
Breikkun Vesturlandsvegur um Kjalarnes, Reykjavík

Ákvörðun um matsskyldu

1 INNGANGUR

Þann 27. febrúar 2019 barst Skipulagsstofnun tilkynning frá Eflu f.h. Vegagerðarinnar um fyrirhugaða breikkun Vesturlandsvegur um Kjalarnes samkvæmt 6. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum, sbr. lið 13.02 í 1. viðauka laganna.

Skipulagsstofnun leitaði umsagna Reykjavíkurborgar, Fiskistofu, Hafrannsóknastofnunar, Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur, Minjastofnunar Íslands, Náttúrufræðistofnunar Íslands, Samgöngustofu og Umhverfisstofnunar.

2 GÖGN LÖGÐ FRAM

Tilkynning til Skipulagsstofnunar: Breikkun Vesturlandsvegur. Fyrirspurn um matsskyldu. Vegagerðin og Efla hf., febrúar 2019.

Umsagnir um tilkynninguna bárust frá:

- Reykjavíkurborg með tölvupósti dags. 12. mars 2019.
- Fiskistofu með tölvupósti dags. 21. mars 2019.
- Hafrannsóknastofnun með tölvupósti dags. 4. apríl 2019.
- Heilbrigðiseftirliti Reykjavíkur með tölvupósti dags. 8. mars 2019.
- Minjastofnun Íslands með tölvupósti dags. 15. mars 2019.
- Náttúrufræðistofnun Íslands með tölvupósti dags. 15. mars 2019.
- Samgöngustofu með tölvupósti dags. 7. mars 2019.
- Umhverfisstofnun með tölvupósti dags. 14. mars 2019.

Frekari upplýsingar bárust frá framkvæmdaraðila með bréfi dags. 3. og 15. apríl 2019.

3 FYRIRHUGUÐ FRAMKVÆMD

Vegagerðin áformar að breikka um 9 km kafla Vesturlandsvegur á milli Varmhóla og vegamóta við Hvalfjarðarveg. Um er að ræða breikkun vegarins í 2+1 veg ásamt hliðarvegum, hringtorgum og göngu-, hjóla- og reiðstígum. Markmið framkvæmdanna er að breikka Vesturlandsveg til að auka umferðaröryggi, greiða fyrir umferð og fækka veltengingum.

Fyrirhugaðar framkvæmdir

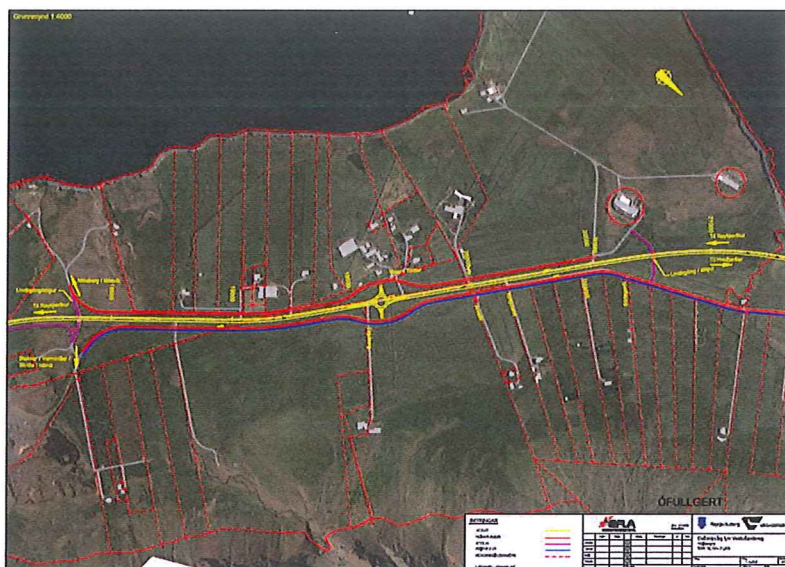
Vegagerðin áformar að breikka Vesturlandsveg í 2+1 veg, nema á kaflanum meðfram Grundarhverfi þar sem hann verður áfram 1+1 akrein. Með breikkun vegarins í 2+1 mun vegurinn breikka úr 9-10 metrum í 16,5 metra án fláa.

