

5

HAFNAVEGUR (44-01)

**Ný vegtenging frá Flugvallarbraut að
Reykjanesbraut við Stekk**

Kynningarskýrsla



Febrúar 2018

Flokkun gagna innan Vegagerðarinnar

Flokkur	Efnissvið	Einkenni (litur)
1	Lög, reglugerðir, og önnur fyrirmæli stjórnvalda	Svartur
2	Stjórnunarleg fyrirmæli, skipurit, verkefnaskipting, númeraðar orðsendingar	Gulur
3	Reglur, alm. verklýsingar, sérskilmálar	Rauður
4	Handbækur, leiðbeiningar	Grænn
5	Greinargerðir, álitsgerðir, skýrslur, yfirlit	Blár
Ú	Útboðslýsingar	

HAFNAVEGUR (44-01)

Ný vegtenging frá Flugvallarbraut að hringtorgi
á Reykjanesbraut við Stekkur

Kynning vegaf framkvæmda vegna fyrirspurnar á
matsskyldu



Verkfræðistofa Bjarna Viðarssonar (VBV ehf)

Febrúar 2018

Efnisyfirlit

1	YFIRLIT	4
1.1	ALMENNT	4
1.2	MARKMIÐ FRAMKVÆMDAR	5
1.3	MATSSKYLDA	5
1.4	AFMÖRKUN OG ÁHRIFASVÆÐI FRAMKVÆMDAR	5
1.5	LANDEIGENDUR OG AÐRIR SAMRÁÐSAÐILAR	5
1.6	RANNSÓKNIR	5
1.7	STAÐA SKIPULAGS	6
1.8	VERNDARSVÆÐI	6
1.9	LEYFISVEITENDUR	7
2	STAÐHÆTTIR Á FRAMKVÆMDASVÆÐI	8
2.1	STAÐHÆTTIR	8
2.1.1	Reykjanesbær	8
2.1.2	Hafnir	9
2.2	NÚVERANDI VEGUR	9
2.2.1	Ástand núverandi vegar	9
2.3	UMFERÐ OG SLYS	11
2.3.1	Núverandi umferð	11
2.3.2	Greining og flokkun slysa	11
3	FRAMKVÆMDALÝSING	13
3.1	VALKOSTIR	13
3.2	FRAMKVÆMDALÝSING	13
3.2.1	Nýr Hafnavegur	13
3.2.2	Efnispörf	15
3.2.3	Efnistaka	15
3.3	FRÁGANGUR	16
3.4	VINNUBÚÐIR	16
3.5	MANNAFLAPÖRF	16
3.6	FRAMKVÆMDATÍMI OG KOSTNAÐUR	16
3.7	REKSTUR	16
4	UMHVERFIS- OG FRAMKVÆMDAÞÆTTIR	17
4.1	ÞÆTTIR SEM LÍKLEGA VALDA UMHVERFISÁHRIFUM	17
4.1.1	Vegagerð	17
4.1.2	Efnistaka	17
4.2	UMHVERFISÞÆTTIR SEM GETA ORÐIÐ FYRIR ÁHRIFUM	17
5	MÖGULEG UMHVERFISÁHRIF	18
5.1	LANDNOTKUN OG FERÐAMENNSKA	18
5.1.1	Landnotkun	18
5.1.2	Ferðamennska	20
5.1.3	Áhrif á landnotkun og ferðamennsku	20
5.2	UMFERÐARHÁVAÐI OG LOFTMENGUN	20
5.2.1	Hávaði	20
5.2.2	Loftmengun	20
5.2.3	Áhrif á hávaða og mengun	20
5.3	LANDSLAG	21
5.3.1	Áhrif á landslag	21
5.4	GRÓÐURFAR OG FUGLAR	22
5.4.1	Áhrif á gróður	22
5.4.2	Áhrif á fuglalíf	23

5.5	JARÐMYNDANIR OG VATN.....	23
5.5.1	Áhrif á jarðmyndanir og vatn	23
5.6	MENNINGARMINJAR	23
5.6.1	Áhrif á fornminjar	23
6	MÓTVÆGISAÐGERÐIR	24
6.1	SAMRÁÐSAÐILAR.....	24
7	NIÐURSTAÐA.....	25
8	HEIMILDIR	26
9	TEIKNINGAR	27

1 YFIRLIT

1.1 ALMENNT

Vegagerðin er með skýrslu þessari að kynna fyrirhugaða framkvæmd á nýrri tengingu Hafnavegar (44-01) við hringtorg við Stekk á Reykjanesbraut (41-18) í stað núverandi gatnamóta Reykjanesbrautar og Hafnavegar. Hafnavegur liggur frá Reykjanesbraut til suðurs í átt að Höfnum í Reykjanesbæ á Suðurnesjum.

Fyrirhugað er að leggja núverandi T-gatnamót Hafnavegar og Reykjanesbrautar af vegna mjög hárrar slysatíðni en gatnamótin eru erfið vegna mikils umferðarhraða á Reykjanesbraut til austurs niður brekkuna að vegamótunum.

Ný tenging Hafnavegar við Reykjanesbraut verður lögð að hringtorgi við Stekk, sem er um 400 m austan við núverandi vegamót (Mynd 1).

Framkvæmdakaflinn er um 850 m langur og mun allur liggja innan lands Reykjanesbæjar.

Framkvæmdin er á fjögurra ára samgönguáætlun 2015-2018.

Vegagerðin telur að framkvæmdin hafi fremur lítil umhverfisáhrif.



Mynd 1. Yfirlit yfir framkvæmdasvæði nýs Hafnavegar (Loftmyndir ehf., 2017). Áætlaðri línu nýrrar veltengingar hefur verið bætt inn á mynd (gul lína).

1.2 MARKMIÐ FRAMKVÆMDAR

Markmið framkvæmdarinnar er að auka umferðaröryggi vegfarenda sem leið eiga um Reykjanesbraut, með því að loka hættulegum T-gatnamótum og tengja nýjan vegkafla Hafnavegar inn á núverandi hringtorg á Reykjanesbraut, ásamt því að tryggja greiðari samgöngur á svæðinu og bæta tengingu við Hafnir.

1.3 MATSSKYLDA

Framkvæmdin er ekki matsskyld samkvæmt 5. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 m.s.b. en kanna þarf matsskyldu hennar skv. 6. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum, viðauka 1, lið 10.09., þar sem um er að ræða byggingu nýs tveggja akreina vegar innan þéttbýlis. Framkvæmdum verður hagað þannig að neikvæð áhrif þeirra á umhverfið verði sem minnst og haft samráð við hagsmunaaðila.

1.4 AFMÖRKUN OG ÁHRIFASVÆÐI FRAMKVÆMDAR

Áhrifasvæði framkvæmdarinnar þar sem áhrifin eru tengd bættum og öruggari samgöngum mun ná yfir sveitarfélagið Reykjanesbæ og vegfarendur Reykjanesbrautar.

Framkvæmdasvæðið verður hvergi mjög breitt. Almenn er gert ráð fyrir að takmarka breidd raskaðs svæðis eins og unnt er og verður það tilgreint í útboðsgögnum.

1.5 LANDEIGENDUR OG AÐRIR SAMRÁÐSAÐILAR

Samráð verður haft við eftirtalda aðila:

- **Sveitarstjórn Reykjanesbæjar** vegna framkvæmdaleyfis.
- **Umhverfisstofnun um efnistöku**, uppgræðslu og frágang á svæðinu.
- **Landeigendur (Reykjanesbær)** um framkvæmdir, frágang og uppgræðslu.
- **Heilbrigðiseftirlit Suðurnesja**, varðandi leyfi til atvinnureksturs sem getur valdið mengun.
- **Landgræðslu ríkisins**, vegna uppgræðslu.
- **Minjastofnun Íslands**, vegna framkvæmda í grennd við fornleifar.
- **Mílu ehf.**, vegna framkvæmda í grennd við fjarskiptalagnir.
- **Reykjanesbæ**, vegna framkvæmda í grennd við fráveitulagnir.
- **HS-Veitur**, vegna framkvæmda í grennd við háspennustrengi, rafstrengi og vatnsveitulagnir.
- **HS-Orku**, vegna þverunar vegar yfir stofnlögn hitaveitu.
- **Landsnet**, vegna framkvæmda í grennd við háspennustrengi.

1.6 RANNSÓKNIR

Fyrirhugað framkvæmdasvæði er verulega raskað land og lítt gróið. Ekki er talin þörf á rannsóknnum á gróðurfari og dýralífi á svæðinu.

Vistgerðakort Náttúrufræðistofnunar Íslands var nýtt til þess að kanna verndarviðmið gróðurlenda fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis.

