

Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur  
Borgartún 12-14  
105 Reykjavík

Reykjavík, 16. nóvember 2020

Tilvísun: 202010086 / 5.1

---

### Efni: Arnarnesvegur, vegamót við Breiðholtsbraut - beiðni um umsögn


---

Vegagerðin hefur sent Skipulagsstofnun meðfylgjandi tilkynningu, móttækin 13. nóvember 2020, um ofangreinda framkvæmd skv. 6. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000.

Í samræmi við 6. gr. laga nr. 106/2000 og 12. gr. reglugerðar nr. 660/2015 um mat á umhverfisáhrifum er hér með óskað eftir að Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur gefi umsögn um hvort og á hvaða forsendum ofangreind framkvæmd skuli háð mati á umhverfisáhrifum að teknu tilliti til 2. viðauka í framangreindum lögum.

Í umsögninni skal koma fram eftir því sem við á, hvort Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur telji að nægjanlega sé gerð grein fyrir framkvæmdinni, umhverfi hennar, mótvægisáðgerðum og vöktun. Einnig óskar Skipulagsstofnun eftir því að í umsögn komi fram, eftir því sem við á, hvaða leyfi framkvæmdin er háð og varðar starfssvið umsagnaraðila.

Umsögnin óskast send Skipulagsstofnun fyrir 3. desember 2020 og einnig á tölvupóstfang: [egill@skipulag.is](mailto:egill@skipulag.is) og [skipulag@skipulag.is](mailto:skipulag@skipulag.is).

  
Egill Þórarinnsson



## ARNARNESVEGUR : VEGAMÓT VIÐ BREIÐHOLTSBRAUT

Breyting á útfærsla vegamóta  
Matsskyldufyrirspurn

Október 2020



## Efnisyfirlit

1	Inngangur	1
2	Tilgangur framkvæmdar	1
3	Tilkynningarskylda	1
4	Vægiseinkunnir	2
5	Staðhættir	2
6	Framkvæmdalýsing	3
7	Skipulag og landnotkun	5
8	Helstu áhrif á umhverfið	6
8.1	Hljóðvist	6
8.2	Útivist	7
8.3	Ásýnd	8
9	Leyfi sem framkvæmd er háð	9
10	Niðurstaða	9
11	Heimildir	10
12	Teikningar	11



## 1 Inngangur

Árið 2003 féllst Skipulagsstofnun með úrskurði á framkvæmd Arnarnesvegar milli Reykjanesbrautar og Breiðholtsbrautar. Fallist var á framlagðar útfærslur vegamóta Breiðholtsbrautar og Arnarnesvegar og ekki var talið að framkvæmdin í heild sinni hefði í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif.

Vegagerðin hefur nú unnið nýja og breytta útfærslu á vegamótum Arnarnesvegar og Breiðholtsbrautar sem er frábrugðin þeirri lausn sem kynnt var í mati á umhverfisáhrifum þar sem gert var ráð fyrir fullbúnum mismögum vegamótum. Nýja tillagan felur í sér brú yfir Breiðholtsbraut og ljósastýrð vegamót og er sameiginleg niðurstaða Vegagerðarinnar, Reykjavíkurborgar og Kópavogsbæjar.

Greinargerðin sem hér fer á eftir er tilkynning Vegagerðarinnar til Skipulagsstofnunar um framkvæmdina til ákvörðunar um matsskyldu.

Það er mat Vegagerðarinnar að fyrirhuguð breyting á framkvæmd, að teknu tilliti til mótvægisáðgerða og verklags, sé ekki líkleg til að hafa umtalsverð áhrif á umhverfið í skilningi laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000.

## 2 Tilgangur framkvæmdar

Tilgangur framkvæmdarinnar er að tengja Arnarnesveg við Breiðholtsbraut þannig að kröfur um afköst og umferðaröryggi séu uppfylltar með sem minnstum áhrifum á umhverfið.

Arnarnesvegur hefur verið byggður í áföngum. Fyrsti áfangi Arnarnesvegar var byggður á milli Fífuhvamsvegar og Rjúpnavegar, annar áfangi var opnaður árið 2016 og var frá Reykjanesbraut að Fífuhvamsvegi. Þriðji áfangi, sem nú er fyrirhugaður, er á milli Rjúpnavegar í Kópavogi að Breiðholtsbraut í Reykjavík og er um 1,3 km að lengd. Vegkaflinn er hluti af samkomulagi ríkisins við sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu um skipulag og fjármögnun uppbyggingar á samgönguinnviðum, samgöngusáttmálanum.