Áformað er að fækka vegamótum og koma fyrir hringtorgum á þremur stöðum, við Móa, Grundarhverfi og Hvalfjarðarveg. Hringtorgin verða fjögurra arma, ein akrein með 50 metra ytra þvermál. Gert er ráð fyrir möguleika á að breikka þau síðar í tvær akreinar með því að minnka miðeyju.

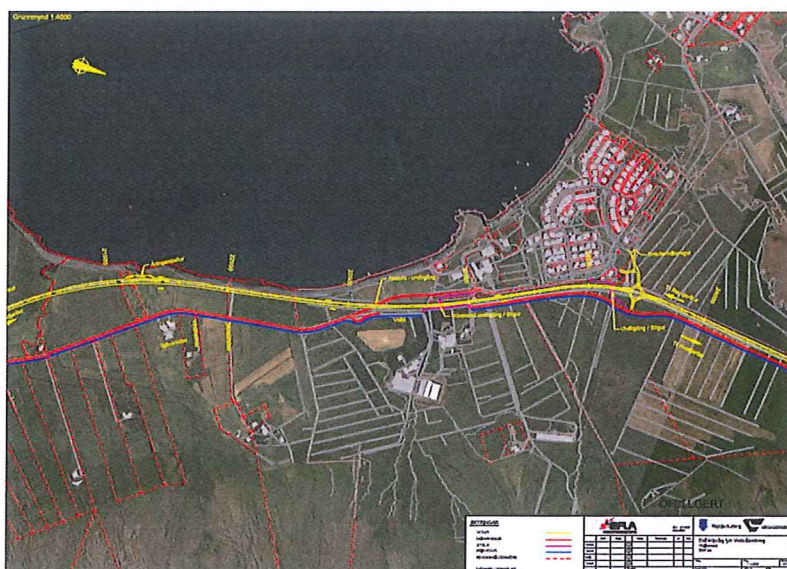


Tengingum við Vesturlandsveg fækkar sem kallar á gerð hliðarvega beggja vegna Vesturlandsvegar, sem tengja byggð beggja vegna vegarins inn á hringtorgin. Lega hliðarvega ræðst af breidd öryggissvæða Vesturlandsvegar og einnig er tekið mið af þeim möguleika að breikka Vesturlandsveg í 2+2 veg síðar. Vegagerðin gerir ráð fyrir fjórum nýjum hliðarvegum. Auk þess verði tveir núverandi vegir nýttir sem hliðarvegir. Vegirnir sem verða nýttir eru Esjuvegur sem verður lengdur til austurs og norðurs og vegurinn við Dalsmynni. Nýr vegur verður lagður sunnan Grundarhverfis, frá Saltvík að Móabergi. Austan Vesturlandsvegar verður gerður nýr vegur frá Gili að Arnarhamri. Vestan Vesturlandsvegar verði gerður nýr vegur frá Dalsmynni að Bakka. Að lokum verði gerður vegur sunnar Ártúnsár sem mun tengjast eldri vegi og þvera Ártúnsá á ræsi. Heildarlengd hliðarvega er áætluð rúmlega 11 km og gert ráð fyrir að vegirnir verði af gerðinni C9, sem 9 metra breiður vegur án fláa.

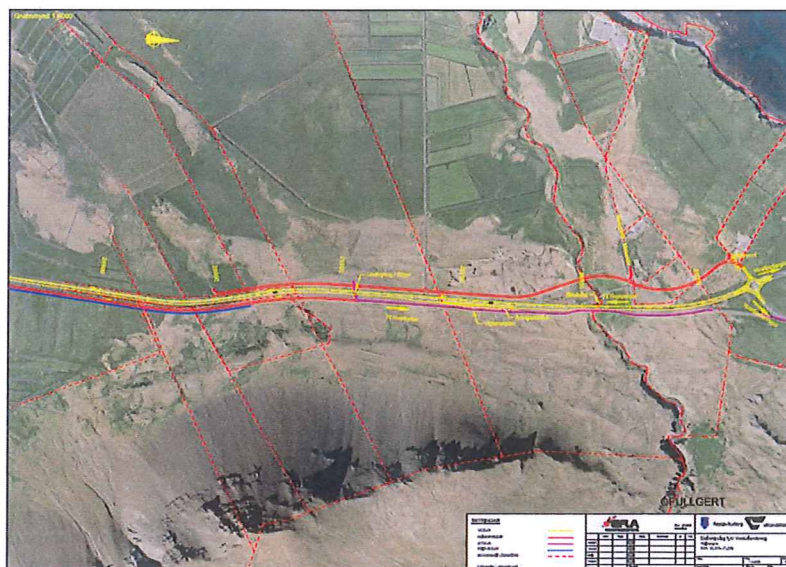
Þá ráðgerir Vegagerðin að leggja 2,2 km af nýjum hjóla- og göngustígum og 6,9 km af reiðstígum. Einnig fjögur ný undirgöng við Móaberg, Esjuberg, Saltvíkurveg og vestan Arnarhamars. Jafnframt er gert ráð fyrir að stækka og betrubæta áningarstaði á leiðinni, sem eru við vigtarplanið við Arnarhamar og í suðurhluta Hofsvíkur.



