

## SAMANTEKT

### Almennur bakgrunnur

Meðfylgjandi er matsskýrsla sem hefur verið unnin í samræmi við lög um mat á umhverfisáhrifum fyrir framkvæmdir og önnur lög sem þeim tengjast. Matsskýrslan lýsir fyrirhuguðum framkvæmdum vegna tvöföldunar Hringvegar, nánar tiltekið Vesturlandsvegar frá gatnamótum Víkurvegar í Reykjavík að Skarhólabraut í Mosfellsbæ. Lengd vegkaflans er 3,6 kílómetrar og er hann stofnbraut í þéttbýli. Í þessari skýrslu verður eftirleiðis talað um Vesturlandsveg sem þennan tiltekna vegkafla.

Vegagerðin er framkvæmdaaðili, en skipulag framkvæmdar er unnið í samráði við Reykjavíkurborg og Mosfellsbæ. Ráðgert er að hefja framkvæmdir við tvöföldun vegarins í byrjun árs 2004, um leið og öll leyfi til framkvæmdarinnar liggja fyrir.

Þessi matsskýrsla lýsir niðurstöðum samráðsferlis við mat á umhverfisáhrifum vegna þessarar framkvæmdar.

Ráðgjafarfyrtækið Alta sá um að meta umhverfisáhrif framkvæmdarinnar með aðstoð annarra ráðgjafa með sérþekkingu á ýmsum þáttum matsins. Þetta var gert að höfðu samráði við lögbundna umsagnaraðila og aðra aðila sem þessari framkvæmd tengjast. Auk þess hefur framkvæmdin verið kynnt almenningi.

Á grundvelli ofangreinds samráðs og samþykkrar matsáætlunar var lögð áhersla á að skoða eftirfarandi umhverfis- og áhrifaþætti við matið: áhrif framkvæmdar á samgöngur, umferð og umferðaröryggi, áhrif á Úlfarsá, fornleifar, náttúrufar, loftgæði og útivist m.a. skógræktarsvæði Mosfellsbæjar. Þá voru sjónræn áhrif framkvæmdarinnar skoðuð og metin áhrif hávaða frá umferð um veginn. Fyrir hvern umhverfis- og áhrifaþátt var núverandi ástand skoðað og áhrif framkvæmdar á hann metin. Jafnframt var leitað leiða til að draga úr hugsanlegum neikvæðum áhrifum framkvæmdar eins og kostur er.

Vegurinn mun að mestu fylgja núverandi legu Vesturlandsvegar. Til að draga úr áhrifum vegarins á lífríki Úlfarsár hefur hann þó verið færður frá ánni til austurs á um 1,6 km löngum kafla. Vegna niðurstaðna matsins voru brýr yfir Úlfarsá færðar til frá upphaflegri tillögu, til að draga úr hugsanlegum áhrifum framkvæmdar á ána og lífríki hennar og til að greiða úr umferð gangandi og ríðandi vegfarenda um bakka árinna. Aðkoma að skógræktarsvæði Mosfellinga undir Úlfarsfelli mun batna og verður tryggð um hringtorg í Mosfellsbæ. Hávaði vegna umferðar fer hvergi yfir leyfileg mörk miðað við núverandi landnotkun í grennd við veginn, sé mótvægisáðgerða gætt.

Tekið hefur verið frá nægilega stórt svæði fyrir mislæg gatnamót í framtíðinni, þ.a. hægt verði að taka tillit til þeirra við skipulag við Vesturlandsveg. Tvöföldun Vesturlandsvegar mun greiða umferð um veginn, draga úr slyshættu og auka umferðaröryggi.



Loftmynd af fyrirhuguðu framkvæmdasvæði (merkt með gulum lit), við tvöföldun Vesturlandsvegur frá gatnamótum við Víkurveg í Reykjavík að Skarhólabraut í Mosfellsbæ. Til að átta sig á stærðum og vegalengdum má benda á að fram koma stöðvar við gefnar, en þær eru gefnar upp í metrum.

### Samræmi framkvæmdar við stefnumótandi áætlanir

Ráðist er í tvöföldun Vesturlandsvegur samkvæmt samgönguáætlun Alþingis frá 2003 og þörfum Reykjavíkur og Mosfellsbæjar.

