



Reykjavík 09.07.2018

Borgarráð Reykjavíkur

Tjarnargötu 11
101 Reykjavík

Hér með sendist útskrift úr gerðabók skipulags- og samgönguráðs frá 4. júlí 2018 varðandi eftirfarandi mál.

Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030, Stekkjarbakki

Að lokinni auglýsingu er lögð fram að nýju tillaga umhverfis- og skipulagssviðs dags. febrúar 2018 að breytingu á aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 vegna Stekkjarbakka, stofnbraut milli Reykjanesbrautar og Höfðabakka. Í breytingunni felst að horfið er frá fyrirhugaðri færslu til norðurs. Einnig er lögð fram umhverfisskýrsla VSÓ ráðgjafar dags. september 2017. Tillagan var auglýst frá 11. maí 2018 til og með 22. júní 2018. Engar athugasemdir bárust. Einnig er lögð fram umsögn deildarstjóra Aðalskipulags. dags. 2. júlí 2018.

*Samþykkt með vísan til umsagnar deildarstjóra Aðalskipulags. dags. 2. júlí 2018.
Fulltrúar Sjálfstæðisflokksins, Eyþór Laxdal Arnalds, Valgerður Sigurðardóttir og
Hildur Björnsdóttir sátu hjá við afreiðslu málsins.
Vísað til borgarráðs.*

F.h. umhverfis- og skipulagssviðs

Björgvin Rafn Sigurðarson

Fylgiskjöl: tillaga umhverfis- og skipulagssviðs dags. febrúar 2018, umhverfisskýrsla VSÓ ráðgjafar dags. september 2017 og umsögn deildarstjóra Aðalskipulags. dags. 2. júlí 2018.

AÐALSKIPULAG REYKJAVÍKUR 2010-2030

Stekkjarbakki.

Stofnbraut milli Reykjanesbrautar og Höfðabakka

Horfið frá fyrirhugaðri færslu til norðurs

Tillaga að breytingu á aðalskipulagi

Auglýsing tillögu samkvæmt 31. gr. skipulagslaga nr. 123/2010, ásamt umhverfisskýrslu sbr. lög nr. 105/2006 um umhverfismat áætlana



Reykjavíkurborg
Umhverfis og skipulagsvið

Breyting nr. 19
Febrúar 2018

Samþykktar og staðfestingarferli

Aðalskipulagsbreyting þessi sem auglýst hefur verið skv. 31. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 var samþykkt í borgarráði þann _____ 20_.

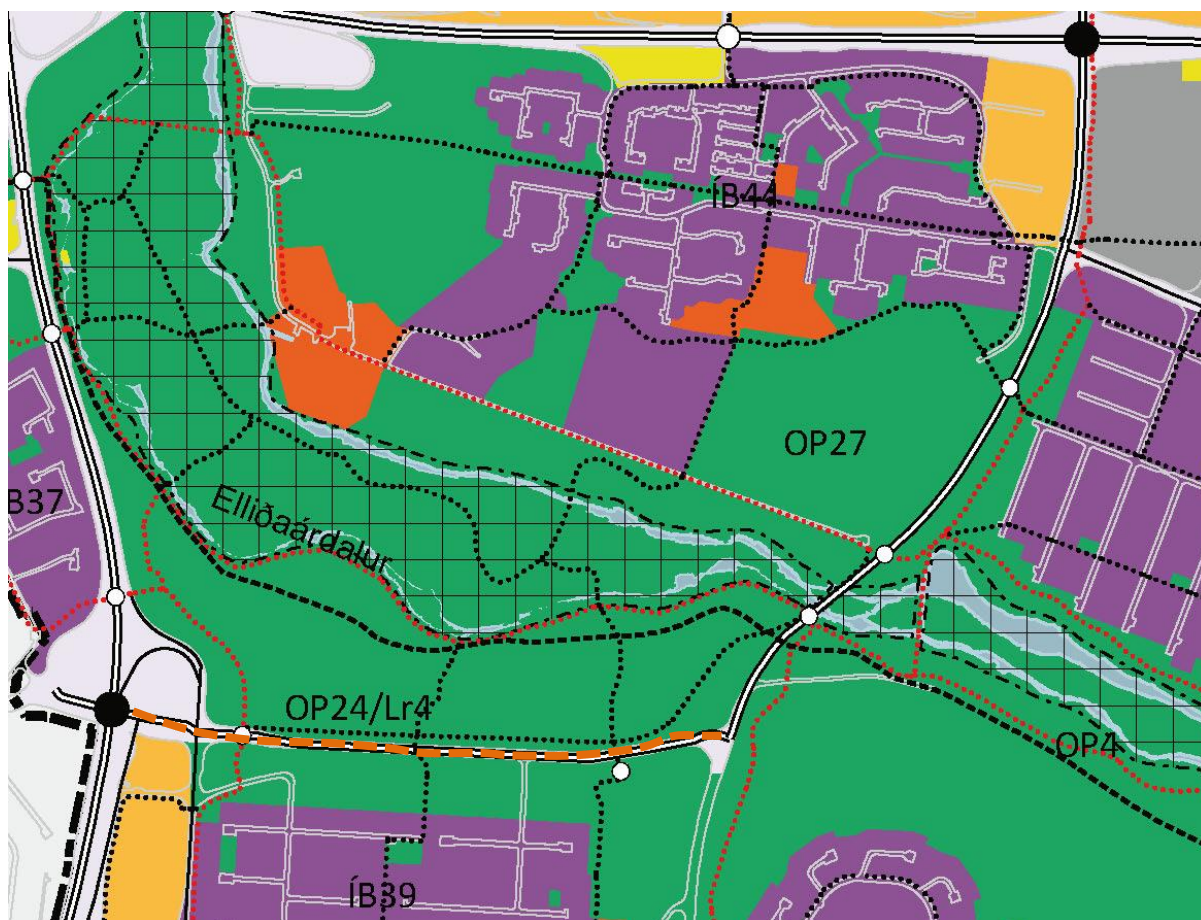
Aðalskipulagsbreyting þessi var staðfest af Skipulagsstofnun skv. 3. mgr. 32. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 þann _____ 20_.

Efnisyfirlit

1. Forsaga og gildandi aðalskipulag	4
2. Fyrirhuguð breyting. Tilgangur og markmið	6
3. Breytingartillögur.....	7
4. Umhverfimat	8
5. Afgreiðslu- og kynningarferli	8
6. Viðauki:.....	8

1. Forsaga og gildandi aðalskipulag

Stekkjarbakki, sem stofnbraut milli Reykjanesbrautar og Höfðabakka, hefur verið á aðalskipulagi borgarinnar allar götur síðan 1967, þegar Aðalskipulag Reykjavíkur 1962-1983 var staðfest. Í þeirri áætlun gegndi Stekkjarbakki veigameiri hlutverki, sem hlekkur í hraðbraut sem lá frá Hringbraut, um Hlíðarfót, Fossvogsdal og áfram um Elliðaárdal að Suðurlandsvegi. Við næstu endurskoðun aðalskipulagsins á 9. áratug síðustu aldar (AR1084-2004), höfðu áform um stofnbraut um Elliðaárdal að Suðurlandsvegi löngu verið lögð á hilluna, en áfram var gert ráð fyrir mögulegri hraðbraut um Hlíðarfót og Fossvogsdal að Stekkjarbakka og áfram að Höfðabakka. Vegna afstöðu Kópavogsbæjar til Fossvogsbrautar var þó settur ákveðinn fyrirvari við Fossvogsbraut. Vegna afstöðu Kópavogsbæjar og viðhorfa íbúa í Fossvogsdal, var gert ráð fyrir Fossvogsbraut í jarðgöngum í Aðalskipulaginu 1990-2010.¹ Stekkjarbakki hafði því áfram nokkurt vægi í framtíðar stofnbrautarkerfi Reykjavíkur. Í Aðalskipulaginu 1996-2016, voru áform um Fossvogsbraut sem hraðbraut felld út, en gert ráð fyrir mögulegri almenningsamgönguleið um Hlíðarfót og Fossvogsdal. Með þeirri ákvörðun hafði Stekkjarbakki minna vægi í stofnbrautarkerfinu en var áfram mikilvæg tenging milli Höfðabakka og Reykjanesbrautar og sem tenging við Breiðholtshverfin.