Samráð hefur verið haft við minjavörð Suðurnesja, Þór Hjaltalín, og mun hann gera úttekt á svæðinu m.t.t. fornminja áður en framkvæmdir hefjast.

Ekki er talin þörf á öðrum rannsóknnum vegna fyrirhugaðrar vegagerðar.

1.9 LEYFISVEITENDUR

Framkvæmd á Hafnavegi og efnistaka henni samfara, er háð eftirfarandi leyfum:

- Sækja þarf um framkvæmdaleyfi fyrir vegagerð og efnistöku til Reykjanesbæjar, skv. skipulagslögum nr. 123/2010.
- Öll efnistaka er háð lögum nr. 44/1999 um náttúruvernd, gr. 45-49. Einnig gilda um efnistöku á landi lög nr. 57/1998 um rannsóknir og nýtingu á auðlindum í jörð. Umhverfisstofnun skal hafa eftirlit með efnistöku á landi.
- Framkvæmdir eru háðar starfsleyfi sem Heilbrigðiseftirlit Suðurnesja veitir vegna efnistöku og vinnubúða. Í gildi er reglugerð nr. 785/1999 um starfsleyfi fyrir atvinnurekstur sem getur haft í för með sér mengun, eins og vinnslu jarðefna, vinnubúðir, farandsalerni, farandeldhús, aðstöðu fyrir olíuskipti o.fl.
- Samkvæmt lögum um landgræðslu nr. 17/1965, 17. gr. þarf sá sem veldur landspjöllum, með mannvirkjagerð eða á annan hátt, að bæta þau. Í 18. gr. kemur m.a. fram að Landgræðslan eigi að segja fyrir um hvernig þau skuli bæta.
- Ef í ljós koma áður óþekktar fornleifar á framkvæmdasvæðinu á framkvæmdatíma, verður haft samráð við Minjavörð Suðurnesja varðandi aðgerðir í samræmi við 23. og 24. gr. laga nr. 80/2012 um menningarminjar.

2 STADHÆTTIR Á FRAMKVÆMDASVÆÐI

2.1 STADHÆTTIR

Sú framkvæmd sem hér er kynnt er innan lands Reykjanesbæjar á Suðurnesjum, sveitarfélagi á utanverðum Reykjaneskaga. Til Suðurnesja teljast þéttbýliskjarnarnir Vogar, Reykjanesbær, Garður, Sandgerði og Grindavík, sjá Mynd 3.



Mynd 3. Kort af Suðurnesjum ásamt helstu örnefnum (Úr kortasjá Landmælinga Íslands, 2018).

Tölur um íbúafjölda sveitarfélaga Suðurnesja koma frá Hagstofu Íslands og má sjá í töflu 1. Tölur miðast við 1. janúar ár hvert. Mikil íbúafjölgun hefur orðið á Suðurnesjum, frá síðustu aldamótum, sem rekja má til aukinna umsvifa á Keflavíkurflugvelli í kjölfar aukins ferðamannastraums til landsins. Aðalskipulag Reykjanesbæjar 2015-2030 frá mars 2017 gerir grein fyrir því að íbúafjöldi Reykjanesbæjar jókst um 7,4% frá árinu 2016 til ársins 2017. Skipulagið gerir ráð fyrir 2,5% vexti í íbúapróun frá 2017-2022 út frá endurskoðaðri mannfjöldaspá.

Tafla 1. Mannfjöldi sveitarfélaga Suðurnesja fyrir árin 2000 og 2017 ásamt mannfjöldaaukningu (Hagstofa Íslands, 2017).

Sveitarfélag	2000	2017	Mannfjöldaaukning frá aldamótum (%)
Reykjanesbær	10.624	16.350	53,9
Grindavíkurbær	2.242	3.218	43,5
Sandgerði	1.325	1.708	28,9
Garður	1.183	1.511	27,7
Vogar	732	1.206	64,8

2.1.1 Reykjanesbær

Aðalskipulag Reykjanesbæjar 2015-2030 segir: „Reykjanesbær er fimmta fjölmennasta sveitarfélagið á landinu. Íbúafjöldi í Reykjanesbæ var 14.924 í upphafi árs 2015 og hafa aldrei búið fleiri í Reykjanesbæ. Frá árinu 2000 hefur íbúum að meðaltali fjölgað um 2,5% á ári á meðan fólksfjölgun á Íslandi var að meðaltali rúmt 1%. Mikil aukning varð á fjölda íbúa á tímabilinu 2006-2009 og var mesta fjölgunin árið 2008. Frá 2011 hefur íbúum fjölgað á ný og er vöxturinn um 1,7% á ári til ársins 2015. Vöxturinn hefur verið talsvert meiri á árunum 2015 og 2016.“

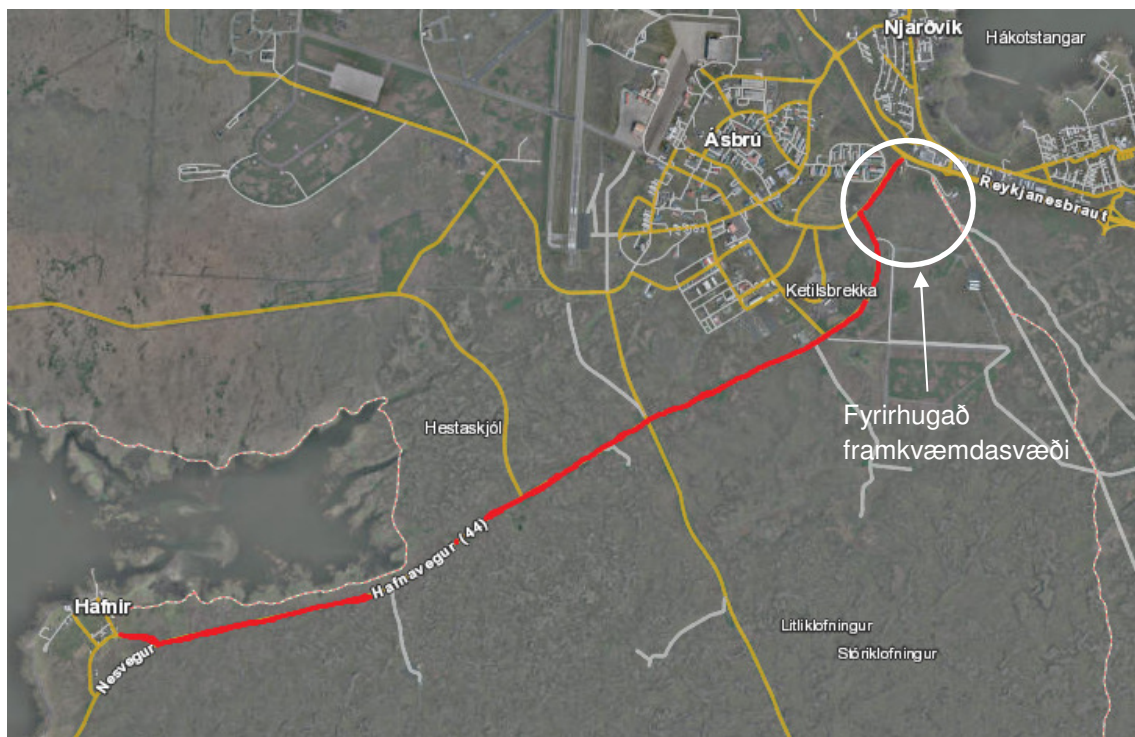
2.1.2 Hafnir

Nýr vegkaflí Hafnavegar mun bæta tengingu Hafna við Keflavík og Njarðvík, og auka umferðaröryggi, sérstaklega þar sem hann tengist inn á Reykjanesbraut. Nánar verður fjallað um slysnúverandi gatnamóta Hafnavegar og Reykjanesbrautar í kafla 2.3.2.

Aðalskipulag Reykjanesbæjar 2015-2030 gerir ráð fyrir áframhaldandi fiskeldi sunnan við Hafnir, með möguleika á stækkun. Gert er ráð fyrir að smábátahöfn Hafna haldi sér og nýtist uppbyggingu frístundabyggðar. Elstu íbúðarhús í Höfnum eru frá um 1920 – 1930 og standa mjög óreglulega við þrjár götur. Nýrri byggð stendur nokkuð þétt og myndar ákveðna andstöðu við upprunalegt byggðarmynstur. Gert er ráð fyrir nokkrum nýjum íbúðarlóðum austan núverandi byggðar, þ.e. sérbýlishúsalóðum á svæði við gömlu aðkomugötuna, í góðum tengslum við náttúruna. Mikið er um skráðar fornleifar á og við Hafnir.

