu, nema á kaflanum frá hringtorgi við Vatnsendahvarf og að Breiðholtsbraut þar sem byggður verður 2+2 vegur strax. Þó verður skorið fyrir Arnarnesvegi í fulla breidd. Hámarks hraði á Arnarnesvegi verður 60 km/klst.

Verkþættir	Lengd/magn	Kópavogur	Reykjavík
Lengd vegar	2.100 m	1.495 m	605 m
Klapparskeringar	138.358 m ³	111.184 m ³	27.174 m ³
Skeringar í laust efni	171.941 m ³	83.206 m ³	88.735 m ³
Efni úr námum	78.000 m ³		
Nýting umframefnis			140.000 m ³

2.3 Málsmeðferð

Í úrskurði úrskurðarnefndar umhverfis- og auðlindamála er farið yfir málsmeðferð við undirbúning fyrir byggingu Arnarnesvegar hefur fylgt:²

Með úrskurði um mat á umhverfisáhrifum frá árinu 2003 féllst Skipulagsstofnun á lagningu Arnarnesvegar milli Reykjanesbrautar og Breiðholtsbrautar. Taldi stofnunin að framkvæmdin hefði ekki í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif samkvæmt lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum. Var ákvörðunin kærð til umhverfisráðherra sem staðfesti hana með úrskurði uppkveðnum 11. desember 2003. Lagning vegarins hefur síðan þá farið fram í áföngum en framkvæmdir eru fyrirhugaðar við 1,3 km langan vegkafla á milli Rjúpnavegar í Kópavogi að Breiðholtsbraut í Reykjavík. Með bréfi, dags. 26. október 2020, óskaði Vegagerðin eftir ákvörðun Skipulagsstofnunar um hvort ný útfærsla á gatnamótum Arnarnesvegar og Breiðholtsbrautar væri háð mati á umhverfisáhrifum. Hinn 16. febrúar 2021 komst Skipulagsstofnun að þeirri niðurstöðu að fyrirhuguð breyting væri ekki líkleg til að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif og því skyldi framkvæmdin ekki háð mati á umhverfisáhrifum. Tillaga um deiliskipulag vegna 3. áfanga Arnarnesvegar innan marka Reykjavíkurborgar var samþykkt á fundi umhverfis- og skipulagsráðs 29. júní 2022 og staðfesti borgarráð þá afgreiðslu á fundi ráðsins 7. júlí s.á. Þá var á fundi skipulagsráðs Kópavogsbæjar 30. maí s.á. samþykkt tillaga um deiliskipulag vegna sömu framkvæmdar innan sveitarfélagsmarka Kópavogs og var sú afgreiðsla staðfest á fundi bæjarstjórnar 14. júní s.á. Deiliskipulagið öðlaðist gildi við birtingu auglýsingar í B-deild Stjórnartíðinda 28. október 2022.

Samkvæmt 12. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum getur Skipulagsstofnun eingöngu tekið ákvörðun um að endurskoða þurfi umhverfismat framkvæmdar ef framkvæmdir hefjast ekki innan 10 ára frá því að álit [úrskurður samkvæmt eldri lögum] stofnunarinnar lá fyrir. Í ljósi þess að framkvæmdir við Arnarnesveg hófust árið 2004 eiga ákvæði 12. gr. laganna ekki við í þessu máli.

² Úrskurður úrskurðarnefndar umhverfis- og auðlindamála. Mál [nr. 79/2022](#), 4.11.2022.

3 Mat á umhverfisáhrifum og álit Skipulagsstofnunar

Eftirfarandi er rökstudd afstaða bæjarstjórnar til mats á umhverfisáhrifum og úrskurðar Skipulagsstofnunar dags. 4. Júlí .2003 og ákvörðun, 16. febrúar 2021, um að breyting á útfærslu gatnamóta sé ekki matsskyld.

3.1 Matsskýrsla Vegagerðarinnar

Sveitarfélögin telja að matsskýrsla og matsskyldufyrirspurn Vegagerðarinnar uppfylli skilyrði laga og reglugerðar um mat á umhverfisáhrifum. Umhverfisáhrifum, valkostum og mótvægisáðgerðum er lýst á fullnægjandi hátt, ásamt því að gerð er grein fyrir athugasemdum og umsögnum sem bárust og þeim svarað á fullnægjandi hátt.

Umsókn Vegagerðarinnar um framkvæmdaleyfi er í fullu samræmi við framkvæmd sem kynnt var í matsskýrslu Vegagerðarinnar og þeirra breytinga sem gerðar voru á framkvæmd til að bregðast við athugasemdum. Útfærsla gatnamóta Arnarnesvegur og Breiðholtsbrautar, ásamt nauðsynlegum breytingum á Breiðholtsbraut, eru í fullu samræmi við matsskyldufyrirspurn um breytta útfærslu gatnamóta.

Umfram efnispörf er mætt með efni úr námum sem hafa leyfi.

3.2 Úrskurður Skipulagsstofnunar

Sveitarfélögin hafa tekið rökstudda afstöðu til úrskurðar Skipulagsstofnunar um alla umhverfisþætti til skoðunar. Tekið er undir mat Skipulagsstofnunar á áhrifum. Í úrskurði eru veigamestu áhrifin talin vera :

- Sjónræn áhrif.
- Skerðingu á svæðum sem nýtt hafa verið til útivistar.

