


USK Skipulag

Frá: Úrskurðarnefnd umhverfis- og auðlindamála - UUA <uua@uua.is>
Sent: föstudagur, 22. júlí 2022 14:14
Til: Glóey Helgudóttir Finnsdóttir; Harri Ormarsson; Erna Hrönn Geirsdóttir; Björgvin Rafn Sigurðarson
Afrit: USK Skipulag
Efni: Tilkynning um kæru 79/2022, stjórnvald.
Viðhengi: 22.7.2022 - - 4623_001.pdf - (Ólöf Harðardóttir).pdf; 22.7.2022 - -  - (Ólöf Harðardóttir).jpeg

Góðan dag.

Efni. Tilkynning um kæru.

Meðfylgjandi er afrit stjórnslukæru, móttækin 22. júlí 2022 ásamt fylgigögnum, þar sem kærðar eru ákvarðanir Umhverfis- og skipulagsráðs Reykjavíkur um að samþykkja deiliskipulag fyrir 3. kafla Arnarnesvegur og Elliðaárdals þann 29. júní 2022, sem og staðfesting borgarráðs frá 1. júlí á nefndum deiliskipulögum.

Vegna framkominnar kröfu er farið fram á að úrskurðarnefndin fái í hendur gögn er málið varða og er stjórnvaldi gefið kostur á að tjá sig um kröfuna, 30 dagar frá dagsetningu þessarar tilkynningar sbr. 5. mgr. 4. gr. laga nr. 130/2011 um úrskurðarnefnd umhverfis- og auðlindamála.

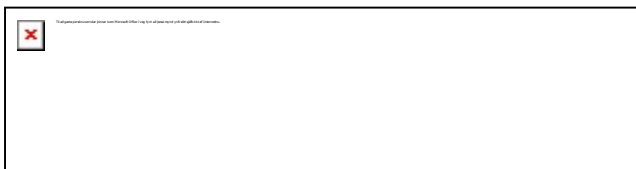
Óskast staðfest um móttöku.

Með kveðju,

f.h. nefndarinnar

Ólöf Harðardóttir,
skrifstofumaður

Úrskurðarnefnd umhverfis- og auðlindamála
Borgartúni 21, 105 Reykjavík, Iceland
Sími / Tel: (+354) 5758710
www.uua.is - [Fyrirvari/Disclaimer](#)



Vinsamlegast hugið að umhverfinu áður en tölvupósturinn er prentaður og samgöngumáti er valinn.
Please consider the environment before printing and choosing transport.



Úrskurðarnefnd umhverfis- og auðlindamála
Skuggasundi 3,
101 Reykjavík

Reykjavík, 22. júlí 2022

Afrit sent á uua@uua.is

KÆRA

Kæruefni

Kærðar eru ákvarðanir Umhverfis- og skipulagsráðs Reykjavíkur um að samþykkja deiliskipulag fyrir 3. kafla Arnarnesvegjar og Elliðaárdals 29.06.2022., sem og staðfesting borgarráðs frá 01.07.2022 á nefndum deiliskipulögum.

Krafa

Krafist er þess að deiliskipulag fyrir 3. kafla Arnarnesvegjar og deiliskipulag Elliðaárdals frá 01.07.2022 verði felld úr gildi.

Þess er krafist að engin framkvæmdaleyfi fyrir 3. kafla Arnarnesvegjar eða Elliðaárdals verði gefin út á meðan mál þetta er til meðferðar hjá Úrskurðarnefnd umhverfis- og auðlindamála.

Málsatvik

Þann 5. nóvember 2020 sendu óformlegu íbúasamtökin Vinir Vatnsendahvarfs áskorun til Skipulagsstofnunar þess efnis að gera skyldi nýtt mat á umhverfisáhrifum sem snýr að lagningu 3. áfanga Arnarnesvegjar um Vatnsendahvarf, 1.9 km vegjar frá Kópavogi að Breiðholtsbraut. Var vísað þar til réttar Skipulagsstofnunar til að krefjast endurgerðar á mati á umhverfisáhrifum, sé matið eldra en tíu ára. Umhverfismatið sem notast er við í dag til að réttlæta framkvæmdina er frá 2003.

Skipulagsstofnun vakti í kjölfarið athygli Vina Vatnsendahvarfs á að þann 13. nóvember 2020 hefði Vegagerðin sent Skipulagsstofnun matsskyldufyrirspurn um ofangreinda framkvæmd skv. 6. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000. Í samræmi við 6. gr. nefndra laga óskaði Skipulagsstofnun eftir álitni Vina Vatnsendahvarfs á ofangreindri framkvæmd sem var sent til Skipulagsstofnunar 2. desember 2020.

Ákvörðun Skipulagsstofnunar lá svo fyrir 18. febrúar 2021 þar sem þau töldu að breyting á útfærslu gatnamóta við Arnarsveg og Breiðholtsbraut skyldi ekki háð mati á umhverfisáhrifum.

Það hefur svo komið í ljós að Vegagerðin sendi Skipulagsstofnun ófullnægjandi upplýsingar þar sem umferðaröryggismat sem gert var í janúar 2021 fylgdi ekki með skjölunum til Skipulagsstofnunar. Þetta kom fram í grein Bjarna Gunnarssonar umferðarverkfræðings sem birt

var í Morgunblaðinu 25. mars 2022. Í umferðaröryggismatinu kom fram eftirfarandi niðurstaða: "Niðurstöður rýnishópsins eru að mislæg gatnamót séu mun betri m.t.t. umferðaröryggis. Sú lausn að aðskilja akstursstefnur, losna við stöðvun umferðar á umferðarljósum og engar vinstri beygjur þar sem þvera þarf gagnstæða umferðarstrauma felur í sér mun öruggari umferðarmannvirki".

Í grein Bjarna Gunnarssonar kemur einnig fram "...Skipulagsstofnun sem fær ófullnægjandi gögn frá Vegagerðinni eins og komið hefur fram. Skipulagsstofnun étur það upp eftir Vegagerðinni að um litlar breytingar sé að ræða og telur ekki þörf á nýju mati á umhverfisáhrifum. Skipulagsstofnun notar málsgrein 2 í 12. grein laga um mat á umhverfisáhrifum til að úrskurða um að ekki þurfi að gera nýtt mat, en þar segir "að Skipulagsstofnun geti ákveðið að endurskoða skuli matsskýrslu framkvæmdaraðila samkvæmt 1. mgr. ef forsendur hafa breyst verulega frá því að álit lá fyrir, svo sem vegna breytinga á náttúruferðum eða landnotkun á áhrifasvæði framkvæmdarinnar, breytinga á löggjöf um umhverfismál, breytinga á alþjóðlegum skuldbindingum eða vegna tækniþróunar varðandi framkvæmdina". Að nota þessa lagagrein til að úrskurða að nýtt mat sé óþarfi stenst ekki, hún fjallar ekkert um það þegar gjörbreytta framkvæmd er að ræða, þ.e. að byggja ljósastýrð gatnamót. Og ekki er Skipulagsstofnun að spyrja Vegagerðina hvaða áhrif breytingin hefur á umferðina, ný gatnamót snúast jú um að þau séu ekki eins örugg og hægt er og hafi gott umferðarflæði."

Lögin sem Skipulagsstofnun vísaði í 106/2000 í úrskurði sínum hafa nú verið felld úr gildi og ný lög um umhverfismat 111/2022 tóku gildi 25. júní 2022. Í nýju lögunum kemur fram í 28. mgr. um Endurskoðun umhverfismats: "Telji framkvæmdaraðili eða leyfisveitandi, sem hefur mótttekið umsókn um leyfi til framkvæmda, að forsendur umhverfismatsskýrslu hafi breyst verulega frá því að álit Skipulagsstofnunar um umhverfismat framkvæmdar skv. 24. gr. lá fyrir getur hann óskað álits Skipulagsstofnunar á því hvort endurskoða þurfi umhverfismat framkvæmdarinnar að hluta eða í heild. Ef framkvæmd hefst ekki innan tíu ára frá því að álit Skipulagsstofnunar um umhverfismat framkvæmdarinnar liggur fyrir skal framkvæmdaraðili eða viðkomandi leyfisveitandi óska eftir slíku áliti Skipulagsstofnunar. Við gerð álits Skipulagsstofnunar um hvort endurskoða þurfi umhverfismat framkvæmdar skv. 1. mgr. skal leggja til grundvallar hvort forsendur hafi breyst verulega frá því að álit um umhverfismat framkvæmdarinnar lá fyrir, svo sem vegna breytinga á náttúruferðum eða landnotkun á áhrifasvæði framkvæmdarinnar, breytinga á löggjöf um umhverfismál, breytinga á alþjóðlegum skuldbindingum eða vegna tækniþróunar varðandi framkvæmdina."

Þar sem Vegagerðinni láðist að láta mikilvægar upplýsingar í té þegar matsskýrslan var kynnt fyrir Skipulagsstofnun þá er ljóst að Skipulagsstofnun hafði ekki allar forsendur til að taka upplýsta ákvörðun. Komið hefur fram að breyting á gatnamótunum frá mislægum í ljósastýrð er veruleg og mun valda mun meiri hættu fyrir vegfarendur, ásamt því að umferðarflæði verður mun síðra.

Einnig kom fram á opnum fundi Kópavogs varðandi nýtt deiliskipulag fyrir byggð á Vatnsendahvarfi, sem haldinn var 7. apríl 2022, að ef talið er að þessi gatnamót anni ekki aukinni umferð vegna nýrrar byggðar í Kópavogi að þá verði hægt að breyta þeim í mislæg gatnamót. Í ljósi þess þá er það gríðarlega illa farið með almannafé að setja upp ljósastýrð

gatnamót og tvöfalda brú, sem munu minnka umferðaröryggi og umferðarflæði, bara til að breyta gatnamótunum í mislæg nokkrum árum síðar þegar í ljós kemur hversu illa skipulögð þessi gatnamót eru. Umferðarverkfræðingurinn Bjarni Gunnarsson segir einnig í grein sinni þannn 25. mars 2022 í Morgunblaðinu að þessi nýju gatnamót verði mjög lík núverandi gatnamótum Bústaðarveggar og Reykjanesbrautar sem “allir séu sammála um að séu hættuleg og umferðarþung og er í undirbúningi að breyta þeim”.

Forsendur varðandi vegalagningu 3. kafla Arnarnesveggar hafa svo sannarlega breyst verulega frá því álit um umhverfismat framkvæmdarinnar lá fyrir 2003. Breytingar hafa orðið á náttúrufari og landnotkun á áhrifasvæði framkvæmdarinnar og miklar breytingar hafa orðið á löggjöf um umhverfismál og á alþjóðlegum skuldbindingum varðandi loftslagsmál, sbr. Parísarsáttmálann, Árórsarsamninginn o.fl.

Kærendur telja að lögbundið samráð við íbúa hafi ekki verið virt við gerð þessa deiliskipulags og þeim hafi ekki verið gefið tækifæri til að hafa áhrif á ákvörðun stjórnvalda við gerð slíkra áætlana. Skýrt sé, þegar farið er yfir athugasemdir frá íbúum, að lausnin sem er kynnt í þessu deiliskipulagi er engum til góðs og var athugasemdum íbúa svarað á ófullnægjandi hátt. Meðal annars var kröfu almennings um að gert yrði nýtt umhverfismat fyrir framkvæmdina svarað á þann hátt að þar sem kæru vegna gatnamótanna hefði verið hafnað vegna þess “að hagsmunir kæranda voru hvorki verulegir né tengdir ákvörðun Skipulagsstofnunar og að ekki væri talið að kærendur hefðu þá einstaklegu lögvörðu hagsmuni sem eru skilyrði kæruaðildar”, að þá teldist ekki þörf á að gera nýtt umhverfismat. Einnig voru svör íbúa við mótmælum íbúa gagnvart breytingu á gatnamótunum í ljósastýrð svarað með ófullnægjandi gögnum, enda ljóst að umferðaröryggismat frá janúar 2021 var ekki með í gögnum til Skipulagsstofnunar eða sveitarfélaganna, og því ekki tekið mið af því í svörum til íbúa.

Íbúum var tilkynnt með stuttum fyrirvara að halda ætti opinn fund fyrir íbúa til að kynna deiliskipulag 3. kafla Arnarnesveggar þann 3. mars 2022. Ekki var íbúum boðið á fundinn eins og venja er heldur var haldinn streymisfundur sem var birtur “live” á Facebook og íbúum gefinn kostur á að senda inn spurningar í formi tölvupósta og á athugasemdakerfi Facebook. Fundurinn var auglýstur að hann ætti að standa í 60 mínútur, en þegar 40 mínútur voru liðnar af fundinum og fjölmörgum spurningum enn ósvarað þá lauk fundarstjóri fyrirvaralaust fundinum og lokaði fyrir streymið. Í Skipulagslögum kemur fram í d-lið 1. gr. að eitt markmið laganna sé að tryggja að samráð sé haft við almenning við gerð skipulagsáætlana, þannig að honum sé gefið tækifæri til að hafa áhrif á ákvörðun stjórnvalda við gerð slíkra áætlana. Þar sem íbúum var ekki gefinn kostur á því að fá fullnægjandi svör á þessum fundi, eða fá allan tímann sem auglýstur var til að fá svör við sínum spurningum, þá er ljóst að deiliskipulagsferlið hefur verið brotið og skipulagslögum ekki fylgt.

Athugasemdum íbúa vegna matsskýrslu var ekki svarað á fullnægjandi hátt af sveitarfélögum og engar mótvægisáðgerðir kynntar fyrir utan það að setja eigi upp snjallmæla til mæla mengun við nærliggjandi vegi, tilfærslu á blágresi og verndun á blágrýti. Athugasemdir og áhyggjur íbúa voru því virtar að vettugi og lítið sem ekkert samráð haft við íbúa í þessu ferli. Aftur er hér deiliskipulagsferlið brotið og skipulagslögum ekki fylgt.

Í 1. gr. Árórsarsamningsins kemur fram: “að sérhver samningsaðili skal, í því skyni að stuðla að

verndun réttinda hvers einstaklings af núverandi og komandi kynslóðum til að lifa í umhverfi, sem er fullnægjandi fyrir heilsu hans og velferð, ábyrgjast rétt til aðgangs að upplýsingum, til þátttöku almennings í ákvarðanatöku og til aðgangs að réttlátri málsmeðferð í umhverfismálum í samræmi við ákvæði þessa samnings." Í 8 gr. c-lið Árórsarsamningsins kemur einnig fram að sérhverjum samningsaðila sé skylt að: "gefa almenningi kost á að gera athugasemdir, beint eða fyrir atbeina ráðgefandi aðila sem kemur fram fyrir hönd almennings. Taka skal tillit til þeirrar niðurstöðu sem þátttaka almennings færir eins og frekast er unnt."