Mynd 1. Áætlaðar framkvæmdir frá Varmhólum í átt að Grundarhverfi. Gul lína sýnir Vesturlandsveg, rauð lína hliðarvegi, blá lína reiðvegi og bleik lína göngu- og hjólastíga.



Mynd 2. Áætlaðar framkvæmdir við Grundarhverfi og Hofsvík.



Mynd 3. Áætlaðar framkvæmdir vestan Grundarhverfis og að Hvalfjarðarvegi.

Fram kemur í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar að gert sé ráð fyrir að heildarefnisþörf sé um 320.000 m³ (þar af um 160.000 m³ af uppgröfnu efni) af malarefni og um 500.000 m² af malbiki. Efni verði tekið af efnistökusvæðum með tilskilin leyfi. Einnig kemur fram að á framkvæmdatíma sé fyrirhugað haugsetningarsvæði þar sem uppgrafið efni verði geymt til seinni nota en umfang þess og staðsetning liggja ekki fyrir.

Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur telur að gera þurfi grein fyrir staðsetningu og fyrirkomulagi haugsvæðis. Mikilvægt sé að svæðið sé staðsett þannig að sem minnst rask verði af því. Einnig þurfi að gæta þess að einungis sé haugsett ómengað efni.

Í svari Vegagerðarinnar við umsögninni segir að ekki liggja fyrir upplýsingar um magn og eðli efnis eða staðsetning svæðisins, en einungis sé áformað að haugsetja ómengaðan jarðveg og að tekið verði tillit til fohættu og annarra atriða sem huga þurfi að, svo umhverfisáhrif og óþægindi verði lágmörkuð.

Ákvæði tilskipunar Evrópusambandsins og laga um mat á umhverfisáhrifum

Vegagerðin hefur tilkynnt framkvæmdina til Skipulagsstofnunar til ákvörðunar um matsskyldu með vísan til tl. 13.02 í 1. viðauka laga um mat á umhverfisáhrifum. Töluliður 13.02 kveður á um að tilkynna þurfi til ákvörðunar um matsskyldu allar breytingar eða viðbætur við framkvæmdir samkvæmt flokki A, aðrar en tilgreindar eru í tölulið 13.01 og flokki B sem hafa þegar verið leyfðar, framkvæmdar eða eru í framkvæmd og kunna að hafa umtalsverð umhverfisáhrif. Vegagerðin tilgreinir hinsvegar ekki í tilkynningunni hvaða tölulið í 1. viðauka hún telur í grunninn eiga við um framkvæmdina, þ.e. tölulið 10.07, tölulið 10.08 eða tölulið 10.09.

Skipulagsstofnun vekur athygli á því að ítrekað koma upp spurningar um túlkun framangreindra töluliða hvað varðar einstakar vegaf framkvæmdir. Stofnunin minnir jafnframt á að við túlkun laga um mat á umhverfisáhrifum þarf meðal annars að horfa til tilskipunar Evrópusambandsins og skýringa á ákvæðum hennar.

Samkvæmt tilskipun Evrópusambandsins um mat á umhverfisáhrifum eru nýframkvæmdir við "construction of express roads" ávallt háðar mati á umhverfisáhrifum. Um skilgreiningu á „express roads“ er í tilskipuninni vísað til skilgreiningar í „European Agreement on Main International Traffic Arteries of 15 November 1975“.



Í leiðbeiningariti framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins um túlkun framkvæmdaflokka í tilskipun um mat á umhverfisáhrifum¹ kemur fram að ofangreind skilgreining á „express road“ feli í sér vegi sem eru eingöngu fyrir bílaumferð, sem eru aðeins aðgengilegir um vegamót og þar sem óheimilt að stöðva eða leggja bifreið á/við akbraut. „Express roads“ eru aðgreindir frá hraðbrautum („motorways“) m.a. út frá því að þeir síðarnefndu hafi eingöngu mislægar þveranir.

