

Reykjanesbraut um Hafnarfjörð

Mat á umhverfisáhrifum

Tillaga að matsáætlun



EFNISYFIRLIT

1.	FYRIRHUGAÐAR FRAMKVÆMDIR	1
1.1	INNGANGUR	1
1.2	TILGANGUR OG MARKMIÐ	1
1.3	TILHÖGUN MANNVIRKJA	1
1.3.1	Yfirlit	1
1.3.2	Reykjanesbraut	2
1.3.3	Lækjargata	2
1.3.4	Gatnamót við Álftanesveg	2
1.3.5	Mislæg gatnamót við Fjarðarhraun	2
1.3.6	Mislæg gatnamót við Lækjargötu	2
1.3.7	Mislæg gatnamót við Kaldárselsveg	2
1.3.8	Vegstokkur	3
1.3.9	Göngu - og hjólaleiðir	3
1.3.10	Niðurrif húsa	3
1.3.11	Áfangaskipting	3
1.3.12	Bráðabirgðatengingar á framkvæmdatíma	4
1.4	EFNISTAKA	4
1.5	FRAMKVÆMDATÍMI	4
1.6	AÐRIR KOSTIR	4
1.6.1	Núllkostur	4
1.6.2	Ofanbyggðavegur	4
1.6.3	Aðrar útfærslur	5
2.	FRAMKVÆMDARSVÆÐI OG SKIPULAG	5
2.1	STAÐHÆTTIR	5
2.2	SAMRÆMI VIÐ SKIPULAG	5
2.3	EIGNARHALD OG LANDNOTKUN	6
3.	MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM - VINSUN	7
3.1	LANDSLAG	7
3.2	JARÐFRÆÐL	7
3.3	VATNAFAR	7
3.4	LOFT	8
3.5	GRÓÐURFAR	8
3.6	DÝRALÍF	8
3.7	LANDNOTKUN	9
3.8	ÚTIVIST	9
3.9	SAMGÖNGUR	9
3.10	FORNMINJAR	10
3.11	HLJÓÐVIST	10
4.	GÖGN OG RANNSÓKNIR	10
4.1	FYRIRLIGGJANDI GÖGN	10
4.2	FYRIRHUGAÐAR ATHUGANIR	11
5.	KYNNING OG SAMRÁÐ	11
5.1	TÍMAÁÆTLUN MATSVINNU	11
5.2	SAMRÁÐ	12
5.3	FRAMKOMNAR ATHUGASEMDR	12
6.	HEIMILDASKRÁ	13
7.	TEIKNINGAR OG MYNDIR	14
8.	FYLGISKJÖL	18

1. FYRIRHUGAÐAR FRAMKVÆMDIR

1.1 Inngangur

Nú er í undirbúningi mat á umhverfisáhrifum fyrirhugaðra framkvæmda við Reykjanesbraut um Hafnarfjörð. Reykjanesbraut er stofnbraut í þéttbýli og sá kaflí sem hér er til umfjöllunar nær frá fyrirhuguðum Álftanesvegi í norðaustri að Ásbraut í suðvestri. Framkvæmdaaðilar eru Vegagerðin og Hafnarfjarðarbær.

Ráðgjafi framkvæmdaraðila vegna vinnu við mat á umhverfisáhrifum Reykjanesbrautar um Hafnarfjörð er Verkfræðistofa Sigurðar Thoroddsen hf. (VST), sem einnig hefur unnið frumdrög hönnunar framkvæmdarinnar.

Matið verður unnið í samræmi við lög um mat á umhverfisáhrifum, nr. 106/2000 sem tóku gildi þann 6. júní 2000. Í 5. gr. laga nr. 106/2000 kemur fram að framkvæmdir sem taldar eru upp í 1. viðauka með sömu lögum skuli ávallt vera háðar mati á umhverfisáhrifum. Í lið 10 i. í 1. viðauka, eru stofnbrautir í þéttbýli.

Samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum ber framkvæmdaraðila að gera tillögu að matsáætlun sem háð er samþykki Skipulagsstofnunar og kynna hana umsagnaraðilum og almenningi. Tillögunni sem hér fer á eftir er ætlað að kynna helstu þætti framkvæmdar, framkvæmdarsvæðið og þá umhverfisþætti sem lögð verður áhersla á í matsskýrslu. Þá verða kynnt þau gögn sem fyrir liggja um framkvæmdasvæðið og væntanleg áhrif framkvæmda við veginn og þær rannsóknir sem hafa og munu verða gerðar í tengslum við matið.

1.2 Tilgangur og markmið

Reykjanesbraut er mikilvæg tenging höfuðborgarsvæðisins við Reykjanesið en er þó líklega enn mikilvægari sem meginumferðaræð innan höfuðborgarsvæðisins sem heildar og innan einstakra bæjarfélaga. Megnið af umferðinni á Reykjanesbraut um Hafnarfjörð er innanbæjarumferð í Hafnarfirði. Umferðaróhöpp hafa verið tíð á gatnamótum Reykjanesbrautar og Fjarðarhrauns annars vegar og Lækjargötu hins vegar. Tilgangur framkvæmda við Reykjanesbraut er fyrst og fremst að auka öryggi og þjónustustig brautarinnar með gerð mislægra gatnamóta og bættra tenginga fyrir gangandi vegfarendur. Tvöföldun brautarinnar í fjórar akreinar kemur til með að auka þjónustustigið enn frekar fyrir þá auknu umferð sem spáð er að verði á Reykjanesbraut í framtíðinni.

1.3 Tilhögun mannvirkja

1.3.1 Yfirlit

Mat á umhverfisáhrifum Reykjanesbrautar um Hafnarfjörð afmarkast af stöð 7800, sjá yfirlitsmynd aftast, sem liggur um 300 m austan við gatnamót Reykjanesbrautar og Álftanesvegar innan bæjarmarka Garðabæjar og stöð 11400, sem er um 200 m vestan við fyrirhugaða göngubru á mótis við Álftaás. Heildarlengd kaflans er því um 3,6 km. Framkvæmdirnar, sem verða áfangaskiptar, felast í niðurgreftri á Reykjanesbraut á kaflanum frá Álftanesvegi að Hamarskotslæk (Læknum) í Hafnarfirði, breytingum á legu brautarinnar í beygjunni við Kaplakrika og færslu brautar suður fyrir kirkjugarð,

gerð mislægra gatnamóta við Álftanesveg, Fjarðarhraun, Lækjargötu og Kaldárselsveg auk tenginga við aðliggjandi götur og gerð gönguleiða. Í lok framkvæmda er gert ráð fyrir að Reykjanesbrautin verði með fjórar akreinar.

