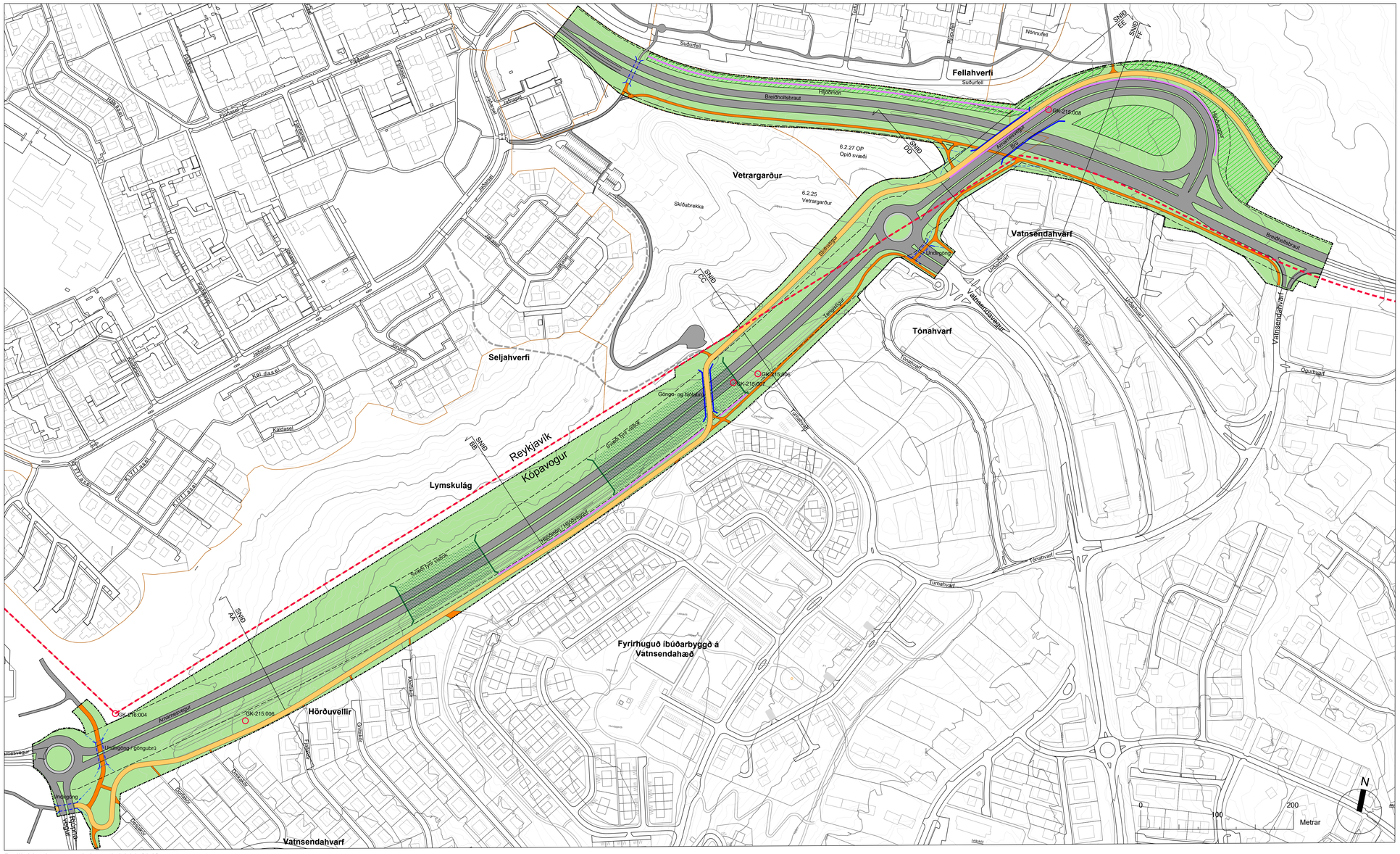
ARNARNESVEGUR - 3.áfangi - Frá Rjúpnavegi að Breiðholtsbraut.

DEILISKIPULAG





Hluti Aðalskipulags Kópavogs 2019 til 2040
Ekki í kvarða.



Hluti Aðalskipulags Reykjavíkur 2010 til 2040
Ekki í kvarða

SKÝRINGAR

- Mörk sveitarfélaga
- Mörk skipulagssvæðis
- Vegir / stofn- og tengibrautir
- Stofnstígar (6m)
- Tengistígar (3m)
- Kvöð um skjólmyndandi trjágróður
- Undirgöng
- Brýr
- Vistlok (frátekið svæði)
- Hljóðmön / hljóðveggur
- Veghelgunarsvæði
- GK-215:004 Minjastaður
- Sjónlínur

Umhverfissvið. Skipulags- og byggingardeild Kópavogs.

Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar.

Hnitakerfi: ISN93

Lega göngustíga og staðsetning undirganga og göngubrúa getur tekið minni háttar breytingum í verkhönnun út frá staðbundnum aðstæðum.

Deiliskipulagið er unnið af EFLU verkfræðistofu í samráði við Skipulags og byggingardeild Reykjavíkur og Skipulags og byggingnardeild Kópavogs., haustið 2021.

Önnu skilagögn eru í formi greinargerðar með umhverfisskýrslu, sem fylgir með deiliskipulagsuppdrættinum.

SAMÞYKKTIR

Deiliskipulag þetta sem fengið hefur meðferð í samræmi við ákvæði 25. gr. skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997 var samþykkt í Skipulags- og byggingarnefnd Kópavogsbæjar þann _____ 202_, í Skipulags- og samgönguráði Reykjavíkur þann _____ 202_.

Í bæjarráði Kópavogsbæjar þann _____ 202_ og í borgarráði Reykjavíkurborgar þann _____ 202_.

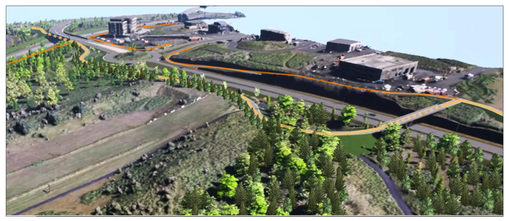
Tillagan var auglýst frá _____202_.
með athugasemdarfresti til _____202_.

Auglýsing um gildistöku deiliskipulagsins var birt í B-deild Stjórnartíðinda þann _____202_.

Deiliskipulagsuppdráttur 1:2000 [A0]



Ásýnd I: Akstursbrú með hljóðvegg séð frá norðri



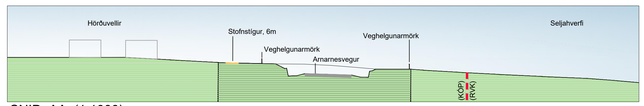
Ásýnd II: Göngu- og hjólabrú yfir Arnarnesveg og stígakerfi séð frá vestri



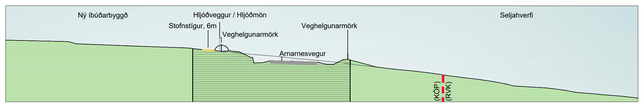
Ásýnd III: Tenging Arnarnesvegar við Breiðholtsbraut séð frá norðri



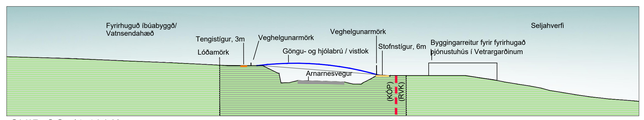
Dæmi um vistlok, frá vegstæði og ofan vegar, með stígakerfi og gróðri



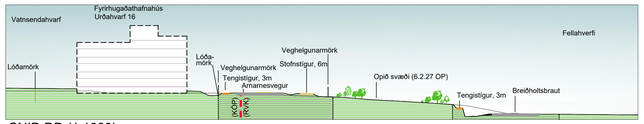
SNIÐ AA (1:1000)



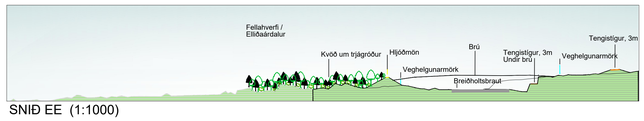
SNIÐ BB (1:1000)



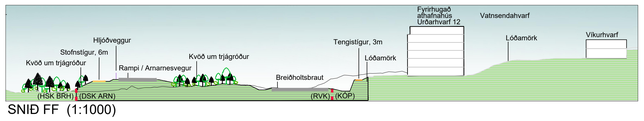
SNIÐ CC (1:1000)



SNIÐ DD (1:1000)



SNIÐ EE (1:1000)



SNIÐ FF (1:1000)

ÚTG	DAGS.	ÚTGÁFUFERILL	HANNAÐ TEIKN. YFIRF
A	13.05.22	Breyting eftir auglýsingu. Skipulagsmörk aðlöguð í Kópavogi vegna stígabreytinga og tillögu að nýju deiliskipulagi við Vatnsendahvarf.	