Lega vegarins og staðsetning gatnamóta í Mosfellsbæ eru í samræmi við Aðalskipulag Mosfellsbæjar 2002 – 2024.

Lega vegarins og staðsetning gatnamóta í Reykjavík er í samræmi við Aðalskipulag Reykjavíkur 2001 – 2024, en göngustígur við Úlfarsá hefur verið færður norður fyrir ána frá staðfestu skipulagi. Þetta kallar á breytingu á núgildandi Aðalskipulagi Reykjavíkur. Breyting þessi er hins vegar í samræmi við drög að endurskoðuðu Aðalskipulagi Reykjavíkur 2001 – 2024 af skipulagi svæðisins umhverfis Vesturlandsveg sem gert er ráð fyrir að auglýsa á næstunni, eða fyrir árslok 2003.

## Kynning og samráð

Á fyrstu stigum matsvinnunnar leitaði Alta til lögbundinna umsagnaraðila til að greina þá áhrifaþætti framkvæmdar, sem lögð skyldi áhersla á að meta. Lögbundnir umsagnaraðilar voru Reykjavíkurborg, Mosfellsbær, Embætti veiðimálastjóra, Fornleifavernd ríkisins, Heilbrigðiseftirlit Kjósarsvæðis, Umhverfis- og heilbrigðisstofa Reykjavíkur og Umhverfisstofnun. Einnig var haft samband við veitustofnanir. Framkvæmdin var kynnt almenningi í Tillögu að matsáæltun sem auglýst var í dagblöðum þann 13. maí 2003 og kynnt á vef Alta [www.alta.is](http://www.alta.is) í 2 vikur. Framkvæmdin var auk þess kynnt bréflega Skógræktarfélagi Mosfellsbæjar, Fiskræktar- og veiðifélagi Úlfarsár, Íslenskum Aðalverktökum, Rannsóknarstofnun landbúnaðarins, Íslenska fjallahjólaklúbbnum, Fuglaverndarfélagi Íslands, Íbúasamtökum Grafarvogs, Landssamtökum hjólreiðamanna og Reiðveganefnd í Kjalarnesþingi hinu forna. Óskaði Alta sérstaklega eftir athugasemdum frá þeim og tekið var mið af athugasemdum allra aðila við mat þetta og skýrslan unnin með hliðsjón af þeim meðal annars. Ákvörðun Skipulagsstofnunar um matsáætlunina lá síðan fyrir um miðjan júlí.

Þessi matsskýrsla er nú kynnt í samráði við Skipulagsstofnun. Hægt er að nálgast matsskýrsluna á eftirfarandi vefsíðum: [www.vegagerdin.is](http://www.vegagerdin.is), [www.alta.is](http://www.alta.is), [www.rvk.is](http://www.rvk.is), [www.mosfellsbaer.is](http://www.mosfellsbaer.is) og [www.skipulag.is](http://www.skipulag.is). Hægt verður að koma athugasemdum við matsskýrslu til Skipulagsstofnunar, Laugavegi 166, 150 Reykjavík bréflega og með tölvupósti: [skipulag@skipulag.is](mailto:skipulag@skipulag.is).

## Framkvæmdalýsing

Fyrirhugað er að tvöfalda Vesturlandsveg, Hringveg, frá Víkurvegi í Reykjavík að Skarhólabraut í Mosfellsbæ, með aðskildum akbrautum.

Markmið framkvæmdar er að lækka slysatíðni á þessum vegkafla og greiða fyrir umferð, þar sem þessi vegkafla annar illa þeirri umferð sem um hann fer. Umferðarspár gera ráð fyrir vaxandi umferð um Vesturlandsveginn með uppbyggingu nýrra hverfa á svæðinu. Vegkaflinn er ein meginumferðaræð á höfuðborgarsvæðinu og verður áfram ein helsta tenging milli Reykjavíkur og Mosfellsbæjar í framtíðinni.

## Tvöföldun vegar og nýjar brýr

Vesturlandsvegur verður tvöfaldaður að mestu í núverandi veglínu frá gatnamótum við Víkurveg, yfir Úlfarsá. Þar verður vegurinn færður frá núverandi veglínu, fjær ánni til austurs á um 1,6 km löngum kafla. Vegurinn fylgir núverandi veglínu síðan áfram í boga meðfram hlíðum Úlfarsfells að Skarhólabraut.