Skipulagsstofnun telur að áhrif fyrirhugaðra framkvæmda á loftgæði, vatnafar, gróður og fugla verði óveruleg í nágrenni Arnarnesvegur. Sjónræn áhrif og áhrif á heildarásýnd landslags verða nokkur þar sem um nýlagningu stofnbrautar er að ræða í nágrenni byggðar en með því að halda raski í lágmarki og með vönduðum frágangi mun draga úr neikvæðum áhrifum vegarins á landslag.

Á grundvelli gagna framkvæmdaraðila lögðum fram við athugun, umsagna, athugasemda og svara framkvæmdaraðila við þeim er það niðurstaða Skipulagsstofnunar að fyrirhugaður Arnarnesvegur milli Reykjanesbrautar og Breiðholtsbrautar og tengibraut um Hörðuvelli muni ekki hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif samkvæmt valkosti Vegagerðarinnar eins og hann var kynntur í matsskýrslu.

Skipulagsstofnun telur til bóta að komið hafi verið til móts við athugasemdir íbúa Seljahverfis og vegurinn færður frá íbúðarbyggðinni ofan Jórusels og Kaldasels. Vegurinn mun ekki sjást frá íbúðarhúsunum og óþarft verður að reisa hljóðmön milli vegarins og íbúðarbyggðarinnar í Seljahverfi.

Lagnir Arnarnesvegur og tengibrautar um Hörðuvelli er líkleg til að hafa jákvæð áhrif á samgöngur og umferðaröryggi miðað við núverandi ástand. Að mati stofnunarinnar munu þær mótvægisáðgerðir, m.a. undirgöng, draga úr líkum á neikvæðum áhrifum fyrirhugaðra framkvæmda á aðgengi að útivistarsvæðum.

Sveitarfélögin telja að úrskurður Skipulagsstofnunar (júlí 2003) og ákvörðun stofnunarinnar (febrúar 2021) séu í samræmi við niðurstöðu matsskýrslu og matsskyldufyrirspurn Vegagerðarinnar og fullnægjandi til að hægt sé að taka ákvörðun um framkvæmdaleyfi.

3.2.1 Áhrif á hljóðvist

Skipulagsstofnun

Skipulagsstofnun tekur undir ábendingar umsagnaraðila um að stefna skuli að því að halda hljóðstigi neðan leiðbeiningargildis. Það er hins vegar álitamál hversu raunhæft er að ná hljóðstigi niður fyrir leiðbeiningargildi og hve langt eigi að ganga í þeim efnum sem kann að verða á kostnað annarra umhverfisgæða, s.s. útsýnis.

Skipulagsstofnun telur að þar sem Arnarnesvegur verði niðurgraffinn ofan Seljahverfis sé tryggð viðunandi hljóðvist við íbúðarhús í hverfinu.

Í ákvörðun um matsskyldu vegna breyttrar útfærslu gatnamóta telur Skipulagsstofnun að hljóðvist í Fellahverfi næst Breiðholtsbraut verði innan viðmiðunarmarka ef gatnamótin verða útfærð eins og nú er lagt til. Er þá miðað við áætlaða umferð árið 2030 og tekið tillit til áformaðra mótvægisáðgerða. Með hliðsjón af framlögðum hljóðvistarútreikningum telur Skipulagsstofnun að breytt útfærsla gatnamótanna leiði ekki til aukins ónæðis í Fellahverfi vegna hávaða samanborið við mislæg gatnamót og að hljóðvist verði þar innan viðmiðunarmarka reglugerðar um hávaða.

Skipulagsstofnun telur ekki ástæðu til að ætla að breytt útfærsla gatnamóta Arnarnesvegur og Breiðholtsbrautar hafi áhrif á hljóðvist í Seljahverfi eða íbúðarbyggð í Kórahverfi í nágrenni Arnarnesvegur samanborið við fyrri áform um mislæg gatnamót. Þá telur Skipulagsstofnun að breytt útfærsla gatnamótanna muni draga úr ónæði vegna umferðarhávaða á nálægum útivistarsvæðum samanborið við fyrri áform um mislæg gatnamót.

Afstaða sveitarfélaganna

Bæjarstjórn er sammála úrskurði og ákvörðun Skipulagsstofnunar um að mikilvægt sé að ákvæði um viðmiðunarmörk í reglugerð nr. 724/2008 um hávaða séu virt eða undir 55 dB(A). Hljóðstyrkur frá umferð í nágrenni þeirrar framkvæmda sem hér er sótt um er innan viðmiðunarmarka reglugerðar um hávaða.

Við skoðun á áhrifum á hljóðvist hefur verið litið til uppfærðra hljóðvistarútreikninga, sem taka tillit til nýrrar útfærslu á gatnamótum og mótvægisáðgerða.

Niðurstaða uppfærðra hljóðmælinga fyrir og eftir tilkomu Arnarnesvegur, sýna að hljóðvist á nálægum útivistarsvæði í Elliðaárdal muni batna sökum mótvægisáðgerða. Hvað varðar hljóðstig í Vetrargarðinum, þá stendur til að fara í landmótun í garðinum sjálfum með efni sem kemur úr framkvæmdum 3. áfanga Arnarnesvega og má gera ráð fyrir að þar verði mótaðar hljóðmanir til þess að bæta hljóðvist innan svæðisins.