EFLA

Reykjavíkurborg

Kópavogsbær

VERKNÚMER	HANNAÐ	ÓMI
3094-188	TEIKNAÐ	ÓMI / HHJ
VERKNÚMER	YFIRFARIÐ	
	MÆLT:	
	SAMÞ.	
DAGS. 13.12.2021	MÆLIKVARÐI 1:2000, 1:1000	BLAÐSTÆRÐ A0

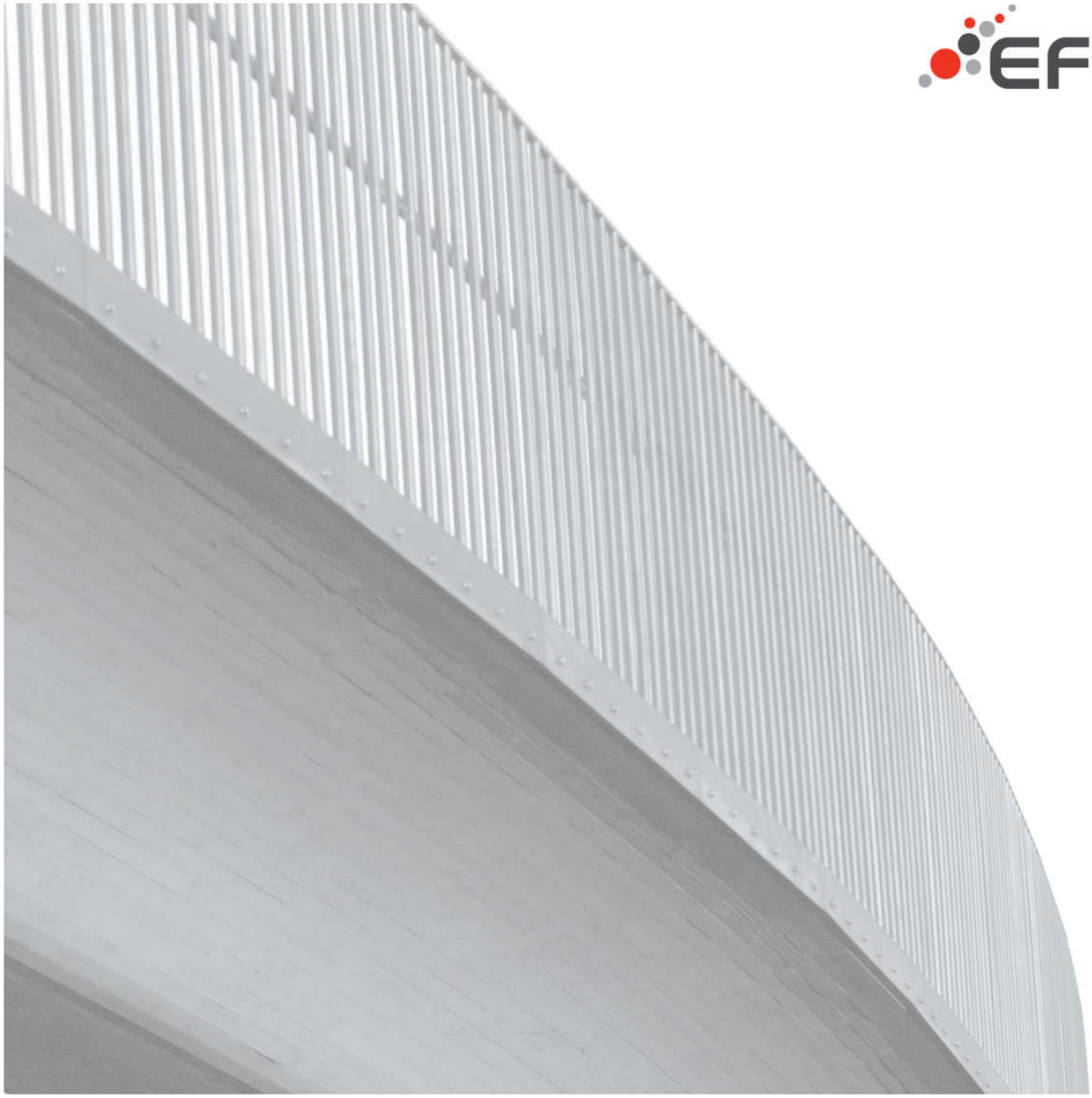
DEILISKIPULAG
DEILISKIPULAGSUPPDRÁTTUR

TEIKNINGA NÚMER 01

Arnarnesvegur 3.áfangi
Frá Rjúpnavegi að Breiðholtsbraut.

ÚTGÁFA A

C:\K\Kópavogsbær_2094188_Deiliskipulag Arnarnesvegur\09_Teikningar\ARK_skyrsla\AY_2094_188_Arnarnesvegur_dsk_m45_Breytun_Gongustigi.dwg



DEILISKIPULAG

Deiliskipulag Arnarnesvegar, 3. áfangi, frá Rjúpnavegi í Kópavogi að Breiðholtsbraut í Reykjavík.

13.12.2021



Breytt eftir auglýsingu

13.05.2022

SAMÞYKKTIR

Deiliskipulag þetta, sem auglýst hefur verið skv. 41. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 og 15. gr laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021 frá _____ til _____ 202_, var samþykkt hjá Reykjavíkurborg í Skipulags- og samgönguráði þann _____ og í Borgarráði þann _____ 202_.

_____

Deiliskipulag þetta var einnig samþykkt hjá Skipulagsráði Kópavogsbæjar þann _____ og í Bæjarráði þann _____ 202_.

_____

Deiliskipulag þetta öðlast gildi með auglýsingu í B-deild Stjórnartíðinda.

EFNISYFIRLIT

1 INNGANGUR 7
1.1 Markmið skipulagsgerðar 7
1.2 Samráð 8
1.3 Skipulagssvæðið og staðhættir 8
2 TENGSL VIÐ AÐRAR ÁÆTLANIR 10
2.1.1 Landskipulagsstefna 10
2.1.2 Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 10
2.1.3 Aðalskipulag Kópavogs og Reykjavíkur 10
2.1.4 Umferðarspá 11
2.1.5 Aðliggjandi hverfis- og deiliskipsáætlanir 12
3 DEILISKIPULAG 13
3.1 Arnarnesvegur 3. áfangi 13
3.2 Afmörkum veghelgunarsvæðis 13
3.3 Vegamót 14
3.4 Brú yfir Breiðholtsbraut 14
3.5 Göngu- og hjólabrú 14
3.6 Undirgöng 14
3.7 Stofnstígur 15
3.8 Tengistígar 15
3.9 Minjar 15
3.10 Kvaðir um trjágróður 16
3.11 Vistlok 16
4 UMHVERFISSKÝRSLA 17
4.1 Umhverfismat áætlana 17
4.2 Umhverfismat 18
4.2.1 Landnotkun 19
4.2.2 Umferðaröryggi 19
4.2.3 Hljóðstig 19
4.2.4 Loftmengun 21
4.2.5 Afrennsli og vatnafar 21
4.2.6 Gróður 22
4.2.7 Minjar 22
4.2.8 Sjónræn áhrif 23
4.2.9 Útivist 23
4.2.10 Lýsing 23
4.3 Samantekt á niðurstöðum umhverfismats 24

MYNDASKRÁ

MYND 1 *Yfirlitsmyndin sýnir vegstæði Arnarnesvegar, fjögra akreina brú yfir Breiðholtsbrautina, með stofnstíg sem þverar Arnarnesveginn með göngu- og hjólabrú eða á vistloki. Út frá stofnstígnum eru tengistígar sem liggja út í íbúðarhverfin og tengja saman hverfishluta með undirgöngum milli hverfa beggja sveitarfélaganna (EFLA, 2021).* 9

MYND 2 *Staðsetning skipulagssvæðisins á gildandi aðalskipulagi Kópavogs 2019-2040 og gildandi aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030, merkt gróflega með rauðri punktalínu.* 11

MYND 3 *Tvö svæði eru afmörkuð fyrir vistlok sunnan við Turnahvarf í Kópavogi og Jakasel í Reykjavík (EFLA, 2021).* 16

MYND 4 *Yfirlitsmyndin sýnir núverandi gatnakerfi og hljóðstig í 2m hæð, miðan við umferðarspá fyrir árið 2030, alls 33.300 bíla á klst með hámarkshraða 70 km/klst á Breiðholtsbraut, (EFLA, 2020).* 20

MYND 5 *Yfirlitsmyndin sýnir hljóðstig í 2m hæð við vegstæði Arnarnesvegar og Breiðholtsbrautar eftir breytingar. Inn á myndina er búið að bæta inn tillögu að fyrirhugaðri byggð við Vatnsendahvarf. Sökum hennar er gert ráð fyrir lágri hljóðmön (1m) með lágum hljóðvegg milli stofnstígar og Arnarnesvegarins svo hljóðstig fari niður fyrir viðmiðunarmörk í hinni nýju byggð. Til þess að draga úr hæð fyrirhugaðra hljóðvarna hefur byggðinni verið hnikað til svo ekki þurfi að koma til hárra hljóðvarna sem gætu skert núverndi útsýni (EFLA, 2022).* **Error! Bookmark not defined.**

TÖFLUSKRÁ

TAFLA 1 *Umhverfisþætti, matsspurningar, viðmið og helstu gögn* 18

TAFLA 2 *Samantekt á niðurstöðum umhverfisáhrifa* 24

SAMANTEKT

Reykjavíkurborg og Kópavogsbær standa í sameiningu að gerð deiliskipulags í samræmi við 37. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 fyrir 3.áfanga Arnarnesvegar, frá gatnamótum Arnarnesvegar og Rjúpnavegar að fyrirhuguðum gatnamótum Breiðholtsbrautar og Arnarnesvegar.

Megin tilgangur lagningar Arnarnesvegar er að tengja jaðarsvæði í Reykjavík, Kópavogi og Garðabæ við megin umferðaræðar og að þjónustustig samgangna verði í samræmi við kröfur og staðla.

Helstu framkvæmdir samkvæmt deiliskipulagi af þriðji og lokaáfanga Arnarnesvegar er að mynda samfelldan stofnveg 2+2 á milli Reykjanesbrautar og Breiðholtsbrautar. Auk stofnvegar er um að ræða tvö ný hringtorg, tvö ný undirgöng, nýja hjóla- og göngubrú fyrir stofnstíg yfir Arnarnesvegin, afmörkun svæða yfir tvö vistlok og fjögurra akreina brú yfir Breiðholtsbraut með sérrými fyrir stofnstíg (göngu- og hjólastíg), hljóðmanir og hljóðveggi. Vegurinn hefur veghelgunarsvæði að jafnaði 30 metra út frá miðlínu vegar og auk stofn- og tengistíga sem lagðir verða samhliða.

BREYTINGAR EFTIR AUGLÝSINGU (21. JANÚAR 2022), BREYTT ÞANN 13. MAÍ 2022

Bætt hefur verið inn kafla *4.2.10* um lýsingu og kaflar 4.2.3 um hljóðstig, 4.2.4 um loftmengun, 4.2.6 um gróður og kafli 4.2.7 um minjar uppfærðar eftir ábendingar umsagnaaðila og nýjar hljóðmælingar.

1 INNGANGUR

1.1 Markmið skipulagsgerðar

Markmið deiliskipulagsins er að klára lokahluta Arnarnesvegar, 3. áfanga, og tengja jaðarsvæði í Reykjavík, Kópavogi og Garðabæ við megin umferðaræðar og að þjónustustig samgangna verði í samræmi við kröfur og staðla.