Samhliða tvöföldun vegarins þarf að gera nýja þverun yfir Úlfarsá. Verða byggðar nýjar brýr fyrir hvora akbraut og hin eldri rifin þar sem hún liggur í veglínu nyrðri akbrautar vegarins eftir breytingu. Verða þær staðsettar talsvert sunnar en núverandi brú og farvegur árinna færður til suðurs sem nemur því. Þær verða því byggðar á þurru og vatni hleypt í nýjan farveg að framkvæmdum loknum. Eru nýju brýrnar einnig hannaðar sem mismög tenging göngu- og reiðleiða undir Vesturlandsveg. Verður lagður göngustígur við Úlfarsá að norðanverðu en reiðstígur að sunnanverðu.

### **Gatnamót og vegtengingar**

Byggð verða tvö ný gatnamót á þessum vegkafla. Þau verða tvöföld hringtorg. Verður annað í Mosfellsbæ undir hlíðum Úlfarsfells, þar sem Korpúlfsstaðavegur mun tengjast inn á Vesturlandsveg. Hitt er staðsett í Reykjavík, nokkru norðar við Úlfarsá og mun það tryggja aðkomu að þeirri starfsemi sem nú er við Vesturlandsveginn og tengingu við núverandi Hafravatnsveg. Eru hringtorgin hugsuð sem bráðabirgðagatnamót þar til mislæg gatnamót verða reist. Mislægu gatnamótin við framlengdan Hallsveg eru á samgönguáætlun tímabilið 2007 – 2010, en þau við Korpúlfsstaðaveg tímabilið 2011 – 2014. Ekki er þörf á mislægum gatnamótum fyrr en byggð hefur risið á svæðinu og umferð aukist samfara henni.

### **Efnistaka**

Áætlað er að grafið verði fast og laust efni úr vegstæðinu sjálfu alls um 400.000 m<sup>3</sup>. Verður það efni mest allt notað á staðnum í fláa, vegfyllingar og hljóðmanir við vegi. Aðflutt fyllingarefni í veginn er áætlað um 100.000 m<sup>3</sup> og um 60.000 m<sup>3</sup> í burðarlög. Verður það efni fengið úr námum í rekstri á höfuðborgarsvæðinu og nágrenni þess.

### **Framkvæmda- og áhrifasvæðið**

Framkvæmdasvæði er skilgreint sem það svæði sem kann að vera raskað við framkvæmdina, en áhrifasvæði það svæði þar sem bæði beinna og óbeinna áhrifa kanna að gæta. Framkvæmdasvæðið fylgir fyrirhugaðri veglínu, eins og henni er lýst hér að ofan og mun allt rask vegna framkvæmdanna verða innan veghelgunarsvæðis Vegagerðarinnar, sem nær 30 m frá miðlínu vegar, meðfram veginum öllum, nema á kafla norðan vegarins frá tengivirki Orkuveitu Reykjavíkur og Landsvirkjunar að landhækkun skammt sunnan hringtorgs við Skarhólabraut sem er með fyllingarfláa utan við hefðbundna veghelgilínu. Víðast hvar er fláinn skammt utan við mörkin en við dreifistöðina og við gamlan afleggjara rétt sunnan Skarhólabrautar ná fyllingarnar lengst út fyrir veghelgunarsvæðið.

Þjóðvegur hefur lengi legið um þetta land, en núverandi vegur var lagður um 1970. Úlfarsá rennur um svæðið, en hún á upptök sín í Hafravatni og rennur til ósa í Blikastaðakró. Hún er á náttúruminjaskrá ásamt 200 m breiðum bakka beggja vegna árinna. Ástæðan er sú að áin er talin fögur og góð laxveiðiá og umhverfis hana er gróið svæði. Svæðið við veginn er að mestu óbyggt en er ekki ósnortið. Víða eru ræktuð lönd og tún, og garðyrkjustöðvar austan vegar. Vestan vegarins er einnig ýmis starfsemi svo sem tengivirki í sameiginlegri eigu Orkuveitu Reykjavíkur og Landsvirkjunar, athafnasvæði Rannsóknarstofnunar landbúnaðarins, Rannsóknarstofnun byggingar- iðnaðarins, Iðntæknistofnun auk golfvallar.