2.2 NÚVERANDI VEGUR

Samkvæmt vegaskrá Vegagerðarinnar flokkast núverandi Hafnavegur sem stofnvegur sem liggur af Reykjanesbraut í Njarðvík að Seljavogi, Höfnum og er 8,55 km langur, sjá mynd 4.



Mynd 4. Hafnavegur sýndur með rauðri línu. (Já, 2018).

Vegframkvæmdin sem hér er kynnt leggur aðeins til breytingar við þann hluta Hafnavegar sem liggur frá Reykjanesbraut að fyrstu gatnamótum við Flugvallarbraut, þar sem Hafnavegur tekur stefnubreytingu. Því verður einungis horft til þess hluta núverandi Hafnavegar í þessum kafla.

2.2.1 Ástand núverandi vegar

Myndir 5, 6 og 7 sýna núverandi ástand þess hluta Hafnavegar sem hér er til umfjöllunar. Allar myndirnar eru teknar í júlí 2017.



Mynd 5. Núverandi gatnamót Reykjanesbrautar og Hafnavegar, séð frá Reykjanesbraut (Já, 2018).



Mynd 6. Hafnavegur rétt sunnan við Reykjanesbraut, horft til suðurs (Já, 2018).



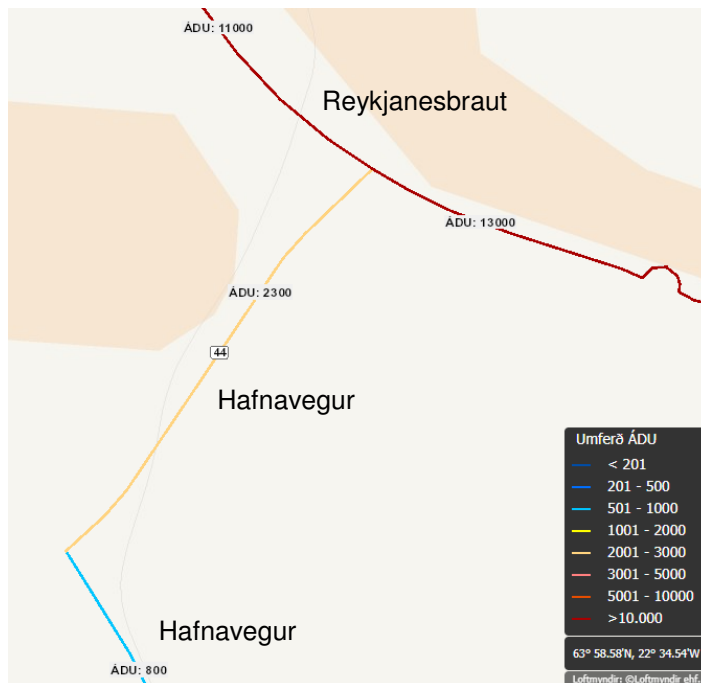
Mynd 7. Hafnavegur við gatnamót við Flugvallarbraut, horft til suðurs (Já, 2018).

Núverandi Hafnavegur er tveggja akreina vegur með um það bil 3,5 m breiðum akbrautum auk malaraxla. Vegurinn er lítið uppbyggður í landinu og meðfram honum að vestan er veglýsing.

2.3 UMFERÐ OG SLYS

2.3.1 Núverandi umferð

Mynd 8 sýnir ársdagsumferð (meðalumferð á dag yfir árið, ÁDU) á Reykjanesbraut og á núverandi Hafnavegi, á þeim vegköflum sem eru til umræðu hér. Ársdagsumferð á Reykjanesbraut er um 11.000-13.000 bílar á dag. Ársdagsumferð Hafnavegar er um 800-2.300 bílar á dag.



Mynd 8. Ársdagsumferð vega er liggja að núverandi gatnamótum Hafnavegar og Reykjanesbrautar. Fengið úr umferðarvefsjá Vegagerðarinnar.

2.3.2 Greining og flokkun slysa

Á mynd 9 má sjá að frá 1. janúar 2015 til 31. desember 2016 varð 1 banaslys, 1 alvarlegt slys og 4 óhöpp, án meiðsla, á núverandi vegamótum Hafnavegar og Reykjanesbrautar.



Mynd 9. Slysatiðni núverandi gatnamóta Hafnavegar og Reykjanesbrautar yfir tveggja ára tímabil, 2015-2016. Fengið af slysakorti Samgöngustofu.

Á mynd 10 má sjá slys á gatnamótunum á tíu ára tímabili, frá 1. janúar 2007 til 31. desember 2016. Einungis bætast við 3 óhöpp án meiðsla á þessu tímabili í samanburði við tveggja ára tímabilið að ofan.



Mynd 10. Slysatiðni núverandi gatnamóta Hafnavegar og Reykjanesbrautar yfir tíu ára tímabil, 2007-2016. Fengið af slysakorti Samgöngustofu.

Fjölgun íbúa Reykjanesbæjar er ör ásamt aukningu ferðamanna til landsins. Má því reikna með aukningu umferðar á svæðinu, sérstaklega um Reykjanesbraut, þar sem hún er helsta tenging Suðurnesja við landið. Því má leiða líkur að því að með aukinni umferð á svæðinu aukist slyshættan við núverandi T-gatnamót Hafnavegar og Reykjanesbrautar.

Líkleg orsök þess hversu hættuleg núverandi vegamót eru, er mikill umferðarhraði á Reykjanesbraut við núverandi vegamót. Þá er langhalli Reykjanesbrautar, niður í átt að vegamótunum, tæp 6% þegar ekið er til austurs.

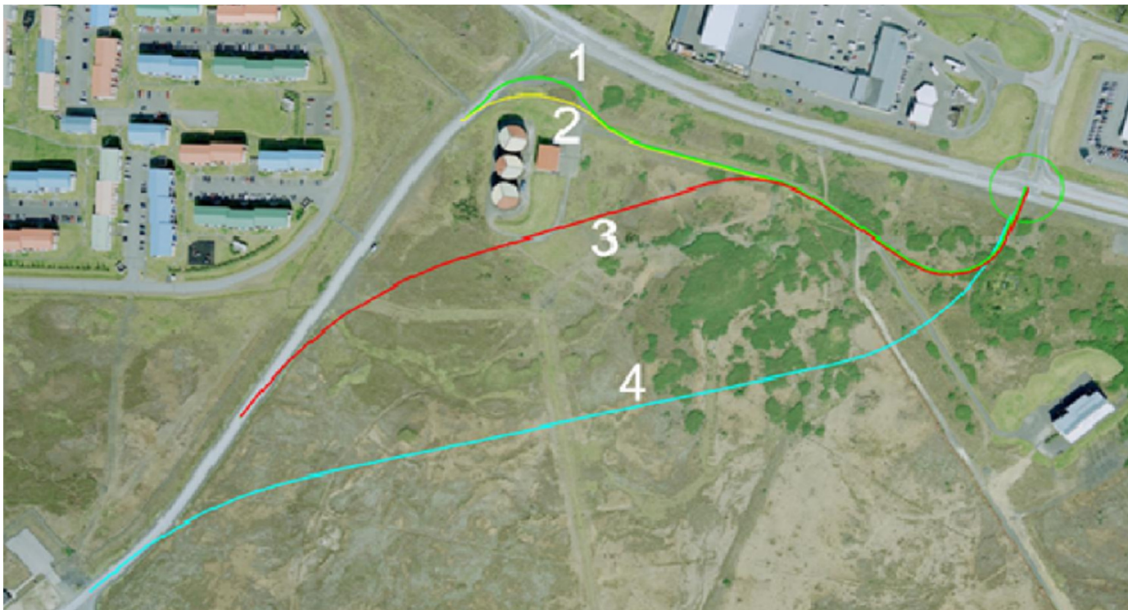
3 FRAMKVÆMDALÝSING

3.1 VALKOSTIR

Ný veglína byggir á eldri drögum af mögulegum útfærslum nýrrar veglínu Hönnunardeildar Vegagerðarinnar, sem birtar voru í frumdrögum af framkvæmd hringtorgsins við Fitjar við Reykjanesbraut (41_18-19).

Ný veglína, sem hér er kynnt, fylgir að mestu leið 4 á mynd 11.

Tafla 1 sýnir lengd tillagna ásamt öðrum upplýsingum.



Mynd 11. Fjórar mögulegar útfærslur hönnunardeildar Vegagerðarinnar á nýrri veglínu Hafnavegar að hringtorgi við Stekk. Fengið úr frumdrögum Vegagerðarinnar á Reykjanesbraut (41_18-19): Hringtorg við Fitjar.