Það er ljóst að í þessu deiliskipulagsferli 3. kafla Arnarnesvegjar og Elliðaárdals þá hefur þessum lögum ekki verið fylgt og hagsmunir almennings og umhverfis ekki verið sett í forgang. Því verður að fella deiliskipulag fyrir 3. kafla Arnarnesvegjar og Elliðaárdals úr gildi og endurskoða þessa vegalagningu með heildarmyndina og komandi kynslóðir í huga.

Skýringar

Vatnsendahvarfið er gróðursæl náttúruperla og dýrmætt grænt svæði sem liggur á mótum Reykjavíkur og Kópavogs. Svæðið er mikið nýtt útivistarsvæði og útsýnissvæði íbúa nágrennisins. Einnig er Vatnsendahvarfið varpland fjölmargra fuglategunda, þar á meðal lóu, hrossagauka og spóa.

Fyrirhugaður 3. kafli Arnarnesvegjar mun koma til með að skera Vatnsendahvarfið í tvennt og breyta ásýnd þess og notagildi til hins verra til frambúðar. Umhverfismat sem framkvæmdin byggir á er frá 2003, en þar var talið að vegalagningin myndi hafa óveruleg áhrif á umhverfi, útivist og hljóðvist. Kærendur, sem eru að mestu íbúar sem búa í návígi við vegaframkvæmdina og nýta svæðið til útivistar og heilsuþóta, telja ólíkt úrskurði umhverfismatsins frá 2003 að framkvæmdin muni hafa með sér veruleg og neikvæð áhrif á lífríki, umhverfi og útivist.

Framkvæmdin samræmist heldur ekki markmiðum Samgöngusáttmálans:

"Markmiðið er að auka öryggi, bæta samgöngur fyrir alla ferðamáta og minnka tafir, stórefla almenningsamgöngur og draga úr mengun af völdum svifryks og losun gróðurhúsalofttegunda til að standa við loftslagsmarkmið stjórnvalda og sveitarfélaga."

Framkvæmdin mun auka á tafir, þar sem þær götur m.a. Breiðholtsbraut, sem taka við umferð af veginum anna nú þegar ekki aukinni umferð, mengun mun aukast og svif- og hljóðmengun og losun gróðurhúsalofttegunda mun einnig aukast. Stofnbrautir á höfuðborgarsvæðinu mælast reglulega yfir lögbundnu heilsuverndarmörkum svifryks.

Einnig er Breiðholtsbrautin þegar sprungin umferðaræð sem stíflast iðulega á háannatímum. Vegurinn breytist úr tveimur akreinum í eina í átt að Rauðavatni, við Jaðarsel, sem veldur ítrekað töfum á umferð alla leið niður Breiðholtsbrautina að Mjódd. Engin áform eru uppi um að tvöfalda Breiðholtsbrautina að Rauðavatni. Með Arnarnesvegi bætast við tvær akreinar í viðbót, sem þýðir það að fjórar akreinar verða að einni í átt að Rauðavatni, sem er óumdeilt að mun valda enn meiri stíflu á þegar sprunginni umferðaræð.

Á fundi Íbúaráðs Breiðholts 7. mars 2021 þegar lögð var fram tillaga að deiliskipulaginu þá lagði

fulltrúi íbúasamtaka Breiðholts fram svohljóðandi bókun: “Arnarnesvegur er hluti af Samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins og samvinnuverkefni Reykjavíkur, Kópavogs og Vegagerðar. Framlenging Arnarnesvegar ásamt gatnamótum við Breiðholtsbraut er þannig hluti af samgöngusáttmála ríkis og sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu. Telur fulltrúi Íbúasamtakana Betra Breiðholt, þau engan vegin í takt við þarfir íbúa. Fulltrúinn leggur því til að áform um veginn verði endurskoðuð þannig að þau taki frekar mið af þörfum Breiðhyllinga með tengingum við hjólreiðavegi og falleg útivistarsvæði. En skoðað verði hvort í raun sé þörf fyrir almenna umferð á svæðinu, hvort nægja myndi að veita umferð Borgarlínu og forgangsakstri um svæðið en ekki almenna umferð og því ekki þörf fyrir framkvæmd af þessari stærðargráðu”

Samkvæmt nýju hverfisskipulagi Breiðholts sést einnig vel að Arnarnesvegur mun liggja þétt upp við fyrirhugaðan Vetrargarð. Sleðabrautin, sem líklegt er að yngstu börnin muni nota mest, mun liggja næst fjögurra akreina stofnbrautinni og tvöföldu hringtorgi. Það getur varla samræmst lýðheilsusjónarmiðum sveitarfélaganna að setja leiksvæði barna á horn tveggja stofnbrauta með samtals ellefu akreinar. Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur hefur bent á að þetta sé varhugavert og þurfi að skoða vel hvaða áhrif mengunin frá veginum muni hafa á viðkvæm lungu barnanna sem leika sér í návígi við veginn. Ekkert umhverfismat um það liggur fyrir, því ekki var gert ráð fyrir Vetrargarðinum í fyrra umhverfismati sem er nær tveggja áratuga gamalt. Umferð um veginn mun einnig fljótt fara yfir efri mörk sem áætluð voru á þessu umhverfismati.

Á síðustu tveimur áratugum hefur höfuðborgarsvæðið breyst mikið og áherslur í umferðarmenningu hafa breyst verulega. Því má telja líklegt að umferðarlíkanið sem stuðst var við í upphaflega matinu sé úrelt. Mikill umferðarpungi er nú þegar á Breiðholtsbrautinni og endurmeta þarf því áhrif af viðbótarumferðarpunga Arnarnesvegarins. Endurskoðuð umferðarspá frá 2013 gerði ráð fyrir a.m.k. 20.000 bifreiðum á sólarhring um Arnarnesveg, en upphaflegt umhverfismat gerði ráð fyrir 9.000-15.000 bifreiðum. Einnig varð breyting á hönnun gatnamóta fyrir veginn árið 2021 í ljósastýrð gatnamót á Breiðholtsbraut, en fyrra umhverfismat gerði ráð fyrir mismögum gatnamótum.

Breyting á gatnamótum úr mismögum í ljósastýrð

Eins og áður hefur verið nefnt þá var tekin ákvörðun um að breyta gatnamótum Arnarnesvegar við Breiðholtsbraut úr mismögum í ljósastýrð. Skv. grein Bjarna Gunnarssonar umferðarverkfræðings í Morgunblaðinu 25. mars 2022 mun þessi breyting hafa í för með sér eftirfarandi:

- Fleiri umferðarslys
- Meira eignatjón
- Minni afkastagetu gatnamótanna
- Meiri umferðartafir
- Lengri akstursleiðir
- Meiri loftmengun
- Meiri umferðarhávaða við Nönnufell og Suðurfell
- Stærri mannvirki (fjögurra akreina brú í staðinn fyrir 2ja akreina)
- Breiðari rampa við Suðurfell (fjórar akreinar í staðinn fyrir tvær)
- Litla breytingu á framkvæmdakostnaði

Þrátt fyrir þetta þá komst Skipulagsstofnun að þeirri niðurstöðu að ekki væri þörf á því að gera

nýtt umhverfismat fyrir framkvæmdina, jafnvel þó fyrra mat væri frá 2003 og forsendur í umhverfis og samgöngumálum, og náttúra og notagildi svæðisins, hafi gjörbreyst á síðustu tveimur áratugum.

Einnig kom fram í niðurstöðum í skýrslu um umferðaröryggi á þessum gatnamótum sem gerð var af Vegagerðinni 21. janúar 2021: "Niðurstöður rýnishópsins eru að mislæg gatnamót séu mun betri m.t.t. umferðaröryggis. Sú lausn að aðskilja akstursstefnur, losna við stöðvun umferðar á umferðarljósum og engar vinstri beygjur þar sem þvera þarf gagnstæða umferðarstrauma felur í sér mun öruggari umferðarmannvirki".

Í grein í Morgunblaðinu frá 25. mars 2022, eftir Bjarna Gunnarsson umferðarverkfræðing, þá kemur fram "Þessi niðurstaða umferðaröryggismatsins virðist hunsuð af Vegagerðinni sjálfri og er ekki kynnt fyrir Skipulagsstofnun þegar Vegagerðin sendir sitt erindi um að ekki þurfi að gera nýtt mat á umhverfisáhrifum gatnamótanna. Og ekki kynnir Vegagerðin Skipulagsstofnun þær neikvæðu breytingar sem upp eru taldar hér á undan þegar gatnamótin verða ljósastýrð." Það virðist því ljóst að hér hafi skort upplýsingar svo Skipulagsstofnun gæti tekið upplýsta ákvörðun og ætti því að endurskoða ákvörðun sína í ljósi þessara upplýsingar." Ákvörðun borgarráðs um að samþykkja nýtt deiliskipulag er því tekin án þess að allar upplýsingar liggi fyrir og er ekki íbúum eða umhverfi í hag.

Í matskýrslu Eflu kemur fram varðandi umferðaröryggi eftirfarandi: "Umferðaröryggi Jákvað. Framkvæmdin mun draga úr umferðarþunga í gegnum núverandi íbúðarhverfi og stytta aksturstíma. Umferðaröryggi gangandi og hjólandi vegfarenda eykst til muna." Þessar niðurstöður eru í engu samræmi við niðurstöður umferðaröryggismats Vegagerðarinnar frá janúar 2021 sem Bjarni Gunnarsson umferðarverkfræðingur vísar í í grein sinni í Morgunblaðinu 25. mars 2022.

Vetrargarðurinn - svifryksmengun í návígi við leiksvæði barna

Á fundi sem haldinn var 11. desember 2002 í Salaskóla um Arnarnesveg var foreldrum barna í Salaskóla sagt að ekki væri gert ráð fyrir meiri umferð en 15.000 bifreiðum á sólarhring um veginn. Umferðin við skólalóðina hefur vaxið jafnt og þétt síðustu ár og er óðum að ná upp í hönnunarumferð umhverfismatsins. Í dag er umferð um veginn við Salaskóla komin í 9.254 bifreiðar á sólarhring. Að klára tengingu við Breiðholtsbraut og bæta þannig gegnumstreymisumferð á milli Reykjanesbrautar og Breiðholtsbrautar við núverandi umferðarþunga mun auka umferð verulega, langt umfram þessar 15.000 bifreiðar, og er því ekki innan heimildar umhverfismatsins.

Stofnbrautir á höfuðborgarsvæðinu mælast iðulega yfir lögbundin heilsuverndarmörk svifryks. Á gráum dögum vilja sérfræðingar í loftmengun að börn haldi sig fjarri stofnbrautum og að allir haldi sig frá líkamlegri áreynslu við stofnbrautir. Reykjavíkurborg er með stórar áætlanir fyrir Vetrargarð fyrir íbúa Reykjavíkur og nágrennis, við skíðabrekkuna í Jafnaseli. Varla getur það talist viðsættanlegt að leggja allt að 4 akreina stofnbraut alveg upp við skólalóð, og leik- og útivistarsvæði barna. Svifryksmengun við Salaskóla og Vetrargarðinn gæti því farið yfir hættumörk á gráum dögum og myndi breyta þessum svæðum í ónothæf hættusvæði. Börn eiga rétt á heilsusamlegri skólalóð samkvæmt reglugerð nr. 675/2009 og einnig rétt á að þeim sé ekki mismunað eftir búsetu eins og Barnasáttmáli Sameinuðu þjóðanna, lögfestur 2013, kveður á

um.

Nú er búið að gefa út framkvæmdaleyfi fyrir nýjan Vetrargarð sem liggja á þétt upp við 3. kafla Arnarnesvegjar jafnvel þótt þetta leiksvæði hafi ekki verið tekið með í myndina þegar umhverfismat var gert fyrir framkvæmdina árið 2003. Lýðheilsa íbúa er hér að veði og virt að vettugi þegar deiliskipulag 3. kafla Arnarnesvegjar var samþykkt.

Umferð um Arnarnesveg verður langt umfram umhverfismat

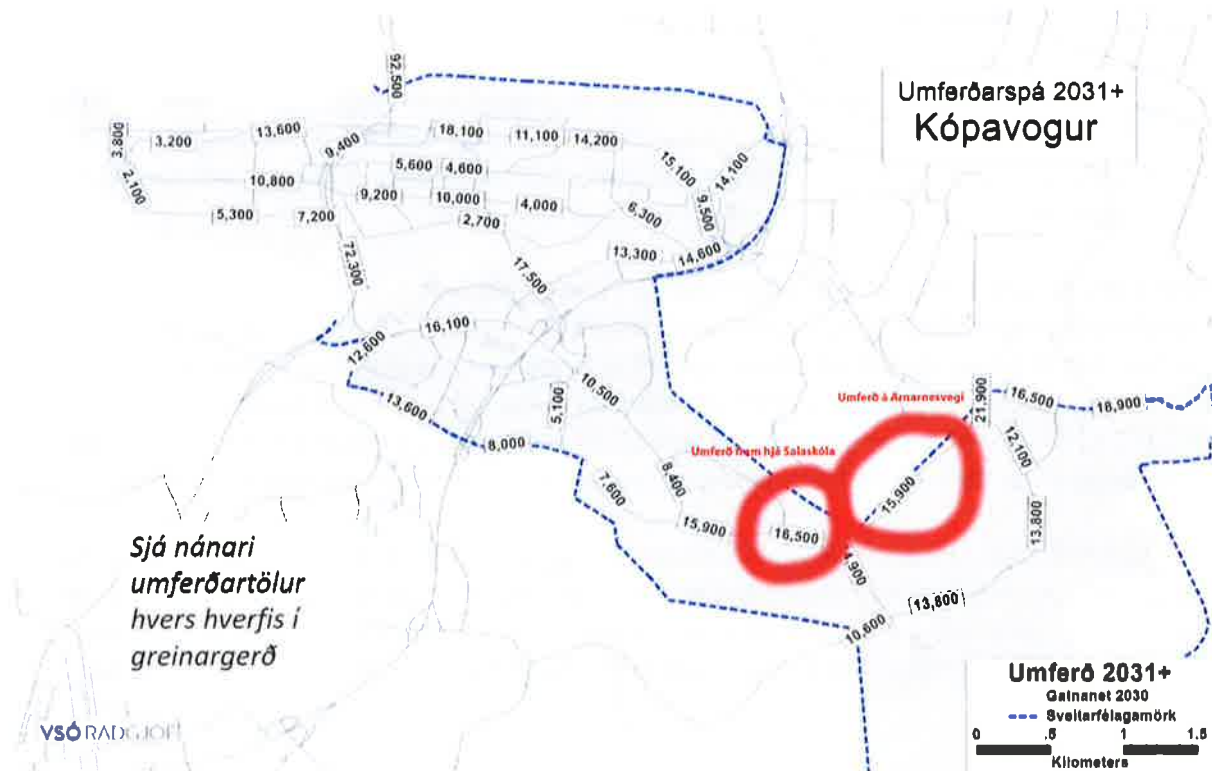
Í matsskyldufyrirspurn frá Vegagerðinni kom fram að einungis væri gert ráð fyrir 12.000 bifreiðum árið 2024 og 13.500 bifreiðum árið 2030 á þessum 3. kafla Arnarnesvegjar. Til samanburðar er gert ráð fyrir að umferð um Vatnsendaveg verði 16.000 bifreiðar á sólarhring árið 2024 og 17.500 bifreiðar á sólarhring árið 2030. Í ljósi þess að Arnarnesvegur er hannaður sem þjóðvegur í þéttbýli og stofnbraut þá eru þessar tölur greinilega verulega vanmetnar.