1.3.2 Reykjanesbraut

Reykjanesbrautin verður lækkuð frá núverandi legu og götur sem þvera brautina munu fara yfir hana á mislægum gatnamótum. Kröpp beygja við Fjarðarhraun verður lögð af og brauting lögð í boga. Beygja sunnan við Hamarskotslæk verður einnig lögð af og Reykjanesbrautin tekin í boga suður fyrir kirkjugarðinn. Veglínin sameinast svo gömlu veglínunni framan við fyrirhugaða göngubru í stöð 11200, sjá yfirlitsmynd hér að aftan. Reykjanesbrautin verður tvöfölduð og verður þá allt að sex akreinar þar sem rampar liggja að og frá gatnamótum.

1.3.3 Lækjargata

Lækjargata verður í svipaðri hæð og hún er í dag á mótum Reykjanesbrautar og Hlíðarbergið austan gatnamótanna verður einnig að mestu óbreytt. Nokkrar breytingar verða á hæðarlegu Lækjargötu þegar nær dregur miðbæ Hafnarfjarðar vegna undirganga sem gerð verða til hliðar við Hamarskotslæk. Lega götunnar verður svipuð og hún er í dag en færast örlítið til suðurs næst fyrirhugaðri skólalóð við Hörðuvelli. Gert verður hringtorg á mótum Lækjargötu og Hringbrautar.

1.3.4 Gatnamót við Álftanesveg

Samkvæmt skipulagi verða gerð mislæg gatnamót við Álftanesveg. Gert er ráð fyrir að honum verði lyft lítillega frá núverandi landhæð og Reykjanesbrautin verði grafin nokkuð niður. Lítil hringtorgkoma á Álftanesveg báðum megin Reykjanesbrautar. Í fyrstu eftir að Álftanesvegur tengist inn á Reykjanesbraut verða ljósastýrð gatnamót nokkru norðar en fyrirhuguð brú.

1.3.5 Mislæg gatnamót við Fjarðarhraun

Við Fjarðarhraun verður reynt að mýkja beygjuna á Reykjanesbraut eins og hægt er en þetta takmarkar að einhverju leyti tengingar við Fjarðarhraun vegna þrengsla. Gatan mun því eingöngu tengjast Reykjanesbraut til suðurs en ekki til austurs. Gert er ráð fyrir að Flatarhraun og Álftanesvegur sjái um tengingar yfir á Reykjanesbraut til austurs. Við Fjarðarhraunið er gert ráð fyrir að Reykjanesbrautin verði í steiptum yfirbyggðum vegstokk sem opnar fyrir örugga gönguleið frá Setbergshverfinu að íþróttasvæðinu við Kaplakrika.

1.3.6 Mislæg gatnamót við Lækjargötu

Þröngt er um mislæg gatnamót við Lækjargötu en fjarlægja þarf tvö íbúðarhús vestan Reykjanesbrautar og norðan Lækjargötu og skerða athafnasvæði bensínstöðvar Olúfélagsins. Fyrirhugað er að gera hringtorg á Lækjargötu.

1.3.7 Mislæg gatnamót við Kaldárselsveg

Kaldárselsvegur verður settur á brú yfir Reykjanesbraut. Rampar af Reykjanesbraut tengjast inn á hringtorg á mótum Kaldárselsvegar og Ásbrautar sunnan brautar en inn á T-gatnamót á Kaldárselsvegi norðan við Reykjanesbraut og norðaustan við kirkjugarðinn. Gert verður hringtorg á mótum Kaldárselsvegar og núverandi

Reykjanesbrautar. Núverandi Reykjanesbraut, frá Hamarskotslæk að þeim stað þar sem nýja veglínan sameinast þeirri gömlu rétt norðaustan við fyrirhugaða göngubrá við stöð 11200, verður aflögð, fyrir utan kaflann á milli Kaldárselsvegar og Hvammabrautar.

1.3.8 Vegstokkur

Reykjanesbrautin verður niðurgráfin á löngum köflum en gerður verður yfirbyggður vegstokkur á mótum við Fjarðarhraun og eins verður gerð gönguleið norðan við Lækjargötu yfir vegstokk. Hægt verður síðar að bæta enn frekar tengingar á milli hverfa austan og vestan við Reykjanesbrautina með því að byggja yfir brautina á lengri köflum en stoðveggir sem nú verða gerðir munu nýtast við gerð slíkra stokka. Vegstokkar verða með lofthæð 5,0 m og steiptum milliveggjum á milli akbrauta.

1.3.9 Göngu- og hjólaleiðir

Göngu- og hjólaleiðir á kaflanum frá Álfanesvegi að Ásbraut munu allar þvera Reykjanesbraut á brú eða um undirgöng. Farið verður um mislæg gatnamót við Lækjargötu og Kaldárselsveg, þar sem leitast verður við að leiða gangandi umferð um fáfarnar akbrautir, um göngubrá eða vegstokk við Kaplakrika, Sólvang, Hvammabraut og Álftaás og um undirgöng við Hamarskotslæk. Fjarlægð milli göngubæverana verður að jafnaði um 500 m en þó um helmingi styttri í kringum Lækjargötu. Reynt verður að aðgreina gangandi umferð og bílaumferð eins og hægt er og hvergi er gert ráð fyrir gangandi umferð meðfram Reykjanesbrautinni á svæðinu. Gert er ráð fyrir göngu- og hjólaleiðir verði sameiginlegar.

1.3.10 Niðurrif húsa

Við gatnamót Reykjanesbrautar og Fjarðarhrauns er gert ráð fyrir að rífa þurfi bílskúr og geymslu við Lyngberg 15 en hugsanlega má endurbyggja húsinn þegar vegstokkurinn hefur verið gerður. Einnig þarf að rífa bílskúra við Álfaskeið 78-80 og 82-84 á meðan á framkvæmdum stendur og byggja þá aftur að þeim loknum en það er talið hagkvæmara en að reyna að verja bílskúrana við niðurgröft á Reykjanesbrautinni alveg við lóðamörkin.