Áhrifasvæði framkvæmdarinnar mun ná út fyrir sjálft framkvæmdasvæðið. Það mun einkum verða vegna hávaða frá umferð, sjónrænna áhrifa auk þeirra áhrifa á samfélagið, sem framkvæmd mun hafa vegna betri samgangna og færri alvarlegra slysa.

## Mat á umhverfisáhrifum

Við þetta mat á umhverfisáhrifum hefur verið lögð áhersla á að taka tillit til áhrifa framkvæmdarinnar á umhverfið og að draga úr eins og kostur er eða koma í veg fyrir neikvæð áhrif á umhverfið, þar sem þess var talin þörf.

Hér á eftir fer stutt lýsing á þeim áhrifum sem framkvæmdin kann að hafa á eftirfarandi umhverfis- og áhrifaþætti. Þeim er síðan nánar lýst í matsskýrslunni.

## Samgöngur, umferðaröryggi og umferðarrýmd

Umferð um Vesturlandsveg er nú um 17.000 bílar á dag en umferðarspár gera ráð fyrir að umferð á vegkaflanum aukist í um 37.000 til 43.000 bíla árið 2024.

Núverandi vegur annar illa umferðinni sem um hann fer. Tvöföldun vegarins mun auka umferðarrýmd verulega þannig að vegurinn mun geta annað umferð vel yfir 50.000 bíla á dag þegar mislæg gatnamót hafa verið byggð. Tvöföldu hringtorgin munu anna vel umferð yfir 20.000 bíla á dag og allt upp í 50.000 bíla á dag líkt og hringtorg gatnamóta Hringbrautar og Suðurgötu í Reykjavík. Þetta þýðir að hringtorgin eiga að geta annað umferð vel fram til 2012 þegar gert er ráð fyrir byggingu mislægra gatnamóta. Þá er gert ráð fyrir umferð á bilinu 23 – 29.000 bíla á dag.

Óhoppa- og slysatíðni á Vesturlandsvegi er undir meðaltali fyrir þjóðvegi utan þéttbýlis, eða á bilinu 0,6 til 0,9 á hverja milljón ekna kílómetra árlega fyrir óhöpp í heild sinni og á bilinu 0,1 til 0,5 fyrir slys<sup>1</sup>. Líkleg ástæða er sú að þetta er nokkuð beinn vegkafl með fáum þvertengingum. Slysin eru þó heldur alvarleg og slysaögn árána 1996-2000 sýna að verstu slysin hafa átt sér stað þegar ekið er inn í hlið bifreiða, aftan á aðra bifreið, við útafakstur og þegar ekið er á ljósastaura. Óhöpp við framanákeyrslu bifreiða úr tveimur gagnstæðum áttum verða yfirleitt mjög alvarleg á vegköflum sem þessum, þótt ekki hafi orðið slík á undanförunum árum samkvæmt slysaögnum 1996-2000. Með því að aðskilja akbrautir á Vesturlandsvegi má gera ráð fyrir að slysum fækki á vegkaflanum og að komið verði í veg fyrir óhöpp þar sem ekið er framan á aðra bifreið. Hringtorg gefa einnig góða raun því við þau eru alvarleg slys óalgeng. Þau tempru einnig umferðarhraða á Vesturlandsvegi og fækka þannig væntanlega slysum tengdum útafakstri og ákeyrslu ljósastaura. Til að reyna að koma í veg fyrir aftanákeyrslur við hringtorg er nauðsynlegt að merkja þau vel.

## Úlfarsá

Úlfarsá er tegundaríkt og gróskumikið vistkerfi en þar er ekki að finna neinar tegundir sem teljast einstakar. Áin ber lítil merki mengunar og er flokkuð sem ósnortið eða lítið snortið vatn í flokkun Heilbrigðiseftirlits Kjósarsvæðis.