Sveitarfélögin leggja áherslu á að ráðist verði í þær mótvægisáðgerðir sem koma fram í gögnum Vegagerðarinnar og deiliskipulag Arnarnesvegur.

3.2.2 Áhrif á loftgæði

Úrskurður Skipulagsstofnunar

Samkvæmt matsskýrslu má gera ráð fyrir að meðalútblástur bifreiða sé undir losunarmörkum fyrir kolmónoxíð, köfnunarefnisdíoxíð og svifryk. Á framkvæmdatíma kunni þó áhrif af völdum svifryks að verða nokkur, en hægt verði að draga úr þeim með sértækum aðgerðum. Skipulagsstofnun telur að áhrif fyrirhugaðra framkvæmda muni verða óveruleg á loftgæði.

Afstaða sveitarfélaganna

Sveitarfélögin eru sammála niðurstöðu Skipulagsstofnunar. Þrátt fyrir það munu sveitarfélögin gera ráð fyrir því að fylgjast með þróun loftgæða á útivistarsvæðum í nágrenni Arnarnesvegur. Fylgst verður með breytingum á loftgæðum samhliða breytingu á umferðarþunga.



Vegagerðin hefur sett upp fjóra snjallmæla og eru þeir staðsettir við veðurstöð Vegagerðarinnar á Arnarnesvegi, í Kleifakór, Jakaseli og Turnahvarfi. Mælarnir gefa upplýsingar um þróun loftgæða, þ.e. svífryk.

3.2.3 Áhrif á útivist

Úrskurður Skipulagsstofnunar

Skipulagsstofnun telur að áhrif framkvæmdanna á útivist muni fyrst og fremst felast í verra aðgengi að opnum svæðum en nú er. Vegagerðin hefur lýst yfir vilja til að koma til móts við hugmyndir íbúa í Seljahverfi um göngutengsl ofan hverfisins en það sé hins vegar sveitarfélaganna að staðsetja slíkar tengingar. Skipulagsstofnun telur að óhjákvæmilega muni svæði til útivistar skerðast nokkuð fyrir íbúa Seljahverfis vegna fyrirhugaðs Arnarnesvegar en einnig vegna fyrirhugaðrar uppbyggingar í Vatnsendahvarfi. Skipulagsstofnun bendir á nauðsyn þess að gangandi og ríðandi vegfarendum verði fært suð austur fyrir Arnarnesveg ofan Seljahverfis. Vegagerðin þarf að hafa samráð við íbúa Seljahverfis og koma til móts við hugmyndir þeirra eftir því sem kostur er.

Afstaða sveitarfélaganna

Sveitarfélögin taka undir afstöðu Skipulagsstofnunar. Í matsferlinu var komið til móts við athugasemdir íbúa Seljahverfis með því að hliðra legu Arnarnesvegar. Sú breyting í matsferlinu var til þess fallin að draga úr skerðingu á útivistarsvæði og neikvæðum áhrifum. Í samráði við sveitarfélögin var komist að samkomulagi um að færa til hluta Arnarnesvegar, ofan Jórúsls og Kaldasels. Með breytingunni verði vegurinn fjær byggðinni í Seljahverfi og minni röskun verði á grónu útivistarsvæði í Vatnsendahvarfi. Við færslu á vegstæðinu verði vegurinn allur niðurgraffinn og sjáist ekki frá byggðinni í Seljahverfi.

Sveitarfélögin hafa unnið sameiginlegt deiliskipulag fyrir 3. áfanga Arnarnesvegar, þar sem áhersla er m.a. lögð á aðgengi að útivistarsvæðum. Skilgreindir eru stígar, fyrir gangandi, hjólandi og ríðandi. Þá er einnig í skipulaginu opnað fyrir möguleika á byggingu svokallaðra vistloka, sem eru hugsuð sem græn tenging á milli Vatnsendahverfis í Kópavogi og grænna útivistarsvæða austan Seljahverfis í Reykjavík. Í deiliskipulaginu kemur fram að „Yfir Arnarnesvegin eru tekin frá svæði fyrir tvö vistlok til þess að búa til græna tengingu milli Reykjavíkur og Kópavogs og draga úr þeim inngrípum sem fylgir tilkomu vegarins. Annað svæðið liggur sunnan við Turnahvarf í Kópavogi og Jakasel í Reykjavík. Hitt svæðið liggur litlu sunnar, við Hörðuhvarf í Kópavogi. Bæði svæðin eru að öllu leyti innan bæjarmarka Kópavogs. Komi til þess að annað eða bæði vistlokin verði byggð þá er ekki þörf á að byggja göngu- og hjólabrúna yfir Arnarnesveg eins og hún er sett fram í deiliskipulaginu, heldur verður stígakerfið staðsett ofan á vistlokið.