Þó Vegagerðin segi að áætlað sé að 3. kafla Arnarnesvegjar verði í byrjun 2 akreinar þá verður sprengt fyrir fjórum akreinum, eða 60 metra breiðri gjá þvert í gegnum hæðina. Einnig var gert ráð fyrir fjórum akreinum í 1. og 2. kafla Arnarnesvegjar. Umferð 4 akreina stofnbrautar getur auðveldlega farið upp í 55.000 bifreiðar á sólarhring og er það nær fjórfalt hámark umferðar í umhverfismatinu.

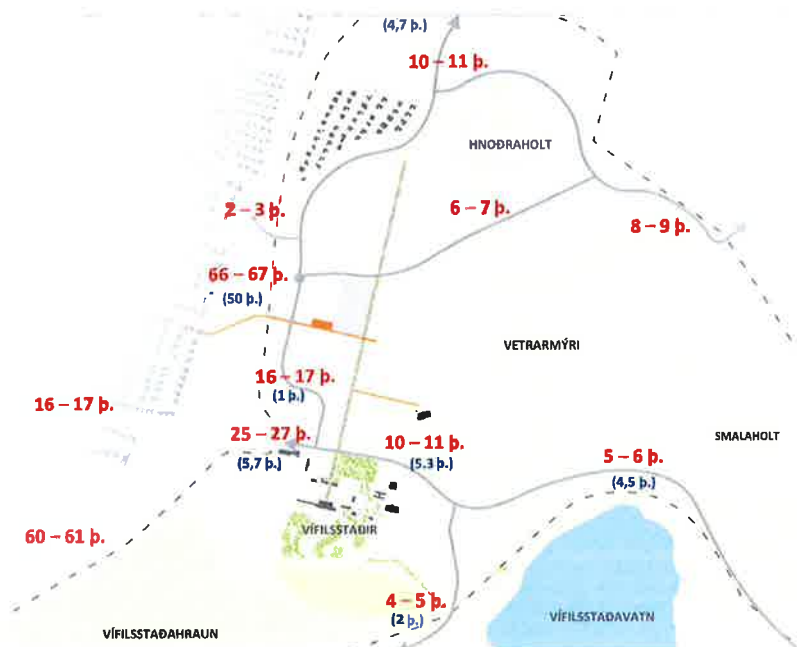
Umferðin á fyrsta áfanga Arnarnesvegjar hefur nú þegar náð neðri mörkum umferðar í matinu og hefur Vegagerðin þar með ekki heimild til frekari stórfamkvæmda. Umferðakvótinn sem eftir er myndi varla duga miðað við einbreiða brú. Vegagerðin ætlar sér þrátt fyrir það að tengja Salahverfi við Breiðholtsbraut með tilheyrandi stofnbrautarumferð. Ef af tengingu við Breiðholtsbraut verður munu efri mörk umhverfismatsins verða yfirkeyrð. Þegar Vegagerðin hefur verið spurð hvað muni gerast þegar umferð fer yfir hámark umferðar í umhverfismati þá hafa engin svör fengist.

Í nýrri umferðarspá sem VSÓ gerði fyrir deiliskipulag Kópavogs er gert ráð fyrir allt að 16.500 bifreiðum upp úr árinu 2031 um Arnarnesveg. Vegurinn verður því strax upp úr 2031 búinn að sprengja viðmið í umhverfismati sem er 9.000 til 15.000 bifreiðar. Vegagerðin hefur ítrekað verið spurð af áhyggjufullum íbúum hvað gerist þegar umferð fer umfram umhverfismat en ekki fengið nein svör. Verður ekki að fara í nýtt umhverfismat þegar svona ber við?

Sjá mynd hér að neðan:



Ekki virðist heldur hafa verið gert ráð fyrir aukinni umferð vegna fyrirhugaðrar Vorbrautar sem á að tengja við Arnarnesveg í umferðarspá hér að ofan. Þar er gert ráð fyrir umferð 8.000-9.000 bifreiða. Þann veg á að leggja í stökk til að vernda umhverfi og íbúa. Hvers vegna hafa álíka hugmyndir ekki komið fram vegna 3. kafla Arnarnesvegar?



- Umferð sem skapast á svæðinu í heild 50-60 þ. ökutæki.
- Rauðar tölur – umferð sem skapast þegar uppbyggingu er lokið og lögð ofan á núverandi umferð

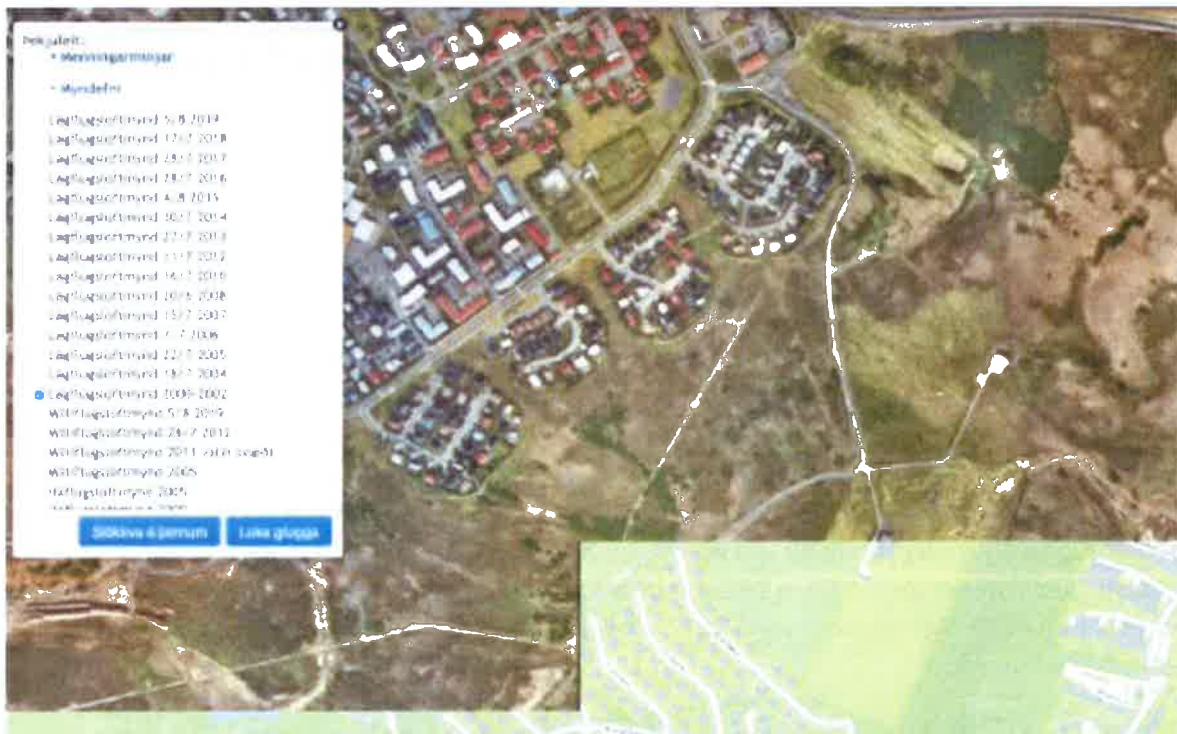
Áætluð samanlögð umferð
Talin umferð 2017 & 2019

Það verður að endurmeta áhrif stóraukinnar umferðar með tilliti til mengunar, hljóðvistar og fleiri þátta, í návígi við fjölmenn íbúahverfi, Salaskóla og þessa vinsæla útivistarsvæðis sem Vatnsendahvarfið er. Ný hverfi í nánd við veginn hafa verið byggð eftir að umhverfismat var gert bæði í Kópavogi og Breiðholti og nauðsynlegt er að meta umhverfisáhrif og hljóðvist af veginum á þau hverfi.

Dýr vegaf framkvæmd sem færir vandamálið annað og eyðileggur dýrmætt grænt svæði Vatnsendahvarfið, sem þessi 3. áfangi Arnarnesvegur á að liggja um, er mun grónara en fyrir 2 áratugum síðan og virði þess sem útivistarsvæðis mun meira. Þar vex fjölbreyttur gróður og ýmsar tegundir farfugla, eins og lóur, hrossagaukar og spóar, verpa þar á hverju ári. Þar sem nýtt umhverfismat hefur ekki verið gert hvernig er þá hægt að meta skaðann fyrir þessar fuglategundir sem eru að verða mjög sjaldgæfar innan höfuðborgarsvæðisins. Mikið rask yrði af framkvæmdunum ásamt stórfelldri eyðileggingu á dýrmætu grænu svæði og villtri náttúru.

Til samanburðar eru hér að neðan loftmyndir frá 2002 og svo frá 2021 úr Borgarvefsjá.

2002





Tenging Arnarnesvegjar við Breiðholtsbraut er nú áætluð með ljósastýrðum gatnamótum, en ekki mislægum eins og upphaflega umhverfismatið gerði ráð fyrir. Þessi gatnamót munu tefja verulega umferð inn og úr Breiðholti, sem liggur um Breiðholtsbraut. Mjög ólíklegt að vegurinn eins og hann er skipulagður í dag muni verða til þess að leysa núverandi umferðarvanda á Vatnsendavegi. Auk þess eru ljósastýrð gatnamót, þ.e. Breiðholtsbrautar og Jaðarsels, 400m vestan við fyrirhuguð vegamót, en þar hafa myndast verulegar umferðartafir á álagstímum. Einnig er Kópavogur með áætlanir um að byggja 5.000 manna byggð efst á Vatnsendahvarfi fyrir 2030. Þessi mikla fjölgun íbúa á Vatnsendahvarfi hefur ekki verið tekin með inn í reikninginn og er afar hæpið að nærliggjandi vegakerfi, jafnvel með viðbættum Arnarnesvegi, muni anna þessari miklu aukningu.

Kostnaður við 3. kafla Arnarnesvegjar hefur meira en tvöfaldast eftir að vegurinn var settur á samgönguáætlun, eða úr 1,5 milljörðum í 3,4 milljarða, plús 700 milljóna kr. sem fara í göngu- og hjólastíga meðfram veginum. Ef tekið er tillit til hækkana á eldsneytisverði og öllum aðföngum þá er ljóst að kostnaður við þennan vegakafla hefur aukist verulega. Einnig hafa bæst við vistlok í nýjustu hönnun vegarins sem reiknað er með að kosti allt að 2. milljarða.

Vistlok

Nýjasta hönnun vegarins tekur mið af því að tvö vistlok verði sett yfir veginn efst á hæðinni. Það er ágætis viðleitni, þar sem það mun koma til með að vernda að hluta til útivistarsvæði og náttúru, en að álitu undirritaðra alls ekki nægjanlegt, né nógu vel ígrunduð lausn. Slökkvilið

Höfuðborgarsvæðisins hefur bent á að ekki hefur verið gerð nein úttekt á eldvörnum hvað þessi vistlok varðar og ljóst að upplýsingar hvað þennan hluta framkvæmdarinnar varðar vantar. Ekki er ljóst hvenær verður af framkvæmd þessara vistloka þar sem þau eru ekki hluti af upprunalegri hönnun, né hver mun sjá um að greiða fyrir þennan hluta framkvæmdarinnar, hvort það verði ríkið eða sveitarfélögin.

Það er mikilvægt að benda á að aldrei virðist hafa komið til greina að grafa veginn í göng eða að minnsta kosti leggja í stokk til að bjarga náttúrunni á hæðinni. Mikið hefur þó verið talað um grænar áherslur, kolefnisjöfnun og mikilvægi þess að vernda náttúruna hjá sveitarfélögunum. Talað er nú um að leggja hluta Miklubrautarinnar í stokk, allt frá Grensásvegi. Það er því augljóst að það ætti að leggja þennan hæsta veg höfuðborgarsvæðisins, sem liggur í gegnum dýrmæta græna hæð, í göng eða stokk.

Með því að grafa þennan vegarkafli í göng, eða leggja í stokk, væri hægt að vernda náttúruna og Vetrargarðinn, hlífa íbúum við mengun og hávaða, og minnka snjómokstur á veturna. Fjölmargir íbúar bæði Reykjavíkur og Kópavogsmegin hafa bent á þessa lausn og ansi ábyrgðarlaust af sveitarfélögunum og Vegagerðinni að hafa ekki skoðað þennan kost af alvöru. Svör sveitarfélaganna við athugasemdum íbúa sem hafa kallað eftir því að vegurinn verði lagður í göng eða stokk hafa verið á þá leið að þetta sé of kostnaðarsöm lausn, en engin haldbær rök né gögn hafa fylgt til að styðja mál þeirra.

Túlkun laganna

Skipulagsstofnun telur sig ekki hafa heimild til að fara fram á nýtt umhverfismat þar sem þau telja að byrjað hafi verið á framkvæmdinni innan 10 ára frá umhverfismati. Það hefur þó aldrei verið byrjað á þessum 3. kafla Arnarnesvegar. Í kringum aldamót var jarðvegur færður úr hlíðinni, þar sem Skólagarðar Kópavogs eru í dag, til að fylla upp í mýrlendi annars staðar. Ef þau rök ættu að standa þá væri í raun hægt að hefjast handa á hvaða framkvæmdum sem er, hvort sem 50 eða 100 ár væru liðin frá umhverfismati, ef fyllt hefði verið í hjólbörur á fyrirhuguðu vegarstæði og jarðvegur færður til innan 10 ára frá umhverfismati. Gæti þá framkvæmdaraðili í raun alltaf nýtt sér þessa glufu í lögunum til að komast hjá nýju umhverfismati.