Vegagerðin hefur nú unnið nýja og breytta útfærslu á vegamótum Arnarnesvegar og Breiðholtsbrautar, áfanga 3, sem er frábrugðin þeirri lausn sem kynnt var í mati á umhverfisáhrifum, árið 2003, þar sem gert var ráð fyrir fullbúnum mislægum vegamótum. Nýja tillagan felur í sér brú yfir Breiðholtsbraut og ljósastýrð vegamót og er sameiginleg niðurstaða Vegagerðarinnar, Reykjavíkurborgar og Kópavogsbæjar. Skapist nýjar umferðarlegar forsendur sem kalla á breytingar á ofangreindum vegamótum, s.s. með nýjum vegtengingum til þess að auka umferðarflæði vegamótanna, hamlar fyrirhugað deiliskipulag ekki með neinum hætti þeim möguleikum. Slíkar breytingar yrði hins vegar að gera út frá nýjum forsendum þegar þær liggja fyrir.

Deiliskipulagið mótar skipulag fyrir nýjum 2+2 stofnveg, frá Rjúpnavegi í Kópavogi og inn á Breiðholtsbraut í Reykjavík, með tveimur nýjum hringtorgum, fjögurra akreina brú yfir Breiðholtsbraut og tengist henni með ljósastýrðum plangatnamótum. Samhliða er gert ráð fyrir stofnstíg, yfir aðskilin hjóla- og göngustíg, sem fer frá Rjúpnavegi í Kópavogi og inn í Elliðaárdal, með minni tengistígum inn í íbúðarhverfi hjá báðum sveitarfélögunum, sem og meðfram Breiðholtsbrautinni og undir fyrirhugaða brú yfir Breiðholtsbraut. Markmiðið með nýjum og fjölbreyttum stígatengingum er að ýta undir notkun göngu- og hjólastíga og gera stígakerfið notendavænna.

Borgar- og bæjaryfirvöld telja að áætlanir um uppbyggingu Arnarnesvegar séu nauðsynlegar til að draga úr umferð sem nú fer um íbúðahverfi Vatnsenda og til að bæta þjónustustig á meginstofnvegum höfuðborgarsvæðisins, þá aðallega Reykjanesbraut og Hafnarfjarðarveg. Einnig eru verulegar umferðartafir við núverandi vegamót Breiðholtsbrautar og Vatnsendahvarfs. Arnarnesvegur var ein af meginforsendum uppbyggingar í efri byggðum Kópavogs og brýnt að hrinda í framkvæmd áætlunum Vegagerðarinnar um Arnarnesveg. Samhliða vegagerðinni er markmiðið að gera göngu- og hjólaleiðir milli bæjarhlutanna skilvirkari og bæta úr hljóðvist við Breiðholtsbraut því samhliða.

Reykjavíkurborg og Kópavogsbær hafa í sameiningu haft frumkvæði að gerð deiliskipulagsins, í samræmi við 37. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 ásamt umhverfismati framkvæmda og áætlana með tilvísun í 15 gr. laga nr. 111/2021.

1.2 Samráð

Skipulagslýsing var auglýst, skv. 1. mgr. 40 gr. skipulagslaga nr. 123/2010, þann 19.mars 2021, vegna nýs deiliskipulags fyrir 3. áfanga Arnarnesvegar, stofnbrautar frá Rjúpnavegi í Kópavogi að Breiðholtsbraut í Reykjavík. Skipulagslýsingin tók mið af fyrirhuguðum breytingum frá áður kynntum áformum um gatnamót Arnarnesvegar og Breiðholtsbrautar í Kópavogi og Reykjavík. Skipulagslýsingin var unnin í samræmi við gr. 5.2 í skipulagsreglugerð nr. 90/2013.

Óskað var eftir umsögnum frá hagsmunaaðilum og lögbundnum umsagnaraðilum við skipulagslýsingunni. Það sama verður gert hvað varðar deiliskipulagstillögunina. Leitað var til eftirfarandi aðila:

- Skipulagsstofnun
- Umhverfisstofnun
- Náttúrufræðistofnun Íslands
- Náttúrufræðistofu Kópavogs
- Minjastofnun Íslands
- Borgarsögusafn Reykjavíkur
- Íbúaráð Breiðholts
- Vegagerðin
- HHGK, Heilbrigðiseftirlit Garðabæjar, Hafnafjarðar og Kópavogs
- Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur
- Veðurstofa Íslands
- Veitur ohf

1.3 Skipulagssvæðið og staðhættir

Fyrirhugað deiliskipulag nær til hluta 3. hluta Arnarnesvegar, frá gatnamótum Arnarnesvegar og Rjúpnavegar að fyrirhuguðum gatnamótum Breiðholtsbrautar og Arnarnesvegar. Veghelgunarsvæði vegarins er samkvæmt lögum 30 metra út frá miðlínu vegarins, en mörk deiliskipulagsins nær utar til þess að ná utan um stofnstíga sem liggja með stofnbrautinni. Hluti veghelgunarsvæðis Arnarnesvegar liggur innan borgarmarka Reykjavíkur, en stærsti hluti vegarins liggur innan sveitarfélagsmarka Kópavogs.



MYND 1 *Yfirlitsmyndin sýnir vegstæði Arnarnesvegar, fjögra akreina brú yfir Breiðholtsbrautina, með stofnstíg sem þverar Arnarnesveginn með göngu- og hjólabrú eða á vistloki. Út frá stofnstígnum eru tengistígar sem liggja út í íbúðarhverfin og tengja saman hverfishluta með undirgöngum milli hverfa beggja sveitarfélaganna (EFLA, 2021).*

Skipulagssvæðið er rúmir 23 ha að stærð, 1,9 km að lengd og liggur frá suðaustur hluta Leirdals að grænu opnu svæði Elliðaárdalsins, norðan Breiðholtsbrautar. Veglínan liggur að mestum hluta um Lymskulág, vesturhlíð Vatnsendahvarfs, og sker vegurinn land í aflíðandi halla. Umrætt skipulagssvæði innan sveitarfélagsmarka Kópavogs er ódeiliskipulagt, að mestu. Frá hringtorgi við Rjúpnahæð að hringtorgi við Vatnsendaveg liggur veglínan neðar en aðliggjandi land sem er dæmigert holtalandslag, þýft með stökum ógrónum melum, kjarri og lyngmóa, en á síðustu árum hefur lúpína yfirtekið landsvæðið og er ráðandi planta á svæðinu.

Við fyrirhuguð gatnamót við Breiðholtsbraut er gróin íbúðarbyggð og útivistarsvæði, þ.m.t. Elliðaárdalur sem er á náttúruminjaskrá auk þess að vera skilgreindur sem hverfisverndarsvæði í aðalskipulagi Reykjavíkur. Þar er um að ræða landnotkun sem telst almennt viðkvæm fyrir umfangsmiklum umferðarmannvirkjum og verður markvist reynt að lágmarka áhrif og inngrip sem hlýst af framkvæmdinni. Sérstaklega á ásýnd svæðisins frá núverandi íbúðarbyggð og vegna skerðingu á útivistarmöguleika á nærsvæðum vegstæðisins. Mótvægisaðgerðum verður markvisst beint að hljóðvist og ásýnd svæðisins.

2 TENGSL VIÐ AÐRAR ÁÆTLANIR

2.1.1 Landskipulagsstefna

Deiliskipulagið er í samræmi við markmið landsskipulagsstefnu 2015-2026, með tillögu til viðauka frá febrúar 2021. Í stefnunni er eftirfarandi stefna mörkuð um ferðamáta og samgöngur:

- *Kallað eftir hvötum í skipulagi til virkra ferðamáta og umhverfisvænna samgangna.*
- *Stuðla að forgangi gangandi- og hjólandi vegfarenda í umferðinni og tryggja öryggi þeirra. Stytta ferðaleiðir svo fólk geti hæglega nýtt sér virka ferðamáta í daglegum erindum, til að sækja vinnu og grunnþjónustu. Stuttar, beinar, skjólgóðar og fallegar og vel hannaðar leiðir og stígar séu hvati fyrir fólk til að ganga og hjóla ferða sinna og stunda útivist og hreyfingu.*
- *Kallað eftir fjölbreyttum ferðaleiðum og samtengingu og samræmingu fjölbreyttra, vistvænna ferðamáta. Áhersla á göngu- og hjólastíga innan og utan þéttbýlis og á milli byggðarkjarna og aukna hjólreiðamenningu. Tengja göngu- og hjólastíga almenningssamgöngukerfinu.*

Út frá stefnumörkun í landskipulaginu hefur verið lögð áhersla í deiliskipulaginu að tvinna saman umferðarrými ólíkra ferðamáta, að auka tengimöguleika hvað varðar gangandi- og hjólandi vegfarenda á milli sveitarfélaganna með stofn- og tengistígum, samhliða lagningu stofnbrautarinnar. Með því er stuðlað að fjölbreyttum ferðamátum og samhliða stutt við umhverfisvænni samgöngur.

2.1.2 Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins

Deiliskipulagið er í samræmi við markmið svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins og sýn Vegagerðarinnar, *Höfuðborgarsvæðið 2040*, sem gerir ráð fyrir að stofnvegir á höfuðborgarsvæðinu myndi heildstætt tveggja laga kerfi, meginstofnvega og stofngatna, sem verða endurhannaðar eftir því sem byggð og samgöngur þróast.

Í greinargerð svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins 2040 er tekið fram að áhersla verði lögð á aðgerðir og framkvæmdir sem geta aukið umferðaröryggi og draga úr neikvæðum áhrifum umferðar á nærumhverfið. Lokakafli Arnarnesvegar og ný útfærsla gatnamóta yfir Breiðholtsbraut fellur að stefnu svæðisskipulagsins um stofngötur og umferðarflæði og þjónustustig þeirra. Með nýrri brú er brugðist við spá um aukin umferðarþunga og aukinni umferð stýrt frá tengivegum í Kópavogi og yfir á nýjan og afkastameiri 3. áfanga Arnarnesvegar sem tengist við Breiðholtsbraut.

2.1.3 Aðalskipulag Kópavogs og Reykjavíkur

Framkvæmdin er í samræmi við samþykkt Aðalskipulag Kópavogs 2019-2040. Samkvæmt því er landnotkun skilgreind sem opið svæði (OP16) og er framkvæmdasvæðið óbyggt, gróið en nokkuð raskað sunnan Hvarfa- og Kórahverfanna, í tengslum við uppbyggingarvinnu síðustu ára.