Tafla 1. Lengd leiða hönnunardeildar Vegagerðarinnar.

Leið	Lengd veglínu	Krappasti bogi	Annað
Leið 1	Um 550 m	50 m	Liggur að stórum hluta í núverandi vegi að mannvirkjum sunnan Reykjanesbrautar
Leið 2	Um 540 m	50 m (80 m við Hafnaveg)	Liggur að stórum hluta í núverandi vegi að mannvirkjum sunnan Reykjanesbrautar
Leið 3	Um 750 m	50 m (350 m við Hafnaveg)	Liggur að hluta í núverandi vegi að mannvirkjum sunnan Reykjanesbrautar
Leið 4	Um 850 m	200 m (350 m við Hafnaveg)	Liggur yfir heitavatnslögn

3.2 FRAMKVÆMDALÝSING

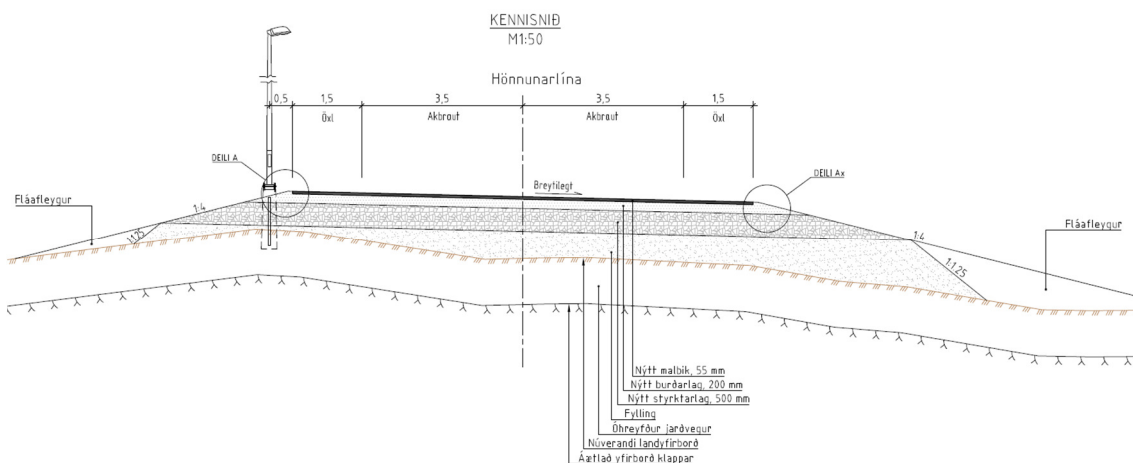
3.2.1 Nýr Hafnavegur

Hönnun nýrrar veglínu er í samræmi við veghönnunarreglur Vegagerðarinnar frá 2010. Helstu forsendur hönnunar eru þessar:

- Upplýsingaöflun
 - Ný veglína mun að öllu leiti liggja í landi Reykjanesbæjar.
 - Eigandi og rekstraraðili vegkafans er Vegagerðin.
 - Vegalengd fyrirhugaðs nýs vegar er um 850 m.

- Tvær aðkomutengingar vegna atvinnustarfsemi (ekki ætlaðar almennri umferð)
 - Dælustöð HS-Veitna
 - Aðveitustöð
- Engir áningarstaðir, vigtunarlögn né keðjuhlögn eru áformuð við veginn.
- Hönnunarreglur
 - Vegflokkur er stofnvegur, þ.e.a.s. vegurinn mun tengja Hafnir við núverandi vegakerfi sem er þéttbýlisstaður með u.þ.b. 100 íbúa samkvæmt Hagstofu Íslands.
 - Kennisnið hins nýja vegkafla samræmist vegtegund C10.
 - Hönnunarfartæki vegkaflans er ökutæki með tengivagni (ÖT).
 - Heildar breidd nýrra akbrauta er 7,0 m, þ.e. ein 3,5 m breið akrein í hvora átt. Breiddaraukning akbrauta í beygjum er í samræmi við veghönnunarreglur.
 - Breidd nýrra axla er 1,5 m.
 - Halli fyllingarfláa verður 1:4.
 - Öryggissvæði vegar er 7,0 m (mælt frá akbrautarkanti).
 - Við hönnun er hvorki gert ráð fyrir hindrunum innan öryggissvæðis þannig að ástæða sé til setja upp vegrið.
 - Uppbygging og burðarþol vegarins miðast við ≥ 90 km/klst (hönnunarhraði).
- Umferð
 - Hönnunartími vegar er 20 ár.
 - Hámarksöxulþungi vegtegundar C10 er 10 tonn (11,5 tonn á drifás).
 - Fyrirhugaður leyfilegur hámarkshraði er 70 km/klst.
 - Hlutfall þungaumferðar er áætlað sem 7% af heildarumferð.

Mynd 12 sýnir hannað þversnið af vegkaflanum. Þar má sjá breidd akbrauta og axla, halla fláa og lagskiptingu og efnisgerðir.



Mynd 12. Hönnunarsnið af nýjum vegi.

Gert er ráð fyrir að verkefnið verði unnið í einum verkhluta. Á meðan framkvæmdum stendur er núverandi Hafnavegur opinn. Þegar nýr Hafnavegur hefur verið opnaður verður núverandi Hafnavegi lokað að hluta. Meðal annars verða núverandi vegamót Hafnavegar og Reykjanesbrautar fjarlægð auk þess sem syðsti kafli núverandi Hafnavegar verður rofin frá nýju vegakerfi. Miðkafli núverandi Hafnavegar mun aftur á móti standa áfram að framkvæmdum loknum því tryggja þarf aðkomu HS-Veitna að dælustöðvum. Vegna þess verður ný vegtenging að núverandi Hafnavegi, byggð út frá nýjum Hafnavegi, sem eingöngu verður ætlaður HS-Veitum.

3.2.2 Efnispörf

Áætluð efnispörf í framkvæmdina er um 22.000 m³. Efnið mun fást úr núverandi námum í rekstri í nágrenni framkvæmdar. Magn skeringa er áætlað um 1000 m³ og mun efnið verða notað í fláafleyga. Magn í slitlag og axlir er áætlað um 500 m³ og mun fást úr námu við Stapafell. Magn efnis í burðarlög er áætlað um 8.500 m³ og er miðað við að það muni einnig fást úr námu við Stapafell.

3.2.3 Efnistaka

Efni í veginn mun líklegast fást úr malarvinnslunni Stapafelli á Suðurnesjum sem rekin er af verktakafyrirtækinu ÍAV. Náman Stapafell selur bæði unnin og óunnin fyllingarefni til mannvirkjagerðar (ÍAV, 2018). Samkvæmt námuskrá Vegagerðarinnar (2018) er Stapafell skilgreind sem storkubergsnáma og bergmyndun er bólstrabrotaberg.

Stapafell er í um 10,5 km fjarlægð frá fyrirhuguðu framkvæmdasvæði, þegar farin er norðurleiðin, en mælst verður með að efnisflutningur fari þá leið. Náman er staðsett í landi sveitarfélaganna Grindavíkur og Reykjanesbæjar.

Stefnt verður á að nota efni úr Stapafelli í burðarlag vegarins nema annað komi í ljós, þ.e. gæði efnisins uppfylli ekki kröfur Vegagerðarinnar.

3.3 FRÁGANGUR

Við framkvæmdir verður reynt að raska gróðri og jarðvegi sem minnst. Frágangur mun fara fram eftir verklagsreglum Vegagerðarinnar.

Í útboðsgögnum verður greint frá hvernig haga skuli frágangi vegkanta, fyllinga, skeringa og náma.

Gatnamót Hafnavegar og Reykjanesbrautar verða sem áður segir aflögð. Óþarft malbik verður rífið og fjarlæggt. Raskað svæði meðfram vegi verður jafnað og fellt að umhverfinu, m.a. með fláum frá vegöxlum að núverandi landi. Núverandi vegrið meðfram Reykjanesbraut og Hafnavegi vegna undirganga verður aðlagð nýjum kanti Reykjanesbrautar. Tengt verður milli eyja á Reykjanesbraut með steiptum kantsteini. Grasþökur (úthagatorf) verða lagðar í miðeyju í Reykjanesbraut.

Allur frágangur verður í samráði við eftirlitsaðila Vegagerðarinnar, landeigendur og fulltrúa Umhverfisstofnunar. Leitað verður eftir ráðgjöf og aðstoð hjá Landgræðslu ríkisins um uppgæðslu á svæðinu.

Gert er ráð fyrir að hestamenn geti þverað veg án vandkvæða, halli fláa verður það aflíðandi, eða 1:4.