Sveitarfélögin telja að með breytingum á legu vegarins frá upphaflegu áætlunum og áform um stígakerfi, hafi verið dregið úr neikvæðum áhrifum vegarins á útivistarsvæði. Vistlok munu draga enn frekar úr neikvæðum áhrifum, en eru ekki talin forsenda fyrir veitingu framkvæmdaleyfis að svo stöddu.

3.2.4 Áhrif á vatnafar

Úrskurður Skipulagsstofnunar

Í matsskýrslu kemur fram að á síðustu 1.200 m Arnarnesvegar verði öllu vatni sem berst af veginum veitt í veitukerfi sveitarfélaganna og þaðan til sjávar. Skipulagsstofnun telur að áhrif Arnarnesvegar muni hafa í för með sér óveruleg umhverfisáhrif á vatnafar á svæðinu. Viðbótaráhrif á viðtaka vegna vegarins verða óveruleg þar sem yfirborð hans er lítið miðað við þær götur sem eru tengdar fráveitukerfum sveitarfélaganna.

Afstaða sveitarfélaganna

Sveitarfélögin taka undir niðurstöðu Skipulagsstofnunar og telja ekki forsendur til staðar sem kalli á breytingar á niðurstöðu umhverfismats eða sértækar aðgerðir til að draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum.

3.2.5 Áhrif á gróður

Úrskurður Skipulagsstofnunar

Í matsskýrslu kemur fram að ekki sé sjaldgæfur gróður sem þurfi að vernda í fyrirhuguðu vegstæði en röskun verði engu síður á grónu svæði. Skipulagsstofnun telur að lagning Arnarnesvegar muni hafa óveruleg áhrif á gróður.

Afstaða sveitarfélaganna

Sökum þess hve langt var liðið frá rannsóknum umhverfismats Arnarnesvegar óskaði Vegagerðin eftir að Náttúrufræðistofnun Íslands (2022) skoðaði nánari gróðurlendi áhrifasvæðis framkvæmda, með áherslu á vaxtarsvæði grastegundarinnar blátoppu. Blátoppa er á valista æðplantna og friðuð samkvæmt nýlegri auglýsingu ([Auglýsing nr. 1385/2021](#) í Stjórnartíðindum).

Niðurstaða Náttúrufræðistofnunar er að plöntusamsetning hefur breyst og er lúpína nú ríkjandi á nær öllu vegstæðinu, sem snýr að 3. áfanga Arnarnesvegar. Markmið með úttekt Náttúrufræðistofnunar var að finna vaxtarstaði blátoppu og hnitsetja þannig að hægt væri að stefna að því að taka frá toppa/þúfur til geymslu og koma fyrir annars staðar sem mótvægisáðgerð gegn því að vaxtarstöðum friðaðrar og sjaldgæfrar plöntutegundar væri raskað.

Niðurstaðan er að blátoppa er mun algengari á svæðinu en búist var við. Allmargir vaxtarstaðir plöntunnar eru á áætluðu áhrifasvæði framkvæmdarinnar við Arnarnesveg. Það er mat Náttúrufræðistofnunar að öflugasta mótvægisáðgerðin gegn því raski sem verður af vegagerð á búsvæði blátoppunnar er að vernda þau svæði sem eftir standa. Þar er nægjanlega mikið af plöntunni til að tryggja það að hún geti þrífist þar áfram og dafnað, þrátt fyrir tilkomu vegarins, en þó einungis ef lúpínni er haldið í skefjum. Í stað þess að fara í aðgerðir við að færa einstakar torfur eða þúfur af blátoppu út af framkvæmdarsvæðinu, er því lagt til að farið sé í aðgerðir við að draga úr framsókn lúpínu í kringum þá bletti sem ekki verður raskað af vegagerð. Slík aðgerð er líklegri til að skila árangri við að vernda búsvæði blátoppu og um leið tegundina sjálfa heldur en tilfærsla stöku grastoppa. Náttúrufræðistofnun hvetur til þess að leitað verður eftir samvinnu við garðyrkjustjóra Kópavogs og Reykjavíkur varðandi þær aðgerðir.

Byggt á nýlegri úttekt Náttúrufræðistofnunar telja sveitarfélögin að unnt sé að taka undir niðurstöðu Skipulagsstofnunar, en með það að leiðarljósi að unnið verði að verndun búsvæða blátoppu. Í deiliskipulagi fyrir 3. áfanga Arnarnesvegar eru tilgreindar ákveðnar mótvægisáðgerðir, sem þarf að skoða í samráði við garðyrkjustjóra sveitarfélaganna.

3.2.6 Áhrif á fugla

Úrskurður Skipulagsstofnunar

Í matsskýrslu kemur fram að þrátt fyrir að framkvæmdasvæðinu hafi verið raskað mikið sé enn töluvert fuglalíf en það eigi í vök að verjast vegna útpenslu byggðar og breytinga á mólendi. Allar þær tegundir sem verpi á svæðinu séu algengar á landsvísi. Skipulagsstofnun telur að lagning Arnarnesvegar muni hafa óveruleg áhrif á fugla.

Afstaða sveitarfélaganna

Sveitarfélögin taka undir niðurstöðu Skipulagsstofnunar og telja ekki forsendur til staðar sem kalli á breytingar á niðurstöðu umhverfismats eða sértækar aðgerðir til að draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum.