1. mynd. Breytingartillagan nær til Stekkjarbakka, stofnbrautar, milli Reykjanesbrautar og Höfðabakka, merkt með appelsínugulri punktalínu. Fyrirhuguð tillaga gerir ráð fyrir að Stekkjarbakki, sem stofnbraut á aðalskipulagi verði fest í sessi í núverandi legu hennar og horfið verður frá færslu hennar til norðurs, sbr. mynd 2.

¹ Einskonar undanfari Kópavogsganga.

Vegna mikilvægis Stekkjarbakka í stofnbrautarkerfinu samkvæmt eldri aðalskipulagsáætlunum, hefur ávallt verið gert ráð fyrir færslu hennar til norðurs og endurskoðunar á útfærslu gatnamóta við Höfðabakka. Samhliða færslu hefur verið gert ráð fyrir að fjölga þyrfti akreinum á götunni, úr tveimur í fjórar akreinar. Stekkjarbakka hefur því verið sýndur á skipulagsuppdráttum í síðustu aðalskipulagsáætlunum, AR1996-2016, AR2001-2024 og AR2010-2030, í óbreyttri legu að mestu, frá fyrri áætlunum, þar sem áfram er gert ráð fyrir færslu götunnar til norðurs, þrátt fyrir að fyrir lægi minnkandi vægi götunnar í aðalgatnakerfi borgarinnar og höfuðborgarsvæðisins, sbr. það sem rakið er að framan.

Það er því tímabært að taka endanlega ákvörðun um hvort færsla Stekkjarbakka til norðurs er nauðsynleg. Í undirbúningi er gerð deiliskipulags norðan Stekkjarbakka og mikilvægt að niðurstaða um legu götunnar liggi fyrir áður en sú tillaga er fullkláruð. Vegna þessa hefur verið lagt mat á mögulega framtíðarumferð um götuna og hvort þörf er að ráðast í tvöföldun götunnar. Í minnisblaði VSÓ-ráðgjafar (sjá Viðauka) segir eftirfarandi: „Áætluð umferð um Stekkjarbakka samkvæmt umferðarspám Aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030 og svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins 2015-2040 (sem jafnframt eru gildandi skipulagsáætlanir á svæðinu) gefa ekki tilefni til tvöföldunar Stekkjarbakka milli Reykjanesbrautar og Höfðabakka. Þessar umferðarspár sýna mun minni umferð um Stekkjarbakka en umferðarspá eldra svæðisskipulags gerði, enda byggði eldra svæðisskipulagið á öðrum forsendum þar sem veruleg uppbygging í austurjaðri Reykjavíkur var sett fram, en fallið hefur verið frá henni. Auk þess er um talsvert ofmat á umferð að ræða í spám eldra svæðisskipulags. Því er það mat ráðgjafa að ekki sé nauðsynlegt að ráðast í tvöföldun gatna á þessu svæði.“

Þetta undirstrikar að ekki er nauðsyn á færslu götunnar vegna aukinnar umferðar og forsvaranlegt er að halda henni í óbreyttri legu. Það er einnig rétt að undirstrika að óbreytt lega Stekkjarbakka, fyrirbyggir ekki að það verði mögulegt að auka umferðarrýmð götunnar með minni aðgerðum í framtíðinni.

Í greinargerðinni er kynnt umrædd breytingartillaga ásamt umhverfismati sem unnið er af VSÓ-ráðgjöf (sjá fylgiskjal). Þar sem um legu stofnbrautar innan þéttbýlis er að ræða, þ.e. framkvæmd sem tiltekin er í Viðauka við lög um mat á umhverfisáhrifum framkvæmda (liður 10.10), er lagt fram umhverfismati með breytingartillögunni, sbr. lög nr. 105/2006 um umhverfismat áætlana

2. Fyrirhuguð breyting. Tilgangur og markmið

Fyrirhuguð breyting tekur til stofnbrautarkerfisins eins og það er sýnt á þéttbýlisupprætti aðalskipulagsins, sbr. einnig mynd 4 í kaflanum Visvænar samgöngur. Breytingartillaga getur einnig tekið til legu stíga, eins og þeir eru settir fram á gildandi skipulagsupprætti. Í tillögunni felst að ekki verði gert ráð fyrir færslu götunnar til norðurs (sbr. 2. mynd), eins og ráðgert hefur verið í aðalskipulagi borgarinnar



2. mynd. Á myndinni er sýnd núverandi lega Stekkjarbakka og áætluð færsla götunnar samkvæmt gildandi aðalskipulagi. Samkvæmt þéttbýlisupprætti gildandi aðalskipulags ætti gatan að færast um 50 m til norðurs. Sunnan við götuna er íbúðabyggðin Stekkir. Norðan við Stekkjarbakka er opið svæði þar sem er að finna leifar af smáhýsum sem voru reist í lok stríðsins. Samkvæmt aðalskipulagi er nú heimilt að vera þar með græna starfsemi, ræktun og gróðrastöð eða aðra starfsemi sem hentar í jaðri útivistarsvæði sem tengist útivist, íþróttastarfsemi og samfélagsþjónustu. Norðan og austan við það svæði er síðan Elliðaárdalur sem er eitt vinsælasta svæðið á höfuðborgarsvæðinu til útivistar, leikja og íþróttaiðkunar af ýmsu tagi. Engin verndarsvæði eru innan afmörkunar breytingartillögunnar, en meðfram því liggur Elliðaárdalur sem er svæði á náttúrumínjaskrá.

Markmið og tilgangur breytingar:

- Að taka endanlega ákvörðun um framtíðarlegu Stekkjarbakka, milli Reykjanesbrautar og Höfðabakka og eyða þannig óvissu um skipulag beggja vegna götunnar
- Að tryggja að ekki verði farið í kostnaðarsamar aðgerðir á gatnakerfinu nema brýn þörf sé á

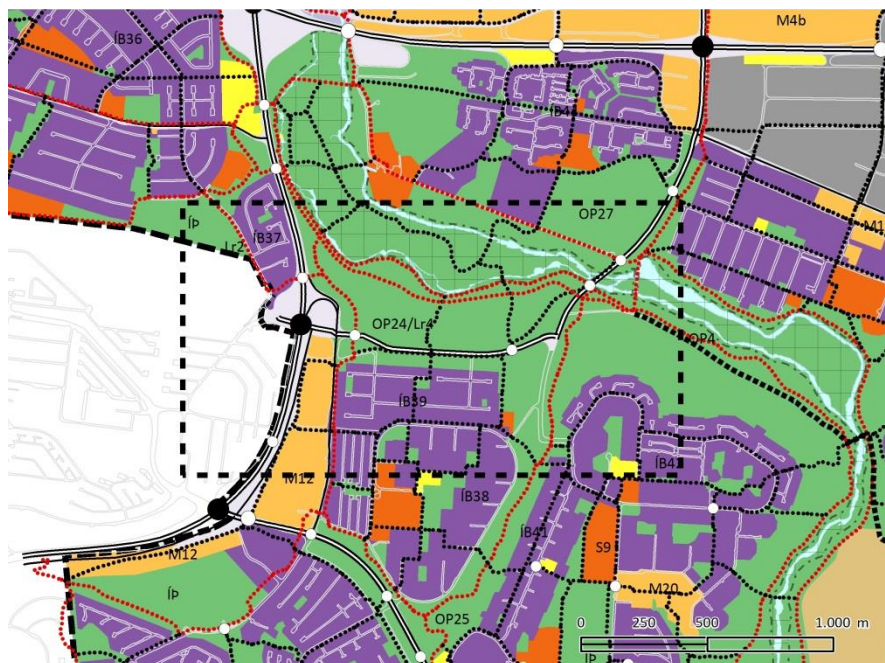
3. Breytingartillögur

Lagt er til að fallið verði frá færslu Stekkjarbakka til norðurs og stofnbrautin verði sýnd í núverandi legu á þéttbýlisupprætti aðalskipulagsins:

Fyrir breytingu (þéttbýlisuppdráttur, 1:20.000):



Eftir breytingu (þéttbýlisuppdráttur, 1:20.000):



Samhljóða breyting verður sýnd á mynd 4, í kaflanum Vistvænar samgöngur, bls. 149, í endanlegri tillögu

4. Umhverfimat

Sjá fylgiskjal, Umhverfisskýrsla VSÓ-ráðgjafar, september 2017

5. Afgreiðslu- og kynningarferli

Verklýsing vegna aðalskipulagsbreytingar var samþykkt í borgarráði þann 15.júní 2017. Verklýsingin var auglýst í fjölmiðlum og send til eftirfarandi umsagnaraðila: Skipulagsstofnunar, hverfisráðs Háaleitis-Bústaða, Hverfisráðs Breiðholts, Vegagerðarinnar Umhverfisstofnunar, Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur, aðliggjandi sveitarfélög, Svæðisskipulagsnefnd höfuðborgarsvæðisins. Umsagnir bárust frá Skipulagsstofnun (29. júní), Vegagerð (30. júní), Umhverfisstofnun (16. ágúst) og svæðisskipulagsnefnd (23. júní). Ekki eru gerðar efnislegar athugasemdir við verk- og matslýsingu, en svæðisskipulagsnefnd bendir á að horft verði til nýrrar umferðarspár sem nú liggur fyrir og Umhverfisstofnun bendir á að skoða áhrif útfrá fyrirhugaðri byggð norðan Stekkjarbakka. Tekið er tilliti til þessa í umhverfismati.

Drög að aðalskipulagsbreytingu voru kynnt í samræmi við 2. mgr. 30. gr. skipulagslaga í október 2017 til janúar 2018. Drögin voru send á ofangreinda aðila. Umsagnir bárust frá eftirfarandi aðilum: Seltjarnarnes (16.10), Bláskógabyggð (19.12), Svæðisskipulagsnefnd (6.12, fundur 24.11), Umhverfisstofnun (20.11), Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur (30.10) og Vegagerðin (26.10). Engar efnislegar athugasemdir voru gerðar við drögin, en í umsögn Umhverfisstofnunar er hvatt til þess að rótgróið útivistarsvæði sunnan Stekkjarbakka haldist óskert.

Kynning tillögudraganna voru auglýst í fjölmiðlum í byrjun janúar, gerð aðgengileg á vef borgarinnar og boðið var uppá opið hús þann 9. Janúar sl.

6. Viðauki:

Stekkjarkakki, umferðarpár. Minnisblað, dagsett 27. mars 2017, uppfært 22. september 2017

Fylgiskjal:

VSÓ-ráðgjöf (september 2017): Umhverfisskýrsla vegna breytingar á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030. Horfið frá fyrirhugaðri færslu Stekkjarbakka, stofnbrautar milli Reykjanesbrautar og Höfðabakka.

Minnisblað

27. mars 2017

Tílefni

Stekkjarbakki

Umferðarspár

17179

Höfundur

GMH

Yfirfarið/Samþykkt

GMH/SÓ

Þorsteinn Hermannsson, umhverfis- og skipulagssviði Rvk.

1 Efni

Þorsteinn Hermannsson samgöngustjóri Reykjavíkurborgar óskaði eftir að VSÓ Ráðgjöf tæki saman minnisblað um líklegt umferðarmagn á Stekkjarbakka, milli Reykjanesbrautar og Höfðabakka, samkvæmt þeim umferðarspám sem fyrir liggja og leggi jafnframt mat á hvort/hvers vegna sé þörf á að tvöfalda þetta kerfi.

2 Umferðarspá svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins 1998-2024

Í eldra svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins (1998-2024) var gert ráð fyrir að Höfðabakki og Stekkjarbakki yrðu tvöfaldaðir milli Bæjarháls og Reykjanesbrautar á tímabilinu 1998-2012. Auk þess átti umferðin um Höfðabakka, milli Bæjarháls og Stekkjarbakka, samkvæmt umferðarspá þessa svæðisskipulags að vera 41 þús. bílar á sólarhring árið 2012.

Ljóst má vera að í umferðarspá svæðisskipulags 1998-2024 er um talsvert ofmat á umferð að ræða. Þessi umferðarspá var gerð, líkt og gert er í núverandi umferðarlíkani, út frá íbúatölum og magni atvinnuhúsnæðis. Í umferðarspánni voru gerðir reikningar fyrir árið 2012 og fyrir það ár miðað við 201 þús. íbúa á höfuðborgarsvæðinu og um 6,0 milljón m² af atvinnuhúsnæði. Reyndin varð hins vegar um 206 þús. íbúar og um 6,6 milljón m² af atvinnuhúsnæði árið 2012. Miðað við þetta mætti draga þá ályktun að reiknuð umferð samkvæmt spánni yrði lítið eitt minni en raunveruleg umferð, en svo reyndist ekki.

Við gerð umferðarspár nýs svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins 2015-2040 var kortlögð umferð ársins 2012 og grunnár núverandi umferðarlíkans jafnframt uppfært til þess árs. Kortlagning umferðar og spá fyrir grunnárið 2012 með núverandi líkani gaf heildarakstur á höfuðborgarsvæðinu um 4,2 milljón km á sólarhring. Samkvæmt umferðarspá svæðisskipulagsins 1998-2024 var heildarakstur árið 2012 hins vegar áætlaður tæpir 5 milljón km á sólarhring eða um 17% meira en núverandi líkan gefur. Heildaraksturstími á höfuðborgarsvæðinu (þ.e. samanlagður aksturstími allra bíla) var um 83 þús. klst. á sólarhring samkvæmt kortlagningu umferðar 2012 með núverandi líkani, en samkvæmt umferðarspá svæðisskipulagsins 1998-2024 var hann áætlaður rúmlega 132 þús. klst. á sólarhring eða 60% hærri en kortlagning með núverandi líkans gaf fyrir sama ár.

Árlega eru framkvæmdar svokallaðar sniðtalningar á umferð á höfuðborgarsvæðinu. Í talningasniði sem liggur eftir Elliðaáam og inniheldur magn umferðar um Bíldshöfða, Vesturlandsveg (Ártúnsbrekku), Höfðabakka og Breiðholtsbraut fóru um 125 þús. bílar á sólarhring árið 2012 samkvæmt talningu. Samkvæmt umferðarspá svæðisskipulagsins 1998-2024 áttu að fara um 145 þús. bílar um þetta snið árið 2012, eða um 15% meira en

raunin varð. Umferð um Höfðabakka átti að verða um 41 þús. bílar á sólarhring samkvæmt þessari spá en raunin varð rúmlega 21 þús. bílar samkvæmt talningu, og er spáin því rúmlega 90% hærri en raunin varð árið 2012.

3 Umferðarspár AR 2010-2030 og svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins 2015-2040

Í tengslum við gerð Aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030 var gerð umferðarspá fyrir árið 2030. Á mynd 1 má sjá niðurstöður þeirrar umferðarspár fyrir Stekkjarbakka og aðliggjandi götur. Samkvæmt þessari umferðarspá verður umferð um Stekkjarbakka um 18 þús. bílar á sólarhring árið 2030. Umferð um Höfðabakka, milli Bæjarháls og Stekkjarbakka er jafnframt áætluð um 25 þús. bílar á sólarhring.

Við gerð svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins 2015-2040 var gerð umferðarspá til ársins 2040. Grunnár þeirrar umferðarspár er árið 2012, sem gerir samanburð við umferðarspá eldra svæðisskipulags áhugaverðan, þar sem í eldra svæðisskipulaginu var gerð spá fyrir árið 2012. Á mynd 2 má sjá niðurstöður úr umferðarspá svæðisskipulagsins 2015-2040 fyrir Stekkjarbakka og aðliggjandi götur. Samkvæmt umferðarspá gildandi svæðisskipulags (2015-2040) er umferð um Stekkjarbakka áætluð um 20 þús. bílar á sólarhring árið 2040. Jafnframt er umferð um Höfðabakka sunnan Bæjarháls áætluð um 27 þús. bílar.