Framkvæmdin hefur kallað á skipulagsbreytingu á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030, þar sem framkvæmdin var ekki í samræmi við skipulagsmörk Elliðaárdals í Reykjavík. Viðkomandi aðalskipulagsbreytingar hafa verið gerðar í viðauka við aðalskipulag Reykjavíkur, samhliða deiliskipulagi Arnarnesvegar.



MYND 2 *Staðsetning skipulagssvæðisins á gildandi aðalskipulagi Kópavogs 2019-2040 og gildandi aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030, merkt gróflega með rauðri punktalínu.*

2.1.4 Umferðarspá

Við greiningarvinnu gatnamótaútfærslna við Arnarnesveg og Breiðholtsbraut vann VSÓ Ráðgjöf, árið 2020, umferðarspá fyrir Vegagerðina. Samkvæmt spá VSÓ má gera ráð fyrir verulegri umferð um svæðið, bæði um gatnamót Vatnsendavegar og Arnarnesvegar. Gert er ráð fyrir mun meiri umferð en í fyrri athugunum fyrir Arnarnesveg, sem má rekja til þess að skipulagsáform geri nú ráð fyrir mun meiri uppbyggingu á svæðinu en gert var áður. Útfærsla gagnamóta í umferðarspám á þessum skala hefur lítil áhrif á fjölda ökutækja sem munu aka veginn og því má gera ráð fyrir þessum fjölda ökutækja óháð því hvort gatnamót við Breiðholtsbraut verði mislæg eða í plani.

Samkvæmt skýrslu VSÓ, gæti umferð inn og út úr Vatnsendahlíð og Vatnsendahvarfi aukist um 13.500 ferðir á dag miðað við óbreyttar ferðavenjur fram til ársins 2030. Í dag fara um 18.000 ökutæki um Vatnsendahvarf á sólarhring, en með tilkomu 3. áfanga Arnarnesvegar er gert ráð fyrir að sá fjöldi verði kominn niður í 12.200 ökutæki árið 2030. Samhliða er gert ráð fyrir að umferð um gatnamót Arnarnesvegar og Breiðholtsbrautar verði 22.800 bílar. Þessa aukningu má rekja til frekari íbúðaruppbyggingar í þessum bæjarhluta.

2.1.5 Aðliggjandi hverfis- og deiliskipsáætlanir

Skipulagsmörk 3. áfanga Arnarnesvegar skarast á við skipulagsmörk fjögurra gildandi deiliskipulagsáætlana innan Kópavogs. Gerðar verða breytingartillögur á skipulagsmörkum eftirfarandi deiliskipulaga sem verða auglýstar samhliða deiliskipulagi 3. áfanga Arnarnesvegar:

- Deiliskipulag Vatnsendahvarfs, staðfest 25.09.2001, m.s.br.
- Deiliskipulag Hörðuvalla (Vatnsendi) staðfest 24.07.2003, m.s.br.
- Deiliskipulag Vatnsendahvarfs, svæði III, staðfest 09.10.2007, m.s.br.
- Deiliskipulag Vatnsendahvarfs, svæði IV staðfest 13.05.2008

Innan Reykjavíkurborgar hefur samhliða, við ofangreinda deiliskipulagsvinnu, verið unnið að aðlögun eftirfarandi skipulagsmarka. Gerð verður breytingartillaga á skipulagsmörkum deiliskipulag Elliðaárdals sem verður auglýsta samhliða deiliskipulagi 3. áfanga Arnarnesvegar:

- Deiliskipulag Elliðaársdals, endurskoðun, staðfest 15.12.2020
- Hverfisskipulag Breiðholts, [í auglýsingarferli].

Hvað varðar hverfisskipulag Breiðholts, þá hefur verið unnið að því að samþætta deiliskipulagsmörk 3. áfanga Arnarnesvegar að legu skilmálaeininga hverfisskipulag Breiðholts. Skilmálaeiningin *6.2.26 DS* er ekki hluti af hverfisskipulagi Breiðholt, heldur mörkuð sem hluti af deiliskipulagi 3. áfanga Arnarnesvegar.

Við norðausturhluta Vetrargarðsins *6.2.25.ÍÞ.*, í hverfisskipulagi Breiðholts, liggur skilmálaeining *6.2.27.OP.,* sem er opið svæði / veghelgun. Einingin leyfir engar nýbyggingar eða nýjar lóðir innan skilmálaeiningarinnar. Skilmálaeiningin er skilgreind sem opið svæði / veghelgun og er að mestu óhreyft land með náttúrulega framvindu gróðurs. Heimilt er að nýta svæðið sem hluta Vetrargarðs og til gróðursetningar en ekki mannvirkjagerðar. Öll önnur nýting svæðisins krefst skipulagslegrar meðferðar. Mótun og lega skilmálaeiningarinnar rammar inn og heldur opnum þeim framtíðarmöguleika að gera breytingar á gatnamótum Arnarnesvegar / Breiðholtsbrautar, metur Vegagerðin þess þörf sökum breyttra umferðarlegra aðstæðna. Um væri að ræða tengingar frá Breiðholtsbraut og að hringtorgi Arnarnesvegar og Vatnsendavegar. Með þessu er viðkomandi land afmarkað og tekið frá fyrir hugsanlegum breytingum gatnamótanna í framtíðinni. Komi ekki til breytinga gatnamótanna stendur skilmálaeiningin óhreyfð sem opið náttúrulegt nærsvæði Vetrargarðsins.

3 DEILISKIPULAG

3.1 Arnarnesvegur 3. áfangi

Lega 3. áfanga Arnarnesvegar er afmörkuð frá gatnamótum Arnarnesvegar og Rjúpnavegar að fyrirhuguðum gatnamótum Breiðholtsbrautar og Arnarnesvegar. Um er að ræða nýja stofnbraut 2+2 með miðdeili. Samhliða stofnveginum, innan skipulagssvæðisins, verða lagðir stofn-, tengistígar, undirgöng og hjóla- og göngubrú, hljóðmanir og hljóðveggir, og ný brú með 2+2 vegi sem og stofnstíg hjóla- og göngustíg, allt að 6m breiðum.

Fyrst í stað verður Arnarnesvegur tvöfaldaður norðan Vatnsendavegar og hluta Breiðholtsbrautar. Þetta er í samræmi við mat á umhverfisáhrifum sem lauk með úrskurði Skipulagsstofnunar árið 2003. Gengið verður frá fláum og fyllingum með staðargróðri til þess að lágmarka ásýndaráhrif rasks í samræmi við viðurkennt verklag Vegagerðarinnar. Gert er ráð fyrir stofnstígum frá Rjúpnavegi í Kópavogi og yfir í Elliðaárdal með fjölmörgum tengistígum inn í íbúðarhverfi í báðum sveitarfélögunum, sem og að annarri þjónustustarfsemi innan sveitarfélaganna.

Árið 2003 féllst Skipulagsstofnun með úrskurði á framkvæmd Arnarnesvegar milli Reykjanesbrautar og Breiðholtsbrautar. Gert var ráð fyrir að Arnarnesvegur yrði byggður í þremur áföngum. Árið 2009 var unnin tillaga að deiliskipulagi Arnarnesvegar, áfanga 1 og 2, frá mislægum gatnamótum við Reykjanesbraut að Rjúpnavegi. Áfangar 1 og 2 eru fullbyggðir og er 3. áfanginn nú í deiliskipulagsferli. Í umhverfismatinu árið 2003 var gert ráð fyrir að 3. áfangi yrði útfærður með mislægum gatnamótum. Árið 2020 kynnti Vegagerðinn, Reykjavíkurborg og Kópavogur nýja lausn sem fól í sér blandaða lausn þar sem gert er ráð fyrir að vegurinn fari á brú yfir Breiðholtsbraut en mæti veginum í plani á ljósastýrðum gatnamótum.

Framkvæmdir vegna 3. áfanga Arnarnesvegar eru háðar framkvæmdaleyfi frá bæjaryfirvöldum í Kópavogi og borgaryfirvöldum í Reykjavík skv. 1. mgr. 13. gr. skipulagslaga nr. 123/2010.

3.2 Afmörkum veghelgunarsvæðis

Veghelgunarsvæði Arnarnesvegar er afmarkað á deiliskipulagsuppdrætti. Hluti veghelgunarsvæðis Arnarnesvegar er innan sveitarfélagsmarka Reykjavíkur en stærsti hluti vegarins liggur innan sveitarfélagsmarka Kópavogs.

Í samræmi við 32. gr. vegalaga nr. 80/2007 er veghelgunarsvæði í 30 m fjarlægð frá miðlínu Arnarnesvegar. Sé horft til gatnamóta Breiðholtsbrautar og Arnarnesvegar ber að líta til 32. gr. vegalaga þar sem veghelgunarmörk geta verið rýmri til að afmarka svæði fyrir mögulegri stækkun í framtíðinni sökum forsendubreytinga, sbr. aukins umferðarþunga eða annarra markandi þátta. Aukin veghelgun gatnamótanna er ekki sýnd á deiliskipulagi 3. hluta Arnarnesvegar heldur er veghelgunarákvæðið sett fram í skilmálaeiningum í hverfisskipulagi Breiðholts, *6.2.27.OP.*, sem er opið svæði / veghelgun. Tekið er fyrir alla óafturkræfa uppbyggingu í viðkomandi skipulagseiningu, en heimilt er að nýta svæðið sem

hluta Vetrargarðs og til gróðursetningar en ekki mannvirkjagerðar. Öll önnur nýting svæðisins krefst skipulagslegrar meðferðar.

Meti Vegagerðin síðar þörf á, sökum breyttra samgöngu aðstæðna í nánustu framtíð, að útfæra nýjar tengingar frá Breiðholtsbraut og að hringtorgi Arnarnesvegar og Vatnsendavegar, verði það gert með sérstakri skipulagsbreytingu fyrir hina afmörkuðu einingu, sem fram að því verður nýtt til annarra nota sem grænt svæði. Slík breyting verður ávallt háð samþykkti viðkomandi sveitarfélags á þeim tíma sem skipulagsbreytingin er lögð fram.