3.2.7 Áhrif á landslag og sjónræn áhrif

Skipulagsstofnun

Í matsskýrslu kemur fram að útlitsbreytingar með tilkomu Arnarnesvegar verði miklar þar sem ekki sé fyrir uppbyggður vegur á þessu svæði. Það dragi þó úr vægi áhrifa að þegar 2. og 3. áfanga ljúki muni mikil uppbygging hafa átt sér stað í nágrenni framkvæmdasvæðisins og vegurinn falli því meira að manngerðu umhverfi. Skipulagsstofnun telur að lagning Arnarnesvegar muni ekki hafa veruleg áhrif á landslag en ljóst sé að Vatnsendaskvæðið komi til með að taka verulegum breytingum vegna fyrirhugaðrar byggðar austan vegarins. Því telur stofnunin að áhrif framkvæmda á landslag og landslag skuli metin sem nokkuð neikvæð.

en með því að halda raski í lágmarki og með vönduðum frágangi mun draga úr neikvæðum áhrifum vegarins á landslag

Í matsskýldufyrirspurn Vegagerðarinnar kemur fram að samkvæmt breyttri útfærslu gatnamóta Arnarnesvegar við Breiðholtsbraut komi umferðarmannvirki til með að standa lægra í landinu ásamt því að umfang þeirra verði minna. Áhrif á ásýnd verði talsvert minni af breyttri útfærslu samanborið við þá útfærslu sem fjallað var um áður í umhverfismati Arnarnesvegar. Engu að síður séu áhrifin metin neikvæð.

Afstaða sveitarfélaganna

Sveitarfélögin er sammála úrskurði Skipulagsstofnunar um að uppbygging byggðar í nágrenni framkvæmdasvæðisins verði til þess að stækka manngert umhverfi í nágrenni vegarins, sem verði til þess að áhrif á landslag séu ekki talin veruleg.

Sjónræn áhrif af nýrri brú og ljósastryðum planvegumótum Arnarnesvegar og Breiðholtsbrautar eru nokkuð mikil. Þetta er stærsta einstaka mannvirkið sem þarf að mæta með mótvægisáðgerðum, sérstaklega hvað varðar ásýnd frá útivistarsvæðinu í Elliðaárdal. Í sameiginlegu deiliskipulagi eru skilgreindar sértækar mótvægisáðgerðir þar sem vegurinn er skermaður af með hljóðvegg til þess að bæta hljóðvist og veggurinn þar næst falinn með kvöð um trjágróður þar fyrri utan. Sjónræn áhrif frá Elliðaárdalnum mun með þessum hætti vera lágmörkúð.

Sveitarfélögin hafa set kvaðir um trjágróður norðan við Breiðholtsbraut til þess að draga úr ásýnd ljósastryðu gatnamóta Arnarnesvegarins frá Elliðaárdalnum og Fellahverfi þar sem hann tengist Breiðholtsbrautinni. Plöntuvalið skal miða að fjölbreytileika af trjategundum, sbr. barr og lauftrjáa til þess að sem stærstur hluti hljóðveggarins verði, óháð árstíðum, ekki sýnilegur. Nýr trjágróður skal falla að þeirri plöntusamsetningu sem er fyrir í Elliðaárdalnum og val á tegundum skal unnið í samráði við deild Náttúru og garða á Umhverfis- og skipulagssviði Reykjavíkur.

Sveitarfélögin telja til mikilla bóta að komið hafi verið til móts við athugasemdir íbúa Seljahverfis og vegurinn færður frá íbúðarbyggðinni ofan Jórusels og Kaldasels. Vegurinn mun ekki sjást frá íbúðarhúsunum og óþarft verður að reisa hljóðmön milli vegarins og íbúðarbyggðarinnar í Seljahverfi.

3.2.8 Áhrif á fornminjar

Úrskurður Skipulagsstofnunar

Skipulagsstofnun telur að fyrirhugaðar framkvæmdir muni raska ýmsum minjum og telur Skipulagsstofnun að framkvæmdin hafi talsverð neikvæð áhrif á fornminjar og leggur áherslu á að Vegagerðin þurfi að fara eftir tilmælum Fornleifaverndar ríkisins [nú Minjastofnunar] hvað varðar umgengni um þær fornminjar sem greint er frá í matsskýrslu. Stofnunin telur mikilvægt að athafnasvæði, sem ná til svæðis utan eiginlegs framkvæmdasvæðis og fornleifaskráning náði því ekki til, verði ekki staðsett nálægt fornminjum.

Afstaða sveitarfélaganna

Sveitarfélögin taka undir niðurstöðu Skipulagsstofnunar. Við gerð deiliskipulags Arnarnesvegur var ráðist í deiliskráningu, til að uppfæra upplýsingar um minjar innan framkvæmdasvæðis. Áður en framkvæmdir hefjast mun framkvæmdaraðili merkja og verja þær minjar sem kunna að verða fyrir skemmdum á framkvæmdatíma. Þetta á við minjar sem liggja í jarði framkvæmdarsvæðisins, sbr. Markastein (GK-216:004) og Vatnsendavegur (215:007) og skulu þær merktar á meðan á framkvæmdum stendur ástamt 15 metra friðhelgunarsvæðis þeirra. Aðrar minjar innan framkvæmdarsvæðisins munu þurfa að víkja, sbr. töft- og hleðsluleifar (GK-215:006) og steinhleðsla (GK-216:008). Hin fyrrnefnda grjóthrúga (GK-215:008) norðan Breiðholtsbrautar, lendir á fyllingar svæði vegarins og mun þurfa að víkja.