Í báðum af áðurnefndum umferðarspám er reiknuð umferð um Höfðabakka talsvert undir þeim 41 þús. bílum sem umferðarspá eldra svæðisskipulags gaf. Í hvorugri umferðarspánni var gert ráð fyrir tvöföldun Stekkjarbakka né Höfðabakka sunnan Bæjarháls, enda sýndu umferðarreikningar ekkert sem gaf tilefni til ætla að þörf væri á því.

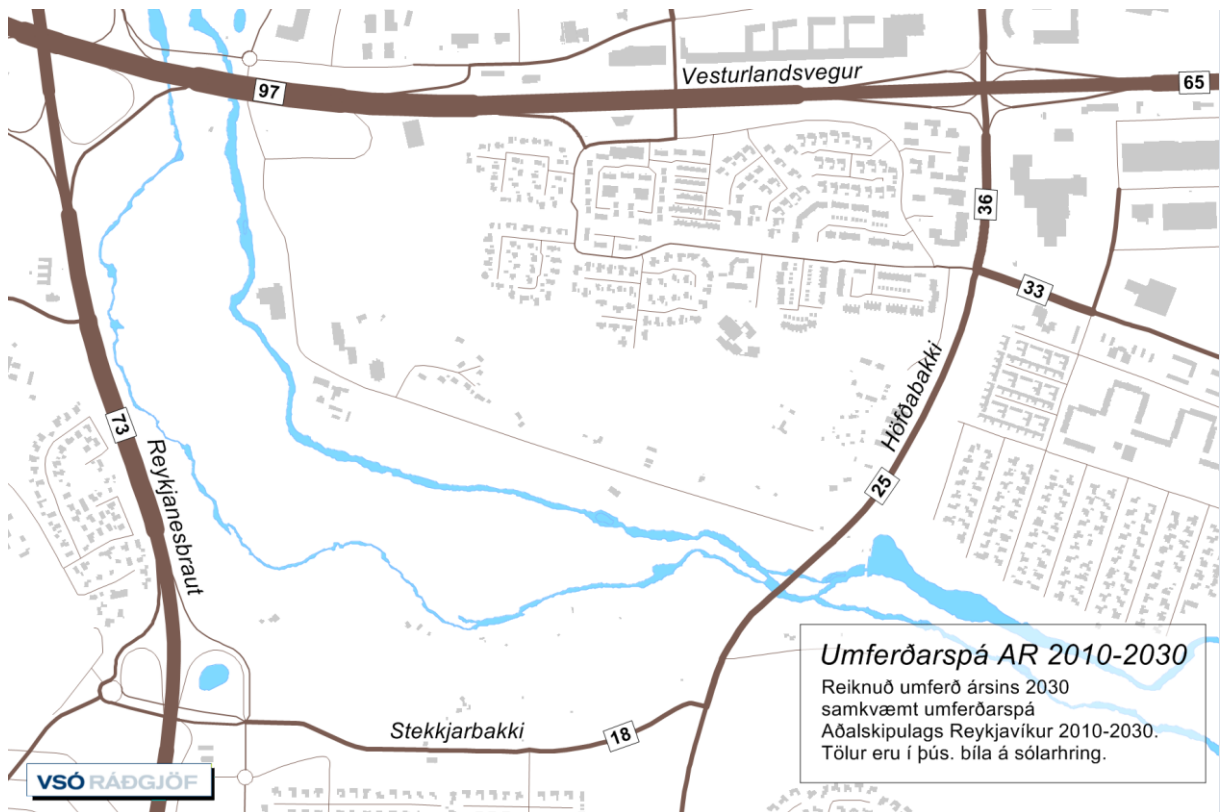
Það ber að undirstrika að þær tölur sem settar eru fram á myndum 1 og 2 miðast við óbreyttar ferðavenjur íbúa á höfuðborgarsvæðinu. Bæði í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 og svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 2015-2040 eru sett fram markmið um breytingu ferðavenja; þ.e. að hlutdeild virkra ferðamáta (gangandi/hjólandi/almenningsgangna) aukist og hlutdeild ferða á einkabílum minnki að sama skapi. Í báðum af áðurnefndum umferðarspám voru því gerðar spár sem miða við að markmið um breytingu ferðavenja gangi eftir.

Samkvæmt niðurstöðum umferðarspár Aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030 sem miðast við breyttar ferðavenjur verður umferð um Stekkjarbakka um 11% minni en ella árið 2030, eða um 16 þús. bílar á sólarhring í stað 18 þús. Að sama skapi fer umferð á Höfðabakka sunnan Bæjarháls úr 25 þús. bílum í 23 þús. bíla.

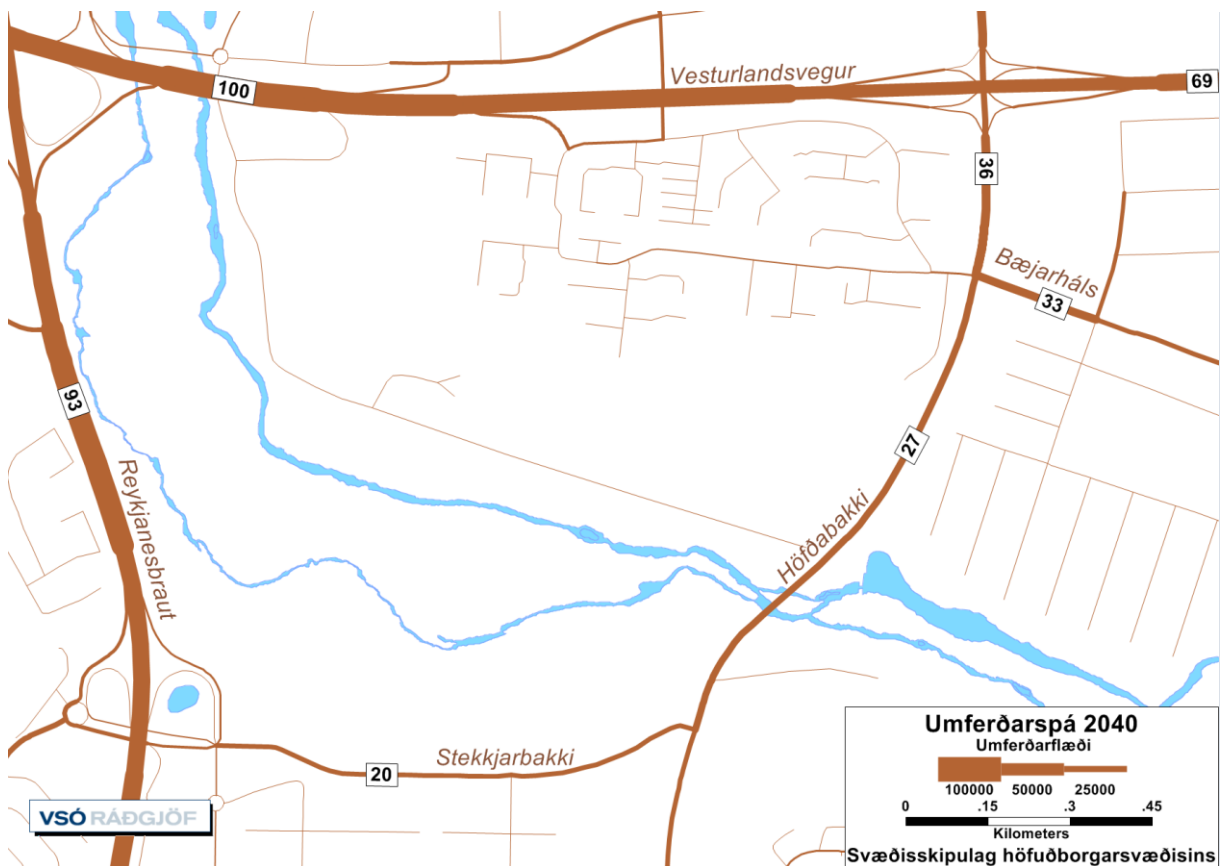
Í niðurstöðum umferðarspár svæðisskipulags sem tekur mið af breyttum ferðavenjum er svipaða sögu að segja. Umferð um Stekkjarbakka verður um 10% minni en ella gangi markmið um breytingu ferðavenja eftir, eða 18 þús. bílar á sólarhring í stað 20 þús. Jafnframt verður umferð um Höfðabakka um 24 þús. bílar á sólarhring í stað 27 þús.