Eins og áður sagði þá hafa lögin sem Skipulagsstofnun vísaði í 106/2000 í úrskurði sínum nú verið felld úr gildi og ný lög um umhverfismat 111/2022 tóku gildi 25. júní 2022. Í nýju lögunum kemur kemur fram í 28 mgr. um endurskoðun umhverfismats: "Telji framkvæmdaraðili eða leyfisveitandi, sem hefur móttengið umsókn um leyfi til framkvæmda, að forsendur umhverfismatsskýrslu hafi breyst verulega frá því að álit Skipulagsstofnunar um umhverfismat framkvæmdar skv. 24. gr. lá fyrir getur hann óskað álits Skipulagsstofnunar á því hvort endurskoða þurfi umhverfismat framkvæmdarinnar að hluta eða í heild. Ef framkvæmd hefst ekki innan tíu ára frá því að álit Skipulagsstofnunar um umhverfismat framkvæmdarinnar liggur fyrir skal framkvæmdaraðili eða viðkomandi leyfisveitandi óska eftir slíku álit Skipulagsstofnunar. Við gerð álits Skipulagsstofnunar um hvort endurskoða þurfi umhverfismat framkvæmdar skv. 1. mgr. skal leggja til grundvallar hvort forsendur hafi breyst verulega frá því að álit um umhverfismat framkvæmdarinnar lá fyrir, svo sem vegna breytinga á náttúrfari eða landnotkun á áhrifsvæði framkvæmdarinnar, breytinga á löggjöf um umhverfismál, breytinga á alþjóðlegum skuldbindingum eða vegna tækniþróunar varðandi framkvæmdina."

Í ljósi þess að nær 20 ár eru liðin frá fyrra umhverfismati og forsendur hafa gjörbreyst frá því fyrra mat var framkvæmt þá er leyfisveitanda, Reykjavíkurborg, skylt að kalla eftir álitni Skipulagsstofnunar um hvort þörf sé á nýju mati fyrir alla framkvæmdina. Þetta hefur ekki verið gert og því ljóst að deiliskipulagsferlið ekki verið virt og hagsmunir almennings og umhverfis ekki sett í forgang.

Athugasemdir Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur og Umhverfis- og heilbrigðisráðs

Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur taldi í umsögn sinni til Skipulagsstofnunar, dagsettri 26. nóvember 2020, að ekki hefði verið gerð næg grein fyrir umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar og engin umfjöllun væri til um áhrif framkvæmdarinnar á náttúrufar svæðisins s.s. gróður og fuglalíf. Einnig var ekki lagt mat á áhrif breytingarinnar á loftgæði. Taldi Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur að það þyrfti að fjalla um áhrif framkvæmdarinnar á útivistarmöguleika svæðisins. Vegna þessa og annarra atriða sem tekin eru fram í umsögn Heilbrigðiseftirlitsins þá var talið að þessar upplýsingar þyrftu að liggja fyrir áður en hægt væri að taka afstöðu til matsskyldu framkvæmdarinnar.

Á fundi Umhverfis- og heilbrigðisráðs Reykjavíkur þann 9. desember 2020 þar sem umsögn Heilbrigðiseftirlitsins var tekin fyrir lögðu fulltrúar Samfylkingarinnar, Pírata og Vinstri grænna fram svohljóðandi bókun: "Fulltrúar Vinstri grænna, Samfylkingar og Pírata taka undir umsögn Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur sem gagnrýnir skort á upplýsingum til að hægt sé að taka afstöðu til matsskyldu framkvæmdarinnar. Fulltrúarnir eru auk þess sameinaðir í þeirri skoðun að farsælast væri að framkvæma nýtt umhverfismat."

Arnarnesvegur mun hafa mjög neikvæð umhverfisáhrif

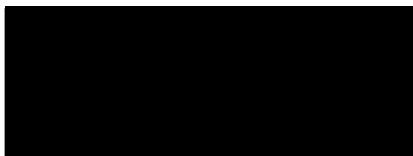
Við undirrituð sem erum flest íbúar í nágrenni við framkvæmdina erum algjörlega ósammála Vegagerðinni og Skipulagsstofnun um að framkvæmdin muni hafa óveruleg áhrif á umhverfi, útivist og hljóðvist. Við teljum að framkvæmdin muni hafa verulega neikvæð áhrif á umhverfi, hljóðvist og útivist á svæðinu. Framkvæmdin mun breyta ásýnd svæðisins og notagildi til frambúðar á neikvæðan hátt. Samtök íbúa í Seljahverfi, Vinir Vatnsendahvarfs og fjölmargir íbúar Kópavogs og Breiðholts hafa gert athugasemdir við þessar vegaf framkvæmdir á öllum skipulagsstigum síðastliðin 40 ár. Mikið rask mun hljótask af framkvæmdunum, eignir gætu skemmst vegna sprenginga, verðgildi fasteigna gæti fallið og íbúar eiga á hættu á að verða fyrir gríðarlegu ónæði yfir allan framkvæmdartímann. Ekki er verjandi að byggja framkvæmdir sem munu valda svona miklu raski fyrir íbúa, náttúru og umhverfi á nær tveggja áratuga gömlu umhverfismati.

Það er svo vert að hafa í huga að verkfræðistofurnar sem vinna þessar skýrslur fyrir Vegagerðina koma ávallt með niðurstöður sem samræmast væntingum Vegagerðarinnar. Vegagerðin og þessar verkfræðistofur virðast aldrei setja náttúru og lífríki í fyrsta sætið.

Fjölmargir íbúar nágrennisins hafa lýst yfir miklum áhyggjum vegna þessara vegaf framkvæmda. Vegurinn eins og hann er skipulagður í dag er ekkert annað stórfelld og óafturkræf skipulagsmistök, og ógn við lýðheilsu. Umhverfis- og heilbrigðisráð Reykjavíkur og Íbúaráð Breiðholts hafa kallað eftir því að nýtt umhverfismat verði gert fyrir þessa framkvæmd. Við tökum heilshugar undir það og teljum mikla þörf á endurgerð umhverfismatsins.

Það þarf algjöra endurskoðun á þessari vegalagningu með heildarmyndina í huga. Mikið hefur breyst varðandi áherslur í umhverfis- og samgöngumálum á síðustu áratugum sem nauðsynlegt er að taka með inn í myndina.

Virðingarfyllst,

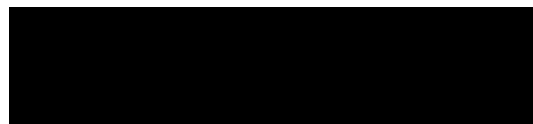
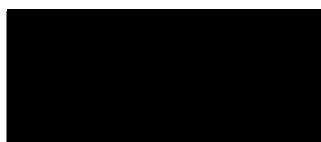


Jóruseli 20, 109 RVK

vatnsendahvarf@gmail.com

vatnsendahvarf.is

facebook.com/groups/vatnsendahvarf



F.h. Víná Kópavogs

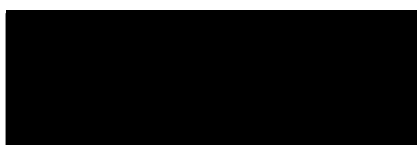
Vinirkopavogs.is

facebook.com/XYKopavogur

F.h. Hollvínasamtaka Elliðaárdalsins

Ellidaardalur.is

facebook.com/HollvinasamtokEllidaardalsins



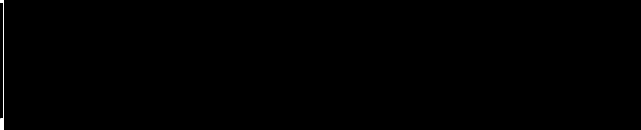
Jóruseli 20, 109 RVK

Jóruseli 12, 109 RVK



Jóruseli 14, 109 RVK

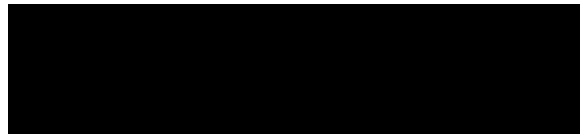
Torfufelli 10 111 RVK



Jóruseli 10, 109 RVK



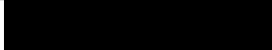
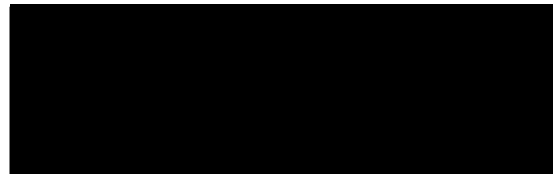
Jóruseli 10, 109 RVK



Jóruseli 23, 109 RVK



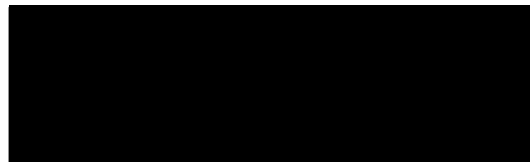
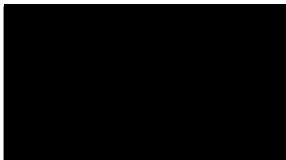
Jóruseli 23, 109 RVK



Klyfjaseli 18, 109 RVK



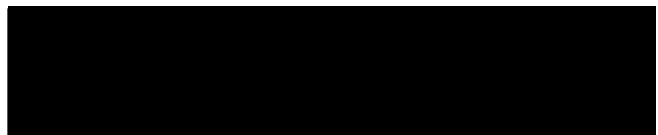
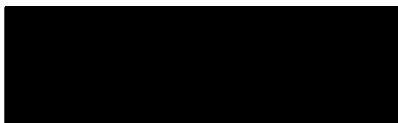
Klyfjaseli 18, 109 RVK



Klyfjaseli 18, 109 RVK



Klyfjaseli 18, 109 RVK



Klyfjaseli 22, 109 RVK



Klyfjaseli 20, 109 RVK



Klyfjasetli 20, 109 RVK



Klyfjasetli 6, 109 RVK



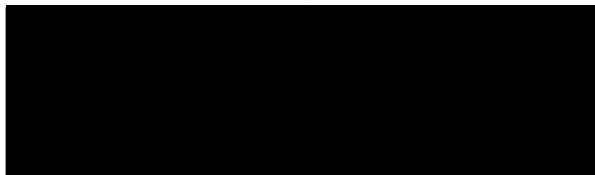
Torfufelli 8, 111 RVK



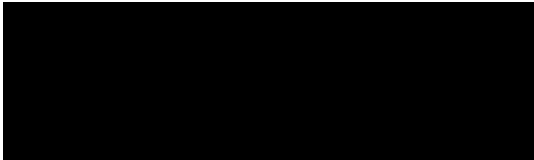
Torfufelli 14, 111 RVK



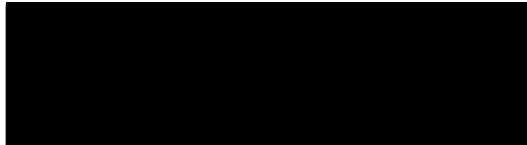
Neðstabergr 8, 111 RVK



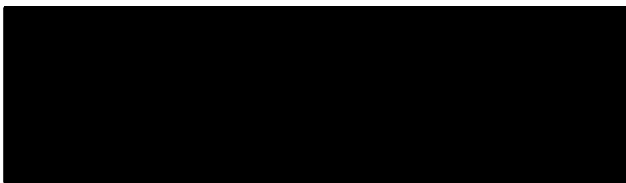
Klappakór 6, 203 Kópavogur



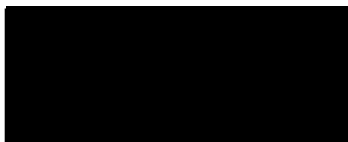
Jakasetli 9, 109 RVK



Jakasetli 9, 109 RVK



Jakasetli 20, 109 RVK



Jakasetli 20, 109 RVK



Jóruseli 6, 109 RVK



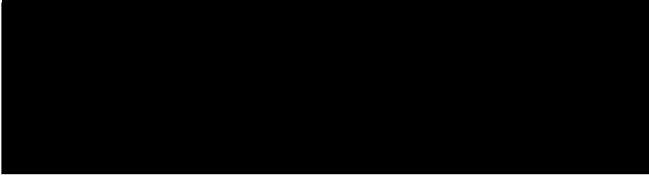
Jóruseli 6, 109 RVK



Torfufelli 6, 111 RVK



Fjallakór 14, 203 Kópavogur



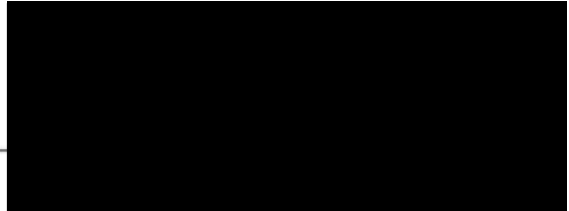
Fjallakór 14, 203 Kópavogur



Dofrakór 7, 203 Kópavogur



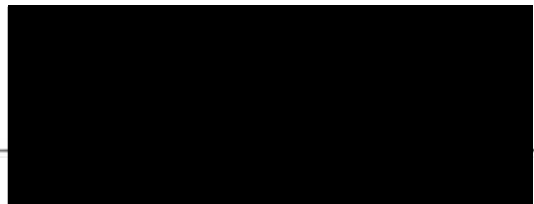
Jakaseli 14, 109 RVK



Jakaseli 14, 109 RVK



Klyfjaseli 4, 109 RVK



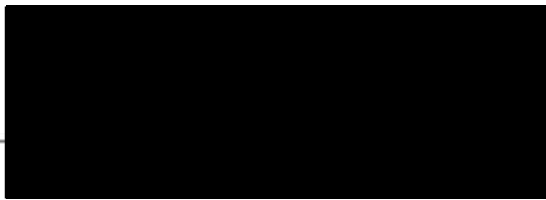
Klyfjaseli 4, 109 RVK



Klyfjasei 4, 109 RVK



Klyfjasei 4, 109 RVK



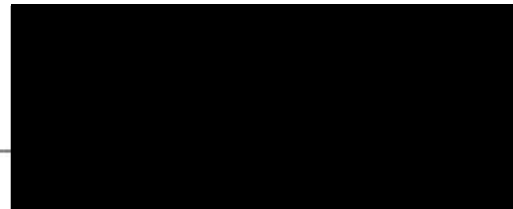
Fljótasei 32, 109 RVK



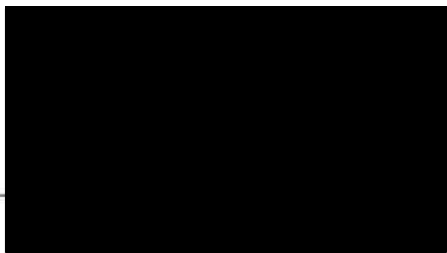
Akrasei 24, 109 RVK



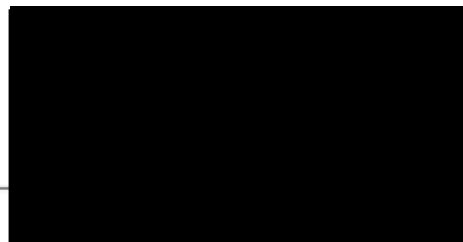
Klappakór 1C, 203 Kópavogur



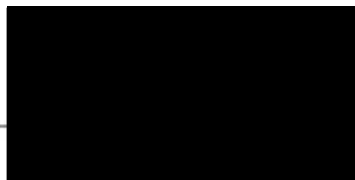
Gnitakór 15, 203 Kópavogur



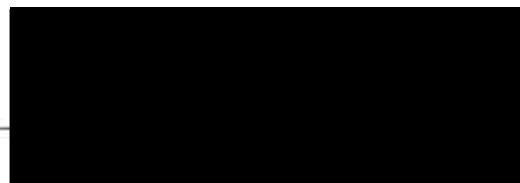
Gnitakór 15, 203 Kópavogur



Gnitakór 15, 203 Kópavogur



Gnitakór 15, 203 Kópavogur



Ystasei 30, 109 RVK



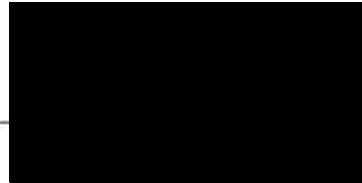
Ystasel 30, 109 RVK



Jóruseli 21, 109 RVK



Jóruseli 21, 109 RVK



Kambaseli 13, 109 RVK

Heimildir/fylgigögn:

- Fundur Umhverfis- og skipulagsráðs Reykjavíkur:
<https://reykjavik.is/fundargerdir/umhverfis-og-skipulagsrad-fundur-nr-235>
- Fundur borgarráðs: <https://reykjavik.is/fundargerdir/borgarrad-fundur-nr-5669>
- Matsskýrsla Eflu með svörum við athugasemdum íbúa:
https://fundur.reykjavik.is/sites/default/files/agenda-items/1_arnarnesvegur.pdf
- Árórsamningurinn: <https://www.althingi.is/altext/139/s/1195.html>
- Fundur íbúaráðs Breiðholts: <https://2021.reykjavik.is/fundargerdir/fundur-nr-17-9>
- Fundur Umhverfis og Skipulagsráðs Reykjavíkur:
<https://2021.reykjavik.is/fundargerdir/fundur-nr-44-3>
- Matsskyldufyrirspurn Vegagerðarinnar:
<https://drive.google.com/file/d/1R5seCtXoDKjxME7ONGoSuBHBnTB-FTfR/view?usp=sharing>
- Umferðarspá Kópavogs:
https://www.kopavogur.is/static/extras/files/umferdarspa_tillaga-ad-nyju-adalskipulagi-kopavogs416.pdf
- Rammahluti Aðalskipulags Vífilstaðalands:
<https://www.gardabaer.is/media/skipulagsmal/2424-093-KYN-001-V01-lbuakynning-20191211.pdf>
- Skipulagsstofnun: Almennigur og hagsmunaaðilar
<https://www.skipulag.is/umhverfismat-framkvaemda/adkoma-almenningshagsmunaaadila/>
- Kynningarfundur um deiliskipulag Vatnsenda: <https://vimeo.com/696889960>
- Grein eftir Bjarna Gunnarsson sem birtist í Morgunblaðinu 25. mars 2022 (í viðhengi með kæru)
- Umferðaröryggismat frá Vegagerðinni - janúar 2021 (í viðhengi með kæru)
- Umsögn Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur (í viðhengi með kæru)



Úrskurðarnefnd umhverfis- og auðlindamála

Borgartún 21

105 Reykjavík

Reykjavík 22. ágúst 2022.

Mál nr. 79/2022

Efni: Greinargerð Reykjavíkurborgar vegna kæru [REDACTED] dags. 22. júlí 2022 þar sem kærðar eru ákvarðanir umhverfis- og skipulagsráðs um að samþykkja deiliskipulag fyrir 3. kafla Arnarnesveggar og Elliðaárdals þann 29. júní 2022, sem og staðfesting borgarráðs frá 7. júlí á nefndum deiliskipulagi.

Með tölvupósti dags. 22. júlí 2022, framsendi úrskurðarnefndin kæru nr. 79/2022, dags. 22. júlí 2022 og fór þess jafnframt á leit við skipulagsyfirkvöld að þau lýstu viðhorfum sínum til kærunnar og léti úrskurðarnefndinni í té þau gögn sem gætu verið til upplýsinga við úrlausn málsins.

Í greinargerð þessari er viðhorfum Reykjavíkurborgar lýst til kærunnar er varðar málsmeðferð við deiliskipulagið.

Málavextir

Skipulagslýsingin var auglýst í Fréttablaðinu 24. apríl 2021 og í lögbirtingarblaði í framhaldi af því og send var tilkynning til hagsmunaaðila 27. apríl 2021 í samræmi við 40. gr. skipulagslaga. Frestur til að skila inn athugasemdum og ábendingum við skipulagslýsinguna var til 25. maí 2021. Skipulags- og samgönguráð Reykjavíkur samþykkti að auglýsa tillöguna á fundi sínum 15. desember 2021. Borgarráð samþykkti að auglýsa 6. janúar 2022. Samþykkt á afgreiðslufundi skipulagsfulltrúa Reykjavíkur þann 25. febrúar 2022 að framlengja athugasemdarfrest til 11. mars 2022. Deiliskipulagstillagan nær til þess hluta Arnarnesveggar sem liggur frá gatnamótum Rjúpnavegar að fyrirhuguðum gatnamótum Breiðholtsbrautar og Arnarnesveggar og er um 1,9 km að lengd. Við gatnamót Rjúpnavegar og Arnarnesveggar er gert ráð fyrir nýju hringtorgi sem og við gatnamót Vatnsendavegar og Arnarnesveggar. Þá er gert ráð fyrir fjögurra akreina brú yfir Breiðholtsbraut og tengingu við Breiðholtsbraut með ljósastýrðum gatnamótum. Hluti veghelgunarsvæðis Arnarnesveggar er innan sveitarfélagsmarka Reykjavíkur, en stærsti hluti hans liggur innan sveitarfélagsmarka Kópavogs. Samhliða er gert ráð fyrir stofnstíg, aðskilinn hjóla- og göngustíg, frá Rjúpnavegi í Kópavogi og að Elliðaárdal ásamt tengistígum sem og meðfram Breiðholtsbrautinni og undir fyrirhugaða brú yfir Breiðholtsbraut. Jafnframt er gert ráð fyrir göngubrú / vistloki yfir Arnarnesveginn. Gert er ráð fyrir undirgöngum eða brú yfir Arnarnesveg við gatnamót Rjúpnavegar og undirgöngum undir Vatnsendaveg nálægt fyrirhuguðu hringtorgi.

Deiliskipulagið var auglýst samkvæmt 1. mgr. 41. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 og og 15. gr. laga um umhverfismat framkvæmda og áætlaða nr. 111/2021 og var málsmeðferðin í fullu samræmi við þær málsmeðferðarreglur sem kveða á um í fyrrgreindum lögum og stjórnarsýslulögum nr. 37/1993.

Kröfugerð:

Kröfur kæranda koma fram í kæru og má ætla að kærandi geri þá kröfu að felld verði úr gildi sú ákvörðun borgarráðs frá 7. júlí 2022, sem enn hefur ekki birt í B- deild Stjórnartíðinda, að samþykkja deiliskipulag fyrir 3. kafla Arnarnesvegjar og Elliðaárdals. Kærandi fer einnig fram á að nýtt umhverfismat verði gert fyrir þriðja áfanga Arnarnesvegjar en það er Vegagerðarinnar sem framkvæmdaraðila og Skipulagsstofnunar sem ákvörðunartaka í því erindi að svara því. Reykjavíkurborg svarar eingöngu því kæruefni sem viðkemur málsmeðferð deiliskipulagsins.

Reykjavíkurborg gerir þá kröfu að hin kærða samþykkt borgarráðs verði vísað frá úrskurðarnefndinni en samkvæmt 2. mgr. 26. gr. stjórnsýslulaga nr. 37/1993 verður ákvörðun sem ekki bindur enda á mál ekki kærð fyrr en málið hefur verið til lykta leitt. Þar sem skipulagsferlinu er ekki enn lokið með birtingu auglýsingar í B-deild Stjórnartíðinda getur úrskurðarnefndin ekki tekið málið til skoðunar er varðar deiliskipulagið.

Niðurstaða:

Í ljósi framangreinds krefst Reykjavíkurborg þess að kröfu kæranda í máli þessu verði vísað frá.

Taki nefndin til skoðunar aðrar málsástæður en fram koma í kæru er þess óskað að borgaryfirvöldum verði gefið tækifæri til að tjá sig um þær áður en úrskurðað verður í málinu.

F.h. umhverfis- og skipulagssviðs,


Erna Hrönn Geirsdóttir, lögfræðingur



Árið 2023, miðvikudaginn 31. maí, kom úrskurðarnefnd umhverfis- og auðlindamála saman til fundar í húsnæði nefndarinnar að Borgartúni 21, Reykjavík. Mætt voru Arnór Snæbjörnsson formaður, Aðalheiður Jóhannsdóttir prófessor og Þorsteinn Þorsteinsson byggingarverkfræðingur.

Fyrir var tekið mál nr. 79/2022, kæra á ákvörðun bæjarstjórnar Kópavogs frá 14. júní 2022 og ákvörðun borgarráðs Reykjavíkur frá 7. júlí s.á. um að samþykkja deiliskipulag Arnarnesvegur, 3. áfanga, frá Rjúpnavegi að Breiðholtsbraut.

Í málinu er nú kveðinn upp svofelldur

úrskurður:

Með bréfi til úrskurðarnefndar umhverfis- og auðlindamála, dags. 22. júlí 2022, er barst nefndinni sama dag, kæra 40 íbúar við Akrasel, Fljótasel, Jakasel, Jórusel, Kambasel, Klyfjasel, Ystasel, Neðstabergr og Torfufell í Reykjavík; tíu íbúar við Dofrakór, Fjallakór, Gnitakór og Klappakór í Kópavogi, Vinir Kópavogs og Hollvinasamtök Elliðaárdalsins, ákvarðanir bæjarstjórnar Kópavogs frá 14. júní 2022 og borgarráðs Reykjavíkur frá 7. júlí s.á. um að samþykkja deiliskipulag Arnarnesvegur, 3. áfanga, frá Rjúpnavegi að Breiðholtsbraut. Er þess krafist að ákvarðanirnar verði felldar úr gildi.

Var þess jafnframt krafist að réttaráhrifum hinna kærðu ákvarðana yrði frestað til bráðabirgða á meðan málið væri til meðferðar fyrir úrskurðarnefndinni. Þeirri kröfu var hafnað með úrskurði nefndarinnar uppkveðnum 4. nóvember 2022.

Gögn málsins bárust úrskurðarnefndinni frá Reykjavíkurborg 23. ágúst 2022 og Kópavogsbæ 2. desember s.á.

Málavextir: Með úrskurði um mat á umhverfisáhrifum frá árinu 2003 féllst Skipulagsstofnun á lagningu Arnarnesvegur milli Reykjanesbrautar og Breiðholtsbrautar. Taldi stofnunin að framkvæmdin hefði ekki í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif samkvæmt lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum. Var ákvörðunin kærð til umhverfisráðherra sem staðfesti hana með úrskurði uppkveðnum 11. desember 2003. Lagning vegarins hefur síðan þá farið fram í áföngum, en framkvæmdir eru samkvæmt kærumálgögnum fyrirhugaðar við 1,3 km langan vegkafla á milli Rjúpnavegar í Kópavogi að Breiðholtsbraut í Reykjavík. Með bréfi, dags. 26. október 2020, óskaði Vegagerðin eftir ákvörðun Skipulagsstofnunar um hvort ný útfærsla á gatnamótum Arnarnesvegur og Breiðholtsbrautar væri háð mati á umhverfisáhrifum. Hinn 16. febrúar 2021 komst Skipulagsstofnun að þeirri niðurstöðu að fyrirhuguð breyting væri ekki líkleg til að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif og því skyldi framkvæmdin ekki háð mati á umhverfisáhrifum.

Á fundi skipulagsráðs Kópavogs 29. mars 2021 var lögð fram tillaga að deiliskipulagslýsingu fyrir 3. áfanga Arnarnesvegur. Skipulagslýsingin náði til hluta Arnarnesvegur frá gatnamótum Arnarnesvegur og Rjúpnavegar að fyrirhuguðum gatnamótum Breiðholtsbrautar og Arnarnesvegur og veghelgunarsvæða hans. Samþykkti skipulagsráð að skipulagslýsingin yrði kynnt í

samræmi við 40. gr. skipulagslaga nr. 123/2010. Á fundi bæjarstjórnar 13. apríl s.á. var afgreiðsla skipulagsráðs staðfest. Á fundi skipulags- og samgönguráðs Reykjavíkur 24. mars 2021 var sama tillaga að skipulagslýsingu lögð fram og samþykkt að kynna hana í samræmi við 1. mgr. 40. gr. skipulagslaga. Var afgreiðsla skipulags- og samgönguráðs samþykkt á fundi borgarráðs 25. s.m.

Skipulagslýsing vegna nýs deiliskipulags fyrir 3. áfanga Arnarnesvegur var auglýst í Fréttablaðinu 24. apríl 2021. Á fundi skipulagsráðs Kópavogsbæjar 15. nóvember s.á. var lögð fram tillaga að deiliskipulagi 3. áfanga Arnarnesvegur og samþykkt að auglýsa tillöguna sbr. 1. mgr. 41. gr. skipulagslaga. Var afgreiðsla skipulagsráðs staðfest á fundi bæjarstjórnar 23. s.m. Deiliskipulagstillagan var samþykkt til auglýsingar á fundi umhverfis- og skipulagsráðs Reykjavíkur 15. desember 2021 og sú ákvörðun var staðfest á fundi borgarráðs 6. janúar 2022. Frestur til að skila athugasemdum var til 11. mars s.á.

Tillaga um deiliskipulag vegna 3. áfanga Arnarnesvegur innan marka Reykjavíkurborgar var samþykkt á fundi umhverfis- og skipulagsráðs 29. júní 2022 og staðfesti borgarráð þá afgreiðslu á fundi ráðsins 7. júlí s.á. Þá var á fundi skipulagsráðs Kópavogsbæjar 30. maí s.á. samþykkt tillaga um deiliskipulag vegna sömu framkvæmdar innan sveitarfélagsmarka Kópavogs og var sú afgreiðsla staðfest á fundi bæjarstjórnar 14. júní s.á. Deiliskipulagið öðlaðist gildi við birtingu auglýsingar í B-deild Stjórnartíðinda 28. október 2022.