Norðan gatnamóta við Lækjargötu og austan Reykjanesbrautar þarf að rífa tvö einbýlishús við Sólvangsveg 7 og 9. Sunnan sömu gatnamóta þarf að rífa geymsluhús sem stendur á lóð Olúfélagsins og taka nokkurn hluta af þeirri lóð undir gatnamótin.

1.3.11 Áfangaskipting

Fyrsti áfangi fyrirhugaðra framkvæmda er niðurgröftur á Reykjanesbraut frá Sólvangi út að Hamarskotslæk og gerð mislægra gatnamóta við Lækjargötu auk tenginga Lækjargötu og Hlíðarbergs við aðliggjandi götur sitthvorum megin Reykjanesbrautar. Þveranir gönguleiða á svæðinu eru einnig hluti af sama áfanga. Seinni hluti fyrsta áfanga er lagning Reykjanesbrautar frá Hamarskotslæk suður fyrir kirkjugarð að göngubrá á mótum við Álftaás auk gerðar mislægra gatnamóta við Kaldárselsveg með meðfylgjandi tengingum, tveggja hringtorga á Kaldárselsvegi og lagningar nyrsta hluta Ásbrautar. Gerðar verða tvær göngubrýr yfir Reykjanesbraut á þessum kafla og þær tengdar við stígakerfi. Í fyrsta áfanga er gert ráð fyrir að Reykjanesbrautin verði með tveimur akreinum, eða einni fyrir hvora akstursstefnu.

Annar áfangi framkvæmda verður breytingar á beygju Reykjanesbrautar við Kaplakrika, gerð vegstokks fyrir fjórar akreinar auk mislægra gatnamóta við Fjarðarhraun og tengingar við núverandi gönguleiðir.

Þriðji áfangi verksins verður að tvöfalda Reykjanesbrautina á þeim kafla sem unnið verður að í fyrsta og öðrum áfanga verksins.

Fjórði áfangi framkvæmdanna verður gerð mislægra gatnamóta við Álfanesveg og tvöföldun Reykjanesbrautar á því svæði.

1.3.12 Bráðabirgðatengingar á framkvæmdatíma

Á framkvæmdatíma þarf að gera bráðabirgðatengingar utan núverandi veglínu en þær verða að öllum líkindum erfiðastar næst gatnamótum við Lækjargötu vegna þrengsla sem þar eru. Slíkt má þó leysa í samvinnu við íbúa og eigendur húsa næst fyrirhuguðum tengingum. Framkvæmdirnar munu miðast við að halda umferðinni áfram á þessu svæði og koma í veg fyrir að hún færist mikið inn í miðbæ Hafnarfjarðar.

1.4 Efnistaka

Efni til framkvæmdanna verður einungis tekið úr viðurkenndum námum á höfuðborgarsvæðinu. Gera má ráð fyrir að hægt verði nota nokkuð af efni úr skeringum í fyllingar og jafnvel burðarlög vegar. Þá er gert ráð fyrir að uppgrafið efni sem ekki verður hægt að nýta í þessari framkvæmd verði nýtt í aðrar framkvæmdir eða í landfyllingar á hafnarsvæði Suðurhafnar í Hafnarfirði.

1.5 Framkvæmdatími

Gert er ráð fyrir að fyrsti áfangi framkvæmda við Reykjanesbraut um Hafnarfjörð, sjá lýsingu á áfangaskiptingu í grein 1.3.11, verði unninn á árunum 2002 og 2003. Samkvæmt langtímaáætlun fyrir vegagerð yrði annar áfangi unninn á árunum 2004-2005, en gert er ráð fyrir að þriðji og fjórði áfangi verði unnir á árunum 2006-2008. Framgangur framkvæmda er háður úthlutun fjármagns til vegamála frá Alþingi.

1.6 Aðrir kostir

1.6.1 Núllkostur

Í matsskýrslu verður fjallað um áhrif þess að hafa Reykjanesbrautina óbreytta frá núverandi ástandi.

1.6.2 Ofanbyggðavegur

Samkvæmt Aðalskipulagi Hafnarfjarðar og Garðabæjar 1995-2015 er gert ráð fyrir svokölluðum Ofanbyggðavegi sem tengibraut. Samkvæmt umferðarreikningum fær vegurinn litla umferð og getur því tæplega komið í staðinn fyrir framkvæmdir við Reykjanesbraut sem er ætlað að leysa umferðarvandamál sem að mestu leyti skapast vegna innanbæjarumferðar í Hafnarfirði. Fjallað verður um Ofanbyggðaveg í matsskýrslu.

1.6.3 Aðrar útfærslur

Ýmsar útfærslur hafa verið skoðaðar á legu Reykjanesbrautar, mislægum gatnamótum og iömpum að þeim en hafa þær flestar verið útilokaðar vegna umferðartæknilegra sjónarmiða og/eða þrengsla. Fjallað verður stuttlega um aðrar útfærslur í matsskýrslu.

2. FRAMKVÆMDARSVÆÐI OG SKIPULAG

2.1 Staðhættir

Fyrsti hluti þess kafla Reykjanesbrautar sem hér er fjallað um, norðan megin frá, er innan bæjarmarka Garðabæjar þar sem ekki er búið að byggja mikið meðfram brautinni. Þaðan fer brautin inn í Hafnarfjarðarbæ framhjá Kaplakrika og meðfram Setbergshverfi að mestu í núverandi veglínu að Hamarskotslæk. Þá verður brautin lögð í nýtt vegstæði meðfram Mosahlíðarhverfinu, suður fyrir kirkjugarð en þar mun hún sveigja aftur í átt að núverandi veglínu, á milli kirkjugarðsins og Áslands.

Meðfram vegkaflanum, til beggja handa, eru íbúðarhverfi með tilheyrandi þjónustubyggingum sem mynda dæmigert þéttbýlislandslag. Ofan við brautina, í austri stendur Setbergshamar hæst en lengra til suðurs ber Ásfjall hæst. Vegna legu brautarinnar og nálægðar við byggð sést lítið til sjávar. Meðfram vegkaflanum má sjá opin gróin svæði í landi Urriðakots, íþróttavellina í Kaplakrika og uppgróna kartöflugarða beggja vegna Kirkjugarðsins í Hafnarfirði.