3.3 Vegamót

Þrenn vegamót eru innan skipulagssvæðisins. Fyrstu tvö vegamótin eru hringtorg, annars vegar við Arnarnesveg og Rjúpnaveg og hins vegar við Arnarnesveg og Vatnsendaveg. Bæði hringtorgin verða útfærð fyrir stofnveg með 2+2 lausn. Þriðju vegamótin eru ljósastýrð vegamót í plani sem tengja Arnarnesveginn við Breiðholtsbrautina.

3.4 Brú yfir Breiðholtsbraut

Fjögurra akreina brú fyrir Arnarnesveginn liggur yfir Breiðholtsbrautina sem rampi niður að ljósastýrðum planvegamótum við Breiðholtsbrautina. Á brúnni er jafnframt gert ráð fyrir stofnstíg með aðskildum hjóla- og göngustígum, allt að 6 m breiðum. Á milli stofnstígarins og akreinanna á brúnni skal koma fyrir hljóðvegg sem teygir sig áfram í átt að ljósastýrðu vegamótunum. Við nánari útfærslu á brúnni skal gera ráð fyrir að samhliða megi koma fyrir tengistíg undir brúnni við Breiðholtsbrautina að sunnanverðu. Tengistígur myndar nýja tengingu milli Seljahverfis í Reykjavík og athafnasvæðis Vatnendahvarfs í Kópavogi.

3.5 Göngu- og hjólabrú

Yfir Arnarnesveginn við Lymskulág er gert ráð fyrir göngu- og hjólabrú fyrir stofnstíg. Stofnstígurinn er aðskildur hjóla- og göngustígur, sem er að jafnaði 6 metra breiður, og skal hönnun brúarinnar taka mið af því. Brúin skal skásett yfir Arnarnesveginn, líkt og sýnt er á skipulagsuppdrætti, til að milda beygju á stofnstíginum, auka öryggi og minnka áhrifasvæði fyllinga við brúarendanna.

Við hið nýja hringtorg, Markatorg, þar sem Rjúpnavegur og Arnarnesvegur mætast er tengistígur sem þverar Arnarnesvegin. Viðkomandi þverun getur bæði verið útfærð sem undirgöng undir Arnarnesveginn eða sem göngubrú yfir veginn, og er með deiliskipulaginu opnað á báða þessa möguleika.

3.6 Undirgöng

Tvenn undirgöng verða lengt og tvenn ný undirgöng verða byggð. Núverandi undirgöng undir Rjúpnaveg verða lengd vegna breikkunar Rjúpnavegar við nýja hringtorgið þar sem Rjúpnavegur og Arnarnesvegur

mætast. Undir Breiðholtsbraut, milli Jaðarsels og Suðurfells, eru undirgöng sem verða lengd og breikkuð til samræmis við skilgreiningu stofnleiðar hjólandi og gangandi. Þar fyrir utan er gert ráð fyrir tveimur nýjum undirgöngum í deiliskipulaginu. Annað undir Arnarnesveginn við Rjúpnaveg og hitt undir Vatnsendaveg við hringtorgið þar sem Arnarnesvegur og Vatnsendavegur mætast.

3.7 Stofnstígur

Einn stofnstígur er í skipulaginu og liggur hann frá hringtorgi við Arnarnesveg og Rjúpnaveg að austanverðu, þverar Arnarnesveginn um göngu- og hjólabrú við Lymskulág og fer vestan við Arnarnesveginn, yfir Breiðholtsbrautina og inn í Elliðaárdal, þar sem hann tengist núverandi stofnstíg í dalnum. Stofnstígur skal vera aðskildur hjóla- og göngustígur og breiddir stíga að lágmarki 3m hvor. Stofnstígur er eftir Suðurfelli og niður í Elliðaárdal sem mun tengjast inn á stofnstíg sem fer yfir Breiðholtsbrautina um brú á Arnarnesveg. Stofnstígur þverar nú Breiðholtsbraut milli Suðurfells og Jaðarsels sem tengir saman Fellahverfi og Seljahverfi.

3.8 Tengistígar

Tengistígar liggja út frá stofnstíginum og inn í íbúðarhverfin um allt skipulagssvæðið. Meðfram Breiðholtsbrautinni er nýr tengistígur sem tengir saman Seljahverfi og Vatnendahvarf í Kópavogi og hefur tengingu við stofnstíginn við brúarendann sem þverar Breiðholtsbrautina. Stígurinn fer jafnframt einnig undir brúnna á sama stað. Tengistígar eru ætlaðir fyrir blandaða umferð og ekki aðskildir hvað varðar hjólandi og gangandi vegfarendur. Breidd tengistíga er að jafnaði 3 m. Þar sem stígar mætast, hvort sem er tengi- eða stofnstígar, eru afmarkaðar sjónlínu á skipulagsuppdrætti. Innan þess svæðið, frá stíg og að hinni afmörkuðu sjónlínu skal hvorki planta gróðri, staðsetja skilti eða nokkru öðru, sem fer yfir 50 cm að hæð, sem hindrar getur sýn gangandi- eða hjólandi vegfarenda.

3.9 Minjar

Fornleifaskráning í tengslum við mat á umhverfisáhrifum Arnarnesvegar í heild sinni, 1-3. áfanga, var framkvæmd árið 2002 af Fornleifastofnun Íslands, þar sem fornleifar og herminjar voru skráðar. Í skráningarskýrslunni var lagt mat á gildi minjanna sem framkvæmdarsvæðið hefur áhrif á og tillaga gerð um mótvægisaðgerðir. Alls voru 13 minjastaðir skráðir en 15 þekktir á áhrifasvæði Arnanesvegar.

Sökum aldurs fyrri fornleifaskráningar var unnin uppfærsla á deiliskráningu fornleifa á 3. hluta Arnarnesvegar haustið 2021 og fyrri skráning uppfærð af fornleifafræðingum frá Fornleifastofnun Íslands, að beiðni Minjastofnunar Íslands, sökum þess að skráningin uppfyllti ekki núgildandi kröfur stofnunarinnar um skráningu fornleifa. Í deiliskráningunni kom fram að fimm minjastaðir höfðu verið heimsóttir en einum þeirra hafði einum verið rutt út eftir að eldri skráningin var gerð árið 2002. Við rannsókn á grjóthrúgu í Elliðaárdal, sem Minjastofnun fór fram að kannaður yrði, leiddi rannsókn í ljós að ekki hefði verið um fornleif að ræða. Engar friðlýstar minjar eru innan deiliskipulagssvæðisins.

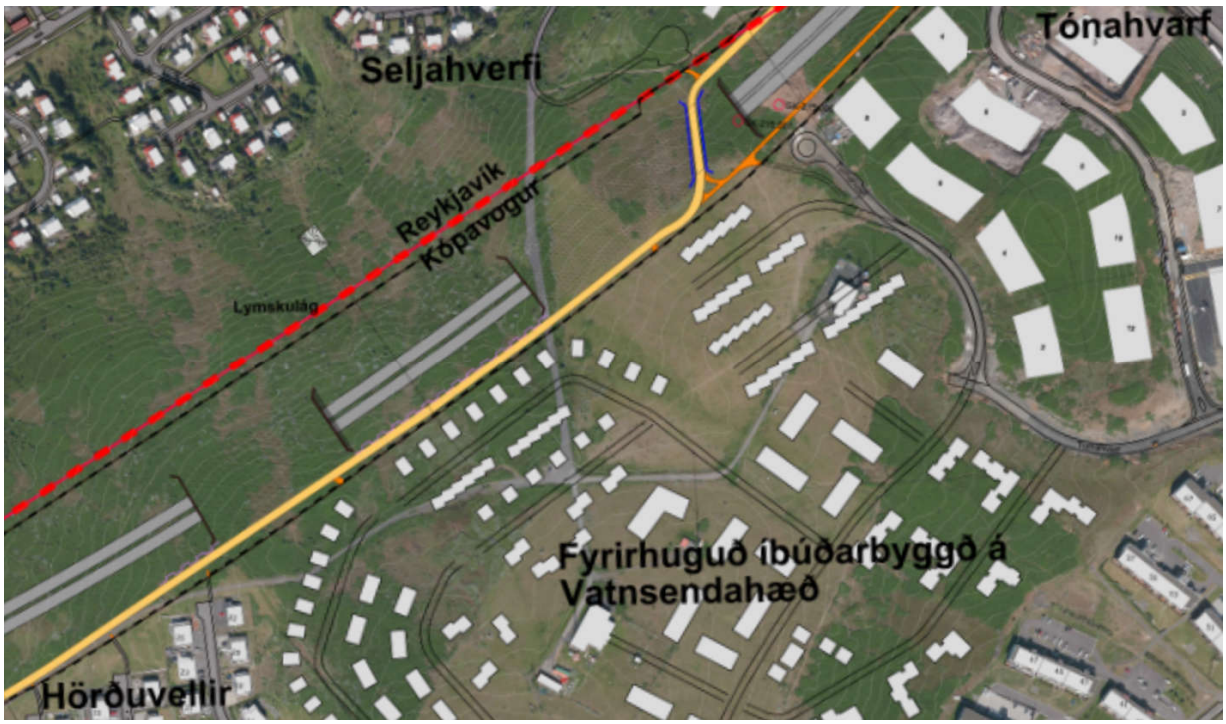
3.10 Kvaðir um trjágróður

Norðan við Breiðholtsbraut er kvöð um trjágróður til þess að draga úr ásýnd ljósastýrðu gatnamóta Arnarnesvegarins frá Elliðaárdalnum og Fellahverfi þar sem hann tengist Breiðholtsbrautinni. Plöntuvalið skal miða að fjölbreytileika af trjátegundum, sbr. barr og lauftrjáa til þess að sem stærstur hluti hljóðveggarins verði, óháð árstíðum, ekki sýnilegur. Nýr trjágróður skal falla að þeirri plöntusamsetningu sem er fyrir í Elliðaárdalnum og val á tegundum skal unnið í samráði við deild Náttúru og garða á Umhverfis- og skipulagssviði Reykjavíkur.