3.4 VINNUBÚÐIR

Ólíklegt er að verktaki muni setja upp sérstakar vinnubúðir en ef svo verður, verður haft samráð við Heilbrigðiseftirlit Reykjanesbæjar, landeigendur (Reykjanesbæ) og eftirlitsmann Vegagerðarinnar.

Í útboðsgögnum verður krafist að verktaki fari eftir öllum gildandi lögum og reglum sem um vinnubúðir gilda.

Ef vinnubúðir verða reistar, þá munu þær standa á framkvæmdatíma en verða fjarlægðar að þeim loknum. Gengið verður vel frá svæðunum, svo að ummerki um framkvæmdir hverfi fljótt.

3.5 MANNAFLAPÖRF

Vegna umfangs verksins má reikna með að nokkur störf skapist á framkvæmdartíma.

3.6 FRAMKVÆMDATÍMI OG KOSTNAÐUR

Framkvæmdin er á fjögurra ára samgönguáætlun 2015-2018 sem samþykkt var á Alþingi 12. október 2016. Gert er ráð fyrir að framkvæmdir við verkið hefjist með vorinu og að þeim ljúki seinnipart sumars.

3.7 REKSTUR

Eftir að framkvæmdum lýkur tekur við rekstur mannvirkisins sem felst m.a. í viðhaldi og þar með talið snjómokstri. Þegar umferð hefur verið hleypt á veginn hefur reksturinn áhrif á öryggi samgangna. Rekstrarkostnaður er m.a. háður vegalengd, umferð og vetraraðstæðum á vegi.

Engar ákvarðanir hafa verið teknar um rekstur vegarins eftir að vegaframkvæmdum lýkur. Viðhald og rekstur á nýjum vegi mun fylgja þeim viðmiðunar- og vinnureglum sem almennt eru viðhafðar á vegakerfinu og byggjast m.a. á vegfloknum, umferð o.p.h. Innanríkisráðuneytið (innanríkisráðherra) ákvarðar snjómokstursreglur.

4 UMhverfis- OG FRAMKVÆMDAÞÆTTIR

Skilgreindir eru þeir umhverfisþættir sem líklegt er að verði fyrir áhrifum vegna fyrirhugaðrar framkvæmdar og hvaða framkvæmdaþættir það eru sem valda þeim.

4.1 ÞÆTTIR SEM LÍKLEGA VALDA UMhverfisÁHRIFUM

Eftirfarandi eru þættir sem líklegir eru til að valda umhverfisáhrifum:

4.1.1 Vegagerð

Umhverfisáhrif vegagerðar fara eftir staðsetningu og hönnun vega, stærð vegsvæðis og frágangi.

Helstu áhrif nýrrar veglínu Hafnavegar felast í bættu umferðaröryggi ásamt röskun lands. Landsvæði sem mun raskast vegna nýs vegar er þó að mestu ógróið og hefur nú þegar verið verulega raskað vegna lagna- og rafstrengjaframkvæmda ásamt því að göngu- og reiðstígar liggja þvert á fyrirhugað framkvæmdasvæði. Ný veglína mun hafa sjónræn áhrif.

Umferð vinnuvéla á framkvæmdartíma hefur líklega áhrif á hættu á mengunarslysum, hávaða, ryk- og útblástursmengun.

Nýr vegur er hannaður til að auka umferðaröryggi vegfarenda. Á rekstrartíma getur bætt umferðaröryggi haft áhrif á heilsu vegfarenda og íbúa næst framkvæmdasvæðinu.

4.1.2 Efnistaka

Umhverfisáhrif efnistöku eru háð staðsetningu, efnisþörf framkvæmdarinnar og frágangi náma að efnistöku lokinni. Efnistökuastaðir og efnisþörfin verður valin út frá staðsetningu vegarins.

Við lagningu nýs vegar þarf efni í malbik, burðarlag, styrktarlag og fyllingar. Efnistakan breytir landslaginu og getur haft áhrif á gróður, dýralíf, mannvistarleifar og/eða jarðmyndanir.

4.2 UMhverfisÞÆTTIR SEM GETA ORÐIÐ FYRIR ÁHRIFUM

Vegagerðin hefur metið hvort líklegt sé að færsla tengingar Hafnavegar við Reykjanesbraut og efnistaka tengd henni, hafi veruleg áhrif á umhverfið.

Þar sem fyrirhugað framkvæmdasvæði liggur í nágrenni Reykjanesbrautar og um verulega raskað land, eins og lýst er í kafla 4.1.1, telur Vegagerðin að áhrif framkvæmdarinnar á umhverfið verði óveruleg.

Varðandi efnistöku til verksins verða áhrifin einnig óveruleg þar sem einungis verður um að ræða tiltölulega litla aukningu á efnistöku úr námum sem þegar eru í rekstri.

5 MÖGULEG UMHVERFISÁHRIF

5.1 LANDNOTKUN OG FERÐAMENNSKA

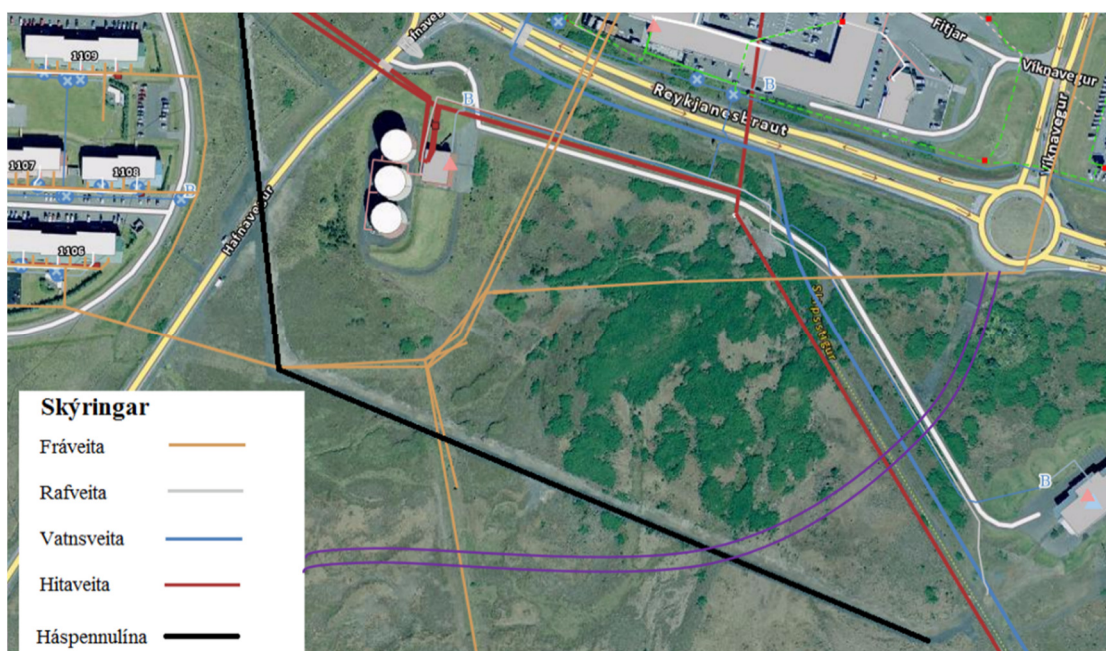
5.1.1 Landnotkun

Helsta núverandi landnotkun svæðisins eru spennustrengir og lagnir ásamt tveimur tengivirkjum; aðveitustöð vestan megin og dælustöð HS-Veitna austan megin. Við dælustöð HS-Veitna standa þrír stórir hitaveitutankar. Nánar er fjallað um þær veitur sem munu þvera nýja veglínu í næstu undirköflum.

Einnig er gönguleið og reiðstígur á svæðinu. Gönguleiðin mun að öllum líkindum færast við lagningu vegar en ný vegtenging verður hönnuð þannig að hestar eigi auðvelt með að þvera veginn, þ.e. fláar verða aflíðandi (1:4).

5.1.1.1 Veitur á svæðinu

Mynd 13 sýnir þær veitur sem eru á svæðinu. Rétt áður en hitaveitulögn þverar afleggjara Hafnavegar austan megin, táknaðan með hvíttri línu á mynd, fer hún neðanjarðar. Annars er hún ofanjarðar í áttina frá bænum. Það þýðir að nýr Hafnavegur mun þvera hitaveitulögnina ofanjarðar.



Mynd 13. Núverandi veitukerfi á svæðinu samkvæmt kortasjá Reykjanesbæjar. Inn á myndina hefur verið bætt við legu háspennustrengs Landsnets. Áætluð lega nýs vegkafla er sýnd í fjólubláu.