Áhrifasvæði framkvæmdanna verður aðallega í vegstæðinu sjálfu og í íbúðahverfum sem liggja næst brautinni, opnu svæði við bæjarmörk Garðabæjar og Hafnarfjarðar, íþróttasvæðinu við Kaplakrika og kirkjugarðinum. Þá hafa fyrirhugaðar framkvæmdir áhrif í för með sér fyrir önnur svæði í Hafnarfirði þar sem tengingar milli hverfa yfir Reykjanesbraut og samgöngur til og frá bænum verða bætтар.

2.2 Samræmi við skipulag

Svæðisskipulag

Nú er unnið að gerð svæðisskipulags fyrir höfuðborgarsvæðið. Stefnt er að því að drög liggja fyrir sumarið 2001 og skipulagið verði staðfest fyrir árslok 2001. Lega Reykjanesbrautar samkvæmt frumdrögum hönnunar (VST, 2001b og 2001c) verður hluti af svæðisskipulagstillögunni.

Aðalskipulag

Núgildandi aðalskipulag Hafnarfjarðar, 1995-2015, var staðfest á árinu 1997 en þá var frestað skipulagi í vegstæði Reykjanesbrautar, frá mörkum Garðabæjar að Kaldárselsvegi. Veglína er þó sýnd á þessum kafla en gefið er til kynna að hún hafi ekki skipulagslegt gildi. Uppdráttur með skipulagstillögunni sýnir legu Reykjanesbrautar sunnan megin frá ofan við kirkjugarðinn að Kaldárselsvegi og þaðan er veglínin sýnd tengjast núverandi vegstæði við beygjuna þar sem brautin þverar Hamarskotslæk. Lega Reykjanesbrautar frá Hamarskotslæk að mörkum Garðabæjar er sýnd í núverandi vegstæði. Stefnt er að því að auglýsa breytingu á aðalskipulagi með Reykjanesbraut eins og hún er nú fyrirhuguð um leið og matsskýrsla verður auglýst til kynningar.

Deiliskipulag

Reykjanesbraut um Hafnarfjörð með þeim tengingum við aðliggjandi götur og hverfi sem fyrirhugaðar eru, auk gönguleiða, hefur áhrif á deiliskipulag allra þeirra hverfa sem liggja að brautinni. Brautin sem slík er þó ekki innan skipulagssvæðanna.

Deiliskipulag er til fyrir Hvammana frá 1984 en núverandi Reykjanesbraut verður aflögð meðfram hluta þess svæðis og göngustígum inn í hverfið verður að einhverju leyti breytt.

Deiliskipulag fyrir annars vegar 1. áfanga Áslands og hins vegar 2. áfanga voru samþykkt árið 2000. Þar er gert ráð fyrir Reykjanesbraut í fyrirhugaðri veglínu samkvæmt frumdrögum hönnunar en útfærsla gönguleiða hefur breyst lítillega á móts við 2. áfanga hverfisins.

Deiliskipulag kirkjugarðs og svæðis handan núverandi Reykjanesbrautar við Víðihvamm er í vinnslu. Við gerð þess er tekið mið af frumdrögum hönnunar gatnamóta Reykjanesbrautar og Kaldárselsvegur.

Staðfest deiliskipulag í Mosahlíð frá 1992 gerir ráð fyrir Reykjanesbraut í veglínu samkvæmt frumdrögum hönnunar en þar er gert ráð fyrir gatnamótum Reykjanesbrautar og Hlíðarbergs í tengingu við hlið Birkihlíðar sem nú er ekki fyrirhuguð.

Árið 1983 var staðfest í bæjarstjórn Hafnarfjarðar deiliskipulag Setbergshverfis með Kaplakrika og Sólvangssvæðinu. Fyrirhugaðar framkvæmdir kalla á breytingu á þessu skipulagi en nýtt skipulag fyrir Hörðuvelli er í auglýsingu og skipulag fyrir Hraun og Kaplakrika er í vinnslu. Einnig þarf að breyta deiliskipulagi fyrir Setbergið á móts við Kaplakrika þar sem ný veglína Reykjanesbrautar hefur lítilsháttar áhrif.

2.3 Eignarhald og landnotkun

Fyrirhuguð Reykjanesbraut mun að mestu leyti liggja ofan í núverandi legu suður að Hamarskotslæk. Þaðan er ætlunin að halda áfram í nokkuð beina stefnu, í stað þess að beygja upp í brekkuna eins og nú er gert, og sveigja brautina suður fyrir kirkjugarðinn en koma aftur inn í núverandi veglínu neðan við Áslandið. Beygju Reykjanesbrautar við Kaplakrika verður breytt þannig að brautin mun ganga inn á íþróttasvæðið við Kaplakrika. Einnig mun brautin verða mjög nálægt lóðinni við Lyngberg 15 og bílskúrum við Álfaskeið 78-80 og 82-84. Mislæg gatnamót við Lækjargötu munu taka nokkuð meira pláss en núverandi gatnamót og mun þetta hafa áhrif á hús og skipulag nálægra lóða, eins og hús sem þarf að rífa við Sólvangsveg 7 og 9 og á lóð Olíufélagsins. Þar sem brautin verður færð úr núverandi vegstæði suður fyrir kirkjugarðinn sker veglína nú óbyggt land. Norðan við kirkjugarðinn er opið svæði en samkvæmt aðalskipulagi er þetta svæði ætlað til stækkunar á kirkjugarðinum. Sunnan við kirkjugarðinn fer veglínin um tún og í framhaldi af því um svæði, milli núverandi Reykjanesbrautar og Ásbrautar, sem áður var nýtt til kartöfluræktar. Í aðalskipulag er gert ráð fyrir vegi í fyrirhuguðu vegstæði.

Vegna framkvæmdanna þarf að kaupa upp lóðir við Kaldárselsveg og hluta af lóð Olíufélagsins við gatnamótin við Lækjargötu. Land sunnan þess kafla Reykjanesbrautar sem er innan Garðabæjar er í einkaeigu og því þarf að kaupa upp land fyrir tengingar við gatnamótin við Álftanesveg. Annað land sem Reykjanesbrautin fer meðfram og um er ýmist í einkaeigu eða í eigu Hafnarfjarðarbæjar.

3. MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM - VINSUN

3.1 Landslag

Norðan megin við Hamarskotslæk mun Reykjanesbrautin að mestu leyti liggja í núverandi legu. Á þessum kafla verður brautin í nokkuð jafnri hæð undir Setbergshamri um íbúðarhverfi með tilheyrandi þjónustubyggingum. Sunnan megin við Hamarskotslæk verður brautin lögð í boga suður fyrir kirkjugarðinn en við það mun hún liggja nokkru ofar í Ásfjalli en nú er. Þar verður brautin lögð um opið svæði sem nú er að mestu gróið graslendi.