Í leiðbeiningaritinu er einnig vísað til dóms Evrópudómstólsins um það að framkvæmdir við breytingar á vegi geti jafngilt lagningu nýs vegar, út frá umfangi og hvernig staðið er að framkvæmdinni.

Eins og fram kemur að framan fela framkvæmdaáform Vegagerðarinnar í sér 9 km kafla Vesturlandsvegur sem verði 2+1 og 1+1 vegur sem eingöngu verði hægt að tengjast inn á um þrjú hringtorg. Lagðir verði hliðarvegir meðfram veginum til að veita aðgengi að og tengja saman landsvæði beggja vegna vegarins sem verði auk þess tengd með mislægum þverunum undir veginn. Skipulagsstofnun telur að hér sé um að ræða vegaframkvæmd af eðli og umfangi sem fellur undir skilgreiningu á „construction of express road“ sem ávallt skal háð mati á umhverfisáhrifum samkvæmt tilskipun Evrópusambandsins. Það verði því að líta svo á að t.l. 10.07 í 1. viðauka laga nr. 106/2000 eigi við framkvæmdina, en hann felur samkvæmt lögskýringum í sér innleiðingu á umræddu ákvæði tilskipunarinnar. Stofnunin telur jafnframt að framkvæmdin falli undir tölulið 13.01 en ekki 13.02, og skuli því háð mati á umhverfisáhrifum.

4 UMHVERFISÁHRIF

Hér er fjallað um umhverfisáhrif framkvæmdarinnar eins og þeim er lýst í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar og umsögnum umsagnaraðila.

Náttúrufar

Fram kemur í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar að ekki hafi verið unnin gróðurúttekt á svæðinu heldur stuðst við vistgerðarkort Náttúrufræðistofnunar Íslands.

Vegagerðin telur að áhrif á náttúrufar verði óveruleg, þar sem fyrirhugað framkvæmdasvæði sé þegar raskað vegna Vesturlandsvegur. Gert sé ráð fyrir að um 6-7 ha raskist með breikkun vegarins en þá er ótalið svæði sem raskast vegna tengdra framkvæmda, s.s. fláa, öryggissvæða, hliðarvega og stíga. Meirihluti svæðisins sem raskast er gróinn og verða bein áhrif á gróður því töluverð en staðbundin. Fram kemur einnig að staðbundið rask geti orðið á fjöru við Hofsvík vegna framkvæmda við stækkun áningarstaðar. Á svæðinu séu ekki jarðmyndanir sem njóti sérstakrar verndar en við Sjónarhól séu urðarhólar sem hafi verið raskað við lagningu núverandi Vesturlandsvegur og verður hólunum raskað að hluta til við áætlaðar framkvæmdir. Þá muni verða tímabundið rask á Blikadalsá vegna brúargerðar og lengingar ræsis.

Umhverfisstofnun bendir á að hluti framkvæmdarinnar sé á svæði í grennd við Hofsvík sem sé tilnefnt vegna fjöruvistgerða á framkvæmdaáætlun um friðlýsingar og friðun og að fjaran sé sérstæð vegna fjörumós, klóþangsfjöru og klóþangsklungurs. Verndargildi fjörumós sé skilgreint miðlungs samkvæmt Náttúrufræðistofnun Íslands. Bendir stofnunin á að við ákvarðanatöku sem geti haft áhrif á friðuð vistkerfi, vistgerðir og tegundir skuli sýna sérstaka aðgát svo ekki verði gengið gegn markmiðum friðunar. Einnig bendir stofnunin á að horfa þurfi til vals á staðargróðri sem sé einkennandi fyrir svæði við endurheimt á röskuðum svæðum.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að að raski á fjörunni verði haldið í lágmarki. Vegagerðin vísar til umsagnar Náttúrufræðistofnunar um að stofnunin telji að framkvæmdin muni ekki hafa áhrif á verndargildi fjörunnar þótt framkvæmdin skarist lítillaga við það.