5.1.1.2 Háspennustrengir Landsnets

Háspennustrengur Landsnets liggur frá aðveitustöð við Hafnaveg 7 og þverar veglínuna. Málspenna strengsins er 132 kV.

Samkvæmt Aðalskipulagi Reykjanesbæjar 2015-2030 er gert ráð fyrir 4 jarðstrengjum til viðbótar samhliða núverandi streng. Strengirnir verða allt að 220 kV. Heildarbreidd helgunarsvæðis 5 strengja er um 35 m. Strengirnir munu liggja að iðnaðar- og athafnasvæðinu við Helgúvík. Samráð verður haft við Landsnet um umbúnað og frágang við þverunina.

5.1.1.3 Háspennustrengir HS-Veitna

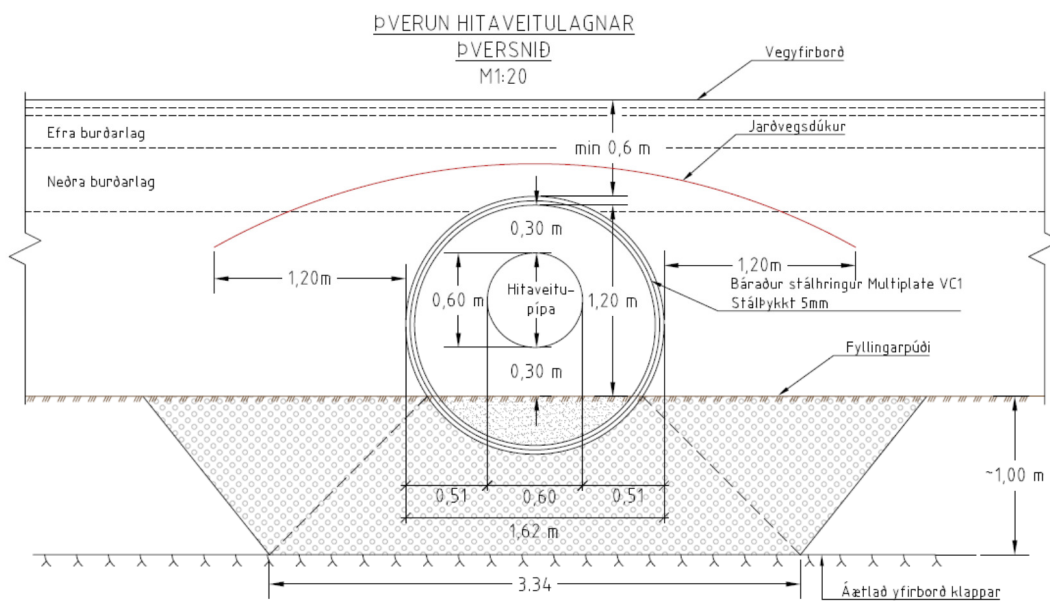
Háspennustrengir HS-Veitna þvera vegstæðið. Strengirnir liggja frá aðveitustöðinni og eru 4 stk. 33 kV og 4 stk. 12 kV. Æskilegur frágangur þeirra er annað hvort þannig að grafið sé niður á þá

og utan um þá lögð smellurör eða að grafið sé niður til hliðar við strengstæðið og þar lögð ídráttarrör sem nota megi til þess að draga í nýja strengi sem síðan verði tengdir við hina sitt hvoru megin við vegginn. Fjöldi og stærð röranna gæti verið 8 stk. 150 mm rör fyrir strengi og 10 stk. til vara. Alls um 18 stk. 150 mm ídráttarrör grafin í sandbeð á 1,0 m dýpi með klemmum til þess að halda þeim í réttri innbyrðis fjarlægð.

5.1.1.4 Hitaveituleiðslur HS-Orku

Stofnæð HS-Orku þverar vegstæðið. Pípulögnin er einangruð og ofanjarðar og stendur á undirstöðum (festum) með reglulegu millibili. Ytra þvermál pípulagnarinnar er 600 mm. Nauðsynlegt er að byggja utan um pípunu til þess að hlífa henni við áraun frá vegfyllingu og umferðarálagi og auðvelda viðhald og viðgerðir ef þörf krefur. Ný veglína skal staðsett á milli festa.

Utan um lögnina verður komið fyrir samsettu stálröri sem er útfært eins og sjá má á Mynd 14.



Mynd 14. Þverun hitaveitulagnar. Báraður stálhringur.

5.1.1.5 Kaldavatnslagnir HS-Veitna

Tvær kaldavatnslagnir HS-Veitna þvera veglínuna, hér er um að ræða stofnæð með þvermál 600 mm og hins vegar heimæð með þvermál 110 mm að aðveitustöðinni. Þær liggja á um 1,2 m dýpi. Haft verður samráð við HS-Veitur um frágang vegna þverunarinnar.

5.1.1.6 Rafstrengur að spennu við aðveitustöð

Meðfram aðkomuslóða milli aðveitustöðvar og dælustöðvar liggur strengur sem liggur að spennum við stöðvarnar og fæðir heimtaugar þeirra. Veglínun mun þvera rafstrenginn og verður haft nánara samband við HS-Veitur vegna þeirrar þverunar.

5.1.1.7 Rafstrengir götulýsingar

Meðfram aðkomuslóða á milli aðveitustöðvar og dælustöðvar liggur lágspenntur rafstrengur sem fæðir götuljós við slóðann. Fyrirhuguð veglína mun þvera þennan streng og verður haft nánara samband við HS-Veitur vegna þeirrar þverunar.

5.1.1.8 Lagnir Mílu

Ný veglína mun þvera ljósleiðara Mílu. Samkvæmt gögnum frá Mílu er ljósleiðarinn í röri. Á tveimur stöðum mun ný veglína þvera parstrengi frá Mílu.

5.1.1.9 Fráveitur Reykjanesbæjar

Núverandi fráveitulögn kemur til með að þvera nýjan Hafnaveg á tveimur stöðum.

5.1.2 Ferðamennska

Í greinagerð með Aðalskipulagi Reykjanesbæjar 2015-2030 kemur fram að mestan hluta af aukningu á atvinnutekjum í Reykjanesbæ megi rekja til ferðapjónustu og stækkunar Keflavíkurflugvallar. Þá er talið líklegt að eftirspurn eftir starfsfólki í verslun, veitingapjónustu og á hótél á svæðinu eigi eftir að aukast enn frekar.

Fyrir utan gegnumstreymisumferð ferðafólks til og frá Keflavíkurflugvelli hefur ferðamennska á, og í grennd við, fyrirhugað framkvæmdasvæði aukist mjög á undanförunum árum.

Markaðsstofa Reykjanes, sem er samstarfsvettvangur Reykjaneskagans í markaðssetningu á ferðapjónustu svæðinu, býður upp á svokallaðan Brimrúnt þar sem byrjað er að keyra Hafnaveg. Ýmsir ferðamannastaðir eru við Hafnir og má þar nefna gönguleið um há og löng sjávarbjörg sem kallast Hafnaberg þar sem fallett útsýni er yfir hafið og fjölskrúðugt fuglalíf. Skammt þar frá, í grennd við Sandvík, er Brú milli heimsálfa, þar sem Evrasíu- og Norður-Ameríkuflekarnir þrýstast hvor frá öðrum (Markaðsstofa Reykjanes, 2018).

Aðrir aðsóknarverðir staðir eru Kirkjuvogskirkja, Sandvík og Stampagígaröðin, bærinn Junkaragerði og fyrrum stórbýlið en nú eyðibýlið Kalmanstjörn (Ferðamálastofa, 2018).

5.1.3 Áhrif á landnotkun og ferðamennsku

Framkvæmdin er í samræmi við fyrirhugaða landnotkun Aðalskipulags Reykjanesbæjar 2015-2030 og mun hafa óveruleg áhrif á landnotkun á svæðinu sem hún liggur um.

Tafir verða á samgöngum á svæðinu meðan á framkvæmdum stendur og getur það haft neikvæð áhrif á ferðamennsku. Neikvæð áhrif verða þó tímabundin því að framkvæmdum loknum verða áhrif framkvæmdarinnar á ferðamennsku og ferðapjónustu jákvæð vegna aukins umferðaröryggis og greiðfærni.

5.2 UMFERÐARHÁVAÐI OG LOFTMENGUN

5.2.1 Hávaði

Nýr Hafnavegur mun liggja fjær íbúðabyggð en núverandi Hafnavegur. Sá kafli núverandi Hafnavegar sem mun haldast að framkvæmdum loknum vegna aðkomu HS-Veitna að dælustöðvum, mun hávaðamenga mun minna en áður þar sem kafllinn verður ekki ætlaður almennri umferð.