4 Samantekt

Áætluð umferð um Stekkjarbakka samkvæmt umferðarspám Aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030 og svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins 2015-2040 (sem jafnframt eru gildandi skipulagsáætlanir á svæðinu) gefa ekki tilefni til tvöföldunar Stekkjarbakka milli Reykjanesbrautar og Höfðabakka. Þessar umferðarspár sýna mun minni umferð um Stekkjarbakka en umferðarspá eldra svæðisskipulags gerði, enda byggði eldra svæðisskipulagið á öðrum forsendum þar sem veruleg uppbygging í austurjaðri Reykjavíkur var sett fram, en fallið hefur verið frá henni. Auk þess er um talsvert ofmat á umferð að ræða í spám eldra svæðisskipulags. Því er það mat ráðgjafa að ekki sé nauðsynlegt að ráðast í tvöföldun gatna á þessu svæði.



Mynd 1 Niðurstöður úr umferðarspá Aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030 fyrir Stekkjarbakka og aðliggjandi götur. Umferðartölur eru í þúsundum bíla á sólarhring.



Mynd 2 Niðurstöður úr umferðarspá svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins 2015-2030 fyrir Stekkjarbakka og aðliggjandi götur. Umferðartölur eru í þúsundum bíla á sólarhring.



Reykjavíkurborg

Umhverfisskýrsla vegna breytingar á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030

Horfið frá fyrirhugaðri færslu Stekkjarbakka,
stofnbrautar milli Reykjanesbrautar og
Höfðabakka.

September 2017

17238

S:\2017\17238\lv\03_Umhverfisskýrsla\17238_sk_stekkjabakki_umhverfisskýrsla.docx

September 2017

Nr. útg.	Dagsetning	Unnið	Yfirfarið	Samþykkt
drög	18.09.2017	EBA	HTT	SGT

Efnisyfirlit

1	Inngangur	3
2	Matsskylda	3
3	Nálgun og áherslur matsvinnu	3
4	Áhrifapættir og umhverfisþættir	3
5	Framsetning og skilgreining umhverfisáhrifa	4
6	Samanburður valkosta	5
7	Umhverfismat	5
7.1	Hljóðvist	5
7.2	Loftgæði	6
7.3	Útivistarsvæði	7
7.4	Landrými	7
7.5	Lífriki	8
7.6	Landslag og ásýnd	8
8	Niðurstöður umhverfismats	9
9	Heimildir	9

1 Inngangur

Fyrirhuguð er breyting á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 sem felur í sér að falla frá færslu stofnbrautarinnar Stekkjarbakka, á milli Reykjanesbrautar og Höfðabakka, til norðurs. Gerð er tillaga að því að Stekkjarbakki verði áfram í núverandi vegstæði samkvæmt aðalskipulagi. Á grundvelli þessa má ætla að gatan verði tveggja akreina gata til framtíðar og ekki stækkuð í fjögurra akreina götu.

2 Matsskylda

Fyrirhuguð breyting á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 er háð lögum nr. 105/2006 um umhverfismat áætlana þar sem hún felur í sér stefnumörkun, breytingu á legu stofnbrautar, sem varðar leyfisveitingar til framkvæmda sem tilgreindar eru í lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum. Umrædd breyting er C-framkvæmd skv. fyrrnefndum lögum:

10.10 Nýir vegir og endurbygging vega sem ekki eru tilgreindir í tölulið 10.07, 10.08 eða 10.09. (C)

3 Nálgun og áherslur matsvinnu

Umhverfismatsvinna fer fram samhliða vinnu við breytingu á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 og er unnið í samræmi við lög nr. 105/2006 um umhverfismat áætlana. Þannig er stuðlað að því að horft verði til umhverfissjónarmiða við mótun tillögu að breytingu. Matið byggir á að skoða helstu áhrifaþætti sem felast í að halda núverandi vegstæði Stekkjarbakka í aðalskipulagi Reykjavíkur, skilgreina umhverfisþætti sem kunna að verða fyrir áhrifum, leggja mat á umfang og vægi áhrifa, og tilgreina mótvægisáðgerðir til að draga úr eða koma í veg fyrir neikvæð umhverfisáhrif ef þörf ber til.

4 Áhrifaþættir og umhverfisþættir

Helstu þættir breytingartillögunnar sem taldir eru hafa áhrif á umhverfið eru að ekki verður af raski vegna framkvæmda. Litið var til allra umhverfisþátta sem komu fram í umhverfismati Aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030 og vinsaðir út þeir þættir sem líkur eru að verða fyrir áhrifum vegna breytingartillögunnar. Þeir umhverfisþættir sem lögð verður áhersla á í umfjöllun eru lýðheilsa, loftgæði, útivistarsvæði, og landrými. Í umhverfisskýrslu verður einnig fjallað almennt um möguleg áhrif breytinga á landslag/ásýnd og lífríki. Ekki verður fjallað um fornminjar þar sem aðalskipulagsbreytingin felur ekki í sér nýtt rask heldur er um að ræða að halda í núverandi vegstæði. Í matslýsingu voru skilgreindar matsspurningar fyrir hvern umhverfisþátt. Þær spurningar eru notaðar til að meta áhrifin og má sjá þær helstu hér fyrir neðan í Tafla 4.1.

Tafla 4.1 Matsspurningar

Matsspurningar	
Hljóðvist Er líklegt að umferðarhávaði fari yfir mörk við íbúðarbyggð 55 dB(A) og útivistarsvæði/kyrrlát svæði 45 dB(A)?	Landrými Hefur áætlun áhrif á möguleika á þéttingu byggðar í hverfinu?
Loftgæði Er líklegt að loftgæði við íbúðarbyggð og útivistarsvæði/kyrrlát svæði fari yfir sólarhringsheilsuverndarmörk á svífryki (50 µg/m³), köfnunarefnisdíoxíð (75 µg/m³) eða öðrum efnum sem tilgreindar eru í reglugerð nr. 787/1999 um loftgæði, viðauka I?	Lífríki - Hefur áætlun áhrif á vistkerfi sem njóta verndar skv. 61. gr. laga um náttúruvernd? - Hefur áætlun áhrif á fugla og gróðurfélög sem eru friðlýst eða á valista Náttúrufræðistofnunar Íslands?
	Landslag/ásýnd Hefur áætlun áhrif á yfirbragð og ásýnd byggðarinnar?

Matsspurningar	
Útivistarsvæði	
o Hefur áætlun áhrif á notkun og aðgengi að útivistarsvæðinu í Elliðaárdal?	

5 Framsetning og skilgreining umhverfisáhrifa

Í umhverfismatinu hefur verið stuðst við vægiseinkunnir við mat á umhverfisáhrifum skipulagstillögunnar, valkosta og einstökum þáttum hennar (Tafla 5.1). Vægiseinkunnirnar byggja á leiðbeiningum Skipulagsstofnunar (Skipulagsstofnun, 2005).