Skammtímaáhrif framkvæmdar á ána verða einkum vegna þess að búa þarf til nýjan árfarveg á kafla við nýju brýnnar. Til mótvægis verða sköpuð ný búsvæði fyrir seiði og hrygningarstaðir í stað þeirra sem tapast. Nýr árbotn verður mótaður á þurru landi sem gerir alla vinnu auðveldari. Veiðimálastofnun sér um að hanna þennan nýja árfarveg í samvinnu við

<sup>1</sup> Slysin eru skilgreind sem óhöpp með meiðslum á fólki.



brúahönnuði til að tryggja að þar skapist góð uppeldisskilyrði og hrygningarsvæði neðan þessa svæðis raskist ekki. Skoðaðir voru tveir kostir varðandi lagningu brúar. Sú tilhögun að færa árfarveginn til mun að öllum líkindum hafa minni áhrif á lífríki í ánni en bygging brúar af sömu lengd yfir núverandi árfarveg að mati sérfræðinga sem að hafa komið.

Ekki er reiknað með verulegum langtímaáhrifum vegna nýju brúnna þar sem þær verða bæði hærri og lengri en sú gamla og brúarstólpar verða í góðri fjarlægð frá vatni árinna. Þá er gert ráð fyrir göngu- og reiðstígum undir þær sem munu bæta aðgengi almennings að ánni og umhverfi hennar. Möguleg áhrif ofanvatns frá veginum á mengun í ánni eru talin vera óveruleg. Ofanvatn mun renna útaf veginum til beggja handa í mó sem er góður viðtaki. Hann sýar óæskileg efni úr vatninu og nær að hreinsa það áður en það nær út í Úlfarsá. Óverulegt magn ofanvatns rennur beint af vegi út í ána og mun því hafa óveruleg áhrif á efnasamsetningu hennar. Því verða ekki gerðar sérstakar ráðstafanir vegna rennslis ofanvatns á þessu stigi.

Veiðimálastofnun mun sjá um eftirlit með gerð nýs farvegs og vöktun að framkvæmd lokinni. Tímasetningar framkvæmda verða þannig að ekki verður unnið við breytingar á ánni á göngu- og hrygningartíma laxins og áhersla lögð á að tryggja að framkvæmdir trufli ekki veiðimenn. Þess verður einnig gætt að rusl og spilliefni berist ekki í ána vegna framkvæmdanna.

### Hljóðvist

Í dag, eða strax að loknum framkvæmdum, er engin starfsemi meðfram Vesturlandsvegi þar sem ákvæði reglugerðar um hávaða nr. 933/1999 með stoð í lögum nr. 7/1998 um hollustuhætti og mengunarvarnir eiga við, vegna hávaða frá umferð á Vesturlandsvegi. Á grundvelli umferðarspár fyrir árið 2024, þá sýna útreikningar að við framtíðaruppbyggingu við Vesturlandsveg þarf að leita leiða til að draga úr áhrifum hávaða frá umferð til að hægt verði að fylgja þeim viðmiðunargildum sem reglugerð um hávaða setur fyrir tiltekna landnotkun. Á það einkum við um íbúðabyggð. Fyrir íbúðabyggð á þessu svæði skal miða við viðmiðunargildið 55 dB (A) jafngildishljóðstig utan við opnanlega glugga<sup>2</sup>.

Útreikningar á hljóðvist meðfram Vesturlandsvegi sýna að hávaði frá umferð mun sums staðar fara talsvert yfir 55 dB (A) viðmiðunargildi á svæðum sem áætlað er að byggja á nærri Vesturlandsvegi, samkvæmt aðalskipulagi sveitarfélaganna, verði ekki gripið til mótvægisáðgerða. Um er að ræða atvinnusvæði og íbúðabyggð innan Mosfellsbæjar og svæði skilgreind sem miðsvæði í landi Reykjavíkur. Á vegkaflanum, sem liggur sunnan fyrirhugaðrar íbúðabyggðar í landi Mosfellsbæjar, þarf að gera ráð fyrir mjög góðri hljóðskermun meðfram veginum til að ekki skapist vandamál. Til að fyrirbyggja vandamál tengd hljóðvist í íbúðabyggð þarf einnig að setja skilmála fyrir byggðina í deiliskipulagi eða haga skipulagi þannig að mannvirki sem ekki þurfa að uppfylla viðmiðunargildi reglugerðar<sup>3</sup> séu staðsett nær veginum, en þau skýla viðkvæmri byggð sem fjær stendur fyrir hávaða. Þannig má komast hjá því að ráðast í dýrar lausnir á hljóðmönnum meðfram Vesturlandsvegi. Slíkar lausnir gætu hentað vel á þeim miðsvæðum sem næst liggja Vesturlandsvegi innan marka Reykjavíkur, atvinnuhúsnæði sem ekki þarf að taka tillit til viðmiðunargilda í reglugerð um hávaða næst

<sup>2</sup> Hávaði mældur í desibelum utandyrna í einn sólahring.