Mikill þrýstingur er á þessa framkvæmd þar sem umferðartafir við núverandi vegamót Arnarnesvegar og Vatnsendahvarfs eru miklar og umferðaröryggi ekki ákjósanlegt. Í mars 2019 ritaði stjórn Slökkviliðs höfuðborgarsvæðisins áskorun til samgönguráðherra þess efnis að hefja framkvæmdir sem fyrst og í umferðaröryggisáætlun Reykjavíkurborgar er lögð áhersla á lagfæringar á vegamótunum.

## 3 Tilkynningarskylda

Framkvæmdin fellur undir lið 13, breytingar og viðbætur við framkvæmdir, í 1. viðauka laga nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum og er í flokki B. Í flokki B eru tilgreindar þær framkvæmdir sem kunna að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif og metið er í hverju tilviki með tilliti til eðlis, umfangs og staðsetningar hvort háðar skuli mati á umhverfisáhrifum.

Tl.	Lýsing	Flokkur
13.02	Allar breytingar eða viðbætur við framkvæmdir samkvæmt flokki A, aðrar en tilgreindar eru í töluð 13.01, og flokki B sem hafa þegar verið leyfðar, framkvæmdar eða eru í framkvæmd og kunna að hafa umtalsverð umhverfisáhrif.	B