Í umsögn Minjastofnunar Íslands um matsskýldufyrirspurn Vegagerðarinnar bendir stofnunin á að í fyrirhuguðu vegstæði sé manngerð steinahrúga. Fá þurfi fornleifafræðing til að greina aldur hennar og hlutverk, áður en framkvæmdir hefjast. Í ofangreindri fornleifaúttekt kom í ljós að steinahrúgan var frá nútíma. Ekki eru friðlýstar minjar innan framkvæmdasvæðis.

3.2.9 Áhrif nýrrar útfærslu gatnamóta

Ákvörðun Skipulagsstofnunar

Skipulagsstofnun telur breyttu áform fela í sér umfangsminni umferðarmannvirki, minna rask og minna umfang af aðfluttu efni en þau áform sem fjallað var um áður í umhverfismati framkvæmdarinnar. Í stað mislægra gatnamóta er gert ráð fyrir brú yfir Breiðholtsbraut og tengingu Arnarnesvegur við Breiðholtsbraut með gatnamótum í plani með umferðarljósum. Gert er ráð fyrir hljóðvörnum á brú og rampi.

Í greinargerð Vegagerðarinnar kemur fram að samkvæmt breyttri útfærslu gatnamóta Arnarnesvegur við Breiðholtsbraut komi umferðarmannvirki til með að standa lægra í landinu ásamt því að umfang þeirra verði minna. Áhrif á ásýnd verði talsvert minni af breyttri útfærslu samanborið við þá útfærslu sem fjallað var um áður í umhverfismati Arnarnesvegur.

• Umferð

Vegagerðin telur mögulegt að útfærsla gatnamóta Arnarnesvegur og Breiðholtsbrautar sem ljósastýrðra gatnamóta í plani í stað mislægra gatnamóta leiði til þess að um 10-15% færri bílar fari um þau. Á móti geti umferð um Vatnsendahvarf og Vatnsendaveg aukist. Skipulagsstofnun telur að um sé að ræða afkastamikið gatnakerfi um verslunar- og athafnahverfi sem ætti ekki að vera viðkvæmt gagnvart þeirri mögulegu umferðaraukningu.

• Hljóðvist

Samkvæmt framlögðum gögnum má gera ráð fyrir að hljóðvist í Fellahverfi næst Breiðholtsbraut verði innan viðmiðunarmarka ef gatnamótin verða útfærð eins og nú er lagt til. Er þá miðað við áætlaða umferð árið 2030 og tekið tillit til áformaðra mótvægisáðgerða. Með hliðsjón af framlögðum hljóðvistarútreikningum telur Skipulagsstofnun að breytt útfærsla gatnamótanna leiði ekki til aukins

ónæðis í Fellahverfi vegna hávaða samanborið við mislæg gatnamót og að hljóðvist verði þar innan viðmiðunarmarka reglugerðar um hávaða. Skipulagsstofnun telur ekki ástæðu til að ætla að breytt útfærsla gatnamóta Arnarnesvegjar og Breiðholtsbrautar hafi áhrif á hljóðvist í Seljahverfi eða íbúðarbyggð í Kórahverfi í nágrenni Arnarnesvegjar samanborið við fyrri áform um mislæg gatnamót.

Skipulagsstofnun telur að breytt útfærsla gatnamótanna muni draga úr ónæði vegna umferðarhávaða á nálægum útivistarsvæðum samanborið við fyrri áform um mislæg gatnamót.

- **Niðurstaða Skipulagsstofnunar**

Breyting á útfærslu gatnamóta frá fyrri áformum kemur ekki til með að auka umferðarónæði eða mengun í íbúðarbyggð eða á útivistarsvæðum og sem jafnframt felur í sér minna inngrip í ásýnd svæðanna. Því telur Skipulagsstofnun að þættir sem falla undir staðsetningu framkvæmdarinnar kalli ekki á að framkvæmdin undirgangist mat á umhverfisáhrifum.

Að mati Skipulagsstofnunar felur áformuð breyting á útfærslu gatnamótanna í sér borgarmiðaðri gatnahönnun sem felur í sér minna inngrip gagnvart nærumhverfi. Að mati Skipulagsstofnunar kalla þættir sem falla undir eiginleika hugsanlegra áhrifa framkvæmdarinnar ekki á að framkvæmdin undirgangist mat á umhverfisáhrifum.

Lagning Arnarnesvegjar frá Rjúpnavegi að Breiðholtsbraut og gatnamót við Breiðholtsbraut kalla að mati Skipulagsstofnunar á gerð deiliskipulags. Stofnunin mælir með að það sé gert sameiginlega af Reykjavíkurborg og Kópavogsbæ. Í deiliskipulagi fyrir þessar áformuðu framkvæmdir og umhverfismati þess gefst tækifæri til samráðs við íbúa og atvinnurekendur á nærliggjandi svæðum um endanlega legu og útfærslu og aðra þætti sem, svo sem göngu- og hjólaleiðir, útfærslu þverana og gróður- og umhverfisfrágang. Þar er einnig hægt að yfirfara þær forsendur sem lagðar voru til grundvallar við umhverfismat Arnarnesvegjar 2002-2003.