Tafla 5.1 Skýringar á hugtökum sem notuð eru til að meta áhrif framkvæmda á hvern umhverfisþátt

Einkunn	Skýring
Mjög jákvæð	Veruleg jákvæð breyting á einkennum umhverfisþátta. Áhrifin eru marktæk á svæðis-, lands- eða heimsvísu og/eða ná til mikils fjölda fólks. Áhrif framkvæmda ganga lengra en viðmið í lögum, reglugerðum, stefnumörkun stjórnvalda og alþjóðasamningum (s.s. um hljóðvist, 61. gr. laga um náttúruvernd nr. 60/2013 o.s.frv.). Áhrifin auka verndargildi umhverfisþátta verulega. Áhrifin eru til langs tíma og óafturkræf.
Jákvæð	Jákvæð breyting á einkennum umhverfisþátta. Áhrifin eru svæðisbundin og/eða ná til nokkurs fjölda fólks. Áhrifin auka verndargildi umhverfisþátta. Áhrif framkvæmda samræmast eða ganga lengra en viðmið í lögum, reglugerðum, stefnumörkun stjórnvalda og alþjóðasamningum (s.s. um hljóðvist, 61. gr. laga um náttúruvernd nr. 60/2013 o.s.frv.). Áhrifin geta verið til langs tíma og að nokkru óafturkræf.
Óveruleg neikvæð	Áhrif breyta ekki eða lítið einkennum umhverfisþátta. Áhrifin eru staðbundin og/eða ná til lítils fjölda fólks. Áhrifin rýra ekki verndargildi umhverfisþátta. Áhrif framkvæmda eru í samræmi við viðmið í lögum, reglugerðum, stefnumörkun stjórnvalda og alþjóðasamningum (s.s. um hljóðvist, 61. gr. laga um náttúruvernd nr. 60/2013 o.s.frv.). Áhrifin eru tímabundin og að öllu eða nokkru leyti afturkræf.
Neikvæð	Breyting á einkennum umhverfisþátta. Áhrifin eru svæðisbundin og/eða ná til nokkurs fjölda fólks. Áhrifin rýra verndargildi umhverfisþátta. Áhrif framkvæmda kunna að vera í ósamræmi við viðmið í lögum, reglugerðum, stefnumörkun stjórnvalda og alþjóðasamningum (s.s. um hljóðvist, 61. gr. náttúruverndarlaga nr. 60/2013 o.s.frv.). Áhrifin geta verið til langs tíma og að nokkru óafturkræf.
Mjög neikvæð	Veruleg breyting á einkennum umhverfisþátta. Áhrifin eru marktæk á svæðis-, lands- eða heimsvísu og/eða ná til mikils fjölda fólks. Áhrif framkvæmda eru ekki í samræmi við viðmið í lögum, reglugerðum, stefnumörkun stjórnvalda og alþjóðasamningum (s.s. um hljóðvist, 57. gr. laga um náttúruvernd nr. 60/2013 o.s.frv.). Áhrifin rýra verndargildi umhverfisþátta verulega. Áhrifin eru til langs tíma og óafturkræf.
Óvissa	Óvissa og þ.a.l. ekki hægt að fullyrða um áhrif. Skortur á upplýsingum, óvissa ríkir um hvort/hvernig breyting muni ná fram að ganga, óvissa um hvaða aðgerðir áætlun mun hafa í för með sér.
Engin áhrif / á ekki við	Engin áhrif / á ekki við

6 Samanburður valkosta

Tveir valkostir eru bornir saman í umhverfismati. Annars vegar er það núllkostur, þar sem lega stofnbrautarinnar Stekkjarbakka breytist samkvæmt gildandi aðalskipulagi og hins vegar þann kost að halda legu stofnbrautarinnar óbreyttri.

7 Umhverfismat

Í eftirfarandi köflum er gerð grein fyrir hvaða áhrif breytingartillagan kann að hafa á skilgreinda umhverfisþætti.

7.1 Hljóðvist

Megin áhrifavaldur á hljóðvist í Reykjavík er umferðin vegna hávaða sem myndast frá dekkja- og veggnaði og einnig vegna vind- og vélahávaða. Hávaðinn eykst með auknum hraða og telst hávaði vegna hans vera orðinn yfirgnæfandi þegar hraði er orðinn meiri en 50 km/klst. Tafla 7.1. sýnir Heilsuverndarmörk hávaða samkvæmt reglugerð 724/2008

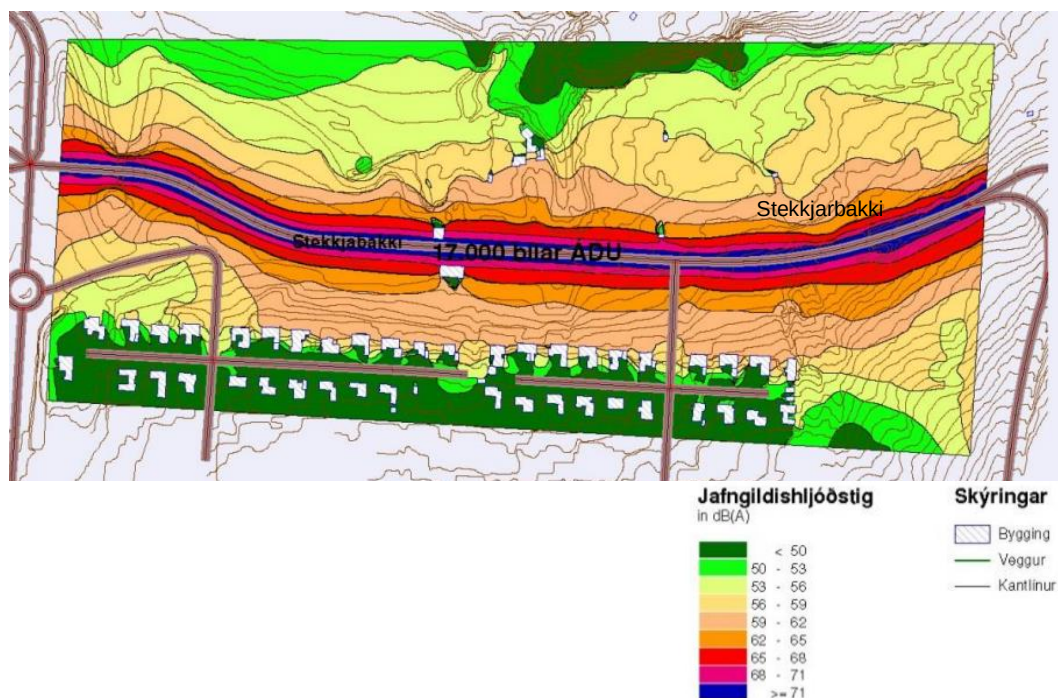
Tafla 7.1 Heilsuverndarmörk hávaða samkvæmt reglugerð 724/2008

Tegund húsnæðis	Hávaðamörk vegna umferðar ökutækja (ÁDU) LAeq24	
	Við húsvegg	Inni
Íbúðarhúsnæði á íbúðarsvæðum	55	30
Íbúðarhúsnæði á verslunar-, þjónustu- og miðsvæðum	65	30
Dvalarrými á þjónustustofnunum þar sem sjúklingar eða vistmenn dvelja yfir lengri tíma	55	30
Iðnaðarsvæði og athafnasvæði		35
Leik- og grunnskólar	55	30
Kennslurými framhaldsskóla		35
Hávaðalitlir vinnustaðir, s.s. skrifstofur og sambærilegt		40

Báðir valkostir eru líklegir til að hafa óveruleg neikvæð áhrif á hljóðvist. Á mynd 7.1 má sjá að hljóðstig við hús við Stekkjarbakka er á mörkum 55 og 60 Lden. Samkvæmt núllkosti myndi vegstæði færast fjær húsum við Stekkjarbakka og líklega bæta hljóðvist við húsin. Aftur á móti myndi umferðin færast nær útivistarsvæðinu í Elliðaárdal. Skv. breytingartillögu mun lega Stekkjarbakka haldast í núverandi vegstæði, nær húsum við Stekkjarbakka.

Samkvæmt umferðarspá Svæðisskipulags Höfuðborgarsvæðisins 2040 var umferð um Stekkjarbakka um 19 þús. bílar á sólarhring árið 2012. Gert er ráð fyrir að umferð um Stekkjarbakka árið 2040 skv. umferðarspám verði um 20 þús. bílar. VSÓ Ráðgjöf er að vinna að nýrri umferðaspá fyrir Svæðisskipulag Höfuðborgarsvæðisins sem tekur tillit til Borgarlínu. Þeirri vinnu er nánast lokið en umferðaspáin hefur þó ekki verið birt. Í þeirri umferðaspá er umferð um Stekkjarbakka í samræmi við áður gerða umferðaspá fyrir 2040.