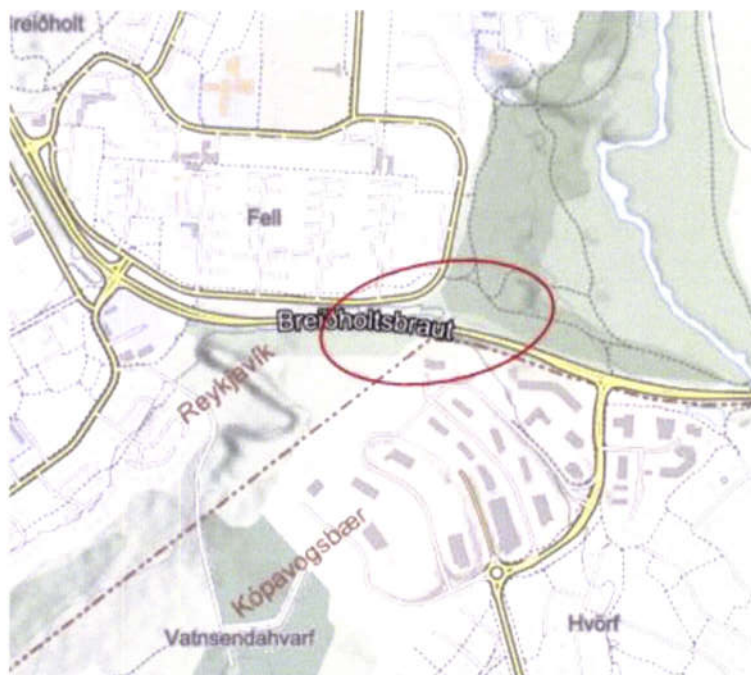
## 4 Vægis-einkunnir

Tafla 4.1 Vægis-einkunnir umhverfisáhrifa

Mjög jákvæð	Jákvæð	Óvissa
<ul style="list-style-type: none"><li>• Veruleg jákvæð breyting á einkennum.</li><li>• Áhrif eru marktæk á svæðis-, lands- eða heimsvísu og /eða ná til mikils fjölda fólks.</li><li>• Áhrifin eru til langs tíma og óafturkræf.</li><li>• Áhrifin auka verndargildi umhverfisþáttar verulega.</li><li>• Áhrif framkvæmda ganga lengra en viðmið í lögum, reglugerðum, stefnumörkun stjórnvalda og alþjóðasamningum.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Jákvæð breyting á einkennum umhverfisþáttar.</li><li>• Áhrifin eru svæðisbundin og/eða ná til nokkurs fjölda fólks.</li><li>• Áhrifin auka verndargildi umhverfisþáttar.</li><li>• Áhrif framkvæmda samræmast eða ganga lengra en viðmið í lögum, reglugerðum, stefnumörkun stjórnvalda og alþjóðasamningum.</li><li>• Áhrifin geta verið til langs tíma og að nokkru óafturkræf.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Óvissa og þ.a.l. ekki hægt að fullyrða um áhrif.</li><li>• Skortur á upplýsingum.</li><li>• Óvissa ríkir um hvort/hvernig breyting mun ná fram að ganga.</li><li>• Óvissa um hvaða aðgerðir áætlun mun hafa í för með sér.</li></ul>
		<b>Engin áhrif / á ekki við</b>
		<ul style="list-style-type: none"><li>• Engin áhrif / á ekki við</li></ul>
Mjög neikvæð	Neikvæð	Óveruleg
<ul style="list-style-type: none"><li>• Veruleg breyting á einkennum umhverfisþáttar.</li><li>• Áhrifin eru marktæk á svæðis-, lands- eða heimsvísu og/eða ná til mikils fjölda fólks.</li><li>• Áhrif framkvæmda eru ekki í samræmi við viðmið í lögum, reglugerðum, stefnumörkun stjórnvalda og alþjóðasamningum.</li><li>• Áhrifin rýra verndargildi umhverfisþáttar verulega.</li><li>• Áhrifin eru til langs tíma og óafturkræf.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Breyting á einkennum umhverfisþáttar</li><li>• Áhrifin eru svæðisbundin og/eða ná til nokkurs fjölda fólks.</li><li>• Áhrifin rýra verndargildi umhverfisþáttar</li><li>• Áhrifin geta verið til langs tíma og að nokkru óafturkræf</li><li>• Áhrif framkvæmda kunna að vera í ósamræmi við viðmið í lögum, reglugerðum, stefnumörkun stjórnvalda og alþjóðasamningum.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Áhrif breyta ekki eða litið einkennum umhverfisþáttar.</li><li>• Áhrifin eru staðbundin og/eða ná til litils fjölda fólks.</li><li>• Áhrifin rýra ekki verndargildi umhverfisþáttar.</li><li>• Áhrif framkvæmda eru í samræmi við viðmið í lögum, reglugerðum, stefnumörkun stjórnvalda og alþjóðasamningum</li><li>• Áhrifin eru tímabundin og að öllu eða nokkru leyti afturkræf.</li></ul>

## 5 Staðhættir

Fyrirhuguð framkvæmd er staðsett við Breiðholtsbraut í Reykjavík á milli íbúðahverfis í Fellum í Breiðholti og verslana- og atvinnuhverfis við Vatnsenda (Hvarfa) í Kópavogi. Framkvæmdasvæðið er gróið og óbyggt en nokkuð raskað á svæðinu sunnan Breiðholtsbrautar. Norðan Breiðholtsbrautar eru stígar sem liggja um þennan efsta hluta Elliðaárdals. Elliðaá er um 200 m austan framkvæmdasvæðis.



Mynd 5.1 Staðsetning framkvæmdasvæðis fyrirhugaðra vegamóta Arnarnesvegur og Breiðhóltsbrautar (mynd fengin af map.is október 2020). Rauður hringur á myndinni gefur til kynna staðsetningu.

## 6 Framkvæmdalýsing

Eftirfarandi framkvæmdalýsing er byggð á gögnum frá verkfræðistofunni Eflu (Berglind Hallgrímsdóttir, 2020). Framkvæmdin felst í nýju hringtorgi við Vatnsendahvarf, einni brú yfir Breiðhóltsbraut fyrir akreinar og stíga, og tengingu við Breiðhóltsbraut með ljósaströðum plangatnamótum. Með þessari lausn er þörf á að tvöfalda Arnarnesveg norðan Vatnsendavegar og hluta Breiðhóltsbrautar, við vegamót sem gert ráð fyrir að verði á tímabilinu 2029-2034. Þetta er í samræmi við mat á umhverfisáhrifum sem lauk með úrskurði Skipulagsstofnunar árið 2003. Miðað er við þjónustustig B til ársins 2030 og munu afköst uppfylla viðmið.

Efnisflutningar verða u.þ.b. 100 þús m<sup>3</sup> á móts við 200 þús m<sup>3</sup> ef um mislæg gatnamót er að ræða.

Fylling undir mannvirkid er lægri í þessari tillögu en ef um mislæg vegamót er að ræða og tekur sömuleiðis minna landrými.

Gengið verður frá fláum og fyllingum með staðargróðri til þess að lágmarka ásýndaráhrif rasks í samræmi við viðurkennt verklag Vegagerðarinnar.

Framkvæmdin krefst minna landrýmis í núverandi útfærslu miðað við fullbúin mislæg vegamót (sjá Mynd 6.1 og Mynd 6.2).



Mynd 6.1 Útfærsla vegamóta Arnarnesvegur og Breiðholtsbrautar miðað við framlagða tillögu (drög að tillögu Efla og Vegagerðin 2020).