¹ http://ec.europa.eu/environment/eia/pdf/cover_2015_en.pdf



Í umsögn Reykjavíkurborgar kemur fram að á framkvæmdasvæðinu sé að finna votlendissvæði sem gera hefði mátt grein fyrir í tilkynningunni. Einnig segir að við Skriðu og Esjuberg sé búið að planta víði- og asparplöntum sem gera þurfi grein fyrir hvort verði fyrir raski. Einnig er nefnd möguleg friðun fjörunnar við Hofsvík. Fram kemur að Reykjavíkurborg telji nauðsynlegt að hafa samráð við Hafrannsóknastofnun varðandi möguleg áhrif á lífríki Blikadalsár.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að með framkvæmdinni muni votlendissvæði raskast að litlu leyti. Í heildina séu votlendissvæði ca 5 ha á því svæði sem var skoðað vegna framkvæmdarinnar en það svæði sé talsvert breiðara en áhrifasvæði framkvæmdar. Fram kemur að verndargildi vistgerða sem sé að finna á votlendi sé mjög hátt og að langstærsti hluti þess sé starungsmýrarrvist sem sé á lista Bernarsamningsins. Þó sé talið að framkvæmdin hafi ekki umtalsverð áhrif á vistgerðir.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að ekki verði komist hjá því að raska gróðri við veginn. Reynt verði að lágmarka það rask eins og kostur er. Einnig segir að notast verði við sambærilegan gróður og sé á svæðinu í dag og tekið undir athugasemd Umhverfisstofnunar um að frágangur og endanleg mynd svæðisins verði í samræmi við núverandi aðstæður.

Fram kemur í umsögn Hafrannsóknastofnunar að gæta þurfi að því við hönnun brúar yfir Blikadalsá að brúarhaf verði nægilegt og ekki verði þrengt að farvegi. Einnig kemur fram að gæta þurfi að því að áhrifum á vatn og vatnsgæði sé haldið í lágmarki og allir sem komi að framkvæmdinni séu upplýstir um ráðstafanir á framkvæmdatíma. Fram kemur í umsögn Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur að gera þurfi ráðstafanir til að koma í veg fyrir mengun í Blikadalsár á framkvæmdatíma.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að Vegagerðin áformi að gera grein fyrir framkvæmdinni og útfærsluatriðum varðandi áhrif á Blikadalsá í umsókn um leyfi til Fiskistofu.

Landnotkun

Fram kemur í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar að með breikkuninni muni vegstæðið stækka og talsvert land fara undir hliðarvegi og stíga. Landbúnaðarland verði aðallega fyrir röskun og neikvæð áhrif af framkvæmdinni staðbundin.

Ásýnd og landslag

Vegagerðin telur að áhrif á landslag og ásýnd séu nú þegar komin fram vegna núverandi Vesturlandsvegur og að breikkunin muni hafa óveruleg áhrif á landslag svæðisins.

Meningarminjar

Fram kemur í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar að á framkvæmdasvæðinu séu skráðar 68 fornminjar, þar af sé talið að 53 séu í mikilli hættu vegna framkvæmdanna. Vegna þess hve stór hluti minja sé í hættu verði endanlegar ákvarðanir um aðgerðir teknar í samráði við Minjastofnun Íslands. Lagt er til í úttekt Borgarsögusafnsins að minjar sem séu í nálægð við framkvæmdasvæði verði merktar eða girtar af en þær minjar sem lendi í vegstæði þurfi mögulega að skoða með uppgreftri. Áhrif á fornminjar séu talin nokkur þar sem minjar séu í mikilli hættu en hægt sé að draga úr áhrifum með mótvægisáðgerðum.

Fram kemur í umsögn Minjastofnunar Íslands að umfjöllun um minjar í greinargerð Vegagerðarinnar sé mjög takmörkuð. Ekki sé fjallað um einstakar minjar eða gerð grein fyrir tillögum að mótvægisáðgerðum þeirra. Minjastofnun bendir á að framkvæmdirnar fari nálægt gamla bæjarstæði Sjávarhóla þar sem sé að finna minjar sem muni raskast. Einnig muni framkvæmdirnar raska minjum við gamla bæjarstæðið við Ártún. Óskar stofnunin eftir því að samráð verði haft hana við endanlega hönnun framkvæmda. Fram kemur að færa þurfi útlínur minja og fyrirhugaðra framkvæmda inn á kort/loftmynd og við endanlega hönnun mannvirkja sem tengist framkvæmdinni þurfi að taka tillit til minja eins og mögulegt sé. Telur Minjastofnun að



fornleifafræðingur þurfi að hafa eftirlit með framkvæmdum á ákveðnum stöðum framkvæmdarinnar.