3.11 Vistlok

Yfir Arnarnesvegin eru tekin frá svæði fyrir tvö vistlok til þess að búa til græna tengingu milli Reykjavíkur og Kópavogs og draga úr þeim inngripum sem fylgir tilkomu vegarins. Annað svæðið liggur sunnan við Turnahvarf í Kópavogi og Jakasel í Reykjavík. Hitt svæðið liggur litlu sunnar, við Hörðuhvarf í Kópavogi. Bæði svæðin eru að öllu leyti innan bæjarmarka Kópavogs. Komi til þess að annað eða bæði vistlokin verði byggð þá er ekki þörf á að byggja göngu- og hjólabrúnna yfir Arnarnesveg eins og hún er sett fram í deiliskipulaginu, heldur verður stígakerfið staðsett ofan á öðru vistlokinu. Hvað varðar öryggisviðmið vistlokanna skal notast við norska hönnunarstaðalinn (NS 500) hvað varðar öryggismál og brunavarnir.

Vistlokin eru léttbyggðar einingar, bera lággróður og hljóðveggi að jöðrum þess, en þau bera ekki bílaumferð, eingöngu göngu- og hjólastíga, hugsuð sem græn tenging á milli Vatnsendahverfis í Kópavogi og grænna útivistarsvæða austan Seljahverfis í Reykjavík.



MYND 3 *Tvö svæði eru afmörkuð fyrir vistlok sunnan við Turnahvarf í Kópavogi og Jakasel í Reykjavík. (EFLA, 2021).*

4 UMHVERFISSKÝRSLA

4.1 Umhverfismat áætlana

Í *töflu 1* má sjá yfirlit yfir þá umhverfisþætti sem deiliskipulagsáætlunin er talinn hafa áhrif á. Umhverfismatið er unnið út frá fyrirliggjandi gögnum ásamt niðurstöðum úr skráningu fornleifa innan skipulagssvæðisins.

Við vinnu umhverfisskýrslu var stuðst við leiðbeiningar Skipulagsstofnunar, annars vegar um umhverfismat áætlana og hins vegar um flokkun umhverfisþátta, viðmið, einkenni og vægi umhverfisþátta.

UMHVERFISÞÁTTUR	MATSSPURNINGAR	VIÐMIÐ	GÖGN
Landnotkun	Mun áætlun hafa áhrif á einkaland? Mun áætlun hafa áhrif á skilgreinda landnotkun á aðliggjandi svæðum (deiliskipulagsáætlanir og landnotkun skv. gildandi aðalskipulagi)?	Skerðist gildandi landnotkun á þeim svæðum sem taka þarf undir framkvæmdina?	Upplýsingar um eignarhald lands – Skráning hjá FMR. Gildandi deiliskipulagsáætlanir á svæðinu og nærliggjandi svæðum. Aðalskipulag Reykjavíkur – 2010-2030 sveitafélagsuppdráttur. Aðalskipulag Kópavogs – 2019-2040 sveitafélagsuppdráttur.
Umferðaröryggi	Mun áætlunin hafa áhrif á aðgengismál gangandi, hjólandi og hestamanna? Mun áætlunin hafa áhrif á umferðaröryggi?	Vegalög nr. 80/2007	Veghönnunarreglur Vegagerðarinnar Sjálfstætt umferðaröryggismat vegna deiliskipulagsins skv. reglugerð um umferðaröryggisstjórnun vega.
Hljóðstig	Mun áætlunin hafa áhrif á hljóðvist íbúa á svæðinu?	Reglugerð um hávaða nr. 724/2008	Hljóðvistarskýrsla unnin af EFLU verkfræðistofu.
Loftmengun	Mun áætlunin hafa áhrif á loftgæði á svæðinu?	Reglugerð um loftgæði nr. 787/1999	Rannsóknir á loftmengun öðrum svæðum þar sem tvöföldun stofnbrauta hefur gengið í gegn.
Afrennsli og vatnafar	Mun áætlun hafa veruleg áhrif á afrennsli og vatnafar svæðis?	Vatnalög 15/1923.	Gildandi deiliskipulagsáætlanir á svæðinu og nærliggjandi svæðum.

Gróður	Mun áætlun hafa veruleg áhrif á gróður svæðis?	Lög um landgræðslu nr. 155/2018 1. Kafli mgr. 2.	Rannsóknir gerðar í umhverfismati.
Fuglar	Mun áætlun hafa veruleg áhrif á fuglalíf svæðis?	Lög um vernd, friðun og veiðar á villtum fuglum og villtum spendýrum nr. 64/1994.	Rannsóknir gerðar í umhverfismati.
Fornleifar	Mun áætlun hafa áhrif á fornminjar?	Lög um menningarminjar 80/2012.	Fornleifaskráning gerð árið 2002 og ný deiliskráning gerð árið 2021.
Sjónræn áhrif	Mun áætlunin hafa veruleg áhrif á ásýnd svæðis?	Lög um náttúruvernd 60/2013 mgr. 1. d liður 3.gr.	Deiliskipulagsuppdráttur.
Útivist	Mun áætlunin hafa veruleg áhrif á útivistarmöguleika svæðis?	Lög um náttúruvernd 60/2013.	Gildandi deiliskipulagsáætlanir á svæðinu og nærliggjandi svæðum. Aðalskipulag Reykjavíkur – 2010-2030. Aðalskipulag Kópavogs – 2019-2040.

TAFLA 1 *Umhverfisþætti, matsspurningar, viðmið og helstu gögn*

4.2 Umhverfismat

Deiliskipulagið fellur undir lög nr. 111/2021 um umhverfismat framkvæmda og áætlana þar sem deiliskipulagið felur í sér framkvæmdir sem eru taldar upp í 1. viðauka sömu laga. Unnin var matsskýrsla af VSÓ Ráðgjöf fyrir framkvæmdina í heild, fyrir Vegagerðina, dagsett febrúar 2003, ARNARNESVEGUR (411) Reykjanesbraut - Breiðholtsbraut og tengibraut um Hörðuvelli í landi Kópavogs og Reykjavíkur. Úrskurður Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar lá fyrir 4. júlí 2003.

Framkvæmdum við fyrsta og annan hluta Arnarnesvegar, sem liggur um Garðabæ og Kópavog er með fullu lokið. Byrjað var á klapparskeringu á þriðja hluta vegarins þegar framkvæmdir fóru í bið. Sökum þess að matskýrslan var eldri en 10 ára, var litið til 12. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum, þar sem finna má lagaumgjörð sem gildir um endurskoðun umhverfismats og þar er kveðið um að ef framkvæmdir hefjist ekki innan tíu ára frá því að álit Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum liggi fyrir skuli viðkomandi leyfisveitandi óska ákvörðunar stofnunarinnar um hvort endurskoða þurfi að hluta eða í heild matsskýrslu framkvæmdaraðila áður en leyfi til framkvæmda er veitt. Getur Skipulagsstofnun ákveðið að endurskoða skuli matsskýrslu framkvæmdaraðila samkvæmt 1. mgr. ef forsendur hafa breyst verulega frá því að álitið lá fyrir, svo sem vegna breytinga á náttúrufari eða landnotkun á áhrifasvæði framkvæmdarinnar, breytinga á löggjöf um umhverfismál, alþjóðlegum skuldbindingum eða tækniþróunar.

Í ákvörðun Skipulagsstofnunar frá 18. febrúar 2021, sem er tilkomin vegna tilkynningar Vegagerðarinnar á breytingu á áður kynntum áformum um gatnamót Arnarnesvegar og Breiðholtsbrautar, var vísað til

þess að í 12. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum geti Skipulagsstofnun eingöngu tekið ákvörðun um að endurskoða þurfi umhverfismat framkvæmdar ef framkvæmdir hefjast ekki innan 10 ára frá því að álit stofnunarinnar lá fyrir. Vísar stofnunin til þess að framkvæmdir við Arnarnesveg hafi í raun byrjað árið 2004 og því eiga ákvæði 12. gr. laganna ekki við í þessu máli og þar með þurfi ekki að gera nýtt umhverfismat vegna framkvæmdarinnar.

4.2.1 Landnotkun

Fyrirhuguð framkvæmd er í samræmi við aðalskipulagsáætlanir Kópavogs, og Reykjavíkur og svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins. Arnarnesvegurinn hefur verið á skipulagi um áratugaskeið.

4.2.2 Umferðaröryggi

Talsverð jákvæð áhrif verða á samgöngur vegna framkvæmdarinnar. Framkvæmdin mun draga úr umferðarþunga í gegnum íbúðarhverfi, stytta aksturstíma og dregur úr mengun inn í íbúðahverfunum. Auk þess styttist verulega aksturstími viðbragðsaðila inn og út úr Vatnsenda/Kóra og Salahverfi.

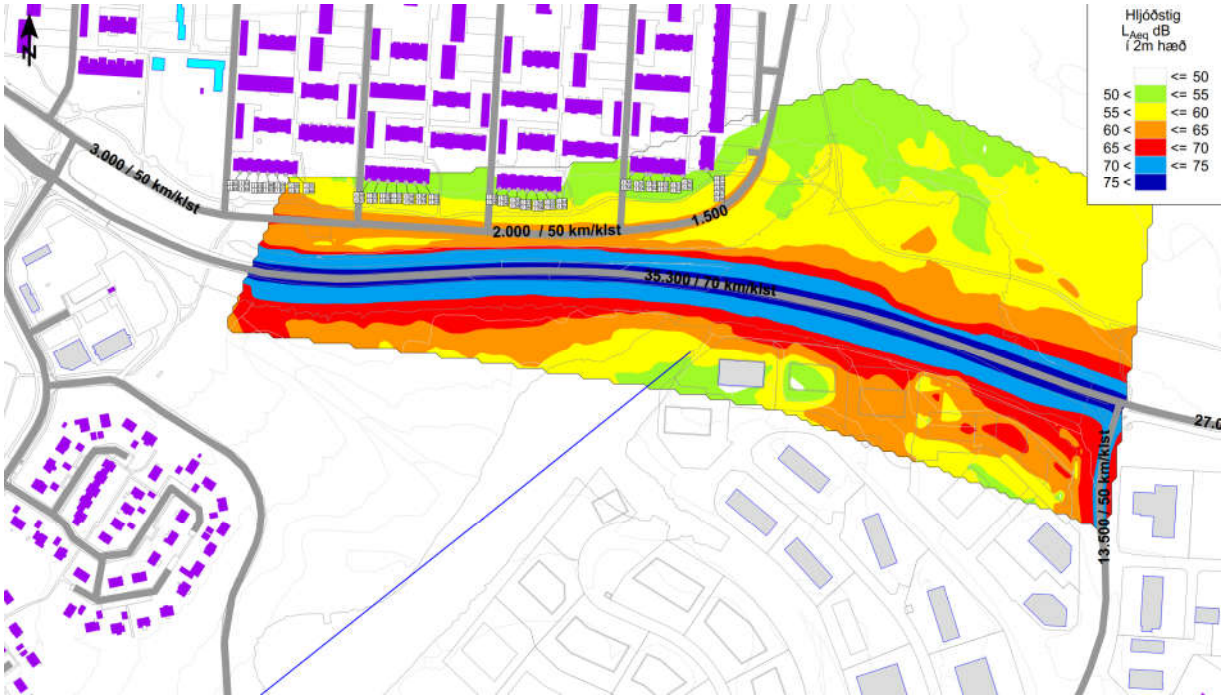
Samhliða þessu verða lagðir stofn- og tengistígar með undirgöngum sem og hjóla- og göngubrýr sem eykur umferðaröryggi viðkomandi notendahópa til muna.