Samkvæmt Aðalskipulagi Reykjanesbæjar 2015-2030 er engin íbúðabyggð skipulögð nærri nýjum Hafnavegi. Norðan nýs Hafnavegar er skipulagður reitur ætlaður samfélagspjónustu og sunnan megin er reitur ætlaður undir verslun og þjónustu. Aðalskipulagið gefur ekki nákvæmar útskýringar á reitunum en reiknar þó með nýrri tengingu Hafnavegar.

Umferðarhraði og umferðarþungi á Reykjanesbraut er mun hærri en verður á nýjum kafla Hafnavegar. Því munu áhrif hávaða frá umferðinni um nýjan kafla Hafnavegar hafa lítil áhrif í heildarmyndinni.

5.2.2 Loftmengun

Nýr Hafnavegur mun liggja fjær íbúðabyggð en núverandi Hafnavegur. Því má gera ráð fyrir að mengun frá umferð á nýjum Hafnavegi hafi óveruleg áhrif á íbúðabyggð í grenndinni.

5.2.3 Áhrif á hávaða og mengun

Á framkvæmdatíma eykst hljóð- og loftmengun á svæðinu tímabundið vegna þungaumferðar í tengslum við vegagerð, efnistöku, efnisflutninga og aðra vinnu. Þá má gera ráð fyrir sjónmengun frá þeim stöðum þar sem framkvæmdasvæðið blasir við.

Á framkvæmdatíma mun umferð vinnuvéla hafa áhrif á hljóðstig og loftmengun sem getur haft áhrif á starfsmenn við vegagerð, vegfarendur sem leið eiga um veginn og aðra þá sem dvelja í

grennd við framkvæmdasvæðið. Gert er ráð fyrir að áhrifin verði óveruleg því um er að ræða tímabundin og staðbundin umhverfisáhrif.

5.3 LANDSLAG

Landslagið á og við framkvæmdasvæðið er opið flatlendi og nokkuð einsleitt. Áberandi mannvirki setja svip sinn á það.

Á suðvestanverðu svæðinu eru þrír stórir hitaveitutankar sem standa við dælustöð HS-Veitna. Á austanverðu svæðinu er aðveitustöð. Yfirborðsstofnlögn hitaveitu HS-Orku liggur úr norðvestri og þvert á framkvæmdasvæðið og mun þvera nýjan veg.

Ágætis útsýni er til norðurs þegar horft er yfir og frá framkvæmdasvæðinu. Gróðurfari er frekar lýst í næsta kafla.

5.3.1 Áhrif á landslag

Gera má ráð fyrir því að ný veglína hafi áhrif á landslagsmyndina. Samkvæmt Aðalskipulagi Reykjanesbæjar 2015-2030 er skipulögð byggð á framkvæmdasvæðinu og því mun núverandi útsýni til norðurs ekki að halda sér.

Landslaginu á framkvæmdasvæðinu hefur þegar verið raskað með lögnum og veitum ásamt annarskonar mannvirkjagerð eins og fram kom í kafla 4.1.1.

Með góðri hönnun, frágangi og eftirliti með framkvæmdum er hægt að draga verulega úr neikvæðum áhrifum framkvæmdarinnar á landslag. Stuðlað verður að því að röskun á landi verði sem minnst og að hún takmarkist fyrst og fremst við vel afmarkað framkvæmdasvæði. Leitast verður við að útmörk framkvæmdasvæðisins falli sem best að landinu í kring. Lögð verður áhersla á vandaðan frágang og allur akstur vegavinnutækja utan framkvæmdasvæðis verður óheimill. Við frágang verða brúnir framkvæmdasvæða gerðar sem minnst áberandi með því að aðlaga þær að landinu í kring. Frágangi verður hagað þannig að ekki myndist vindrof í lausan jarðveg og allar brúnir afrúnnaðar. Landið verður mótað í samræmi við landslag og halla umhverfis og það grætt upp þar sem við á.

5.4 GRÓÐURFAR OG FUGLAR

Samkvæmt kortasjá Náttúrufræðistofnunar Íslands eru helstu vistgerðir á og við fyrirhugað framkvæmdasvæði samkvæmt töflu 2. Skjáskot úr vistgerðakorti Náttúrufræðistofnunar Íslands má sjá á mynd 15. Magn hvernar vistgerðar innan framkvæmdasvæðisins var gróflega metið út frá vistgerðakortinu.

Tafla 2. Magn allra vistgerða sem finnast á framkvæmdasvæðinu (Náttúrufræðistofnun Íslands, 2018).

Vistlendi	Tákn	Vistgerðir	Magn
Melar og sandlendi	L1.1	Eyðimelavist	++
	L1.2	Grasmelavist	--
	L1.3	Mosamelavist	++
Moslendi	L5.3	Hraungambravist	++
Graslendi	L9.5	Grasengjavist	--
Mólendi	L10.2	Flagmóavist	-
	L10.4	Grasmóavist	+
	L10.8	Lyngmóavist á láglendi	+
Aðrar landgerðir	L14.1	Péttbýli og annað manngert land	--
	L14.4	Alaskalúpína	+



Mynd 15. Skjáskot úr Kortasjá Náttúrufræðistofnunar Íslands (2018), vistgerðakorti. Merkingar lita á mynd eru í samræmi við töflu 2. Rautt táknar þéttbýli og annað manngert land. Færsla Hafnavegar er táknueð með svartri línu.

Af töflu 2 og mynd 15 má ætla að fyrirhugað framkvæmdasvæði sé ekki mjög gróið land. Hátt hlutfall svæðisins er þakið melum, sand- og moslendi. Þá virðist lúpína hafa rutt gras- og mólendi að einhverju leiti úr vegi.

Lítið er vitað um fuglalíf á svæðinu en samkvæmt kortasjá Náttúrufræðistofnunar Íslands er fyrirhugað framkvæmdasvæði ekki á, eða í nálægð við, mikilvæg fuglasvæði.

5.4.1 Áhrif á gróður

Við mat á áhrifum framkvæmda á gróður er fyrst og fremst horft á verðmæti gróðurlenda. Gróðurlendi sem teljast vera verðmæt eru m.a. mýrar og flóar sem eru 2 hektarar að stærð eða stærri, birkikjarr, fullgróið og gróskumikið land, auk þess sem ræktað land er verðmætt fyrir þá sem það eiga.

Fyrirhuguð framkvæmd mun hvergi liggja um verndarsvæði skv. 61. gr. laga um náttúruvernd nr. 60/2013, svæðið er mikið raskað fyrir vegna lagna og strengja veitustofnana og gert er ráð fyrir að áhrif framkvæmdarinnar á gróðurfar verði óverulegt. Við frágang fyllingarfláa vegar verða þau gróðursvæði sem raskast meðfram vegi grædd upp.

5.4.2 Áhrif á fuglalíf

Vegagerðin gerir ráð fyrir að fyrirhuguð framkvæmd geti haft neikvæð áhrif á fugla á framkvæmdatíma vegna umferðar vinnuvéla og jarðrasks við vegagerð og efnistöku. Áhrifin á fugla á svæðinu verða tímabundin og óveruleg.

Til að neikvæð umhverfisáhrif framkvæmdanna á fuglalíf verði sem minnst verður reynt að skerða óraskað land sem minnst.

5.5 JARÐMYNDANIR OG VATN

Ekki voru gerðar sérstakar rannsóknir á jarðfræði fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis. Samkvæmt jarðfræðikortasjá ÍSOR (Íslenskar orkurannsóknir) er berggrunnur svæðisins skilgreindur sem grágrýtisflákar frá hlýskeyðum. Ekkert yfirborðsvatn er á svæðinu.

5.5.1 Áhrif á jarðmyndanir og vatn

Áhrif framkvæmdarinnar á jarðmyndanir og vatn verða lítil sem engin.

5.6 MENNINGARMINJAR

Engin friðlýst hús né fornleifar er að finna á svæðinu samkvæmt Minjagátt Minjastofnunar Íslands (2018).

Aðalskipulag Reykjanesbæjar 2015-2030 sýnir á korti í viðauka (bls. 45) að fornleifar eru á skrá við framkvæmdasvæðið en gefur ekki upp frekari skýringar.

Samráð hefur verið haft við minjavörð Suðurnesja, Þór Hjaltalín, og mun hann gera úttekt á svæðinu m.t.t. fornminja áður en framkvæmdir hefjast.

5.6.1 Áhrif á fornminjar

Í útboðsgögnum verður lögð áhersla á að raska ekki landi utan skilgreinds framkvæmdasvæðis.

