202010086

Skipulagsstofnun

Arnarnesvegur, breyting á gatnamótum við Breiðholtsbraut

Ákvörðun um matsskyldu

1 INNGANGUR

Þann 13. nóvember 2020 barst Skipulagsstofnun tilkynning frá Vegagerðinni um fyrirhugaða breytingu frá áður kynntum áformum um gatnamót Arnarnesvegar og Breiðholtsbrautar í Kópavogi og Reykjavík samkvæmt 6. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum, sbr. liði 10.07 og 13.02 í 1. viðauka laganna.

Skipulagsstofnun leitaði umsagna Reykjavíkurborgar, Kópavogsbæjar, Fiskistofu, Hafrannsóknastofnunar, Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur, Heilbrigðiseftirlits Hafnarfjarðar- og Kópavogssvæðis, Landverndar, Minjastofnunar Íslands, Samgöngustofu, Umhverfisstofnunar og Vina Vatnsendahvarfs.

2 GÖGN LÖGÐ FRAM

Tilkynning til Skipulagsstofnunar: Arnarnesvegur: Vegamót við Breiðholtsbraut. Breyting á útfærslu vegamóta. Matsskyldufyrirspurn. Vegagerðin og VSÓ ráðgjöf, október 2020.

Umsagnir um tilkynninguna bárust frá:

- Umhverfis- og skipulagssviði Reykjavíkurborgar dags. 2. desember 2020.
- Kópavogsbæ dags. 24. nóvember 2020.
- Fiskistofu dags. 18. desember 2020.
- Hafrannsóknastofnun dags. 13. desember 2020.
- Heilbrigðiseftirliti Reykjavíkur dags. 26. nóvember 2020.
- Heilbrigðiseftirliti Hafnarfjarðar- og Kópavogssvæðis dags. 1. desember 2020.
- Landvernd dags. 27. nóvember 2020.
- Minjastofnun Íslands dags. 1. desember 2020.
- Samgöngustofu dags. 19. október 2020.
- Umhverfisstofnun dags. 30. nóvember 2020.
- Vinum Vatnsendahvarfs dags. 2. desember 2020.

Frekari upplýsingar bárust frá framkvæmdaraðila dags. 14. desember 2020 og 21. janúar 2021.

Ekki bárust athugasemdir frá öðrum aðilum um tilkynninguna en Skipulagsstofnun hafa borist á meðan á málsmeðferð stóð önnur erindi frá hagsmunaaðilum sem varða áformaða lagningu Arnarnesvegar frá Rjúpnavegi að Breiðholtsbraut þar sem meðal annars er farið fram á endurskoðun á umhverfismati Arnarnesvegar.

3 FYRIRHUGUÐ FRAMKVÆMD

Framkvæmdin sem Vegagerðin hefur tilkynnt felst í breytingum frá fyrri áformum um lagningu Arnarnesvegar milli Rjúpnavegar í Kópavogi og Breiðholtsbrautar í Reykjavík varðandi hringtorg við Vatnsendaveg og gatnamót Arnarnesvegar og Breiðholtsbrautar.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 15.11.2026

Forsaga

Fyrir liggur mat á umhverfisáhrifum lengingar Arnarnesvegar um 4,2 km frá Reykjanesbraut í Garðabæ, um Kópavog og að Breiðholtsbraut í Reykjavík ásamt 0,7 km langri tengibraut um Hörðuvelli. Úrskurður Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar lá fyrir 4. júlí 2003.

Í umhverfismatinu var gert ráð fyrir að byggja nýjan Arnarnesveg í þremur áföngum:

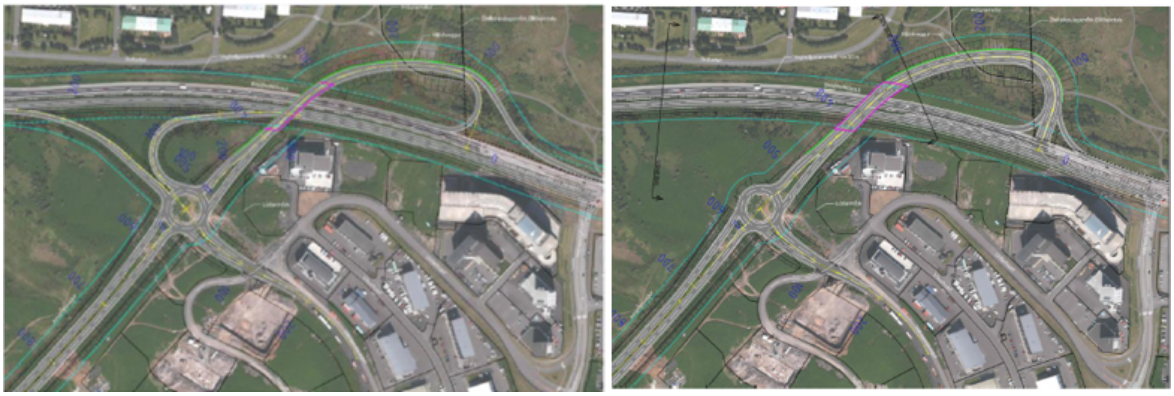
- Fyrsti áfangi Arnarnesvegar átti að tengja saman Fífuhvammsveg, Sólarsali og Salaveg í Salahverfi og tengjast þáverandi bráðabirgðavegi um Hörðuvelli. Sú akbraut átti að vera með eina akrein í hvora átt.
- Í öðrum áfanga átti að lengja veginn frá Fífuhvammsvegi að Reykjanesbraut og frá tengibraut um Hörðuvelli að Breiðholtsbraut. Þar átti hinn nýi vegur að tengjast Breiðholtsbraut með mislægum gatnamótum. Sá vegur átti að vera með með eina akrein í hvora átt líkt og í fyrsta áfanga. Tengibrautin um Hörðuvelli átti að vera byggð í öðrum áfanga.
- Þriðji áfangi átti að fela í sér tvöföldun alls vegarins frá Reykjanesbraut að Breiðholtsbraut.

Í umhverfismatinu voru bornar saman tvær útfærslur mislægra gatnamóta Arnarnesvegar við Breiðholtsbraut en samkvæmt matsskýrslu Vegagerðarinnar höfðu áður verið skoðaðar nokkrar útfærslur á gatnamótunum en niðurstaða Vegagerðarinnar þá var að aðeins mislæg gatnamót kæmu til greina. Í umhverfismatsferlinu lagðist Reykjavíkurborg gegn annarri af framlögðum útfærslum gatnamótanna, svokallaðri trompetútfærslu. Vegagerðin lagði þá fram aðra útfærslu á trompetgatnamótum. Í úrskurði Skipulagsstofnunar var fallist á báðar útfærslur gatnamótanna og talið að þær hefðu ekki umtalsverð umhverfisáhrif. Úrskurður Skipulagsstofnunar var kærður til umhverfisráðherra sem staðfesti úrskurð stofnunarinnar 10. desember 2003.

Framkvæmdir hófust árið 2004. Lagður hefur verið vegur frá Reykjanesbraut að Rjúpnavegi sem er áðurnefnd tengibraut um Hörðuvelli. Eftir á að leggja veg frá Rjúpnavegi að Breiðholtsbraut og tengja við Breiðholtsbraut samkvæmt öðrum áfanga.

Fyrirhuguð breyting á framkvæmd

Í stað mislægra gatnamóta er nú gert ráð fyrir brú yfir Breiðholtsbraut og tengingu Arnarnesvegar við Breiðholtsbraut með gatnamótum í plani með umferðarljósum (sjá mynd 1). Gert er ráð fyrir hljóðvörnum á brú og rampi.



Mynd 1 - Til vinstri, mislæg gatnamót samkvæmt útfærslu sem fjallað var um í umhverfismati Arnarnesvegar 2002-2003. Til hægri, tillaga að breyttri útfærslu. (Úr greinargerð Vegagerðarinnar).