Samhliða tvöföldun Reykjanesbrautar með tilheyrandi vegtengingum og mislægum gatnamótum verður brautin meira áberandi en nú er. Ásýnd svæðisins mun einnig breytast nokkuð á þeim kafla þar sem farið verður út fyrir núverandi veglínu. Sá kafla liggur hærra í landinu og verður því sýnilegri úr fjarlægð, einkum úr norðri og suðvestri, miðað við það sem nú er. Framkvæmdin mun einnig fela í sér skerðingu á opnum gróðursvæðum beggja vegna og ofan við kirkjugarðinn.

3.2 Jarðfræði

Norðan við Hamarskotslæk liggur Reykjanesbraut á 7300 ára gömlu apalhrauni sem rann úr Búrfelli norðaustan við Kaldársel og er í daglegu tali nefnt Hafnarfjarðarhraun. Sunnan megin við Hamarskotslæk, upp brekkuna að gatnamótum Reykjanesbrautar og Kaldárselsvegur er berggrunnur framkvæmdasvæðisins mun eldri en þar er að finna svokallað Reykjavíkurgrágrýti sem runnið hefur á hlýskeiðum síðustu ísaldar. Sunnan við Kaldárselsveginn, að syðri enda framkvæmdasvæðisins liggur Breiðholtsgrágrýtið ofan á Reykjavíkurgrágrýtinu.

Við gerð mislægra gatnamóta við Álfanesveg verður hluti af Hafnarfjarðarhrauninu fyrir einhverri röskun. Einnig er gert ráð fyrir að Reykjanesbrautin verði grafin niður á kafla en þar verður lega brautarinnar mótuð ofan í berggrunninn.

3.3 Vatnafar

Innan fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis eru tveir megin grunnvatnsstraumar. Annar þeirra rennur til vesturs frá Vífilsstöðum og norður fyrir Setbergshamar með um 6° halla. Áætlað rennsli straumsins er um 30-60 l/s. Hinn rennur til norðvesturs eftir dalnum milli Mosahlíðar og Setbergsholts en þar er hallinn mun minni eða um 1° og rennsli áætlað um 100 l/s að lágmarki.

Á svæðinu er einnig að finna tvo yfirborðslæki. Hamarskotslækur á upptök sín í lindum við Lækjarbotna, ofarlega í dalnum milli Mosahlíðar og Setbergsholts. Áætlað lágmarksrennsli hans er um 100 l/s. Urriðakotslækur á upptök sín í Urriðakotsvatni og rennur að stórum hluta með Reykjanesbrautinni þar til hann mætir Hamarskotslæk sunnan við nyrðra hringtorgið á Hlíðarbergi.

Við gatnamót Lækjargötu og Reykjanesbrautar er hæð grunnvatnsborðs tæplega 15 m y.s. en gert er ráð fyrir að þar verði vegurinn grafinn niður og yfirborð hans verði í rúmlega 13 m y.s. Því er ljóst að á kafla verður að lækka grunnvatnsborð um 1,5-2 m og miða fyrirhugaðar rannsóknir að því að kanna áhrif þess á svæðið

umhverfis. Einnig þykir líklegt að komi til lækunar grunnvatnsborðs muni Urriðakotslækurinn þorna upp á stærri kafla en nú kemur fyrir en rannsóknir á fiskistofnum í lækjunum miða að því að kanna hugsanleg áhrif þess á stofnana.

3.4 Loft

Í reglugerð um varnir gegn loftmengun af völdum hreyfanlegra uppsprettna nr. 788/1999 eru gefin losunarmörk í útblásturslofti bifreiða fyrir kolmónoxíð (CO), Kolvetni (CH), Köfnunarefnisoxíð (NO_x) og ryk. Stuðst verður við reglugerð þessa þegar styrkur efna í andrúmslofti verður reiknaður. Í útreikningum verður miðað við umferðarþunga samkvæmt umferðarspá fyrir árið 2027 og viðeigandi veðurgögn.

Styrkur kolmónoxíðs og köfnunarefnisdíoxíðs í andrúmslofti verður reiknaður með tölulegu líkani og niðurstöður bornar saman við umhverfismörk samkvæmt reglugerð um styrk kolmónoxíðs og fallryks í andrúmslofti nr. 789/1999 og reglugerð um köfnunarefnisdíoxíð í andrúmslofti nr. 793/1999.

Styrkur annarra mengunarefna í andrúmslofti, frá útblæstri bíla, verður metinn, s.s. svífryks, ósons og blýs.

3.5 Gróðurfar

Hafnarfjarðarbær hefur fengið Orkustofnun (OS) til að stýra gerð náttúrufarsúttektar fyrir Hafnarfjarðarbæ og nágrenni. Hluti af úttektinni er nýtt gróðurkort sem Náttúrufræðistofnun Íslands vinnur. Gert er ráð fyrir að þeirri vinnu muni ljúka í júní 2001. Meirihluti Reykjanesbrautar um Hafnarfjörð mun liggja ofan í núverandi legu hennar en á þeim svæðum verður gróðurröskun mjög takmörkuð. Þar sem legu brautarinnar verður breytt verður gróður fyrir einhverri röskun.

Fyrirhuguð gatnamót við Álfanesveg liggja að nokkru leyti yfir óspilltum hluta Hafnarfjarðarhraunsins sem gróið er mosapembu. Á sama svæði, sunnan við Reykjanesbrautina, koma hringtorg og vegtengingar til með að liggja á svæði sem nú er að hluta í rækt og notað sem golfvöllur.

Með því að færa brautina suður fyrir kirkjugarðinn verður farið um gróið svæði. Um er að ræða land sem að mestu leyti hefur verið raskað með tún- og kartöflurækt en kartöflugarðarnir eru nú grasi grónir. Sunnan við kirkjugarðinn eru hálfuppgrónir melar sem nú hafa verið lagðir undir nýbyggingar í Áslandi.