Afstaða sveitarfélaganna

Sveitarfélögin eru sammála niðurstöðu Skipulagsstofnunar um að breytingar á útfærslu gatnamóta séu ekki matsskyldar. Af framlögðum gögnum má ráða að ný útfærsla gatnamóta verði umfangsminni og standi lægra í landi, auk þess að kalla hvorki á aukna umferð né lakari hljóðvist.

Mögulega kann breytt útfærsla gatnamóta Arnarnesvegjar og Breiðholtsbrautar að leiða til þess að hluti umferðar um Arnarnesveg leiti inn á Vatnsendahvarf og Vatnsendaveg. Kópavogsbær telur að umferðarskipulag á þessum svæðum geti vel tekið við aukinni umferð án þess að það valdi verulegum neikvæðum umhverfisáhrifum. Tenging Arnarnesvegjar er til þess fallin að tengja betur hverfin við megin umferðaræðar. Það verði því ávallt ávinningur fólgin í fyrirhuguðum framkvæmdum, einnig hvað varðar umferð í aðliggjandi hverfum.

Sveitarfélögin hafa unnið sameiginlegt deiliskipulag fyrir Arnarnesveg í samræmi við ábendingar Skipulagsstofnunar. Í því ferli voru kynntar fyrir íbúum og öðrum hagaðilum fyrirhugaðar framkvæmdir. Auk þess voru lögð fram ný gögn sem snúa að hljóðvist, fornleifum og gróðurfari.

Þar er afstaða sveitarfélagana að breytt útfærsla gatnamóta nái að mæta þeim markmiðum sem sett eru fyrir framkvæmdirnar en um leið að draga úr umfangi neikvæðra umhverfisáhrifa. Því fallast þau á nýja útfærslu.

4 Forsendur ákvörðunar

4.1 Lagaleg umgjörð

Við ákvörðun um leyfisveitingu, var m.a. litið til eftirfarandi ákvæða í lögum um náttúruvernd, lögum um mat á umhverfisáhrifum, skipulagslög og vegalög.

Verndarmarkmið og ákvæði í náttúruverndarlögum nr. 60/2013, m.a.:

- Verndarmarkmið náttúruverndarlaga, sérstaklega 2. og 3. gr. um verndarmarkmið fyrir vistgerðir, vistkerfi, tegundir, jarðminjar og landslag.
- Öllum er skylt að sýna sérstaka aðgæslu og forðast að raska svæðum þar sem friðað vistkerfi eða friðaða vistgerð er að finna, skaða friðaðar tegundir eða raska búsvæðum þeirra.
- Við töku hvers kyns ákvarðana sem áhrif geta haft á friðuð vistkerfi, vistgerðir eða tegundir skulu stjórnvöld sýna sérstaka aðgát svo ekki verði gengið gegn markmiðum friðunarinnar.
- Forðast ber að raska ákveðnum vistkerfum og jarðminjum nema brýna nauðsyn beri til.

Markmiða þágildandi laga nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum, m.a.:

- Að matsferlinu sé fyrst og fremst ætlað að tryggja að við veitingu framkvæmdaleyfis liggi fyrir helstu upplýsingar um þá þætti umhverfisáhrifa framkvæmdar sem máli skipta og að tekið sé mið af þessum upplýsingum og samráði við stofnanir og almenning við útgáfu framkvæmdaleyfis.
- Að draga eins og kostur er úr neikvæðum umhverfisáhrifum framkvæmdar.

Markmið skipulagslaga nr. 123/2010, m.a.:

- Að þróun byggðar og landnotkunar á landinu öllu verði í samræmi við skipulagsáætlanir þar sem efnahagslegar, félagslegar og menningarlegar þarfir landsmanna, heilbrigði þeirra og öryggi er haft að leiðarljósi.
- Að stuðla að skynsamlegri og hagkvæmri nýtingu lands og landgæða, tryggja vernd landslags, náttúru og menningarverðmæta og koma í veg fyrir umhverfisspjöll og ofnýtingu, með sjálfbæra þróun að leiðarljósi.

Markmið laga um menningarminjar nr. 80/2012

- Að tryggja eftir föngum varðveislu menningarminja í eigin umhverfi.

4.2 Aðalskipulag Kópavogsbæjar 2019-2040

3. áfangi Arnarnesvegar er í samræmi við aðalskipulag Kópavogsbæjar. Í skipulaginu er fjallað um leiðir að markmiðum skipulagsins, sem eru m.a. að:

- Arnarnesvegur frá Rjúpnadal að Breiðholtsbraut verði lagður á skipulagstímabilinu.

Með samþykkt sinni á stefnu Aðalskipulags Kópavogsbæjar 2019-2040, hefur bæjarstjórn sett fram skýra stefnu um stofnvegi í sveitarfélaginu.

4.3 Aðalskipulag Reykjavíkur 2040

3. áfangi Arnarnesvegar er í samræmi við aðalskipulag Reykjavíkur. Í skipulaginu er fjallað um Arnarnesveg.