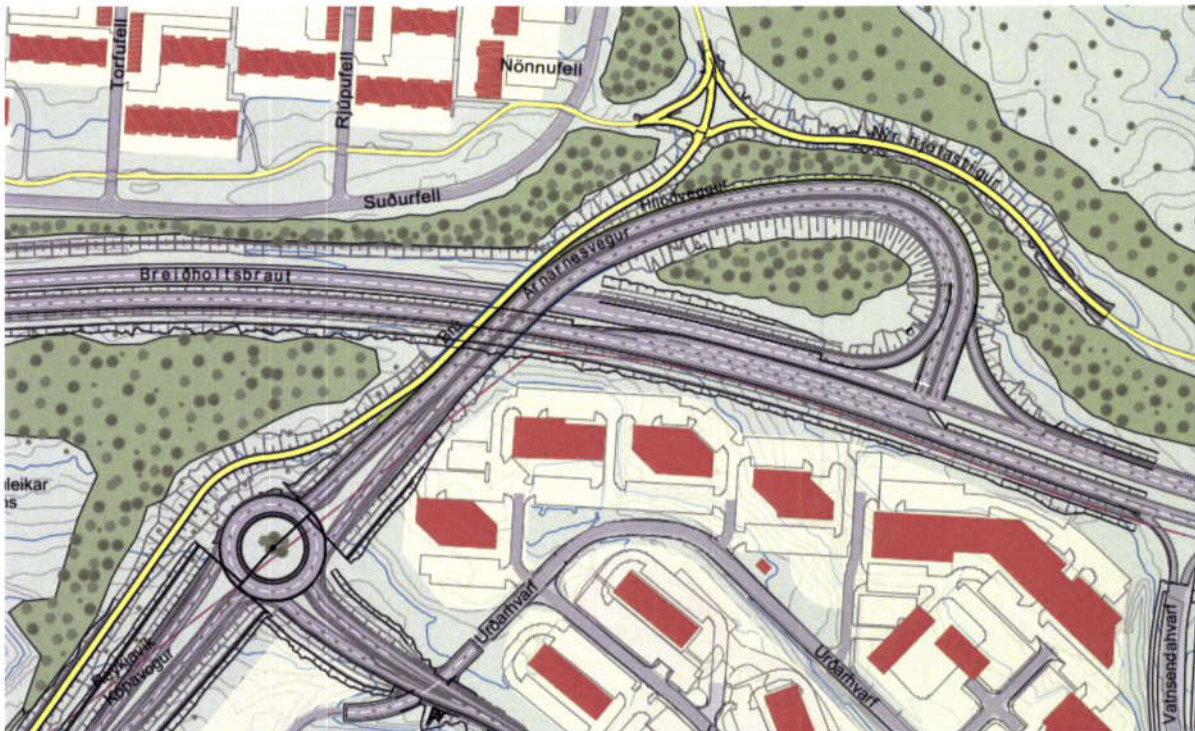


Mynd 6.2 Útfærsla með fullbúnum mislægum vegamótum eins og gert var ráð fyrir í mati á umhverfisáhrifum frá 2003 (mynd Efla 2020).

Gert er ráð fyrir stofnstíg í brúnni í flæði við stíga frá Kópavogi og inn Elliðaárdal (sjá Mynd 6.3) í samræmi við svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins. Kostnaður við stofnstíg



innan brúar fellur undir fjármögnun framkvæmdarinnar en sá hluti stígsins sem liggur utan brúar.



Mynd 6.3 Fyrirhuguð vegamót ásamt stofnstígum sem sýndir eru sem gular línur (mynd Efla 2020).

## 7 Skipulag og landnotkun

### Aðalskipulag

Framkvæmdin er ekki í samræmi við Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030 að því leyti að á skipulagsuppdrætti er brú yfir Breiðholtsbraut ekki sýnd. Unnið er að undirbúningi að breytingu á skipulaginu miðað við framlagða útfærslu á vegamótunum. Þá fer framkvæmdin að litlu leyti inn á þróunarreit 67 (Þ67) og opið svæði (OP4) í Aðalskipulagi Reykjavíkur. Þróunarsvæðinu er lýst sem röskuðu svæði í jaðri útivistarsvæðisins í Elliðaárdal en opna svæðið er hluti af opnu svæði útivistarsvæðisins í Elliðaárdal. Á svæðinu er gert ráð fyrir lágreistri sérbýlishúsabyggð.