Fram kemur í svörum Vegagerðarinnar að mat hennar á minjum byggist á fornleifaskráningu Borgarsögusafns Reykjavíkur. Þar sé lýsing á öllum minjum á svæðinu og tillögur að mótvægisáðgerðum. Vegagerðin hyggist hafa samráð við Minjastofnun við nánari hönnun vegarins og um viðeigandi áðgerðir á framkvæmdatíma. Farið verði eftir tillögum að mótvægisáðgerðum í fornleifaskráningu. Einnig verði mótvægisáðgerðir aðlagðar eftir samráð með Minjastofnun.

Hljóðvist

Vegagerðin leggur fram niðurstöður hljóðreikninga í Grundarhverfi sem sýna hljóðstig yfir viðmiðunarmörkum við sautján hús og segir að þörf sé á að skoða mótvægisáðgerðir fyrir þær staðsetningar.

Í umsögnum Reykjavíkurborgar og Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur er bent á að huga þurfi að mótvægisáðgerðum vegna þessara húsa þar sem verði óásættanlegur hávaði miðað við viðmiðunarmörk hávaðareglugerðar.

5 SKIPULAG OG LEYFI

Framkvæmdin er í samræmi við aðalskipulag Reykjavíkur og deiliskipulag fyrir svæðið.

Framkvæmdin er háð framkvæmdaleyfi Reykjavíkurborgar samkvæmt skipulagslögum og reglugerð um framkvæmdaleyfi. Einnig leyfi Fiskistofu samkvæmt lögum um lax- og silungsveiði og leyfi Minjastofnunar Íslands samkvæmt lögum um menningarminjar. Haugsvæði er háð starfsleyfi Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur samkvæmt lögum um hollustuhætti og mengunarvarnir.

6 NIÐURSTAÐA

Um er að ræða breikkun á Vesturlandsvegi á 9 km kafla á Kjalarnesi auk hliðarvega, hringtorga og göngu-, hjóla- og reiðstíga. Framkvæmdin er tilkynnt af Vegagerðinni til ákvörðunar um matsskyldu samkvæmt 6. gr. og lið 13.02 í 1. viðauka í lögum um mat á umhverfisáhrifum. Við nánari skoðun við meðferð málsins telur Skipulagsstofnun hinsvegar að framkvæmdin falli undir tl. 10.07 og 13.01 og skuli því háð mati 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 og ónæði, sbr. 1. tl. 2. viðauka laga nr. 106/2000.

Eins og gerð er grein fyrir í kafla 3 að framan telur Skipulagsstofnun, með vísan til ákvæða tilskipunar ESB um mat á umhverfisáhrifum, að líta verði svo á að breikkun Vesturlandsvegur sé matsskyld framkvæmd sbr. tl. 10.07 og 13.01 í 1. viðauka laga um mat á umhverfisáhrifum.

Með framkvæmdunum verður vegurinn breikkaður umtalsvert og með tengdum framkvæmdum verður rask talsvert meira þar sem einnig er áætlað að gera endurbætur á núverandi hliðarvegum auk lagningar nýrra hliðarvega allt að 11 km og rask vegna þeirra verður að minnsta kosti 10 ha. Er þá ótalið rask vegna annarra tengdra framkvæmda eins og reiðvega og göngu- og hjólastíga. Áhrif allra þessara framkvæmda gerir það að verkum að umfang fyrirhugaðra framkvæmda er töluvert meira en fyrir liggur í greinargerð. Þetta mikla umfang veglagningar kallar á nánari skoðun og greiningu, m.a. er ekki gerð grein fyrir umhverfisáhrifum hliðarveganna sem kunna samkvæmt framlögðum gögnum að verða umfangsmikil.



Á meðan á framkvæmdum stendur er ráðgert að koma fyrir haugsetningarsvæði á framkvæmdarsvæðinu þar sem uppgrafið efni verði geymt þar til hægt sé að nota það. Staðsetning svæðisins er óákveðin en áætlað er að uppgrafið efni verði um 160.000 m³ og er því um mikið efni að ræða sem væri þá haugsett í óákveðinn tíma. Einnig þarf að sækja um 160.000 m³ af efni í námur og ekki er ljóst í hvaða námur efnið verði sótt. Ljóst er að hér er um mikið efnismagn að ræða sem nota þarf til framkvæmda og sem þarf að haugsetja og kallar þetta á frekara mat og greiningu.