Málsrök kæranda: Kærandur álíta að lögbundið samráð við íbúa hafi ekki verið virt við gerð deiliskipulagsins, þeim hafi ekki verið gefið tækifæri til að hafa áhrif á ákvörðun stjórnvalda og athugasemdum hafi verið svarað á ófullnægjandi hátt. Íbúafundur hafi verið auglýstur með stuttum fyrirvara og ekki hafi verið boðið á fund eins og venja væri heldur hafi verið haldinn streymisfundur og íbúum verið gefinn kostur á að senda inn spurningar í formi tölvupósta og í gegnum athugasemdakerfi Facebook. Fundartími hafi verið auglýstur 60 mínútur, en eftir 40 mínútur hafi fundarstjóri fyrirvaralaust slitið fundinum. Það sé eitt markmiða skipulagslaga að tryggja að samráð sé haft við almenning við gerð skipulagsáætlana. Þar sem íbúum hafi ekki verið gefinn kostur á því að fá fullnægjandi svör á fundinum né nýta allan þann fundartíma sem auglýstur hefði verið sé ljóst að deiliskipulagsferlið hafi verið brotið og skipulagslögum ekki verið fylgt.

Hinn fyrirhugaði vegur komi til með að skera Vatnsendahverfið í tvennt og breyta ásýnd þess og notagildi til hins verra. Umhverfismatið sem framkvæmdin byggir á sé frá 2003, en samkvæmt því muni veglagningin hafa óveruleg áhrif á umhverfi, útivist og hljóðvist. Kærandur séu að mestu íbúar í nágrenninu og telji að framkvæmdin muni hafa með sér veruleg og neikvæð áhrif á lífríki, umhverfi og útivist. Framkvæmdin muni auka á tafir á götum sem taki við umferð af veginum þar sem þær anni nú þegar ekki aukinni umferð. Þá muni mengun, svif- og hljóðmengun og losun gróðurhúsalofttegunda einnig aukast. Þannig samræmist framkvæmdin ekki markmiðum Samgöngusáttmálans þar sem segi meðal annars: „Markmiðið er að auka öryggi, bæta samgöngur fyrir alla ferðamáta og minnka tafir, stórefla almennings-samgöngur og draga úr mengun af völdum svifryks og losun gróðurhúsalofttegunda til að standa við loftlagsmarkmið stjórnvalda og sveitarfélaga.“

Vegurinn muni liggja þétt að fyrirhuguðum Vetrargarði í Breiðholti. Sleðabrautin muni liggja næst fjögurra akreina stofnbrautinni og tvöföldu hringtorgi. Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur hafi bent á að þetta væri varhugavert og skoða yrði áhrif mengunar frá veginum á börn sem leika sér nálægt veginum. Ekki hafi verið gert ráð fyrir Vetrargarðinum í umhverfismatinu.

Umferðarlíkanið sem stuðst hafi verið við í umhverfismatinu sé úrelt þar sem höfuðborgarsvæðið hafi breyst mikið á síðustu tveimur áratugum. Mikill umferðarþungi sé á Breiðholtsbraut og nauðsynlegt sé að endurmeta áhrifin af viðbótarumferðarþunga Arnarnesvegar. Í matsskyldufyrirspurn frá Vegagerðinni hafi komið fram að einungis væri gert ráð fyrir 12.000 bifreiðum árið 2024 og 13.500 bifreiðum árið 2030 á þessum 3. kafla Arnarnesvegar. Til samanburðar sé gert ráð fyrir að umferð um Vatnsendaveg verði 16.000 bifreiðar á sólarhring árið 2024 og 17.500 bifreiðar á sólarhring árið 2030. Umferð um 4 akreina stofnbraut, sem gert sé ráð fyrir sem möguleika í framtíðinni, geti auðveldlega farið upp í 55.000 bifreiðar á sólarhring, sem sé nær fjórfalt hámark umferðar í umhverfismatinu. Umferð um fyrsta áfanga Arnarnesvegar hafi nú þegar náð neðri mörkum umferðar í matinu en þrátt fyrir það ætli Vegagerðin að tengja Salahverfi við Breiðholtsbraut með tilheyrandi stofnbrautarumferð og fara yfir efri mörk umhverfismatsins. Samkvæmt nýrri umferðarspá sé gert ráð fyrir allt að 16.500 bifreiðum á sólarhring upp úr árinu 2031 um Arnarnesveg. Vegurinn verði því strax árið 2031 farinn yfir viðmið umhverfismatsins sem eru 9.000–15.000. Svifryksmengun við Salaskóla og Vetrargarðinn gæti því farið yfir hættumörk á gráum dögum. Samkvæmt grein Bjarna Gunnarssonar umferðarverkfræðings í Morgunblaðinu 25. mars 2022 muni sú breyting sem gerð var á fyrirhuguðum gatnamótum, úr mislægum í ljósastýrð, hafa í för með sér fleiri umferðarslys, meira eignatjón, minni afkastagetu gatnamótanna, meiri umferðartafir, lengri akstursleiðir, meiri loftmengun, meiri umferðarhávaða við Nönnufell og Suðurfell, stærri mannvirki og breiðari rampa við Suðurfell. Þrátt fyrir þetta hafi Skipulagsstofnun talið að ekki væri þörf á nýju umhverfismati, jafnvel þótt umhverfismatið væri frá árinu 2003. Fram hefði komið í niðurstöðum í skýrslu um umferðaröryggi á gatnamótunum að mislæg gatnamót væru mun betri með tilliti til umferðaröryggis. Þessi niðurstaða umferðaröryggismatsins hafi verið hunsuð af Vegagerðinni og ekki kynnt Skipulagsstofnun.

Tenging vegarins við Breiðholtsbraut sé nú áætluð með ljósastýrðum gatnamótum en ekki mislægum gatnamótum eins og upphaflegt umhverfismat hafi gert ráð fyrir. Gatnamótin muni tefja umferð inn og út úr Breiðholti og ólíklegt sé að vegurinn muni leysa núverandi umferðarvanda á Vatnsendavegi. Áætlanir Kópavogs um 5.000 manna byggð efst á Vatnsendahvarfi hafi ekki verið teknar með í reikninginn og hæpið sé að nærliggjandi vegakerfi, þar með talinn Arnarnesvegur, muni anna þeirri aukningu. Vistlok sem hönnun vegarins taki mið af sé ekki nægilega vel ígrunduð lausn og ekki sé ljóst hvenær þau komi til framkvæmda þar sem þau séu ekki hluti upphaflegrar hönnunar. Leggja ætti þennan hæsta veg höfuðborgarsvæðisins í göng eða stökk og vernda þannig náttúruna, hlífa íbúum við mengun og hávaða sem og minnka snjómokstur á veturna.

Ný hverfi hafi verið byggð eftir gerð umhverfismatsins bæði í Kópavogi og Breiðholti og nauðsynlegt sé að meta umhverfisáhrif og hljóðvist af veginum á þau hverfi. Vatnsendahverfið, þar sem vegurinn eigi að liggja, sé mun grónara en fyrir 20 árum og virði þess sem útivistarsvæðis mun meira. Mikið rask verði af framkvæmdunum ásamt stórfelldri eyðileggingu á grænu svæði og villtri náttúru.

Skipulagsstofnun hafi ekki talið sig hafa heimild til að fara fram á nýtt umhverfismat þar sem byrjað hafi verið á framkvæmdinni innan tíu ára frá umhverfismati. Það hafi hins vegar aldrei verið byrjað á þessum 3. kafla Arnarnesvegar. Í kringum aldamót hafi jarðvegur verið færður úr hlíðinni til að fylla upp í mýrlendi annarstaðar. Ef þau rök ættu að standa væri hægt að hefjast handa á hvaða framkvæmdum sem er svo lengi sem jarðvegur hafi verið færður til innan 10 ára frá umhverfismati. Framkvæmdaraðili gæti þá alltaf nýtt sér þessa glufu í lögum til að komast hjá nýju umhverfismati. Lög nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum hafi verið felld úr gildi með lögum nr. 111/2021 um umhverfismat framkvæmda og áætlana. Í nýju lögunum komi

fram í 28. gr. „Telji framkvæmdaraðili eða leyfisveitandi, sem hefur mótttekið umsókn um leyfi til framkvæmda, að forsendur umhverfismatsskýrslu hafi breyst verulega frá því að álit Skipulagsstofnunar um umhverfismat framkvæmdar skv. 24. gr. lá fyrir getur hann óskað álits Skipulagsstofnunar á því hvort endurskoða þurfi umhverfismat framkvæmdarinnar að hluta eða í heild. Ef framkvæmd hefst ekki innan tíu ára frá því að álit Skipulagsstofnunar um umhverfismat framkvæmdarinnar liggur fyrir skal framkvæmdaraðili eða viðkomandi leyfisveitandi óska eftir slíku álit Skipulagsstofnunar. Við gerð álits Skipulagsstofnunar um hvort endurskoða þurfi umhverfismat framkvæmdar skv. 1. mgr. skal leggja til grundvallar hvort forsendur hafi breyst verulega frá því að álit um umhverfismat framkvæmdarinnar lá fyrir, svo sem vegna breytinga á náttúrufari eða landnotkun á áhrifasvæði framkvæmdarinnar, breytinga á löggjöf um umhverfismál, breytinga á alþjóðlegum skuldbindingum eða vegna tækniþróunar varðandi framkvæmdina.“ Í ljósi þess að nær 20 ár séu liðin frá fyrra umhverfismati og forsendur hafi gjörbreytt frá umhverfismati sé leyfisveitendum skylt að óska eftir álit Skipulagsstofnunar um hvort þörf hafi verið á nýju mati fyrir framkvæmdina. Þetta hafi ekki verið gert og því ljóst að deiliskipulagsferlið hafi ekki verið virt og hagsmunir almennings og umhverfis ekki sett í forgang.

Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur hafi í umsögn sinni til Skipulagsstofnunar, dags. 26. nóvember 2020, talið að ekki hafi verið gerð næg grein fyrir umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar og engin umfjöllun væri til um áhrif framkvæmdarinnar á náttúrufar svæðisins og loftgæði. Fjalla hefði þurft um áhrif framkvæmdarinnar á útivistarmöguleika svæðisins og þær upplýsingar hefðu þurft að liggja fyrir áður en hægt væri að taka afstöðu til matsskyldu framkvæmdarinnar.

Kærendur telji að framkvæmdin muni hafa veruleg neikvæð áhrif á umhverfi, útivist og hljóðvist. Hún muni breyta ásýnd svæðisins og notagildi til frambúðar. Mikið rask muni hljóttast af framkvæmdunum, eignir gætu skemmst vegna sprenginga, verðgildi fasteigna gæti fallið og íbúar eigi á hættu á að verða fyrir miklu ónæði yfir framkvæmdatímenn.

Málsrök Kópavogsbæjar: Sveitarfélagið telur að hluti kæranda uppfylli ekki skilyrði kærudaðildar samkvæmt 3. mgr. 4. gr. laga nr. 130/2011 um úrskurðarnefnd umhverfis- og auðlindamála og því beri að vísa málinu frá sökum aðildarskorts. Stór hluti kæranda búi ekki í grennd við hið deiliskipulagða svæði og eigi því ekki einstaklegra hagsmuna að gæta af úrlausn málsins umfram aðra né séu hagsmunir þeirra verulegir. Þá liggja ekkert fyrir um aðildarhæfi samtakanna Vina Kópavogs og Hollvinasamtaka Elliðaárdalsins í skilningi laga nr. 130/2011. Á grundvelli 3. mgr. 4. gr laganna teljist umhverfisverndar-, útivistar og hagsmunasamtök með minnst 30 félagar eiga lögvarinna hagsmuna að gæta þegar um nánar tilgreindar ákvarðanir sé að ræða. Krafa kæranda lúti að ógildingu ákvörðunar um samþykki deiliskipulags sem teljist ekki til þeirra ákvarðana sem þar séu nefndar. Samtökin uppfylli því ekki þau skilyrði sem kveðið sé á um í 3. mgr. 4. gr. laga nr. 130/2011 og beri að vísa málinu frá hvað þá kærendur varði.

Kópavogsbær hafni því að lögbundið samráð hafi ekki verið virt við gerð deiliskipulagsins. Íbúum hafi verið gefinn kostur á að gera athugasemdir við lýsingu og tillögu að deiliskipulagi. Athugasemdum hafi verið svarað í samræmi við lög og reglur og hið samþykkt deiliskipulag beri með sér að bæjarstjórn hafi haft öll nauðsynleg gögn við undirbúning hinnar kærðu ákvörðunar. Frá upphafi hafi legið fyrir að framkvæmdinni við Arnarnesveg yrði áfangaskipt en, framkvæmdir hafi hafist við 1. áfanga Arnarnesvegar árið 2004. Fyrsta og öðrum áfanga sé lokið og fyrir liggja deiliskipulag sem kveði nánar á um útfærslu á 3. áfanga sem ljúka eigi fyrir árslok 2024. Engin breyting hafi orðið á framkvæmdinni frá því að mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar var staðfest í júlí 2003, fyrir utan breytingar á útfærslu vegamóta við

Breiðholtsbraut. Breytingin hafi þau jákvæðu áhrif í för með sér að opið svæði sunnan Breiðholtsbrautar muni skerðast mun minna en fyrri hugmynd um mislæg gatnamót hafi gert ráð fyrir.

Skipulagslögum hafi verið fylgt þar sem með kynningu skipulagslýsingar hafi umsagnar- aðilum, hagsmunaaðilum og almenningi verið veittur kostur á að setja fram ábendingar og athugasemdir við vinnslu og mótun tillögu að deiliskipulagi. Öll málsmeðferð deiliskipulags- tillögunnar hafi verið í samræmi við ákvæði laga nr. 123/2010.

Málsrök Reykjavíkurborgar: Af hálfu borgarinnar var farið fram á að úrskurðarnefndin hafnaði öllum kröfum kæranda þar sem ekkert hefði komið fram í málinu sem leitt gæti til ógildingar hins kærða deiliskipulags. Málsmeðferð hafi verið í samræmi við ákvæði skipulagslaga nr. 123/2010, stjórnisýslulaga nr. 37/1993 og laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr.111/2021.

Athugasemdir Vegagerðarinnar: Af hálfu Vegagerðarinnar er bent á að í matsskýrslu vegna mats á umhverfisáhrifum hafi komið fram að framkvæmdin yrði áfangaskipt og hafi Arnarnes- vegur verið byggður í áföngum í samræmi við það. Frá upphafi hafi verið gert ráð fyrir því að vinnu við 3. áfanga Arnarnesvegur yrði lokið fyrir lok ársins 2024.