<sup>3</sup> Þó ber að geta þess að gefið er upp viðmiðunargildi innanhúss fyrir hávaða frá umferð fyrir hljóðláta vinnustaði í reglugerðinni.

veginum myndi skýla viðkvæmri byggð sem fjær stendur, s.s. íbúðabyggð í Hamrahlíðarlöndum. Skermingin getur gagnast bæði íbúðabyggð sem fjær liggur, sem og íbúðahúsnæði, skóla- og sjúkrastofum sem hugsanlega verða staðsett innan miðsvæðis.

Merkt hafa verið svæði við Vesturlandsveg þar sem talin er þörf á hljóðvörnum í framtíðinni og tekið frá pláss fyrir hljóðmanir við veginn. Þar sem ekki er hægt að koma hljóðmönnum við verður vegöxl hönnuð þannig að hægt verður að reisa hljóðveggi við vegkant til að bæta hljóðvist við veginn ef þurfa þykir.

### Fornleifar

Á áhrifasvæði framkvæmdarinnar er að finna fjóra skráða staði þar sem finnast alls 9 fornleifar. Engar þeirra eru friðlýstar eða þykir ástæða til að friðlýsa. Af þessum stöðum gætu tveir staðir verið í hættu vegna framkvæmdanna, bæjarstæði Hamrahlíðar og álfhóll, ef ekki er að gáð. Einungis bæjarstæði Hamrahlíðar er talið hafa töluvert minjagildi. Framkvæmdin mun þó ekki raska þessum stöðum, en fara nokkuð nálægt bæjarstæðinu. Vegagerðin mun girða bæjarstæðið af áður en hafist verður handa um framkvæmdir og hafa eftirlit með því til að komast hjá raski á fornleifunum.

### Sjónræn áhrif

Tvöföldun vegkaflans og færsla á kafla munu breyta núverandi ásýnd vegarins. Á þeim vegkafla þar sem veglínan er færð til austurs verður hann í talsverðum skeringum og má segja sem svo að vegurinn hverfi niður í landið á þessum kafla, svo sjónræn áhrif verða lítil. Handan þess kafla fylgir veglína þeirri eldri. Þar er töluverður slakki að vestanverðu þar sem fylla þarf upp í með nokkru efni til að veglínan haldi sömu hæð og hin eldri. Á þeim kafla verða talsverðar fyllingar, svo þar aukast sjónrænu áhrifin frá því sem nú er. Ef horft er á veginn ofanfrá t.d. frá Úlfarsfelli, þá aukast sjónrænu áhrifin frá því sem nú er, þar sem yfirborð vegarins tvöfaldast auk þess sem miðeyja er breið.

Ekki er hægt að minnka sjónræn áhrif framkvæmdarinnar að neinu verulegu leyti en ýmislegt má gera til að milda áhrifin, m.a. með því að ganga snyrtilega frá öllum fláum sem myndast. Jarðvegur sem til fellur verður nýttur til að móta fláana og sáð verður í öll moldarflog.

### Útivist

Á svæðinu eru tvö svæði nýtt til útivistar, annars vegar bakkar Úlfarsár og hins vegar Úlfarsfell ásamt skógrækt í hlíðum þess. Áhrif á útivistarsvæðin eru minniháttar. Eitthvað mun skerast af landi við Úlfarsá vegna breikkunar vegarins þar sem áin er þveruð. Auk þess er lítil útivist stunduð nálægt veginum. Helstu áhrifin á bæði svæðin verða vegna aukins hávaða frá veginum. Hins vegar mun aðgengi að landi skógræktarinnar í hlíðum Úlfarsfells batna mikið og öryggi aukast þar sem aðkoma að því verður um hringtorgið við Korpúlfsstaðabraut.

Í tengslum við framkvæmdina er gert ráð fyrir að leggja göngu- og reiðstíg undir Vesturlandsveg við þverun hans yfir Úlfarsá. Verður þetta eina mislæga gönguþverunin á Vesturlandsvegi þar til farið verður í frekari framkvæmdir á svæðinu.