Skjal sótt af '0000000000' dags: 15.11 2026

Þörf á endurskoðun umhverfismats

Líkt og fyrr segir hafa Skipulagsstofnun borist erindi sem varða áframhaldandi uppbyggingu Arnarnesvegar á meðan á umfjöllun um tilkynningu Vegagerðarinnar hefur staðið. Þar hefur verið vakin athygli á því að langt er liðið síðan umhverfismat fór fram og talin þörf á að meta umhverfisáhrif að nýju. Sömu sjónarmið má finna í umsögnum Vina Vatnsendahvarfs og Landverndar um tilkynningu Vegagerðarinnar, sem telja þörf á því að umhverfisáhrif Arnarnesvegar verði metin að nýju, þar sem forsendur séu verulega breyttar frá því að umhverfismatið fór fram. Breyttar forsendur felist meðal annars í að vænta megi meiri umferðar um Arnarnesveg en miðað var við í umhverfismatinu sem hafi áhrif á mengun og hljóðvist í nýjum íbúðarhverfum, við Salaskóla og á útivistarsvæðinu á Vatnsendahvarfi.

Í 12. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum er að finna þá lagaumgjörð sem gildir um endurskoðun umhverfismats. Í 1. mgr. 12. gr. er kveðið á um að ef framkvæmdir hefjist ekki innan tíu ára frá því að álit [úrskurður samkvæmt eldri lögum] Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum liggi fyrir skuli viðkomandi leyfisveitandi óska ákvörðunar stofnunarinnar um hvort endurskoða þurfi að hluta eða í heild matsskýrslu framkvæmdaraðila áður en leyfi til framkvæmda er veitt. Í 2. mgr. 12. gr. er kveðið á um að Skipulagsstofnun geti ákveðið að endurskoða skuli matsskýrslu framkvæmdaraðila samkvæmt 1. mgr. ef forsendur hafa breyst verulega frá því að álitið lá fyrir, svo sem vegna breytinga á náttúrufari eða landnotkun á áhrifasvæði framkvæmdarinnar, breytinga á löggjöf um umhverfismál, breytinga á alþjóðlegum skuldbindingum eða vegna tækniþróunar varðandi framkvæmdina.

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.

4 UMHVERFISÁHRIF

Hér er fjallað um umhverfisáhrif framkvæmdarinnar eins og þeim er lýst í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar og umsögnum umsagnaraðila. Í greinargerð Vegagerðarinnar segir að áhrif framkvæmdarinnar verði fyrst og fremst á hljóðvist, ásýnd og útivist.

Hljóðvist

Í greinargerð Vegagerðarinnar er borið saman hljóðstig á hluta Breiðholtsbrautar og Arnarnesvegar, með hliðsjón af áætlaðri umferð árið 2030, miðað við núverandi gatnakerfi og tillögu að breyttri útfærslu gatnamóta. Miðað við núverandi gatnakerfi og áætlaða umferð árið 2030 reiknast hæsta hljóðstig L_{Aeq} 57 dB, sem er yfir viðmiðunarmörkum, við Unufell, Torfafell og Nönnufell næst Breiðholtsbraut.[1] Miðað við tillögu að breyttri útfærslu gatnamóta Arnarnesvegar og Breiðholtsbrautar og að teknu tilliti til mótvægisaðgerða, þ.e. hljóðvarna á gatnamótunum, reiknast hljóðstig á bilinu 49-50 dB við 1. hæð húsa en 50-54 dB við efri hæðir húsa. Þegar umferð um Suðurfell er bætt við hljóðreikninga reiknast hljóðstig 51-52 dB við 1. hæð en 52-56 dB við efri hæð húsa. Hljóðstig á útivistarsvæði efst í Elliðaárdal reiknast á bilinu 50-55 dB eða lægra.

Í greinargerð Vegagerðarinnar er vísað til matsskýrslu um Arnarnesveg frá árinu 2003 um að þá hafi verið áætlað að hljóðstig frá mislægum gatnamótum á Breiðholtsbraut yrði 50-55 dB í tveggja metra hæð frá jörðu við Torfufell, Rjúpnafell og Nönnufell miðað við áætlaða umferð árið 2024.

[1] Mörk vegna umferðar ökutækja (ÁDU) er 55 dB við húsvegg í íbúðarhúsnæði á íbúðarsvæðum samkvæmt reglugerð nr. 728/2998 um hávaða.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 15.11.2026

Ásýnd

Í greinargerð 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.