4.2.3 Hljóðstig

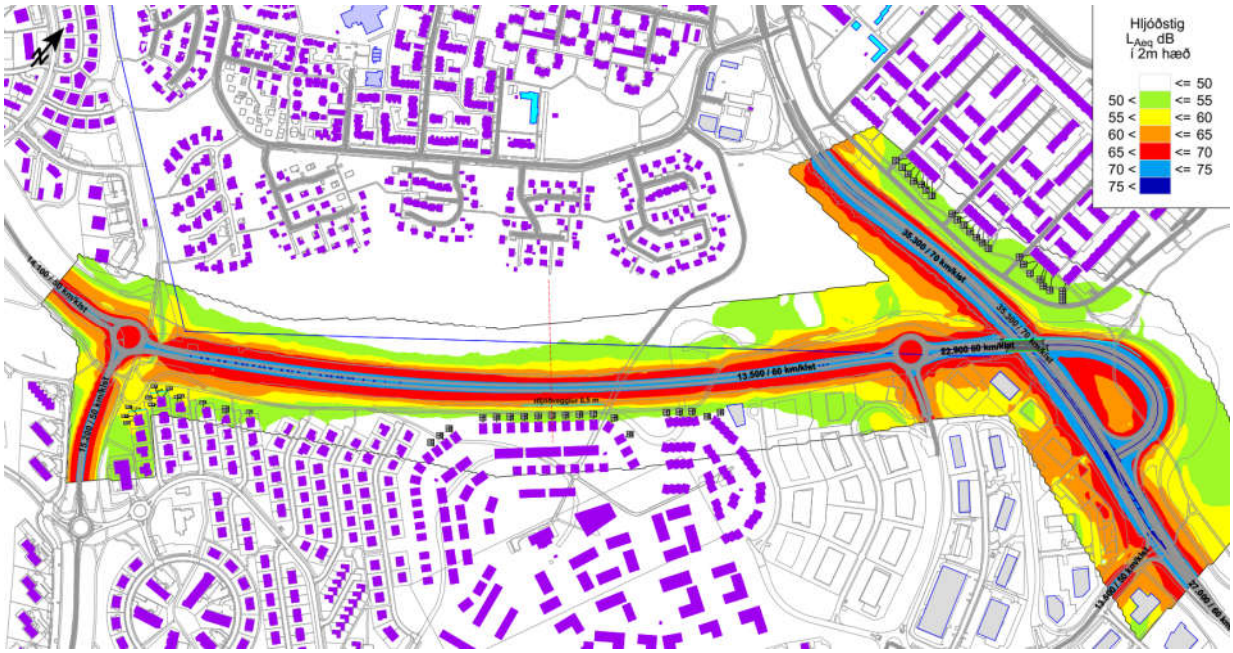
Samkvæmt niðurstöðum úr útreikningum á hljóðstigi mun hávaði frá umferð á Arnarnesveginum vera undir viðmiðunargildum þeim sem sett eru fram í reglugerð 724/2008 um hávaða. Til þess að viðmiðunargildin haldist undir viðmiðunarmörkum, er fyrirhugað að hækka núverandi hljóðmön við Breiðholtsbraut til að draga úr hávaða frá brautinni. Mestu áhrifin á íbúðarbyggð í og við skipulagssvæðið, í hljóðútreikningum vegna aukinnar umferðar næstu ára, er hvorki frá Breiðholtsbrautinni, né Arnarnesveginum, heldur safngötu Suðurfells sem liggur hlé megin við hljóðmönina norðan Breiðholtsbrautar og fellur ekki undir deiliskipulag Arnarnesvegar.

Arnarnesvegurinn við Lymskulág, sunnan Seljahverfis og norðan Hörðuvalla og Vatnsendahvarfs, verður lækkaður úr núverandi landhæð. Sú lækkun dregur úr áhrifum umferðarhávaða á viðkomandi íbúðarhverfi í Kópavogi vegna endurkasts frá skeringum vegstæðisins. Útreikningar frá árinu 2022 sýna að verulega dregur úr umferðarhávaða vegna lækkunar vegstæðisins.

Hvað varðar væntanlega nýja íbúðarbyggð á Vatnsendahvarfi og hljóðstig við vesturhlið hinnar nýju byggðar, þá lág það fyrir að gera þyrfti ráðstafanir til þess að hljóðstig fari ekki yfir viðmiðunumarmörk. Í deiliskipulagsuppdrættinum er gert ráð fyrir lágri hljóðmön eða lágum hljóðvegg vestan við stofnstíginn, milli stígs og vegar til þess að hljóðstig haldist innar viðmiðunarmarka. Síðan fyrstu tillögur af nýrri byggð á Vatnsendahvarfi hafa komið fram hefur byggðin verið færð frá vegstæðinu svo þörfin fyrir hljóðvarnir hefur minnkað því samhliða og munu hljóðvarnir því með engu móti skerða það útsýni sem lögð hefur verið áhersla á að halda.



MYND 4 *Yfirlitsmyndin sýnir núverandi gatnakerfi og hljóðstig í 2m hæð, miðan við umferðarspá fyrir árið 2030, alls 33.300 bíla á klst með hámarkshraða 70 km/klst á Breiðholtsbraut (EFLA, 2020).*



MYND 5 *Yfirlitsmyndin sýnir hljóðstig í 2m hæð við vegstæði Arnarnesvegar og Breiðholtsbrautar eftir breytingar. Inn á myndina er búið að bæta inn tillögu að fyrirhugaðri byggð við Vatnsendahvarf. Sökum hennar er gert ráð fyrir lágri hljóðmön (1m) með lágum hljóðvegg milli stofnstígar og Arnarnesvegarins svo hljóðstig fari niður fyrir viðmiðunarmörk í hinni nýju byggð. Til þess að draga úr hæð fyrirhugaðra hljóðvarna hefur byggðinni verið hnikað til svo ekki þurfi að koma til hárra hljóðvarna sem gætu skert núverndi útsýni (EFLA, 2022).*

Við Elliðaárdal og við Fellahverfi þá lækkar hljóðstigið eftir framkvæmdina sé litið til mynda 4 og 5 vegna mótvægisaðgerða í formi hljóðmana og hljóðveggja til þess að draga úr áhrifum framkvæmdarinnar.

Hljóðstig í Fellahverfinu verður ávallt innan við viðmiðunarmörk á öllum hæðum fjölbýlishúsanna, samkvæmt hljóðlíkönum.

Hljóðvist við vegstæði Arnarnesvegar er að mestu undir viðmiðunarmörkum án þess að til sérstakra hljóðvarna komi til, sem rekja má til lækkunar á sjálfu vegstæðinu frá núverandi landhæð. Þar sem hin nýja byggð Vatnsendahvarfs liggur næst vegstæðinu er hins vegar gert ráð fyrir lágri hljóðmön með lágum hljóðvegg sem næst vegstæðinu. Þær ráðstafanir munu ekki skerða útsýni að neinu leyti frá núverandi íbúðarhverfunum í Kópavogi, sökum staðsetningar og hversu lágar hljóðvarninar eru.

Ekki er ástæða til að ætla að breytt útfærsla gatnamóta Arnarnesvegar og Breiðholtsbrautar hafi áhrif á hljóðvist í Seljahverfi eða íbúðarbyggð í Kórahverfi í nágrenni Arnarnesvegar samanborið við fyrri áform um mislæg gatnamót. Sjá má á hljóðmælingum fyrir og eftir tilkomu Arnarnesvegar, að hljóðvist á nálægu útivistarsvæði í Elliðaárdal muni batna sökum mótvægisaðgerða. Hvað varðar hljóðstig í Vetrargarðinum, þá stendur til að fara í mikla landmótun í garðinum sjálfum með efni sem kemur úr framkvæmdinni og má gera ráð fyrir að þar verði mótaðar hljóðmanir til þess að bæta hljóðvist innan svæðisins. Vetrargarðurinn er hins vegar utan skipulagssvæðis Arnarnesvegar og því ekki tekið fyrir hvernig því verður háttað hér.

4.2.4 Loftmengun

Aukinni umferð um Arnarnesveginum fylgir aukin svifryksmengun en á sama tíma dregur úr mengun á tengibrautum þegar dregur úr umferð á öðrum götum í nærsvæði stofnbrautarinnar. Í tilfelli 3. áfanga Arnarnesvegar er óvíst hve staðbundnu áhrifin verða sökum legu vegstæðisins í landslaginu. Vegstæðið þverar háa hæð og við slíkar aðstæður eru minni líkur að uppsöfnun svifryksagna, fremur en ef vegurinn væri um dalverpi. Þar sem áætlanir eru um frekari uppbyggingu á Vetrargarðinum, stórum almenningsgarði við hlið Arnarnesvegar sem og öðrum útivistarsvæðum í nærsvæði Arnarnesvegar, er gert ráð fyrir að fyllst verði með loftgæðum á svæðinu. Það verður gert með því að koma fyrir snjallmælum sem fylgjast með loftgæðum svæðisins, en mælarnir eru minni útgáfa að hefðbundinni loftgæðastöð. Með því er hægt að fylgjast með breytingum á loftgæðum samhliða breytingu á umferðarþunga. Hvað varðar sértækar mótvægisaðgerðir komi til versnandi loftgæða á svæðinu, þá eru slíkar mótvægisaðgerðir ekki bundnar við Arnarnesveginn, því stýring og magn umferðar ræður mestu um góð loftgæði. Mótvægisaðgerðir eru því pólitískt viðfangsefni, hvernig draga megi úr umferðarþunga og þar með loftmengun því samhliða.