Í matsskýrslu Skipulagsstofnunar frá árinu 2003 hafi verið gerð grein fyrir tveimur útfærslum vegamóta Breiðholtsbrautar og Arnarnesvegur og fallist á báðar útfærslur. Ákveðið hefði verið að á gatnamótunum yrðu mislæg vegamót. Árið 2020 hefðu Vegagerðin, Reykjavíkurborg og Kópavogsbær hins vegar ákveðið að í stað fullbúinna mislægra vegamóta, kæmi brú yfir Breiðholtsbraut og ljósastýrð vegamót. Vegagerðin hefði með fyrirspurn til Skipulags- stofnunar, dags. 26. október 2020, óskað eftir ákvörðun stofnunarinnar um það hvort fyrir- huguð áform væru háð mati á umhverfisáhrifum. Niðurstaða Skipulagsstofnunar, dags. 16. febrúar 2021, hefði verið sú að fyrirhuguð framkvæmd vegamótanna væri ekki líkleg til að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif eða víkja frá megin niðurstöðu úrskurðar Skipulagsstofnunar árið 2003 og því skyldi framkvæmdin ekki háð mati á umhverfisáhrifum. Skipulagsstofnun hafi kannað sérstaklega hvort þörf væri á endurskoðun umhverfismats og komist að þeirri niðurstöðu að engin lagaheimild væri til endurskoðunar umhverfismats, enda hefðu framkvæmdir þegar hafist árið 2004. Þessi ákvörðun hafi verið kærð til úrskurðarnefndarinnar af Vinum Vatnsendahvarfs en nefndin hafi vísað kærinni frá með úrskurði, dags. 25. maí 2021, í máli nr. 32/2021, þar sem samtökin hefðu ekki verið talin uppfylla skilyrði laga til að eiga aðild að málinu. Þá hafi hluti kæranda í þessu máli lagt fram kæru sama efnis 26. s.m. sem hafi verið vísað frá úrskurðarnefndinni með úrskurði, dags. 8. júlí 2021 í máli nr. 68/2021, þar sem kærundur hefðu ekki verið taldir eiga lögvarinna hagsmuna að gæta í málinu sem skapað gæti þeim kæruaðild.

Þrátt fyrir að málið varði staðfestingu á tillögu að deiliskipulagi í þágu framkvæmdarinnar byggji kærana efnislega á sömu röksemdum og í fyrri kærum á ákvörðun Skipulagsstofnunar. Málalíbúnaðurinn gangi út á kröfu um nýtt umhverfismat, að framkvæmdin eigi sér ekki stað eða verði endurskoðuð.

Samkvæmt 3. mgr. 4. gr. laga nr. 130/2011 um úrskurðarnefnd umhverfis- og auðlindamála geti þeir einir átt kæruaðild að máli sem eigi lögvarinna hagsmuna að gæta. Skilyrði kær- uaðildar sé þannig að niðurstaða málsins hafi áhrif á einstaklingsbundna og verulega hagsmuni kærands. Kærundur séu annars vegar einstaklingar sem búi innan marka Reykjavíkurborgar eða Kópavogsbæjar, og séu margir hverjir búsettir í þónokkurri fjarlægð frá fyrirhuguðu

framkvæmdasvæði. Kærendur sem búsettir séu í töluverðri fjarlægð frá fyrirhugaðri staðsetningu Arnarnesvegar geti tæplega talist eiga lögvarinna hagsmuna að gæta af úrlausn málsins, umfram aðra, miðað við fyrirhugaða staðsetningu vegarins.

Hvað varði samtökin Vini Kópavogs og Hollvinasamtök Elliðaárdalsins þá sé vísað til þess að í staflíðum ákvæðis 3. mgr. 4. gr. laga nr. 130/2011 sé tæmandi taldar þær ákvarðanir sem slík hagsmunasamtök séu talin hafa lögvarða hagsmuni af því að leyst verði úr fyrir nefndinni og þar með hvaða ákvörðunum slík samtök geti átt kærueðild. Ákvarðanir sveitarfélaga um samþykki deiliskipulags séu ekki þar á meðal. Af því leiði að samtökin geti ekki talist eiga lögvarinna hagsmuna að gæta í máli lögum samkvæmt og nefndinni beri að vísa málinu frá hvað þau varði. Þá liggi ekkert fyrir um aðildarhæfi samtakanna í skilningi 3. og 4. mgr. 4. gr. laga nr. 130/2011. Hvað aðra kærendur varði telji Vegagerðin þörf á að árétta að hinar kærðu ákvarðanir varði hvorki ákvörðun Skipulagsstofnunar um matsskyldu, dags. 16. febrúar 2021, né ákvörðun um að nýtt mat á umhverfisáhrifum skuli eða skuli ekki fara fram, eða um lögmati framkvæmdarinnar í heild. Röksemdir kæranda byggja hins vegar alfarið á sjónarmiðum þess efnis að meta þurfi umhverfisáhrif framkvæmdarinnar að nýju eða endurskoða framkvæmdina í heild. Raunverulegur ágreiningur málsins varði þannig ekki deiliskipulagið sjálft eða málsmeðferð og undirbúning þess. Verði hinn raunverulegi ágreiningur málsins ekki leiddur til lykta með úrlausn þessa máls.

Með hliðsjón af þeim upplýsingum og röksemdum sem fyrir liggi í málinu sé ekkert fram komið sem sýni fram á að hagsmunir kæranda af úrlausn málsins séu sérstakir, einstaklegir eða verulegir um ógildingu hinna kærðu ákvarðana. Í því sambandi verði einnig að líta til þess að staðsetning og lega Arnarnesvegar hafi lengi legið fyrir í aðalskipulagi Kópavogsbæjar og Reykjavíkurborgar og sé í samræmi við svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins. Feli nánari útfærsla svæðisins með hinu kærða deiliskipulagi ekki í sér svo veruleg áhrif á hagsmuni kæranda, um fram það sem þeir hafi mátt vænta af fyrirliggjandi aðalskipulagi og öðrum framkvæmdargögnum, að það skapi kærendum kærueðild í málinu. Áratugum saman hafi legið fyrir að vegur yrði lagður á umræddu svæði, sem meðal annars hafi mátt sjá á upphaflegu deiliskipulagi vegna Seljahverfis frá áttugasta áratug síðustu aldar. Í ljósi þessa verði að telja að kærendur uppfylli ekki skilyrði um lögvarða hagsmuni af úrlausn málsins svo skapað geti þeim kærueðild og vísa beri kærinni frá úrskurðarnefndinni.

Í 12. gr. laga nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum, sbr. bráðabirgðaákvæði 38. gr. laga nr. 111/2021 sé fjallað um þá aðila sem hafi forræði á kröfu um að metið verði hvort nýtt umhverfismat skuli framkvæmt, en það séu leyfisveitendur og Skipulagsstofnun. Í 28. gr. laga nr. 111/2021 sé einnig mælt fyrir um þá aðila sem geti óskað eftir mati á því hvort umhverfismat skuli fara fram að nýju, það séu framkvæmdaraðili og leyfisveitandi. Ljóst sé að krafa um slíkt sé ekki á forræði kæranda og því verði að vísa málatilbúnaði kæranda í heild frá úrskurðarnefndinni.

Vinna við tillögur að deiliskipulagi sé á forræði viðkomandi sveitarfélags og fari fram í samræmi við ákvæði skipulagslaga nr. 123/2010. Inntak deiliskipulaga sé að öðru leyti háð frjálsum mati sveitarfélaga sem hafi víðtækt vald til skipulagsákvæðana innan sinna marka. Aðeins lögmati verði borið undir æðra stjórnvald, það er hvort málsmeðferð hafi verið í samræmi við lög og hvort ákvörðunin eigi sér stoð í lögum. Kærendur hafi ekki bent á að hvaða leyti hinar kærðu ákvarðanir hafi verið ólögmætar enda sé grundvöllur málatilbúnaðar kæranda aðeins sá að nýtt mat á umhverfisáhrifum skuli fara fram og framkvæmdin endurskoðuð. Krafa kæranda feli í sér kröfu um að úrskurðarnefndin endurskoði efnislegt inntak hins kærða deiliskipulags, sem sé þó háð frjálsum mati Reykjavíkurborgar og Kópavogsbæjar. Þá sé samkvæmt áður nefndu

ákvæði 28. gr. laga nr. 111/2021 undir mati viðkomandi framkvæmdaraðila eða leyfisveitanda komið hvort óska skuli eftir áliti Skipulagsstofnunar á því hvort nýtt mat á umhverfisáhrifum skuli framkvæmt. Ekki sé mælt fyrir um skyldu þess efnis og sé sú krafa, að ákvörðun byggð á mati sveitarfélags verði ógild á grundvelli þess frjálssa mats, þar af leiðandi ótæk.

Engin lagaskilyrði séu til að fallast á kröfur kæranda. Hinar kærðu ákvarðanir byggji á faglegru og vandaðri málsmeðferð, séu vel rökstuddar, byggji á ítarlegum gögnum og séu í samræmi við lög og reglur. Ekki hafi verið lögð fram gögn eða upplýsingar sem geti leitt til þess að ógilda skuli hinar kærðu ákvarðanir og ekki sé lagalegur grundvöllur fyrir kröfum kæranda. Með kynningu skipulagslýsingar hafi umsagnaraðilum, hagsmunaaðilum og almenningi verið veittur kostur á að leggja fram sjónarmið og ábendingar við mótun tillögu að deiliskipulagi. Hið kærða deiliskipulag hafi í kjölfarið verið auglýst til kynningar hinn 21. janúar 2022. Kærandur hafi þannig átt kost á að koma á framfæri athugasemdum sínum sem þeir hafi og gert. Boðað hafi verið til íbúafundar þar sem áformin hafi verið kynnt og fyrirspurnum svarað. Ekki sé mælt fyrir um framkvæmd boðunar, tímallengd fundar eða form kynningarfundar í skipulagslögum. Í kjölfar fundarins hafi frestur til athugasemda við tillöguna verið framlendur frá 3. mars 2022 til 11. s.m. Athugasemdum hafi verið svarað bæði á kynningarfundum og skriflega. Orðið hafi verið við tilteknum athugasemdum og umsögnum og öllum athugasemdum verið svarað með fullnægjandi hætti.

Lega Arnarnesvegur hafi verið mikilvæg forsenda skipulags á höfuðborgarsvæðinu og hafi samgöngumannvirki verið unnin í samráði við sveitarfélög með veginn í huga. Vegurinn hafi verulega þýðingu fyrir greiðar samgöngur um ný íbúðar-, þjónustu og verslunarhverfi sem risið hafi á svæðinu og þeirra sem séu í undirbúningi. Framkvæmdin hafi legið fyrir áratugum saman. Með framkvæmdinni sé gert ráð fyrir jákvæðum áhrifum á íbúðarhverfi með því að draga úr umferð þar, stytta vegalengdir að meginumferðaræðum og auðvelda samgöngur. Miklar tafir séu á umferð við núverandi vegamót Breiðholtsbrautar og Vatnsendahvarfs og rík þörf sé á framkvæmdinni þar sem umferðaröryggi sé þar talið ábótavant og slysatíðni sé há. Stjórn Slökkviliðs höfuðborgarsvæðisins hafi til að mynda skorað á samgönguyfirvöld í mars 2019 að flýta framkvæmdum við Arnarnesveg til að tryggja öryggi íbúa svæðisins.

Athugasemdir um meintan skort á umferðaröryggi vegna breytinga á gatnamótum Arnarnesvegur og Breiðholtsbrautar standi utan málsins. Farið hafi verið eftir verklagsreglum Vegagerðarinnar við framkvæmd umferðarmats og þeim hafi verið fylgt að öllu leyti. Ljóst sé að með greiðari samgöngum verði öryggi betur tryggt frá því sem nú sé. Umferðaröryggi hjólandi og gangandi vegfarenda muni aukast til muna auk þess sem öruggt umhverfi aðgengi vegfarenda að útivistarsvæði verði tryggt. Þá verði sá möguleiki enn tækur að hafa gatnamótin mismálæg, ef þörf krefji vegna breyttra aðstæðna, þrátt fyrir að þau verði í upphafi ljósastýrð.

Hinar kærðu ákvarðanir varði staðfestingu á tillögu að deiliskipulagi í tengslum við fyrirhugaðar framkvæmdir við 3. áfanga Arnarnesvegur en ekki hvort mat á umhverfisáhrifum skuli framkvæmt að nýju eða hvort hætta eigi við framkvæmdina. Í kærinni sé aðallega byggt á því að framkvæma beri nýtt umhverfismat fyrir framkvæmdina. Máltilbúnaðurinn fari út fyrir efni hinna kærðu ákvarðana sem varði ekki mat á því hvort umhverfismat skuli fara fram. Rétt sé þó að benda á að hin fyrirhugaða framkvæmd byggji á málsmeðferð og umhverfismati sem sé í fullu samræmi við lög. Engar lagalegar forsendur séu fyrir því að framkvæma nýtt umhverfismat vegna framkvæmdandrarinnar.

Umhverfismat vegna Arnarnesvegur hafi farið fram árið 2003 fyrir alla framkvæmdina og framkvæmdir hafi hafist árið 2004 við 1. áfanga. Frá upphafi hafi legið fyrir að framkvæmdin

yrði áfangaskipt og að um umfangsmiklar framkvæmdir yrði að ræða hverju sinni. Fyrsta og öðrum áfanga væri lokið og nú sé komið að þriðja áfanga, sem hafi verið áætlað að ljúka fyrir árslok 2024. Eina breytingin sem hafi átt sér stað á framkvæmdinni frá því að matsskýrsla hafi legið fyrir árið 2003 séu breytingar á fyrirhuguðum vegamótum við Breiðholtsbraut. Breytingin hafi í för með sér að minna landrými verði nýtt undir veginn heldur en gert hafi verið ráð fyrir í matsskýrslu. Skipulagsstofnun hafi þegar fjallað um þennan þátt málsins lögum samkvæmt.

Nýjar íbúðarbyggðir á svæðinu hafi væntanlega verið skipulagðar með hliðsjón af fyrirhugaðri framkvæmd við Arnarnesveg sem kæmi til með að tryggja flæði umferðar til og frá hinum nýju hverfum. Sjónarmið þess efnis komi fram í úrskurði Skipulagsstofnunar frá árinu 2003 þar sem bent hafi verið á að miðað við svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins muni byggð halda áfram að þróast austur og því sé nauðsynlegt að hafa möguleika á því að tengja fjarlægjar byggðir með slíkum vegi. Hinar nýju byggðir hefðu líklega ekki þróast með sama hætti án þess að lagning Arnarnesvegjar hefði verið fyrirhuguð. Sú umferðaraukning sem kærendur vísi til séu aukin heldur ekki langt umfram það sem metið hafi verið. Að því sögðu muni aukning umferðar eiga sér stað óháð framkvæmdum Arnarnesvegjar og verði því að gera ríkar kröfur til skilvirkra samgangna. Með 3. áfanga Arnarnesvegjar megi gera ráð fyrir því að umferðarþunga á svæðinu verði betur dreift sem leiði til minni mengunar á hverjum stað og að hljóðvist batni almennt vegna minni umferðar á hverju svæði.