Fyrri hugmynd um mislæg gatnamót hafði í för með sér skerðingu á opnu svæði sunnan Breiðholtsbrautar ofan skíðabrekku. Með því að falla frá hugmyndum að mislægum vegamótum skerðist mun minna af því svæði.

Framkvæmdin er í samræmi við Aðalskipulag Kópavogs 2012-2024 þar sem ekki er um breytingu á Arnarnesvegi að ræða.

### Deiliskipulag

Framkvæmdin er ekki í samræmi við deiliskipulag Elliðaárdals frá árinu 1994 og þarf því að gera breytingu á því.

Framkvæmdin fer ekki inn á svæði náttúruminjaskrá eða önnur verndarsvæði.





## 8 Helstu áhrif á umhverfið

Skipulagsstofnun telur í úrskurði sínum um mat á umhverfisáhrifum Arnarnesvegur þann 4. júlí 2003 að helstu áhrif hans felist í sjónrænum áhrifum og skerðingu á svæðum sem nýtt hafa verið til útivistar. Í tilkynningu um breytingu á vegamótum Arnarnesvegur og Breiðholtsbrautar er því lögð áhersla á þessa umhverfisþætti en einnig er lagt mat á áhrif framkvæmdarinnar á hljóðvist út frá uppfærðum umferðarspám.

Fornleifaskráning fór fram í tengslum við matsvinnu Arnarnesvegur og fundust engar fornleifar á áhrifasvæði vegamótanna.

### 8.1 Hljóðvist

Eftirfarandi kafli byggir á minnisblaði teknu saman af verkfræðistofunni Eflu og fjallar um hljóðvist við Arnarnesveg (Margrét Aðalsteinsdóttir, 2020).

Í mati á umhverfisáhrifum Arnarnesvegur frá árinu 2003 var umferð reiknuð fyrir áætlaða umferð árið 2024 en í vinnu að núverandi tillögu er umferð reiknuð fyrir árið 2030. Uppreiknaðar umferðartölur sýna mikla aukningu, sérstaklega á köflunum Breiðholtsbraut frá Jaðarseli að Vatnsendahvarfi og Breiðholtsbraut frá Vatnsendahvarfi að Vatnsveituvegi.

Tafla 8.1 Umferð og umferðarhraði á Arnarnesvegi og aðliggjandi götum (Margrét Aðalsteinsdóttir, 2020).

Götukafli	Hraði ökutækja [km/klst]	Umferð 2024 ÁDU	Umferð 2030 ÁDU
Arnarnesvegur frá Salavegi að Breiðholtsbraut	60	12.000	13.500
Breiðholtsbraut frá Jaðarseli að Vatnsendahvarfi	60/70	7.000	35.300
Breiðholtsbraut frá Vatnsendahvarfi að Vatnsveituvegi	60/70	7.000	27.000
Vatnsendavegur	50	16.000	17.500

Til samanburðar var reiknað hljóðstig fyrir framtíðarumferð miðað við núverandi gatnakerfi annars vegar og framlagða tillögu hins vegar. Reiknað var punktildi fyrir íbúðarhúsnæði sem er innan áhrifasvæðis. Helstu niðurstöður eru:

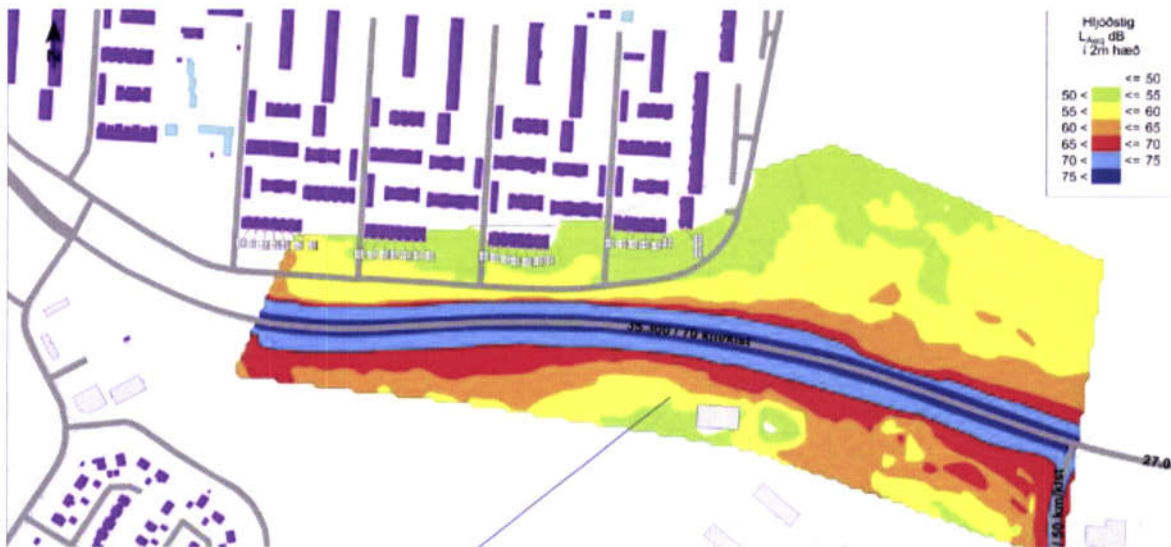
- Núverandi gatnakerfi og framtíðarumferð (2030). Hæsta reiknaða hljóðstig við húshlið er  $L_{Aeq}$  57 dB. Hljóðstig er yfir mörkum við Unufell, Torfafell og Nönnufell þar sem þær húshliðar snúa að Breiðholtsbraut og Suðurfelli (Mynd 8.1).
- Vegamót Arnarnesvegur og Breiðholtsbrautar samkvæmt framlagðri tillögu og framtíðarumferð (2030). Hljóðstig er á bilinu 49 til 50 dB við 1. hæð húsa en 50-54 dB við efri hæðir húsa. Þegar umferð um Suðurfell er bætt við er hljóðstig á bilinu 51-52 dB við 1. hæð húsa en 52-56 dB við efri hæð húsa (Mynd 8.2). Hljóðstig á útivistarsvæði efst í Elliðaárdal verður á bilinu 50-55 dB eða lægra.
- Niðurstöður í mati á umhverfisáhrifum árið 2003 sýndu hávaða frá mismögum vegamótum og Suðurfelli á bilinu 50-55 dB í 2 m hæð við jörðu við Torfufell Rjúpnafell og Nönnufell.

Ofangreindir útreikningar taka mið af mótvægisáðgerðum sem felast í því að setja hljóðvörn af svipaðri hæð og vegrið á rampi og brú yfir Breiðholtsbraut.



Vegurinn ofan Seljahverfis verður að hluta niðurgrafinn og þarf því ekki að grípa til sérstakra mótvægisáðgerða vegna hávaða þar.

Niðurstaða: Áhrif vegamóta samkvæmt framlagðri tillögu eru því undir viðmiðunarmörkum reglugerðar 724/2008 sem eru  $L_{Aeq24}$  55 dB við húsvegg og eru metin sem óveruleg neikvæð.



Mynd 8.1 Hljóðstig miðað við núverandi gatakerfi og umferð árið 2030 (Margrét Aðalsteinsdóttir, 2020).



Mynd 8.2 Hljóðstig umferðar um vegamót Arnarnesvegur og Breiðholtsbrautar ásamt umferð um Suðurfell miðað við árið 2030 (Margrét Aðalsteinsdóttir, 2020).

## 8.2 Útivist

Fyrirhuguð vegamót koma til með að ná að litlu leyti inn á útivistarsvæði efst í Elliðaárdal og raska núverandi stígum að hluta. Í stað þeirra stíga sem raskast er gert ráð fyrir nýjum stígum með góðum tengingum á milli Kópavogs og Elliðaárdals sem og í austur og vestur norðan Breiðholtsbrautar (Mynd 6.3 og Mynd 6.1). Þessir nýju stígar koma til með að



bæta aðgengi að Elliðaárdal. Þar sem þessi útfærsla vegamóta kallar á minna landrými verða áhrif á útivistarsvæði minni en af eldri lausn mislægra vegamóta. Þannig verða áhrif á landsvæði við skíðabrekku og svæði undir svokallaðan vetrargarð óveruleg með brotthvarfi slaufu mislægra vegamóta.

Áhrif vegamótanna á útivist eru talin óveruleg.

### 8.3

#### Ásýnd

Ásýnd svæðisins mun breytast nokkuð með fyrirhugaðri framkvæmd en með útlitshönnun, hljóðmönnum og skeringum verður dregið úr sjónrænum áhrifum. Í matsskýrslu (VSÓ Ráðgjöf, 2003) kemur fram að vegurinn mun verða að hluta niðurgrafinn ofan Seljahverfis og munu manir draga úr sýn á veginn þar sem hann kemur upp úr skeringunum. Í matsskýrslunni segir jafnframt að landslagið við áætluð vegamót Arnarnesvegur og Breiðholtsvegur sé að miklu leyti manngert. Breytingar á ásýnd lands munu verða mestar fyrir íbúa þeirra húsa sem yst standa í Fellahverfi. Vegamannvirki munu færast nær húsunum með tilkomu slaufanna og munu íbúar af efstu hæðum fjölbýlishúsanna sennilega horfa yfir gatnamótin. Sjónræn áhrif vegamótanna voru metin nokkur.