Útivist

Í greinargerð Vegagerðarinnar segir að gatnamót samkvæmt breyttri útfærslu þarfnist minna landrýmis og því verði áhrif á útivistarsvæði minni en af fyrri útfærslu. Áhrif á skíðabrekku og áformaðan vetrargarð verði óveruleg þar sem ekki sé lengur gert ráð fyrir aðreinum og fráreinum sunnan Breiðholtsbrautar.

Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur bendir á að vinsæl gönguleið liggi um fyrirhugað framkvæmdasvæði niður að Elliðaám og undir Breiðholtsbraut. Aukin hljóð- og loftmengun hafi áhrif á upplifun þeirra sem um svæðið fara.

Í svari Vegagerðarinnar segir að áformuð gatnamót ásamt mótvægisaðgerðum leiði til minni hávaðaefst í Elliðaárdal miðað við áætlaða umferð 2030, samanborið við núverandi umferðarmannvirki.

Loftgæði

Að mati Vegagerðarinnar breytir ný útfærsla gatnamóta ekki forsendum fyrra mats á áhrifum á loftgæði.

Menningarminjar

Minjastofnun Íslands bendir á að í fyrirhuguðu vegstæði sé manngerð steinahrúga. Fá þurfi fornleifafræðing til að greina aldur hennar og hlutverk, áður en framkvæmdir hefjast.

Í frekari upplýsingum frá Vegagerðinni kemur fram að farið verði eftir tilmælum Minjastofnunar.

5 SKIPULAG OG LEYFI

Sá hluti Arnarnesvegar sem fyrirhuguð breyting á við liggur innan Kópavogs og Reykjavíkur.

Framkvæmdin er í samræmi við aðalskipulag Kópavogs en kallar á breytingar á aðalskipulagi Reykjavíkur.

Ekki liggur fyrir deiliskipulag fyrir Arnarnesveg milli Rjúpnavegar og Breiðholtsbrautar. Hringtorg við Vatnsendaveg og gatnamót Arnarnesvegar og Breiðholtsbrautar eru áformuð á svæði sem liggur að hluta innan deiliskipulags Vatnsendahvarfs í Kópavogi og Elliðaárdals í Reykjavík.

Lagning Arnarnesvegar 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 Arnarnesvegar 2002-2003.

Framkvæmdin er háð framkvæmdaleyfi Kópavogsbæjar og Reykjavíkurborgar samkvæmt skipulagslögum og reglugerð um framkvæmdaleyfi.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 15.11 2026

6 NIÐURSTAÐA

Um er að ræða breytta útfærslu á gatnamótum Arnarnesvegar og Breiðholtsbrautar frá því sem lagt var fram við mat á umhverfisáhrifum Arnarnesvegar frá Reykjanesbraut að Breiðholtsbraut 2002-2003. Framkvæmdin er tilkynningarskyld til ákvörðunar um matsskyldu samkvæmt 6. gr. og lið 10.07 og lið 13.02 í 1. viðauka í lögum um mat á umhverfisáhrifum.

Eðli framkvæmdar

Við mat á því hvort tilkynningarskyld framkvæmd skuli háð umhverfismati skal taka mið af eðli framkvæmdar, svo sem stærð og umfangi framkvæmdar, nýtingu náttúruauðlinda, mengun, ónæði og hættu fyrir heilbrigði manna sbr. 1. tl. 2. viðauka laga nr. 106/2000.

Sú framkvæmd sem ákvörðun þessi tekur til takmarkast við breytingar á útfærslu Arnarnesvegar næst Breiðholtsbraut og gatnamótum Breiðholtsbrautar og Arnarnesvegar, frá því sem gert var ráð fyrir í umhverfismati Arnarnesvegar sem fram fór 2002-2003. Áður var gert ráð fyrir mislægum gatnamótum Arnarnesvegar og Breiðholtsbrautar, en nú er gert ráð fyrir brú yfir Breiðholtsbraut og ljósastýrðum gatnamótum í plani við Breiðholtsbraut.

Þessi 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.

Kallað hefur verið eftir því að umhverfisáhrif Arnarnesvegar verði metin að nýju. Eins og gerð er grein fyrir í 3. kafla getur Skipulagstofnun ekki tekið ákvörðun um endurskoðun umhverfismats framkvæmdar í þessu tilviki.