Ef í ljós koma áður óþekktar fornleifar á framkvæmdasvæðinu á framkvæmdatíma, verður haft frekara samráð við minjavörð Suðurnesja varðandi aðgerðir, í samræmi við 23. og 24. gr. laga nr. 80/2012 um menningarmínjar.

6 MÓTVÆGISAÐGERÐIR

Vegagerðin mun stuðla að því að röskun á landi verði haldið í lágmarki og að hún takmarkist við fyrirfram skilgreint framkvæmdasvæði.

Nýr vegur verður hannaður þannig að hann falli sem best að landslagi.

Reynt verður að skerða gróðurlendi sem minnst, ef þau finnast á annað borð á framkvæmdasvæðinu.

Lögð verður áhersla á að verktaki gæti þess vel að raska hvergi landi utan við vegsvæðið, námuvegi og námur. M.a. verður allur akstur tækja bannaður utan vegsvæðis á verk tíma nema að námum.

Nýr vegur er hannaður þannig að hann falli sem best að landslagi.

Komi í ljós áður óþekktar fornleifar á framkvæmdasvæðinu á framkvæmdatíma, verður haft frekara samráð við minjavörð Suðurnesja, eins og kveðið er á um í lögum nr. 80/2012 um menningarminjar.

Röskuð svæði verða jöfnuð og grædd upp þar sem það á við. Ef svarðlag (lífrænn jarðvegur) finnst verður því ýtt í hauga við upphaf framkvæmda og því jafnað yfir við frágang. Reynt verður að ganga vel frá jöðrum framkvæmdasvæða og laga þau sem best að aðliggjandi landi til að gera sárin í landinu sem minnst áberandi.

6.1 SAMRÁÐSADILAR

Framkvæmdin verður unnin í samráði við ýmsa aðila. Áður en framkvæmdir hefjast og á framkvæmdatíma verður haft samráð við eftirtalda aðila:

- **Sveitarstjórn Reykjanesbæjar** vegna framkvæmdaleyfis.
- **Umhverfisstofnun** um efnistöku, uppgræðslu og frágang á svæðinu.
- **Landeigendur (Reykjanesbær)** um framkvæmdir, frágang og uppgræðslu.
- **Heilbrigðiseftirlit Suðurnesja**, varðandi leyfi til atvinnureksturs sem getur valdið mengun.
- **Landgræðslu ríkisins**, vegna uppgræðslu.
- **Minjastofnun Íslands**, vegna framkvæmda í grennd við fornleifar.
- **Mílu ehf.**, vegna framkvæmda í grennd við fjarskiptalagnir.
- **Reykjanesbæ**, vegna framkvæmda í grennd við fráveitulagnir.
- **HS-Veitur**, vegna framkvæmda í grennd við háspennustrengi, rafstrengi og vatnsveitulagnir.
- **HS-Orku**, vegna þverunar vegar yfir stofnlögn hitaveitu.
- **Landsnet**, vegna framkvæmda í grennd við háspennustrengi.

7 NIÐURSTAÐA

Við framkvæmdina verður sá kafli núverandi Hafnavegar sem nær frá Flugvallarbraut í norðvestri að Reykjanesbraut lagður af fyrir almenna umferð ásamt T-gatnamótum við Reykjanesbraut. Þess í stað verður lögð ný veglína svokallaðs nýs Hafnavegar frá Flugvallarbraut að hringtorgi á Reykjanesbraut við Stekk. Nýr vegkafli verður um það bil 850 m langur.

Gert er ráð fyrir að neikvæð áhrif vegaf framkvæmdarinnar á náttúrufar svæðisins, jarðmyndanir og landslag verði óveruleg.

Ný vegtenging við þann hluta Hafnavegar sem verður lagður af fyrir almenna umferð verður að botnlanga sem einungis mun þjóna atvinnustarfsemi HS-Veitna. Ekki verða ummerki um gatnamót á Reykjanesbraut að framkvæmd lokinni. M.a. verður malbik núverandi beygjureinar rífið, miðeyju Reykjanesbrautar verður lokað með kantsteini og yfirborð hennar þökulagt, vegrið aðlagð nýjum kanti og yfirborð utan við nýja vegöxl verður landmótað og gengið snyrtilega frá nýjum fláum.

Markmið framkvæmdarinnar er að auka umferðaröryggi vegfarenda sem leið eiga um Reykjanesbraut með því að loka hættulegum T-gatnamótum og tengja nýjan Hafnaveg í núverandi hringtorg á Reykjanesbraut. Ásamt því er verið að tryggja greiðari samgöngur á svæðinu og bæta tengingu við Hafnir.

Vegagerðin hefur valið efnisnámur til þessarar framkvæmdar. Talið er að efnistaka úr námum muni hafa óveruleg áhrif á umhverfið.

Við framkvæmdir verður reynt að draga úr raski með því að takmarka framkvæmdasvæðið eins og hægt er auk þess sem svæðið verður mótað, grætt upp og reynt að gera ummerkin sem minnst áberandi. Þá verður haft samráð við landeigendur um endurheimt gróðurs á því landi sem raskast við framkvæmdina. Með góðri hönnun, frágangi og eftirliti með framkvæmdum er hægt að draga verulega úr neikvæðum áhrifum framkvæmdarinnar á landslag.

Hætta á mengunarslysum á framkvæmdasvæðinu eykst á framkvæmdatíma en að loknum framkvæmdum verður hættan minni en í dag vegna öruggari vegar.

Nýr Hafnavegur mun bæta samgöngur á svæðinu, þá sérstaklega vegna aukins umferðaröryggis.

Framkvæmdin er ekki háð mati á umhverfisáhrifum. Vegagerðin telur að viðkomandi framkvæmd hafi óveruleg umhverfisáhrif. Til að áhrif framkvæmdarinnar verði sem minnst verður ýmsum aðgerðum beitt á framkvæmdatíma og haft samráð við ýmsa aðila.

8 HEIMILDIR

Alþingi (2016). *Pingsályktun um fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2015–2018*. Sótt 5. janúar 2018 af: <http://www.althingi.is/altext/145/s/1801.html>

Ferðamálastofa (2018). *Ferðalag.is - Hafnaberg*. Sótt 5. janúar 2018 af: <http://www.ferdalag.is/leitarnidurstour/nanar/hafnarberg--seacliffs?type=place>

Hagstofa Íslands (2017). *Talnaefni*. Sótt 5. Janúar af: <https://hagstofa.is/talnaefni/ibuar/mannfjoldi/sveitarfelog-og-byggdakjarnar/>

ÍAV (2018). *Námur*. Sótt 8. janúar 2018 af: <http://www.iav.is/starfsemi/framkvaemdir/namur/>

ÍSOR (2018). *Jarðfræðikortasjá*. Sótt 8. janúar 2018 af: <http://jardfraedikort.is/>

Já (2018). *Kort*. Sótt 5. janúar 2018 af: <https://ja.is/kort>

Landmælingar Íslands (2018). *Kortasjá*. Sótt 5. janúar 2018 af <https://kortasja.lmi.is/>

Loftmyndir ehf. (2017). *Kortasjá Loftmynda: Reykjanesbær*. Sótt 5. janúar 2018 af: <https://www.map.is/reykjanesbaer/>

Markaðsstofa Reykjaness (2018). *Brimrúntur*. Sótt 5. janúar 2018 af: <https://www.visitreykjanes.is/is/reykjanes/place/around-reykjanes>

Minjastofnun Íslands (2018). *Minjavefsja*. Sótt 5. janúar 2018 af: <http://www.minjastofnun.is/gagnasafn-/kortavefsja/>

Náttúrufræðistofnun Íslands (2018). *Vistgerðakort*. Sótt 5. janúar 2018 af: <http://vistgerdakort.ni.is/>

Reykjanesbær (2018). *Aðalskipulag Reykjanesbæjar 2015-2030*. Sótt 5. janúar 2018 af: <https://www.reykjanesbaer.is/is/thjonusta/byggingar-og-skipulagsmal/skipulagsfulltrui>

Umhverfisstofnun (2018). *Náttúruminjaskrá Suðvesturlands*. Sótt 5. janúar 2018 af: <http://www.ust.is/einstaklingar/nattura/natturuminjaskra/sudvesturland/>

Vegagerðin (2018). *Námuskrá*. Sótt 8. janúar 2018 af: <http://namur.vegagerdin.is/>

9 TEIKNINGAR

Teikning 1-01	Yfirlitsmynd	1:1500
Teikning 2-01	Grunnmynd og langsnið. Stöð 0-450	1:1000
Teikning 2-02	Grunnmynd og langsnið. Stöð 450-850	1:1000