Ástæða þess að svæðið sem vegurinn muni liggja um sé enn óbyggt sé fyrst og fremst vegna þess að það hafi verið frátekið í skipulagi fyrir Arnarnesveg um áratuga skeið. Með hinu kærða deiliskipulagi sé aðeins verið að skipuleggja það svæði sem falli innan marka þess. Af því leiði að ekki verði kveðið á um mótvægisáðgerðir eða framkvæmdir vegna fyrirhugaðra framkvæmda innan marka annarra deiliskipulagssvæða sem enn séu í vinnslu, svo sem skipulagssvæða vetrargarðarins, nýrra íbúðabyggða eða á öðrum hlutum Breiðholtsbrautar. Ákvarðanir um uppbyggingu vetrargarðsins og nýrra íbúðabyggða hafi verið teknar þegar fyrirhuguð framkvæmd 3. áfanga Arnarnesvegjar hafi þegar legið fyrir. Staðsetning þeirra hafi þannig verið ákveðin þrátt fyrir að ljóst væri að vegurinn yrði lagður. Ákvarðanir um uppbyggingu aðliggjandi svæða geti ekki réttilega leitt til þess að framkvæma verði nýtt mat á umhverfisáhrifum vegna fyrirbyggjandi veglagningar, sem þegar hafi verið metið í samræmi við lög. Væri enda ógerlegt að framkvæma nýtt mat á umhverfisáhrifum hverju sinni þegar breytingar væru gerðar á öðru skipulagi í nálægð við fyrirhuguð framkvæmdasvæði.

Viðbótarathugasemdir kærenda: Kærendur benda á að þeir búi flestir nálægt hinu fyrirhugaða vegstæði og nýti svæðið sem um ræði mikið til útivistar og heilsubótar. Ef þeir eigi ekki lögvarða hagsmuni þá eigi enginn lögvarða hagsmuni og lögin séu ekkert annað en innihaldslaus orð sem engum þjóni nema sveitarfélögum og stofnunum til að verja sína yfirburði og eiginhagsmuni. Töluverðar rangfærslur séu í greinargerðum Vegagerðarinnar og sveitarfélaganna og mikilvægt sé að úrskurðarnefndin fari yfir allar staðhæfingar sem þar komi fram.

Niðurstaða: Í máli þessu er deilt um lögmati ákvarðana bæjarstjórnar Kópavogs frá 14. júní 2022 og borgarráðs Reykjavíkur frá 7. júlí s.á. um að samþykkja deiliskipulag Arnarnesvegjar, 3. áfanga, frá Rjúpnavegi að Breiðholtsbraut.

Samkvæmt 3. mgr. 4. gr. laga nr. 130/2011 um úrskurðarnefnd umhverfis- og auðlindamála geta þeir einir kært stjórnvaldsákvörðun til úrskurðarnefndarinnar sem eiga lögvarða hagsmuni tengda ákvörðun sem kæra á. Að stjórnarsýslurétti hefur skilyrðið um lögvarða hagsmuni fyrir

kæruaðild verið túlkað svo að þeir einir teljist aðilar kærumáls sem eigi einstaklegra hagsmuna að gæta af úrlausn máls umfram aðra og jafnframt að þeir hagsmunir séu verulegir. Kærendurnir Vinir Kópavogs og Hollvinasamtök Elliðaárdalsins hafa ekki slíkra hagsmuna að gæta og verður kröfum þeirra vísað frá nefndinni. Þá er sérstök kæruaðild umhverfisverndar-, útivistar- og hagsmunasamtaka til úrskurðarnefndarinnar bundinn við þær ákvarðanir um mat á áhrifum framkvæmda og áætlana sem greinir í tilvísaðri lagagrein.

Hin nefndu samtök lögðu kæru sína einnig fram fyrir hönd 40 tilgreindra aðila sem eru búsettir eða með heimilisfang í Kópavogi eða Reykjavík. Við mat á því hvort umræddir kærendur eigi lögvarinna hagsmuna að gæta af hinni kærðu ákvörðun verður sem fyrr segir að líta til þess hvort þeir eigi einstaklegra hagsmuna að gæta af hinu kærða deiliskipulagi og jafnframt hvort þeir hagsmunir séu verulegir. Þarf því að líta til staðhátta allra og meðal annars kanna hvar fasteignir þeirra eru staðsettar með tilliti til umrædds skipulagssvæðis. Jafnframt ber við matið að líta til þeirrar framkvæmdar sem skipulagið gerir ráð fyrir og hvort það komi til með að snerta hagsmuni þeirra, til að mynda vegna útsýnisskerðingar, hávaða eða annars ónæðis.

Fyrir liggur að hinn umdeildi vegur mun ekki sjást frá íbúðarhúsum kæranda sem búsettir eru í Akraseli 24, Fljótaseli 32, Jakaseli 9, Jóruseli 6, 21 og 23, Klyfjaseli 4, 6 og 22, Kambaseli 13 og Ystaseli 30. Á milli nefndra eigna kæranda og framkvæmdasvæðisins eru bæði hús og gróður. Hús kæranda að Neðstabergi 8 og Klappakór 1c og 6 eru í hálf km fjarlægð frá hinu fyrirhugaða vegstæði Arnarnesvegur. Vegna greindra staðhátta verður að telja að hið kærða deiliskipulag varði ekki einstaklega hagsmuni framangreindra kæranda umfram aðra. Eiga þeir því ekki lögvarinna hagsmuna að gæta með tilliti til grenndaráhrifa. Verður kröfum framangreindra kæranda því vísað frá úrskurðarnefndinni. Öðrum kærendum er hins vegar játuð kæruaðild vegna mögulegra grenndaráhrifa heimilaðra framkvæmda gagnvart fasteignum þeirra sem staðsettar eru rétt utan framkvæmdasvæðisins.

Málsrök kæranda lúta meðal annars að því að fara eigi fram nýtt mat á umhverfisáhrifum vegna hins umdeilda 3. áfanga Arnarnesvegur. Vísa þeir til þess að umferð muni aukast til muna, af því hljótist mengun og vegurinn muni hafa neikvæð áhrif á hljóðvist.

Hin umdeilda lega fyrirhugaðs 3. áfanga Arnarnesvegur hefur verið mörkuð í aðalskipulagi Kópavogs sem og í aðalskipulagi Reykjavíkur sem hafa verið staðfest lögum samkvæmt. Vegalagningin fór á sínum tíma í mat á umhverfisáhrifum og kvað Skipulagsstofnun upp úrskurð hinn 4. júlí 2003 samkvæmt þágildandi ákvæðum laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000, þar sem fallist var lagningu Arnarnesvegur milli Reykjanesbrautar og Breiðholtsbrautar ásamt lagningu tengibrautar um Hörðuvelli í Kópavogi, Garðabæ og Reykjavík. Sá úrskurður sætti kæru til umhverfisráðherra, sem staðfesti hann með úrskurði uppkveðnum 11. desember 2003.

Með bréfi, dags. 26. október 2020, óskaði Vegagerðin eftir ákvörðun Skipulagsstofnunar um hvort ný útfærsla á gatnamótum Arnarnesvegur og Breiðholtsbrautar væri háð mati á umhverfisáhrifum. Fæli útfærslan í sér brú yfir Breiðholtsbraut og ljósastýrð gatnamót og kom fram í matsskyldufyrirspurn Vegagerðarinnar að um væri að ræða sameiginlega niðurstöðu Vegagerðarinnar, Reykjavíkurborgar og Kópavogsbæjar. Hinn 16. febrúar 2021 komst Skipulagsstofnun að þeirri niðurstöðu að fyrirhuguð breyting væri ekki líkleg til að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif og því skyldi framkvæmdin ekki háð mati á umhverfisáhrifum. Í ákvörðun sinni vísaði stofnunin m.a. til þess að í framkvæmdinni fælist

breyting á útfærslu gatnamóta frá fyrri áformum sem kæmi ekki til með að auka ónæði af umferð eða mengun í íbúðarbyggð eða á útivistarsvæðum. Fæli framkvæmdin jafnframt í sér minna inngríp í ásýnd svæðanna. Tvær kærur bárust úrskurðarnefndinni vegna ákvörðunar Skipulagsstofnunar en með úrskurðum uppkveðnum 25. maí 2021, í máli nr. 32/2021 og 8. júlí 2021, í máli nr. 68/2021, var kærunum vísað frá þar sem karendur töldust ekki uppfylla skilyrði til aðildar.

Koma framangreindar ákvarðanir ekki til endurskoðunar í máli þessu.

Í 2. mgr. 37. gr. skipulagslaga er mælt fyrir um að gera skuli deiliskipulag fyrir einstök svæði eða reiti þar sem framkvæmdir eru fyrirhugaðar. Skipulag lands innan marka sveitarfélags er í höndum sveitarstjórna skv. 3. mgr. 3. gr. skipulagslaga og ber sveitarstjórn skv. 38. gr. sömu laga ábyrgð á gerð deiliskipulags. Við gerð skipulagsáætlana ber að fylgja markmiðum skipulagslaga, sem títunduð eru í 1. gr. þeirra. Meðal þeirra markmiða er að tryggja réttaröryggi í meðferð skipulagsmála þannig að réttur einstaklinga og lögaðila verði ekki fyrir borð borinn þótt hagur heildarinnar sé hafður að leiðarljósi, sbr. c-lið. Að gættum þessum markmiðum hefur sveitarstjórn mat um það hvernig deiliskipulagi skuli háttað, svo fremi það mat byggja á lögmatum sjónarmiðum. Í d-lið nefndrar 1. gr. kemur fram það markmið laganna að tryggja að samráð sé haft við almenning við gerð skipulagsáætlana þannig að almenningi sé gefið tækifæri til að hafa áhrif á ákvörðun stjórnvalda við gerð þeirra.

Tekin var saman lýsing á hinu fyrirhugaða skipulagsverkefni í samræmi við 1. mgr. 40. gr. skipulagslaga og var lýsingin kynnt fyrir almenningi og umsagnaraðilum. Tillaga að deiliskipulagi fyrir 3. áfanga Arnarnesvegur var auglýst í samræmi við 41. gr. laganna og að lokinni auglýsingu var tekin afstaða til athugasemda sem bárust við tillöguna skv. 3. mgr. 41. gr. laganna. Var málsmeðferð deiliskipulagsins að þessu leiti í samræmi við ákvæði skipulagslaga.

Samkvæmt 5. mgr. 12. gr. skipulagslaga skal við gerð skipulagsáætlana gera grein fyrir umhverfisáhrifum áætlunar og einstakra stefnumiða hennar, m.a. með samanburði þeirra valkosta sem til greina koma, sbr. lög nr. 105/2006 um umhverfismat áætlana. Þá er fjallað um umhverfismat deiliskipulags í gr. 5.4.1. í skipulagsreglugerð. Samkvæmt 1. mgr. greinarinnar skal við gerð deiliskipulags meta líkleg áhrif af fyrirhuguðum framkvæmdum og starfsemi á aðliggjandi svæði og einstaka þætti áætlunarinnar sjálfrar, svo sem á vistkerfi, auðlindir, landslag, ásýnd, útsýni, hljóðvist, loftgæði, hagkvæmni, veðurfar, varðveislugildi og svipmót byggðar og einstakra bygginga o.fl. umhverfisþætti eftir því sem efni skipulagsins gefi tilefni til. Í 2. mgr. segir að áætla skuli áhrif af landmótun, skógrækt, umferð, hávaða, umfangsmiklum mannvirkjum, svo sem háhýsum, ásamt fleiri atriðum sem talin eru þar upp. Þá er kveðið á um í 3. mgr. að gera skuli grein fyrir matinu og niðurstöðu þess í greinargerð deiliskipulagsins. Að lokum er tekið fram í 4. mgr. að ef í ljós komi að fyrirhugaðar framkvæmdir eða starfsemi geti haft neikvæð áhrif á umhverfið skuli gera breytingar á deiliskipulagstillögunni til að draga úr hinum neikvæðu áhrifum eða rökstyðja af hverju það sé ekki gert. Setja skuli skilmála um vöktun áhrifa og um hvernig bregðast eigi við umhverfisvandnum eftir því sem þörf sé á.

Í umhverfisskýrslu deiliskipulagsins var fjallað um þá umhverfisþætti sem deiliskipulagsáætlunin var talin hafa áhrif á, nánar tiltekið; landnotkun, umferðaröryggi, hljóðstig, loftmengun, afrennsli og vatnafar, gróður, fuglalíf, fornleifar, sjónræn áhrif og áhrif á útivistarmöguleika. Markmið umhverfismats á áætlunarstigi er að huga að umhverfisáhrifum á fyrri stigum ákvörðunartöku. Þar sem stefnumörkun á áætlanastigi er yfirleitt almenns eðlis, borið

saman við það sem á við um einstakar framkvæmdir sem háðar eru mati á umhverfisáhrifum, verður að ganga út frá því að umhverfismat áætlana sé tiltölulega almennt mat, sem oft fer fram án sérstakra rannsókna á umhverfi og umhverfisáhrifum. Í umhverfisskýrslu hins kærða deiliskipulags er að finna mat á því hver sé líkleg áhrif framkvæmdarinnar á greinda umhverfisþætti og hvaða mótvægisáðgerða og/eða eftirfylgni eigi grípa til. Að framangreindu virtu og að teknu tilliti til stöðu deiliskipulagsins í stigskiptri áætlanagerð verður að telja að umhverfismat skipulagsins hafi uppfyllt skilyrði skipulagslaga.

Með vísan til alls þess sem að framan er rakið verður hin kærða ákvörðun um deiliskipulag hvorki talin haldin þeim form- né efnisannörkum að ógildingu varði.

Úrskurðarorð:

Kröfum kæranda að Akraseli 24, Fljótaseli 32, Jakaseli 9, Jóruseli 6, 21, og 23, Kambaseli 13, Klyfjaseli 4, 6 og 22, Ystaseli 30, Neðstabergi 8 og Klappakór 1c og 6 auk samtakanna Vina Kópavogs og Hollvinasamtaka Elliðaárdalsins er vísað frá úrskurðarnefndinni.

Hafnað er kröfum annarra kæranda um ógildingu ákvörðunar bæjarstjórnar Kópavogs frá 14. júní 2022 og ákvörðunar borgarráðs Reykjavíkur frá 7. júlí s.á. um að samþykkja deiliskipulag Arnarnesvegur, 3. áfanga, frá Rjúpnavegi að Breiðholtsbraut.

Arnór Snæbjörnsson (sign)

Aðalheiður Jóhannsdóttir (sign)

Þorsteinn Þorsteinsson (sign)