Vegagerðin telur mögulegt að útfærsla gatnamóta Arnarnesvegar 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.

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 mótvægisaðgerða. 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 Arnarnesvegar og Breiðholtsbrautar hafi áhrif á hljóðvist í Seljahverfi eða íbúðarbyggð í Kórahverfi í nágrenni Arnarnesvegar 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.

Eins og áður segir getur breytt útfærsla gatnamóta Arnarnesvegar og Breiðholtsbrautar leitt til þess að hluti umferðar um Arnarnesveg leiti inn á Vatnsendahvarf og Vatnsendaveg. Þar er um að ræða afkastamikið gatnakerfi um verslunar- og athafnahverfi sem ætti ekki að vera viðkvæmt gagnvart þeirri mögulegu umferðaraukningu, að mati Skipulagsstofnunar.

Að mati Skipulagsstofnunar kalla þættir sem falla undir eðli framkvæmdar ekki á að framkvæmdin undirgangist mat á umhverfisáhrifum.

Staðsetning framkvæmdar

Við mat á því hvort tilkynningarskyld framkvæmd skuli háð umhverfismati skal taka mið af staðsetningu framkvæmdar og hversu viðkvæm þau svæði eru sem líklegt er að framkvæmd hafi áhrif á, svo sem með tilliti til landnotkunar og verndarákvæða, meðal annars svæða sem njóta

Skjal sótt af '0000000000' dags: 15.11.2026

verndar samkvæmt lögum um náttúruvernd eða vegna fornleifa. Einnig ber að líta til álagsþols náttúrunnar, svo sem með tilliti til þéttbýlla svæða, sbr. 2 tl. 2. viðauka laga nr. 106/2000.

Fyrirhuguð gatnamót eru í nágrenni við gróna íbúðarbyggð og útivistarsvæði, þ.m.t. Elliðaárdal sem er á náttúruminjaskrá auk þess að vera skilgreindur sem hverfisverndarsvæði í aðalskipulagi Reykjavíkur. Þar er um að ræða landnotkun sem telst almennt viðkvæm fyrir umfangsmiklum umferðarmannvirkjum.

Sú framkvæmd sem hér er til ákvörðunar felst í breytingu á útfærslu gatnamóta frá fyrri áformum sem 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.

Hinsvegar bendir Skipulagsstofnun á að framkvæmdin í heild, þ.e. lagning Arnarnesvegar milli Rjúpnavegar og Breiðholtsbrautar og tilheyrandi gatnamót, felur í sér nýlagningu umferðarmannvirkis á opnu svæði, sem nýtt hefur verið til útivistar, í nánd við gróna íbúðarbyggð. Lagning vegarins felur í sér mikla breytingu á því svæði. Skipulagsstofnun vísar til þess sem fram kemur í 5. kafla að framan um gerð deiliskipulags fyrir framkvæmdina í heild.

Eiginleikar hugsanlegra áhrifa framkvæmdar

Við mat á því hvort tilkynningarskyld framkvæmd skuli háð umhverfismati ber að skoða áhrif framkvæmdar í ljósi eiginleika hugsanlegra áhrifa, meðal annars með tilliti til stærðar og fjölbreytileika áhrifa, sbr. 3. tl. 2. viðauka laga nr. 106/2000.

Ákvörðunin nú takmarkast við þau áhrif sem leiðir af breyttri útfærslu gatnamóta Arnarnesvegar og Breiðholtsbrautar samanborið við fyrri áform um mislæg gatnamót. 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.

Ákvörðunarorð

Á grundvelli fyrirliggjandi gagna er það niðurstaða Skipulagsstofnunar að fyrirhuguð framkvæmd sé ekki líkleg til að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif, sbr. þau viðmið sem tilgreind eru í 2. viðauka laga um mat á umhverfisáhrifum. Því skal framkvæmdin ekki háð mati á umhverfisáhrifum.

Samkvæmt 14. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum má kæra ákvörðunina til úrskurðarnefndar umhverfis- og auðlindamála. Kærufrestur er til 22. mars 2021.

Reykjavík, 16. febrúar 2021

Ásdís Hlökk Theodórsdóttir

Egill Þórarinsson

Skjal sótt af '0000000000' dags: 15.11 2026