Samkvæmt hljóðvistarútreikningum eykst hljóðstig, samkvæmt umsögn Reykjavíkurborgar, óásættanlega miðað við viðmiðunarmörk hávaðareglugerðar við 17 hús í nálægð Vesturlandsveggar þegar framkvæmdum lýkur. Skoða þarf mótvægisáðgerðir vegna þessara áhrifa en í tilkynningu Vegagerðarinnar er ekki gerð grein fyrir mótvægisáðgerðum gagnvart hávaða og kallar hljóðvistargreining á nánari mælingar og skoðun á mótvægisáðgerðum.

Staðsetning framkvæmdar

Við mat á því hvort tilkynningarskyld framkvæmd skuli háð umhverfismati skal taka mið af staðsetningu framkvæmdar, svo sem verndarákvæðum, einkum svæða sem njóta verndar skv. lögum um náttúruvernd og vegna fornleifa sbr. 2 tl. 2. viðauka laga nr. 106/2000. Einnig ber að líta til álagspols náttúrunnar, einkum með tilliti til votlendissvæða.

Eins og áður sagði er umfang framkvæmdarinnar töluvert mikið og áætlað rask töluvert. Við Hofsvík er áætlað að stækka áningarsvæði. Umhverfisstofnun hefur bent á að búið er að tilnefna svæðið við Hofsvík á framkvæmdaáætlun um friðlýsingar og friðun vegna fjöruvistgerða. Bendir stofnunin á að við ákvarðanir sem kunni að hafa áhrif á verndargildi vistgerða þurfi að sýna sérstaka aðgát svo ekki sé gengið gegn markmiðum friðunar. Skipulagsstofnun tekur undir með Umhverfisstofnun og telur að betur þurfi að gera grein fyrir framkvæmdum við áningarstaði við Hofsvík og að sama skapi hvort aðrir valkostir séu mögulega fyrir hendi sem kemur í veg fyrir rask á vernduðu svæði.

Umhverfisstofnun bendir á í umsögn sinni að á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði er að finna votlendissvæði sem ekki er gerð grein fyrir í greinargerð en í nánari svörum framkvæmdaraðila kemur fram að votlendissvæði séu í heild um 5 ha. Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að á votlendissvæðunum er meðal annars að finna vistgerðina starungsmýrarvist sem hafi hátt verndargildi. Skipulagsstofnun tekur undir með Umhverfisstofnun að ekki sé búið að gera grein fyrir votlendissvæðum á framkvæmdarsvæði og stærð þeirra og hvort þau falli undir náttúruverndarlög og því kalli það á nánara mat og greiningu.

Eiginleikar hugsanlegra áhrifa framkvæmdar

Við mat á því hvort tilkynningarskyld framkvæmd skuli háð umhverfismati skal taka mið af eiginleikum hugsanlegra áhrifa framkvæmdar, svo sem umfangi umhverfisáhrifa og fjölda fólks sem ætla má að verði fyrir áhrifum, stærð og fjölbreytileika áhrifa, líkum á áhrifum og tímalengd, tíðni og afturkræfni áhrifa, sbr. 3. tl. 2. viðauka laga nr. 106/2000.

Með vísan til þess sem fjallað er að öðru leyti um að framan um eðli og staðsetningu framkvæmdar hvað varðar umfang veglagningar og áhrif hliðarvega, efnistöku og haugsetningar, áhrif af völdum umferðarhávaða, hugsanleg áhrif á svæði sem njóta verndar skv. náttúruverndarlögum og svæði sem eru á framkvæmdaráætlun um friðlýsingar og friðun telur Skipulagsstofnun að um sé að ræða umhverfisáhrif sem séu líkleg, geti verið óafturkræf og kunni að hafa áhrif á fjölda fólks.

Ákvörðunarorð

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

Samkvæmt 14. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum má kæra ákvörðunina til úrskurðarnefndar umhverfis- og auðlindamála. Kærufrestur er til 15. júlí 2019.



Reykjavík, 11. júní 2019


Jakob Gunnarsson


Jón Þórir Þorvaldsson