3.6 Dýralíf

Dýralíf innan framkvæmdasvæðisins er fremur fábreytt eins og gerist og gengur með þéttbýl svæði. Á því eru þó undantekningar sem einkum tengjast lækjunum tveimur, Hamarskotslæk og Urriðakotslæk, en þeir renna í grennd við nyrðri hluta framkvæmdasvæðisins. Í lækjunum eru silungstegundir en Veiðimálastofnun hefur verið fengin til þess að gera sérstaka úttekt á fiskistofnum lækjanna. Þeirri vinnu mun ljúka í lok júní 2001. Fyrir skýrslu OS um náttúrufar vinnur Náttúrufræðistofa Kópavogs að rannsókn á smádýralífi í lækjum og Náttúrufræðistofnun Íslands tekur út fuglalíf í námunda við lækina, einkum við tjarnirnar. Þeirri vinnu mun ljúka í byrjun júní 2001.

3.7 Landnotkun

Helstu áhrif á landnotkun verða við gatnamótin við Álftanesveg þar sem nú er óbyggt svæði innan Garðabæjar og svo aftur þar sem fyrirhugað er breyta legu Reykjanesbrautar og færa hana suður fyrir Kirkjugarðinn í Hafnarfirði. Við gatnamótin við Álftanesveg er skipulagt verslunar- og iðnaðarsvæði norðan Reykjanesbrautar en íbúðasvæði sunnan hennar. Í dag er þar iðnaðarsvæði norðan brautar en opið svæði með golfvelli sunnan hennar. Samkvæmt skipulagi í Hafnarfirði er ráðgert að kirkjugarðurinn stækki til norðausturs þar sem nú er opið svæði handan Kaldárselsvegar en Reykjanesbrautin mun liggja í suðurjaðri garðsins og fara um núverandi tún sunnan hans. Vestan kirkjugarðs er opið svæði, sem liggur á milli nýja íbúðahverfisins í Áslandi og núverandi legu Reykjanesbrautar, þar sem áður var stunduð kartöflurækt en svæðið er ekki nýtt í dag. Fyrirhugaðar framkvæmdir á þessum kafla eru í samræmi við aðalskipulag.

3.8 Útivist

Samkvæmt aðalskipulagi Hafnarfjarðar 1995-2015 eru útivistarsvæði í nágrenni fyrirhugaðra framkvæmda eftirtalin: íþróttasvæði FH í Kaplakrika, Lækjarsvæði vestan Reykjanesbrautar við Hamarskotslæk, Stekkjarhraun í dalnum á milli Mosahlíðar og Setbergs hverfis, og kirkjugarðurinn og fyrirhugaður kirkjugarður.

Við hönnun mannvirkja tengdum veginum er miðað við að auka til muna öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda. Í kafla 1.3.9 er fjallað um göngu- og hjólaleiðir, en allar þveranir Reykjanesbrautar og aðliggjandi vega verða mun öruggari en þær eru í dag. Þveranir fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur eru þannig úr garði gerðar að góð tenging verður við útivistarsvæðin sitt hvoru megin Reykjanesbrautar.

Í aðalskipulagi Garðabæjar 1995-2015 er gert ráð fyrir gatnamótum við Álftanesveg. Fyrirhuguð mislæg gatnamót eru í jaðri svæðis sunnan Reykjanesbrautar, sem nýtur bæjarverndar m.a. vegna útivistargildis. Reykjanesbraut liggur nú þegar í jaðri þess. Sunnan gatnamótanna, í Setbergi, er einnig óbyggt svæði sem á aðalskipulagi Garðabæjar er ætlað íbúabyggð. Í dag er Golfklúbburinn Setberg með starfsemi á þessu svæði.

3.9 Samgöngur

Fyrirhugaðar breytingar á Reykjanesbraut miða allar að því að auka umferðaröryggi og bæta samgöngur í Hafnarfirði.

Áætluð umferð um Reykjanesbraut í Hafnarfirði árið 2027 er um 40 þúsund bílar á sólarhring (VST, 2001d), en í núverandi mynd annar vegurinn ekki meira en 25-30 þúsund bílum.

Í dag er slysaætla fremur mikil á gatnamótum við Fjarðarhraun og gatnamótum við Lækjargötu. Fyrirhugað er að byggja mislæg gatnamót á báðum þessum stöðum, og auka þar með umferðaröryggi og minnka tafir til muna (VST, 2001a). Auk þess munu ný íbúðasvæði verða tengd við Reykjanesbraut með mislægum gatnamótum.

Við hönnun mannvirkja hefur verið reynt er að aðgreina gangandi umferð frá umferð bíla eins og kostur er. Þar sem þessi umferð blandast á mislægum gatnamótum við Lækjargötu og við Kaldárselsveg er gangandi umferð beint yfir fáfarnar akstursleiðir og götur.

3.10 Fornminjar

Ekki er vitað um fornminjar á áhrifasvæði fyrirhugaðra framkvæmda. Á svæðinu sunnan við kirkjugarðinn eru kofar, hleðsla og jarðhýsi sem tengjast kartöflurækt og eru talin innan við 100 ára gömul. Þessar minjar flokkast ekki sjálfkrafa sem fornminjar skv. Þjóðminjalögum nr. 88/1989.

3.11 Hljóðvist

Gerð hefur verið bráðabirgðakönnun á hljóðvist í húsum meðfram Reykjanesbraut frá Álfra nes vegi að gatnamótum við Lækjargötu miðað við umferðarspá fyrir árið 2027. Samkvæmt henni er hljóðstig í Setbergshverfi almennt undir viðmiðunargildum skv. Reglugerð um hávaða nr. 933/1999.

Gert er ráð fyrir að hljóðskermar verði reistir á milli bílskúra við Álfaskeið sem standa næst Reykjanesbraut. Hljóðstig við hús á Álfaskeiði sem næst veginum standa eru innan viðmiðunargilda.

Við Sólvang fer hljóðstig yfir viðmiðunargildi við efri hæðir húsa sem standa við Reykjanesbraut, þó gert sé ráð fyrir hljóðskermi næst vegi á þessu svæði. Ef ekki hefur verið gripið til ráðstafana til að bæta hljóðstig í þessum húsum sem í dag standa nálægt Reykjanesbraut, þarf að bæta hljóðeinangrun í þeim, t.d. með þreföldu gleri í gluggum.

Ekki hefur verið gerð athugun á hljóðstigi meðfram Reykjanesbraut frá gatnamótum við Lækjargötu að Ásbraut. Á þeim kafla þarf að athuga hljóðstig m.a. við kirkjugarðinn.