Í Aðalskipulagi Reykjavíkur er miðað við að umtalsverð breyting á hljóðstigi verði þegar ökutæki á sólarhring (ÁDU) hefur aukist um 10.000 bíla eða meira. Reykjavíkurborg vinnur eftir aðgerðaáætlun gegn hávaða þar sem hljóðvist er vöktuð. Þeirri vöktun verður haldið áfram og gripið til nauðsynlegra aðgerða ef þörf þykir. Ef þess gerist þörf er landrými og landnotkun við vegstæði beggja valkosta þannig að það býður upp á möguleika á að draga úr hljóðmengun t.d. með hljóðmön eða trjágróðri.



Mynd 7.1 Úrklippa úr aðgerðaáætlun Reykjavíkur gegn hávaða sem sýnir hljóðstig við Stekkjarbakka árið 2010 (Reykjavíkurborg, 2016).

7.2

Loftgæði

Þau efni í andrúmslofti sem eru vöktuð að staðaldri á höfuðborgarsvæðinu samkvæmt kröfum í reglugerð nr. 251/2002 eru brennisteinsdíoxíð (SO_2), köfnunarefnisdíoxíð (NO_2), kolmónoxíð (CO), bensen (C_6H_6) og svifryk (PM_{10}) auk þess sem styrkur brennisteinsvetnis (H_2S) í andrúmslofti er vaktaður skv. reglugerð nr. 514/2010. Köfnunarefnisdíoxíð og svifryk á að mestu upptök sín frá umferð og eru líklegust þessara efna til að mælast yfir heilsuverndarmörkum í andrúmslofti, en önnur efni mælast yfirleitt langt undir mörkum.

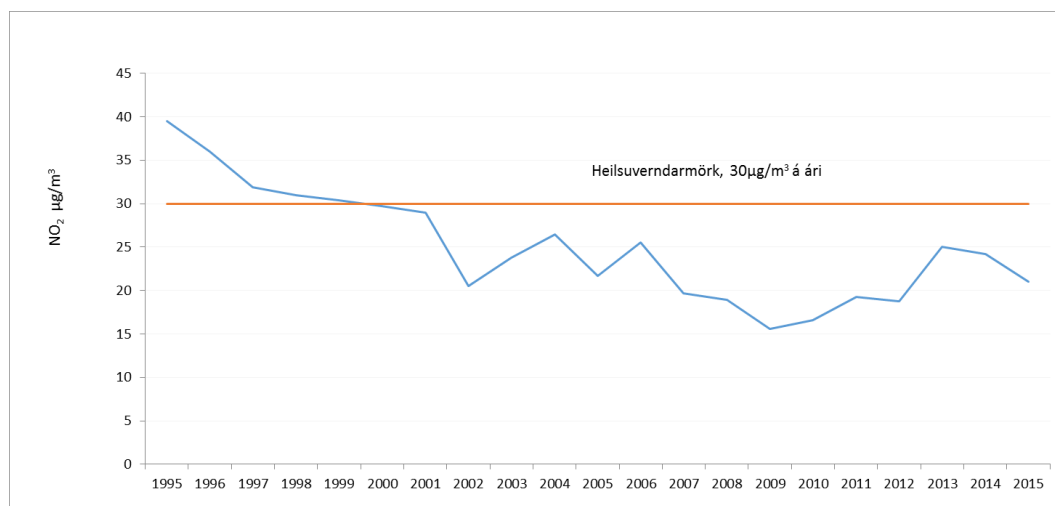
Svifryk eru rykagnir vegna slits á malbiki, dekkjum og bremsuborðum, en einnig vegna sóts sem myndast við bruna eldsneytis. Köfnunarefnisdíoxíð er eitruð lofttegund sem stafar af bruna eldsneytis í vélum bifreiða. Þessi mengunarefni finnast því mest við stórar umferðaræðar þar sem mengun getur safnast upp.

Umhverfisstofnun hefur umsjón með föstum mælistöðum á Höfuðborgarsvæðinu, m.a. á Grensásvegi í Reykjavík og Dalsmára í Kópavogi. Niðurstöður mælinga á loftgæðum frá mælistöð sem staðsett er við Grensás í Reykjavík má sjá í töflu 7.2 og mynd 7.2. Þar sést að svifryk er innan marka við Grensásveg sem sett eru í reglugerð hvað varðar leyfilega fjölda daga á ári sem styrkur svifryks má fara yfir heilsuverndarmörk. Einnig sést að köfnunarefnisdíoxíð (NO_2) er ekki að fara yfir heilsuverndarmörk miðað við ársmeðaltal.

Tafla 7.2 Heilsuverndarmörk svifryks* og mælingar við Grensás, Reykjavík árið 2011, 2013 og 2015 (Þorsteinn Jóhannsson, Umhverfisstofnun, tölvupóstur, 19. júní 2017)

Mengunarefni	Heilsuverndar mörk á sólarhring	Leyfilegur fjöldi daga á ári sem styrkur svifryks má fara yfir heilsuverndar mörk	Fjöldi daga sem styrkur svifryks fór yfir heilsuverndar mörk	Fjöldi daga sem styrkur svifryks fór yfir heilsuverndar mörk	Fjöldi daga sem styrkur svifryks fór yfir heilsuverndar mörk
			2011	2013	2015
Svifryk	50 µg/m ³	35	16	9	16

*Skv. reglugerð nr. 251/2002



Mynd 7.2 Heilsuverndarmörk köfnunarefnisdíoxíð skv. reglugerð nr. 251/2002 og mælingar við Grensás, Reykjavík 1995-2015 (Þorsteinn Jóhannsson, Umhverfisstofnun, tölvupóstur, 19. júní 2017)

Eins og kom fram í kaflanum um hljóðvist var umferð um Stekkjarbakka um 19 þús. bílar á sólarhring árið 2012. Umferð við gatnamótin Miklabraut og Grensás var um 61 þús. bílar. Gert er ráð fyrir að umferð um Stekkjarbakka árið 2040 skv. umferðarspám verði um 20 þús. bílar. Samræmi er á umferð um Stekkjarbakka skv. umferðaspá fyrir 2040 og nýrri umferðarspá sem VSÓ Ráðgjöf er að vinna að. Hvorugur valkostur felur í sér aukningu á umferð umfram hinn um Stekkjarbakka svo báðir valkostir eru því líklegir til að hafa óveruleg áhrif á loftgæði.

Áframhaldandi vöktun verður á loftgæðum skv. kröfum reglugerðar nr. 251/2002.

7.3 Útivistarsvæði

Stekkjarbakki liggur við Elliðaárdalinn sem er eitt vinsælasta útivistarsvæði Reykjavíkur auk þess að vera mikilvæg samgönguæð fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur. Til að komast frá neðra Breiðholti að útivistarsvæðinu þarf að komast yfir Stekkjarbakki sem er nokkuð umferðarþung gata. Undir núverandi vegstæði Stekkjarbakka eru göng á tveimur stöðum ætluð gangandi og hjólandi sem tengjast gönguleiðum sem liggja úr íbúðahverfinu og í Elliðaárdalinn. Þessar tengingar munu halda áfram og mun breytingartillagan því engin áhrif hafa á aðgengi íbúa að útivistarsvæðinu. Núllkostur er líklegur til að hafa óveruleg á útivistarsvæði. Færsla á vegstæði og fjölgun akreina úr tveim í fjórar, gæti heft aðgengi íbúa að útivistarsvæðum svo samhliða framkvæmdum þyrfti að bæta tengingar við göngustíga í samræmi við umfang vegarins.