Ekki er talin þörf á mótvægisáðgerðum vegna áhrifa á útivistarsvæði eða göngu- og reiðleiðir.

### Náttúrufar

Áhrif á náttúrufar verða einkum í sjálfu framkvæmdasvæðinu þar sem beint rask verður. Á því svæði verður land rutt og gróður- og jarðvegshula fjarlægð, en það er ekki stór hluti ef litið er til svæðisins í heild. Einkennist það land sem verður rutt af graslendi, mólendi og ræktuðu landi að mestu leyti. Gróðurfarið á þessum svæðum er þurrlegt og einsleitt og ekkert að finna þar sem er sérstakt eða einstakt.

Áhrif á fuglalíf verða minniháttar. Vegurinn er að mestu tvöfaldaður í núverandi vegstæði og ólíklegt að varpfuglar haldi til nálægt veginum, þannig að væntanlega munu fá hreiðurstæði tapast vegna veglagningarinnar, en fuglavarp mun væntanlega færast fjær veginum eftir framkvæmdina. Allt eru það algengar fuglategundir sem verpa í Höllum og Hamrahlíðarlöndum. Mesta tegundafjölbreytni er að finna á svæðinu umhverfis Úlfarsá, en framkvæmdin mun raska óverulegum hluta af því svæði. Jafnframt vinnst land til baka við ána þar sem ný veglínan færast lengra frá henni en skerðist lítillega næst Úlfarsá þar sem vegurinn breiðkar úr 13.5 metrum í 33 metra<sup>4</sup>. Það land er hins vegar nokkuð raskað og ekkert sérstakt við gróðurfur eða fuglalíf sem gefur ástæðu til ráðstafana.

Engar jarðmyndanir sem njóta sérstakrar verndar er að finna á svæðinu.

Ekki er talin þörf á mótvægisáðgerðum vegna áhrifa á gróðurfur, fuglalíf eða jarðmyndanir.

### Loftgæði

Við mat á loftgæðum við Vesturlandsveg var stuðst við niðurstöður loftmengunarspár sem var gerð vegna tvöföldunar Reykjanesbrautar í Hafnarfirði frá Álftanesvegi að Strandgötu, þar sem um sambærilegar framkvæmdir er að ræða. Umferðarspá fyrir árið 2024 fyrir Vesturlandsveg gerir ráð fyrir minni hámarks umferð en gert er ráð fyrir á tvöfaldri Reykjanesbraut milli Fíuhvammsvegur og Álftanesvegur, eða 37.000 – 43.000 bílum á sólarhring á móti 52.000 – 72.000 bílum á sólarhring á Reykjanesbraut. Fyrir Reykjanesbraut reiknast styrkur kolmónoxíðs (CO), köfnunarefnisoxíðs (NO<sub>2</sub>), brennisteinsoxíðs (SO<sub>2</sub>) og blýs (Pb) undir umhverfismörkum sem sett eru í reglugerð. Áhrif umferðar bifreiða á styrk ósons (O<sub>3</sub>) í andrúmslofti hér á landi eru óljós.

Samkvæmt skýrslu um svifryk í Reykjavík kemur um 10-15% þess frá útblæstri bifreiða og er áætlað að um 35-50% eigi uppsprettu sína að rekja til vegslits. Ekki eru til á Íslandi tölur yfir hversu mikið myndast af svifryki fyrir hvern ekinn kílómetra af föstu slitlagi og því ekki hægt að spá fyrir um það. Einungis er hægt að spá fyrir um svifryk frá útblæstri bifreiða og samkvæmt loftdreifingarspá fyrir tvöföldun Reykjanesbrautar og loftdreifingarspá fyrir færslu Hringbrautar í Reykjavík er magn þess vel undir þeim mörkum sem sett eru í reglugerð.

Ekki er talin þörf á mótvægisáðgerðum þar sem styrkur mengunarefna í lofti frá umferð á Vesturlandsvegi er talinn verða undir viðmiðunarmörkum.

---

<sup>4</sup> Miðað er við breidd vegarins með tvöföldum akbrautum auk inn- og útkeyrslna fyrir gatnamót Víkurvegur og miðdeili.