4. GÖGN OG RANNSÓKNIR

4.1 Fyrirliggjandi gögn

Gerð hefur verið umferðarspá fyrir Reykjanesbrautina vegna frumdraga hönnunar sem unnin var af VST (2001d). Vegna yfirstandandi vinnu við svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins hafa forsendur fyrir umferðarsköpun verið að breytast og reikningarnir því í stöðugri endurskoðun. Útreikningar á hljóðvist og loftmengun byggja á umferðarspá. Einnig hefur VST gert landlíkan af svæðinu sem innifelur breytingar vegna fyrirhugaðra framkvæmda en það verður grunnur fyrir sömu reikninga og umferðarspáin.

Á vegum Hafnarfjarðarbæjar hefur undanfarið verið unnið að náttúrufarskönnun í kringum Hamarskotslæk og við Ástjörn auk þess að gert hefur verið nýtt gróðurkort fyrir bæjarfélagið og næsta nágrenni. Hefur Náttúrufræðistofa Kópavogs séð um rannsóknir á smádýralífi í lækjum og tjörnum, Orkustofnun um vatnafarsrannsóknir og Náttúrufræðistofnun Íslands um gerð gróðurkorts og rannsóknir á fuglalífi. Niðurstöður könnunarinnar eiga að liggja fyrir í sumar og gert er ráð fyrir að skýrsla komi út næsta haust.

Verkfræðistofan Línuhönnun (1999) kannaði jarðvegisdýpi og gerði jarðlagalíkan út frá mælingum með jarðsjá við Reykjanesbraut í Hafnarfirði árið 1999. Einnig voru gerðar þrjár kjarnaborholur þar sem dýpi á grunnvatn hefur verið mælt.

4.2 Fyrirhugaðar athuganir

Vegna mats á umhverfisáhrifum framkvæmda við Reykjanesbraut um Hafnarfjörð verða gerðar ýmsar athuganir.

VST gerir úttekt á hljóðvíst í nágrenni Reykjanesbrautar, bæði við núverandi Reykjanesbraut og við veginn eftir framkvæmdir, vegna umferðar samkvæmt spá fyrir árið 2027.

VST mun einnig gera dreifingarspá fyrir loftmengun þar sem tekin verða fyrir helstu mengunarefnin sem myndast við útblástur og umferð bíla.

Byggt verður á fyrirliggjandi gögnum um jarðgrunninn undir Reykjanesbrautinni og bætt við upplýsingum um þá kafla sem ekki voru skoðaðir í fyrri könnun (Verkfræðistofan Línuhönnun 1999). Boraðar verða fleiri grunnvatnsholur til að fá betri mynd af grunnvatnskerfinu og væntanlegum áhrifum þess að grafa Reykjanesbrautina niður.

Ekki eru fyrirhugaðar frekari athuganir á gróðurfari eða öðrum þeim þáttum sem náttúrufarskönnunin sem verið er að gera fyrir Hafnarfjarðarbæ, sjá grein 4.1, tekur á. Í þeirri könnun er ekki fjallað sérstaklega um fiskalíf í lækjunum og því var talin ástæða til að fá sérstaka úttekt vegna þeirra áhrifa sem lækjun Reykjanesbrautar frá Kaplakrika að þverun yfir Hamarskotslæk gæti haft á Urriðakotslækinn. veiðimálastofnun hefur verið fengin til verksins.

Ekki er ráðgert er gera frekari athuganir á þeim minjum sem tengjast kartöflurækt og eru í og við fyrirhugað vegstæði Reykjanesbrautar í kringum kirkjugarðinn.

VST (2001a) hefur gert arðsemisútreikninga fyrir hluta Reykjanesbrautar um Hafnarfjörð en fyrirhugað er að endurskoða reikningana þannig að þeir gildi fyrir allan þann kafla brautarinnar sem fjallað verður um í mati á umhverfisáhrifum. Í arðsemismati verður lagt mat á öryggi Reykjanesbrautar fyrir og eftir framkvæmdir.

5. KYNNING OG SAMRÁÐ

5.1 Tímaáætlun matsvinnu

Samkvæmt áætlun er stefnt að því að tillaga að matsáætlun fari inn til yfirferðar hjá Skipulagsstofnun fyrri hlutann í júní 2001 og ákvörðun um áætlunina liggi þá fyrir í um miðjan júlí. Stefnt er að því að skila matsskýrslu inn seinnipartinn í ágúst 2001 en þá ætti úrskurður Skipulagsstjóra að liggja fyrir um miðjan nóvember.

Tafla 1. Tímaáætlun matsvinnu.

Reykjanesbraut um Hafnarfjörð	Júní				Júlí				Ágúst				September				Október				Nóvember						
Vika, árið 2001	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48
Mat á umhverfisáhrifum																											
Matsáætlun																											
Kynning á veraldarvef																											
Skilað inn til Skipulagsstofnunar																											
Afgreiðsla Skipulagsstofnunar																											
Ákvörðun Skipulagsstofnunar																											
Matsskýrsla																											
Vinnsla																											
Skilað inn til Skipulagsstofnunar																											
Afgreiðsla Skipulagsstofnunar																											
Úrskurður Skipulagsstofnunar																											

5.2 Samráð

Send voru út bréf til 23 umsagnar- og hagsmunaaðila þann 17. maí 2001 ásamt yfirlitsmynd af framkvæmdarsvæðinu og legu mannvirkja og drögum að efnisyfirliti tillögu að matsáætlun. Óskað var eftir ábendingum um innihald og áherslur í matsvinnu en markmiðið var einnig að upplýsa viðkomandi aðila um að vinna við mat væri hafin.

Eftirfarandi aðilar fengu send samhljóðandi bréf: Náttúruvernd ríkisins, Hollustuvernd ríkisins, Þjóðminjasafn Íslands, Veiðimálastjóri, Hafnarfjarðarbær, Heilbrigðiseftirlit Hafnarfjarðar og Kópavogs, Rafveita Hafnarfjarðar, Vatnsveita Hafnarfjarðar, Orkuveita Reykjavíkur, Landssíminn, Samvinnunefnd um svæðisskipulag á höfuðborgarsvæðinu, Byggðasafn Hafnarfjarðar, Stjórn Kirkjugarðs Hafnarfjarðar, Hverfasamtök Setbergs og Mosahlíðar, Frímúrarastúkan Hamar, Olúfélagið, Höfn öldrunarmiðstöð, Sólvangur sjúkrahús, Heilsugæslustöðin Sólvangi, Húsfélagið Setbergi 2-4, Fimleikafélag Hafnarfjarðar, Foreldrafélag Lækjarskóla og Foreldrafélag Öldutúnsskóla.