Með nýrri útfærslu af vegamótum koma mannvirkin til með standa lægra í landinu, umfangið er talsvert minna og verða áhrif á ásýnd talsvert minni en af mislægum vegamótum. Hugtök sem lýsa áhrifum framkvæmda eru ekki þau sömu í dag og árið 2003. Í dag geta áhrif verið óveruleg, neikvæð eða mjög neikvæð (Tafla 4.1) en í matsskýrslu Arnarnesvegur eru hugtökin, lítil, nokkur, talsverð og mikil. Áhrif framlagðrar tillögu að vegamótum Arnarnesvegur og Breiðholtsbrautar á ásýnd eru samkvæmt núverandi hugtakanotkun talin neikvæð.



Mynd 8.3 Horft frá efsta hluta Elliðaárdals til suðurs yfir vegamót Arnarnesvegur og Breiðholtsbrautar (skjáskot úr myndbandi, Efla 2020).



Mynd 8.4 Horft austur eftir Breiðhóltsbraut yfir vegamót við Arnarnesveg (skjáskot úr myndbandi, Efla 2020).



Mynd 8.5 Horft frá Suðurfelli yfir vegamót að Ögurhvarfi (skjáskot úr myndbandi, Efla 2020).

## 9 Leyfi sem framkvæmd er háð

Fyrirhuguð vegamót ásamt hringtorgi eru háð framkvæmdaleyfi frá viðkomandi sveitarfélögum samkvæmt skipulagslögum nr. 123/2010.

## 10 Niðurstaða

Áhrif framkvæmdarinnar eru fyrst og fremst á hljóðvist, ásýnd og útvist. Áhrif á útvist og hljóðvist eru metin óveruleg en áhrif á ásýnd eru metin neikvæð.

Það er niðurstaða Vegagerðarinnar sem framkvæmdaraðila að áhrif vegamóta Arnarnesvegur og Breiðhóltsbrautar samkvæmt framlagðri tillögu komi ekki til með að hafa umtalsverð umhverfisáhrif í skilningi laga nr. 106/2000 eða víkja frá megin niðurstöðu úrskurðar Skipulagsstofnunar frá árinu 2003.



## 11

### Heimildir

Berglind Hallgrímsdóttir. (2020). *Arnarnesvegur. Endurskoðun gatnamóta*. Reykjavík: Efla.

Margrét Aðalsteinsdóttir. (2020). *Arnarnesvegur, endurskoðun gatnamóta*. Reykjavík: Efla.

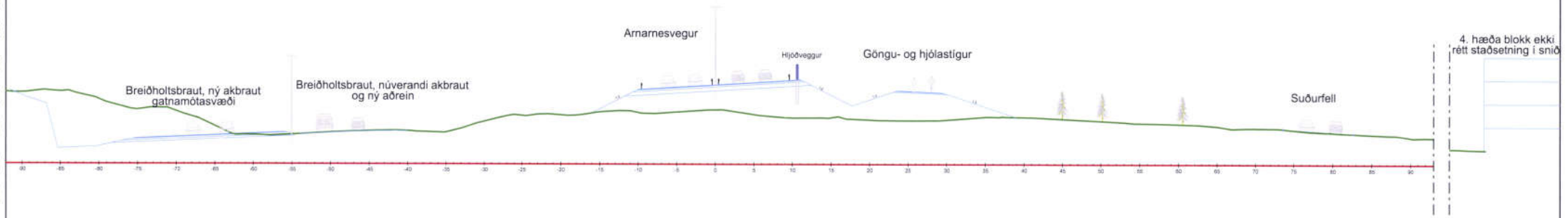
VSÓ Ráðgjöf. (2003). *Arnarnesvegur (411). Reykjanesbraut - Breiðholtsbraut og tengibraut um Hörðuvelli í landi Kópavogs og Reykjavíkur. Mat á umhverfisáhrifum. Matsskýrsla*. Reykjavík: Vegagerðin.