7.4 Landrými

Í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 er svæðið við Stekkjarbakka skilgreint sem þróunarsvæði (OP24) þar sem ráðgert er að byggja á um 5 ha svæði 1-2 hæða byggingar

í tengslum við útivist, íþróttastarfsemi eða samfélagsþjónustu auk þess sem gert er ráð fyrir „grænni starfsemi“, ræktun og gróðrarstöð. Fram hafa komið hugmyndir um að byggð yrði beggja vegna við Stekkjarbakka. Báðir valkostir eru líklegir til að hafa óveruleg áhrif á slík áform. Í báðum tilfellum verður landrými beggja vegna við veginn sem hægt er að þróa og móta áfram. Núllkostur gerir þó ráð fyrir fjölgun akreina sem myndi minnka landrými sem hægt væri að hafa til umráða fyrir mögulega byggð.

7.5 Lífríki

Afmörkun breytingartillögu er í námunda við Elliðaárdal sem er svæði á náttúruminjasrá, nr. 124. Vatnasvið Elliðaáa í Elliðaárdal er verndað allt frá upptökum til ósa fyrir fjölbreytt náttúrufar og sem kjörið útivistarsvæði í þéttbýli. Hvorugur valkostur er líklegur til að hafa áhrif á verndun Elliðaárdals.

Fuglalíf á svæðinu er fjölbreytt og gróðurfar í og við Elliðaárdalinn er undir sterkum áhrifum búsetu manna vegna skógræktar og landbúnaðar. Skógræktarfélag Reykjavíkur hefur plantað trjáum í Elliðaárdalnum síðan um miðja 20. öld, þ.a.m. reynivið, viðju, sitkagreni og birki. Sérstæðir og vistfræðilega mikilvægir birkiskógar eru verndaðir skv. 61. grein laga nr. 60/2013 um náttúruvernd. Breytingartillagan er líkleg til að hafa jákvæð áhrif á lífríkið þar sem vegstæðið mun haldast í núverandi mynd og ekkert rask verður á gróðri eða dýralífi vegna framkvæmda.

Núllkostur mun ójákvæmilega hafa í för með sér ónæði vegna framkvæmda og rask á gróðurfari vegna færslu vegstæðis og fjölgun akreina. Áhrifin eru þó talin tímabundin og eftir að framkvæmdum líkur verður hægt að græða upp það rask sem verður. Núllkostur er því líklegur til að hafa óveruleg áhrif á lífríki.

7.6 Landslag og ásynd

Landslag og ásynd við Stekkjarbakka einkennist fyrst og fremst af trjágróðri og víðsýni. Stekkjarbakki stendur hátt í landi og frá veginum er góð yfirsýn yfir Elliðaárdalinn, náttúrufarsins þar og byggðina sem er handan dalsins. Trjágróður á milli Stekkjarbakka og íbúðarsvæðisins við Stekki dregur úr ásynd íbúðarsvæðisins.

Breytingartillagan er líkleg til að hafa jákvæð áhrif á landslag og ásynd þar sem ekki verður farið í rask á trjágróðri sem er helsti áhrifavaldurinn í ásynd svæðisins. Ef af núllkosti verður mun tímabundið rask verða á trjágróðri. Með mótvægisaðgerðum væri hægt að græða upp það rask eftir að framkvæmdum líkur. Núllkostur er þannig líklegur til að hafa óveruleg áhrif á landslag og ásynd svæðisins.

8 Niðurstöður umhverfismats

Helstu niðurstöður umhverfismats tillögu að aðalskipulagsbreytingu má sjá í töflu 8.1. Breytingartillagan er líkleg til að hafa jákvæð áhrif á lífríki og landslag/ ásynd, óveruleg áhrif á hljóðvist, loftgæði og landrými og engin áhrif á útivist. Núllkostur þar sem vegstæði Stekkjarbakka er breytt skv. aðalskipulagi er líklegur til að hafa óveruleg neikvæð áhrif á alla umhverfispætti. Áframhaldandi vöktun verður á hljóðvist og loftgæðum.

Tafla 8.1 Samantekt umhverfisáhrifa

Valkostur	Umhverfispættir					
	Hljóðvist	Loftgæði	Útivist	Landrými	Lífríki	Landslag/ ásýnd
Breytingartillaga, Stekkjarbakki í núverandi legu	Óveruleg	Óveruleg	Engin	Óveruleg	Jákvæð	Jákvæð
Núllkostur, Stekkjarbakki skv. aðalskipulagi	Óveruleg	Óveruleg	Óveruleg	Óveruleg	Óveruleg	Óveruleg

9 Heimildir

Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030

Vegagerðin. (2014). *Aðgerðaráætlun um hávaða*. Reykjavík: Reykjavíkurborg.

Reykjavíkurborg. (e.d.) *Loftgæði í Reykjavík*. <http://reykjavik.is/thjonusta/loftgaedi-i-reykjavik>

Reykjavíkurborg. (2016). Stekkjarbakki Þ73, Lýsing vegna nýs deiliskipulags.sótt 19. September 2017 af http://reykjavik.is/sites/default/files/ymis_skjol/skipogbygg/skjol/stekkiarbakki_th73_lysing.pdf

Skipulagsstofnun. (2005). *Leiðbeiningar um flokkun umhverfispáttá, viðmið, einkenni og vægi umhverfisáhrifa*. Reykjavík: Skipulagsstofnun.

Umhverfisstofnun (e.d.) Náttúruminjasrá Suðvesturlands. Sótt 15. september 2017 af <https://www.ust.is/einstaklingar/nattura/natturuminjaskra/sudvesturland/>

VSÓ Ráðgjöf, Stekkjarbakki – umferðarspár, minnisblað dags. 27. mars 2017

VSÓ Ráðgjöf. (2015). *Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2015-2040, Umferðarspá: Forsendur og niðurstöður*. Reykjavík: Samtök Sveitarfélaga á Höfuðborgarsvæðinu.

Þorsteinn Jóhannsson, Umhverfisstofnun, tölvupóstur, 19. júní 2017



Skipulags- og samgönguráð Reykjavíkur

Reykjavík, 2. júlí 2018

Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030. **Stekkjarbakki. Stofnbraut milli Reykjanesbrautar og Höfðabakka. Horfið frá fyrirhugaðri færslu til norðurs. Umsögn að lokinni auglýsingu.**

Samþykkt að vísa aðalskipulagsbreytingu og umsögn í borgarráði, sbr. 1. og 2. mgr. 32. gr. skipulagslaga

Aðalskipulagstillagan:

Borgarráð Reykjavíkur samþykkti þann 15. febrúar 2018 að auglýsa tillögu að breytingu á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030, samkvæmt 1. mgr. 36. gr, sbr. 31. gr. laga nr. 123/2010. Breytingartillögunni fylgdi umhverfisskýrsla, sbr. lög nr. 105/2006 um umhverfismat áætlana.

Breytingartillagan nær til stofnbrautarinnar Stekkjarbakka, sem liggur á milli Reykjanesbrautar og Höfðabakka. Í henni felst að fallið er frá færslu Stekkjarbakka til norðurs og stofnbrautin verði þar með sýnd í núverandi legu á þéttbýlisupprætti aðalskipulagsins

Aðalskipulagstillagan var auglýst á tímabilinu frá 11. maí 2018 til og með 22. júní 2018.

Engar athugasemdir bárust við tillöguna á auglýsingatíma hennar. Eftirtaldir gerðu umsagnir við drög að tillögunni, sem horft var til við afgreiðslu hennar í agulýsingu: Seltjarnarnes (16.10, 2017), Bláskógabyggð (19.12, 2017), Svæðisskipulagsnefnd (6.12 2017), Umhverfisstofnun (20.11, 2017), Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur (30.10, 2017) og Vegagerðin (26.10, 2017), sem gerði ekki athugasemdir við breytingartillöguna.

Afgreiðsla aðalskipulagsbreytingar, sbr. einnig 9. gr. laga um umhverfismat áætlana nr. 105/2006:

Lagt er til að auglýst aðalskipulagsbreyting verði samþykkt óbreytt, ásamt meðfylgjandi umhverfismati.

Haraldur Sigurðsson