5.3 Framkomnar athugasemdir

Borist hafa athugasemdir frá stjórn Kirkjugarðs Hafnarfjarðar, í bréfi dags. 22. maí 2001. Stjórnin lýsir áhyggjum af áhrifum umferðarhávaða og hávaða á framkvæmdatíma á helgi kirkjugarðsins og starfsemi í kapellu og Garðhúsi sem standa í suðvesturhorni garðsins. Þá krefst stjórnin þess að öruggt aðgengi að kirkjugarðinum beggja megin við Kaldárselsveg verði tryggt.

Bréf barst frá Heilsugæslustöðinni Sólvangi, dags. 23. maí 2001, þar sem bent er viðkvæmni starfseminnar gagnvart hávaða og þörf á að tryggja gott aðgengi að húsum heilsugæslunnar.

Hverfafélag Setbergs og Mosahlíðar, í tölvubréfi dags. 29. maí 2001, vildi vekja athygli á mikilvægi þess að skoða áhrif vegna hávaða og titrings á framkvæmdatíma og hvaða afleiddu áhrif það hefði á húsnaðisverð meðfram brautinni.

Í bréfi frá Náttúruvernd ríkisins, dags. 23. maí 2001, er bent á að fjalla þurfi um öflun og framsetningu gagna auk meðferðar á efni sem til fellur við framkvæmdina.

Hitaveita Suðurnesja í Hafnarfirði, bréf dags. 30. maí 2001, vekur athygli á nálægð rafstrengja við fyrirhugaðar framkvæmdir.

Í tölvubréfi Byggðasafns Hafnarfjarðar, dags. 30. maí 2001, kemur fram að mögulegar minjar séu á framkvæmdasvæðinu sunnan við Kaldárselsveg sem þurfi að skrá.

Heilbrigðiseftirlit Hafnarfjarðar og Kópavogs, í bréfi dags. 30.5.2001, bendir á nokkur atriði sem fjalla þyrfti um s.s. fiskalíf í lækjum, afrennsli af vegum, öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda, umferðarhávaða og mótvægisáðgerðir.

Bréf barst frá Hafnarfjarðarbæ, Bæjarskipulagi, dags. 25. maí 2001. Þar er óskað eftir að fjallað verði um hjólaleiðir og að svonefndur Ofanbyggðarvegur verði metinn sem annar kostur. Einnig er bent á breytingar á aðalskipulagi fyrir Reykjanesbraut í gegnum Hafnarfjörð, sem verða samhliða kynningarferli mats á umhverfisáhrifum.

Bréf barst frá Olúfélaginu hf., dags. 20. maí 2001. Þar er m.a. lögð áhersla á að fjallað verði um aðra kosti.

Tölvubréf barst frá Fimleikafélagi Hafnarfjarðar, dags. 3. júní 2001. Þar er bent á að félagið geti ekki sætt sig við að íþróttasvæðið skerðist og þess vegna er ítrekuð ósk um að Reykjanesbraut verði sett í yfirbyggðan stokk.

6. HEIMILDASKRÁ

Bæjarskipulag Hafnarfjarðar, 1998: *Hafnarfjörður. Aðalskipulag 1995-2015. Greinargerð*. Hafnarfjarðarbær.

Garðabær, 1998: *Garðabær. Aðalskipulag 1995-2015*. Garðabær.

Verkfræðistofan Línuhönnun, 1999: *Reykjanesbraut um Hafnarfjörð. Jarðfræðilegar og jarðtæknilegar aðstæður*. Vegagerðin.

VST, 2001a: *Reykjanesbraut um Hafnarfjörð. Arðseminsmat*. Vegagerðin.

VST, 2001b: *Reykjanesbraut um Hafnarfjörð. Álfanesvegur - Ásbraut. Frumdrög hönnunar. 1. Hefti - Greinargerð*. Vegagerðin.

VST, 2001c: *Reykjanesbraut um Hafnarfjörð. Álfanesvegur - Ásbraut. Frumdrög hönnunar. 2. Hefti - Teikningar*. Vegagerðin og Hafnarfjarðarbær.

VST, 2001d: *Reykjanesbraut um Hafnarfjörð. Umferðarreikningar*. Vegagerðin.

7. TEIKNINGAR OG MYNDIR



Mynd 1. Horft í norður að gatnamót um Reykjanesbrautar og Fjarðarhrauns. Vinstra megin eru íbúðarhús og bílskúrar við Álfaskeið og hægra megin sést í íþróttahús FH í Kaplakrika og íbúðarhús í Setbergshverfi.



Mynd 2. Horft í norður frá gatnamótum Reykjanesbrautar og Lækjargötu. Vinstra megin sjást íbúðarhús Hafnar öldrunarþjónustu og íbúðarhús við Álfaskeið. Setbergshverfi er á hægri hönd.



Mynd 3. Horft í suður að gatnamótum Reykjanesbrautar og Lækjargötu. Efst fyrir miðri mynd sést Mosahlíð og jarðvegsmön vestan Brekkuhlíðar. Sunnan gatnamótanna verður vegurinn færður austar, eða að jarðvegsmöninni. Vegurinn mun sveigja suður fyrir kirkjugarð, sem sést efst til hægri á myndinni. Reiturinn milli núverandi legu vegarins og fyrirhugaðrar legu meðfram jarðvegsmön, er ætlaður fyrir stækkun kirkjugarðsins.



Mynd 4. Horft í norður frá hæð ofan kirkjugarðs sem sést á vinstri hönd. Vegurinn mun liggja yfir túnið sem sést á miðri mynd. Mislæg gatnamót við Kaldárselsveg verða á milli kirkjugarðs og Mosahlíðar.



Mynd 5. Horft í vestur frá hæð ofan kirkjugarðs. Reykjanesbrautin mun liggja sunnan núverandi legu vegarins. Ný veglína mun tengjast núverandi veglínu u.þ.b. þar sem hvítur og gulur vöruflutningabíll sést fyrir miðri mynd.

8. FYLGISKJÖL