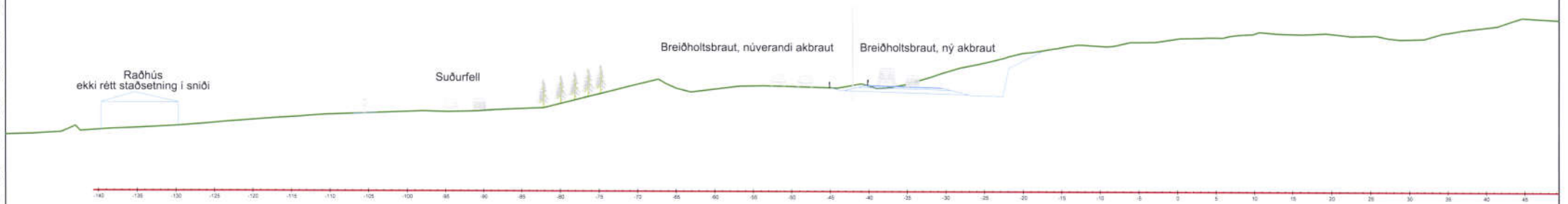
---

## 12 Teikningar

## Lausn 2, snið A20



## Lausn 2, snið B20



## Drög í vinnslu

Arnamesvegur  
Gatnamót við Breiðholtsbraut

skýringar  
413 - 01

Þversnið  
T-gatnamót, norðan megin

EFLA			
VERKFRÆÐISSTOFNA			
DAGBEITNING	NAFN		
HANNO	Skr. 2021		RS
TEKNAÐ	Skr. 2021		RS
VIÐRÁÐ			
SAMRÁÐ			

A-023 þversnið 1:500 2970-360 A-023 0 A-023



Hnitakerfi: ÍSN93 Hæðarkerfi: H2004  
 Loftmyndataka: Loftmyndir



EFLA		VERKFRÉTTIÞYKJA	
MANNA	DAÐSETNING	NAFN	
TEKING	ÁR 2020	HEIÐ	
YFIRFAR	ÁR 2020	HEIÐ	
SAMRÆTT			



## Drög í vinnslu

Arnarnesvegur  
 Gatnamót við Breiðholtsbraut

413 - 01

Yfirritsmynd  
 T-gatnamót, norðan megin

A-020-Yfirritsmynd  
 1:2000  
 EFLA heild n.  
 2970-360 A-020 0  
 A-020





Skipulagsstofnun  
Borgartúni 7b  
105 REYKJAVÍK  
Ísland

Reykjavík, 26. nóvember 2020  
Tilvísun: 2020110314/20.2.1

## Efni: Umsögn Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur um matsskyldu breytingar á útfærslu vegamóta Arnarnesvegur og Breiðholtsbrautar

Vísað er til bréfs Skipulagsstofnunar dags. 16. nóvember 2020 þar sem óskað er umsagnar Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur (HER) um það hvort breyting á útfærslu vegamóta Arnarnesvegur og Breiðholtsbrautar skuli háð mati á umhverfisáhrifum og þá hvort gerð sé nægjanlega grein fyrir framkvæmdinni, umhverfi hennar, mótvægisáðgerðum og vöktun. Einnig óskar Skipulagsstofnun eftir því að í umsögn komi fram, eftir því sem við á, hvaða leyfi framkvæmdin er háð og varðar starfssvið umsagnaraðila. HER hefur farið yfir erindið og þau gögn sem því fylgja og gerir eftirfarandi umsögn.

Framkvæmdin kallar ekki á starfsleyfi frá HER. Að mati HER er ekki gerð næg grein fyrir mögulegum umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar. Engin umfjöllun er um áhrif framkvæmdarinnar á náttúrufar svæðisins, s.s. gróður og fuglalíf. Þá er ekki lagt mat á áhrif breytingarinnar á loftgæði. Einnig telur HER að betur þurfi að fjalla um áhrif framkvæmdar á útivistarmöguleika svæðisins. Vinsæl gönguleið liggur um svæðið niður að Elliðaám og undir Breiðholtsbraut, ljóst er að aukin hljóð- og loftmengun hefur áhrif á upplifun þeirra sem um svæðið fara. Loks vill HER benda á að framkvæmdin mun raska brennustæði við Suðurfell.

Að mati HER þurfa upplýsingar um ofangreind atriði að liggja fyrir áður en hægt er að taka afstöðu til matsskyldu framkvæmdarinnar.

Virðingarfyllt  
f.h. Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur

Svava S. Steinarsdóttir  
Heilbrigðisfulltrúi