- Gert er ráð fyrir breyttri útfærslu á gatnamótum Arnarnesvegar og Breiðholtsbrautar og felur hún í sér blandaða lausn, þar sem gert er ráð fyrir að Arnarnesvegur fari á brú yfir



Breiðholtsbraut en mæti götunni í plani á ljósastýrðum gatnamótum. Með þessari lausn verða gatnamótin ekki eins landfrek og inngríp í landslag og jarðrask (efnisflutningar) verða mun minni en í öðrum mögulegum lausnum. Breytt útfærsla sem hér er lögð fram byggir á samráði Vegagerðar, Reykjavíkurborgar og Kópavogsbæjar.

4.4 Deiliskipulag Arnarnesvegar

Umsókn Vegagerðarinnar er í fullu samræmi við sameiginlegt deiliskipulag sveitarfélaganna fyrir 3. áfanga Arnarnesvegar.

4.5 Náttúruvernd

Engin verndarsvæði eru innan framkvæmdasvæðis.

4.6 Önnur leyfi

Hluti af framkvæmdum Vegagerðarinnar er ný göngu- og hjólabrú yfir Dimmu. Sá hluti framkvæmdar er ekki háður lögum um umhverfismat. Vegagerðin hefur í undirbúningi brúargerðarinnar aflað upplýsinga og umsagna fagstofnana og leyfi Fiskistofu fyrir brúun árinna sbr. 33. gr. laga nr. 61/2006 um lax og silungsveiði.

Fiskistofa hefur veitt leyfi til Vegagerðarinnar til að reisa nýja göngu- og hjólabrú (sem verður 46 m að lengd og 5,7 m breið) yfir Dimmu í Víðidal neðan Elliðavatns í tengslum við gerð Arnarnesvegar. Einnig skal miðað við að framkvæmdir við fyrirhugaða brú fari fram á tímabilinu 15. október til 1. maí þ.e. utan aðal göngutíma lax og sjóbirtings. Í framhaldinu verði eldri göngubrú yfir Dimmu aflögð. Fiskistofa leggur áherslu á að farið verði eftir ráðleggingum Hafrannsóknarstofnunar og Laxfiska ehf. varðandi framkvæmdina og að gengið verði snyrtilega frá svæðinu að framkvæmdum loknum. Heimildin gildir til 20. maí 2024.

Ráðleggingar Hafrannsóknarstofnunar eru að:

- Gæta þess sérstaklega að ekki verði rask á bökkum eða efni berist út í árnar.
- Framkvæmdatími við fyrirhugaða brú fari fram á tímabilinu 15. október til 1. maí þ.e. utan aðal göngutíma lax og sjóbirtings.
- Hanna skal lýsingu brúar og stíga í nágrenni ána þannig að lýsing sé lágstemmd og ljósgeislum beint inn á göngustíg en ekki að ánum sjálfum.
- Á framkvæmdatíma skal gera ráð fyrir vatnavöxtum en rennsli getur margfaldast. Sérstaklega í leysingum og rigningum þegar jörð er frosin.
- Jarðefni sem grafið er upp eða fellur til við framkvæmdina skal sett í örugga fjarlægð frá árbakka þannig að tryggt sé að gruggugt vatn eða set berist ekki til árinna.
- Hreinsa skal áhöld og vélar sem notuð eru í eða við ána þannig að tryggt sé að olíur, eða önnur skaðleg efni sem geta verið á áhöldum eða vélum berist ekki í árvatnið.
- Ganga skal frá framkvæmdastað sem næst því ástandi sem var fyrir framkvæmdir.
- Ganga skal frá jarðvegssárum þannig að gróður þeirra verði sem líkastur því sem var fyrir framkvæmdir, ýmist með fræsáningu eða með því að tyrfa yfir jarðvegssár.
- Mikilvægt er að framkvæmdaaðili, verktakar og starfsmenn séu upplýstir um umhverfismál vegna framkvæmdarinnar og að leitað verði allra leiða til að lágmarka umhverfisáhrif bæði í tíma og rúmi. Gera skal viðbragðsáætlun ef upp koma atvik eða óhöpp sem ógnað geti lífríkinu (t.d. olíuleki). Frávik skulu skráð.

Ráðleggingar Laxfiska eru að :

- Þegar unnið verði að hönnun umræddra brúa og stíga þá verði reynt eftir því sem hægt er að lágmarka ljósgeislun frá lýsingu þeirra brúa og aðliggjandi stíga útyfir ána.



Reykjavíkurborg mun setja skilmála fyrir framkvæmdum vegna göngu- og hjólabrúar yfir Dimmu í samræmi við ofangreindar ráðleggingar.

4.7 Samþykki landeigenda

Framkvæmd er á landi sem er í eigu Kópavogsbæjar og Reykjavíkurborgar.

4.8 Aðgerðir til að draga úr umhverfisáhrifum

Afgreiðsla á umsókn Vegagerðarinnar byggir m.a. á því að verklag sem komi fram í matsskýrslu, úrskurði Skipulagsstofnunar, deiliskipulagi Arnarnesvegar og umsókn um framkvæmdaleyfi verði fylgt.