4.2.5 Afrennsli og vatnafar

Talið er að lítil hætta sé á vatnsmengun frá 3. áfanga Arnarnesvegar. Afrennsli verður að stórum hluta leitt um frárennsli og svifefni og önnur efni í afrennsli munu ásogast yfirborði vegarins eða síast úr vatninu í jarðlögunum.

4.2.6 Gróður

Rannsóknir á náttúrufari svæðisins, sem var gerð með úttekt árið 2002, leiddi í ljós að í vegstæði Arnarnesvegar og næsta nágrenni væru um 103 tegundir af háplöntum, sem allar eru algengar á svæðinu. Þar á meðal mátti finna blátoppu, plöntutegund sem er á válista Náttúrufræðistofnunar Íslands, sem tegund í nokkurri hættu. Við nánari skoðuð kom í ljós að blátoppa vex víðar á svæðinu og er að finna víða í nágrenni vegstæðisins. Frá því að úttektin var gerð hefur plöntusamsetning breyst og er lúpína nú ríkjandi á nær öllu vegstæðinu, sem snýr að 3. áfanga Arnarnesvegar. Tegundin vex einnig víðar á nærsvæði framkvæmdarsvæðisins og er henni ekki talin stafa hætta af vegarframkvæmdum.

Til þess að lágmarka neikvæð áhrif á staðbundinn gróður skal framkvæmdaraðili taka til hliðar þúfur þar sem blátoppa er ríkjandi planta og leggja til hliðar á meðan framkvæmdum stendur. Eftir framkvæmdir verður farið aftur með blátoppuna inn á svæðið og þúfurnar lagðar út. Með þessu má aðgreina blátoppuna frá lúpínunni, sem hefur tekið yfir sem ríkjandi planta á svæðinu. Þessi framkvæmd skal gerð í samráði við umsagnaraðila (Umhverfisstofnun eða Náttúrufræðistofnun Íslands), en báðir umsagnaraðilarnir hafa bent á mikilvægi þess að verja blátoppuna sökum friðunar hennar og stöðu annarrar flóru á svæðinu, sérstaklega með tilliti til ágengni lúpínu á framkvæmdarsvæðinu.

Hið sama skal gera með grágrýtisurðina á svæðinu líkt og blátoppuna, í samvinnu við Náttúrufræðistofnun Íslands. Áður en framkvæmdir hefjast skal hluti af grágrýtisurðinni tekinn út fyrir framkvæmdarsvæðið þar sem því verður komið við. Eftir að framkvæmdum er lokið er grágrýtisurðinni komið til baka þar sem hún fellur vel að landslagi og um leið verður blátoppu torfunum komið fyrir samhliða og saman með stórgrýtinu. Með þessu móti verður hægt að verja bæði minjar um horfna sjávarstöðu og friðaða flóru svæðisins, líkt og umsagnaraðilar hafa óskað eftir.

4.2.7 Minjar

Líkt og fram kemur í *kafla 3.9* eru ekki friðlýstar minjar innan framkvæmdarsvæðis 3. áfanga Arnarnesvegar. Hins vegar hefur Minjastofnun Íslands bent á, að í fyrirhuguðu vegstæði norðan Breiðholtsbraut sé manngerð steinahrúga. Við þessari ábendingu hefur framkvæmdaraðili brugðist við og fékk Fornleifastofnun Íslands til að greina aldur hennar og hlutverk. Það var gert haustið 2021 og var grjóthrúgan skráð sem (GK-215:008). Í stuttu máli reyndist grjóthrúgan vera frá nútíma eftir úttekt fornleifafræðinga og því að öllum líkindum ekki teljast til fornleifar.

Sé litið til 3. áfanga Arnarnesvegar, kemur fram að minjastaðir eru nærri og einhverjir innan deiliskipulagsins. Áður en framkvæmdir hefjast mun framkvæmdaraðili merkja og verja þær minjar sem gætu orðið fyrir skemmdum á framkvæmdartíma. Þetta á við minjar sem liggja í jarði framkvæmdarsvæðisins, sbr. Markastein (GK-216:004) og Vatnsendavegur (215:007) og skulu þær merktar á meðan á framkvæmdum stendur ástamt 15 metra friðhelgunarsvæðis þeirra.

Aðrar minjar innan framkvæmdarsvæðisins munu þurfa að víkja, sbr. Tóft- og hleðsluleifar (GK-215:006), hin fyrrnefnda Grjóthrúga (GK-215:008) norðan Breiðholtsbrautar, sem og Þúst (216:008). Skýrasti hluti Vatnsendavegar (GK-215:007) liggur þvert yfir deiliskipulagssvæðið og hann muni að stórum hluta hverfa við væntanlegar framkvæmdir, en ekki er heimilt að raska þeim hluta vegarins sem liggur utan

hins afmarkaða skipulagssvæðis. Hins vegar verður hin nýja göngustígaþverun yfir Arnarnesveg nánast á sama stað og hinn gamli stígur liggur í dag, svo segja má að hann fái endurnýjun lífdaga í hinu nýja skipulagi um Lymskulág.

4.2.8 Sjónræn áhrif

Sjónrænar breytingar í kjölfar innan skipulagssvæðisins verður ekki umflúin í kjölfar 3. áfanga Arnarnesvegar, en draga má úr þeim með markvissum mótvægisaðgerðum. Í dag er stór hluti skipulagssvæðisins óhreyft mólendi, sem hefur verið tekið yfir af lúpínu á síðustu árum. Einnig er um að ræða raskað land í tengslum við mikla uppbyggingu sem hefur átt sér stað í nágrenni skipulagssvæðisins. Stór hluti vegstæðisins liggur um manngert umhverfi og dregur verulega úr ásýnd þess þar sem vegstæðið er sprengt niður á stórum kafla, sem leiðir til minni ásýndar. Sjónræn áhrif af nýrri brú og ljósastýrðum planvegamótum Arnarnesvegar og Breiðholtsbrautar eru nokkuð mikil. Þetta er stærsta einstaka mannvirkið sem þarf að mæta með mótvægisaðgerðum, sérstaklega hvað varðar ásýnd frá útivistarsvæðinu í Elliðaárdal. Þessu er mætt með sértækum mótvægisaðgerðum þar sem vegurinn er skermaður af með hljóðvegg til þess að bæta hljóðvist og veggurinn þar næst falinn með kvöð um trjágróður þar fyrri utan. Sjónræn áhrif frá Elliðaárdalnum mun með þessum hætti vera lágmörkuð.

4.2.9 Útivist

Notkunarmöguleikar nærsvæða skipulagsins mun taka breytingum samhliða breyttri landnotkun. Samhliða mun aðgengi gangandi og hjólandi að útivistarsvæðum stórbatna með nýjum stofn- og tengistígum innan skipulagssvæðisins sem tengja íbúðarhverfin og útivistarsvæðin í nágrenninu mun betur. Aðgengi gangandi og hjólandi frá hverfum beggja vegna sveitarfélagamarka verður tryggð og aðskildur stofnstígur markaður á milli Vetrargarðsins og Elliðaárdalsins. Samhliða er Elliðaárdalurinn skermaður af með hljóðmönum og trjágróðri þannig að útivistargildi hans helst nær óbreytt.

4.2.10 Lýsing

Götu og stígalýsing skal hönnuð í samræmi við ljósvistarskipulag Reykjavíkurborgar og skipulag Kópavogs. Í forsendum lýsingarhönnunar Arnarnesvegar skal reynt að lágmarka fjölda ljósastaura til að milda næturásýndina og inngripið í landslagið á daginn. Lagt er til að horft sé til þess að hafa lýsingu í miðeyju vegarins og með skermum með stefnuvirkri lýsingu svo ekki berist óþarfa glýja eða ljósmengun til nærliggjandi íbúðarbyggðar eða lýsingin berist ekki til svæða sem ekki er þörf á að lýsa upp. Götulýsingin skal uppfylla lýsingarflokk M3.

Hvað varðar göngu- og hjólastígalýsingu á stofnstígum skal lýsingin uppfylla kröfur og staðla vegargerðarinnar og um leið vera í samræmi stefnu ljósvistarskipulag Reykjavíkurborgar og skipulag Kópavogs. Mælst er til þess að hafa sem lægsta stólpa sem ná að lýsa upp bæði göngu- og hjólastíginn samtímis og uppfylli lýsingarflokk P4.

4.3 Samantekt á niðurstöðum umhverfismats

UMHVERFISÞÁTTUR	ÁHRIF	MÓTVÆGISAÐGERÐIR OG/ EÐA EFTIRFYLGNI
Landnotkun	Óveruleg, staðbundin neikvæð, en jákvæð hvað varðar aðgengi að útivistarsvæðum.	Aðgengi bætt að útivistarsvæðum og þau skermuð af með gróðri.
Umferðaröryggi	Jákvæð.	Framkvæmdin mun draga úr umferðarþunga í gegnum núverandi íbúðarhverfi og stytta aksturstíma. Umferðaröryggi gangandi og hjólandi vegfarenda eykst til muna.
Hljóðstig	Óveruleg, undir viðmiðunargildum reglugerðar 724/2008 um hávaða.	Aðgerðir í formi hækkaðra hljóðmana og nýrra hljóðveggja munu vera beitt til að lágmarka áhrif og ná hljóðstigi niður yfir viðmiðunarmörk reglugerðar.
Loftmengun	Óveruleg.	Framkvæmdin mun draga úr umferðarþunga í gegnum íbúðarhverfi í Kópavogi og dregur úr loftmengun í viðkomandi hverfum. Mælst er til þess að snjallmælar, mælar til þess að mæla loftgæði verði komið upp við Vetrargarðinn, áður enn 3. hluti Arnarnesvegar verður tilbúinn, til samanburðar við þróun loftgæða til næstu ára á svæðinu.
Afrennsli og vatnafar	Óveruleg.	Afrennsli verður að stórum hluta leitt um frárennsli og svifefni og önnur efni í afrennsli munu ásogast yfirborði vegarins eða síast úr vatninu í jarðlögunum.
Gróður	Óveruleg.	Mótvægisaðgerðir verða í flutnings á þúfum af blátoppu til þess að halda í staðbundin frábanka. Einnig er kvöð um trjágróður í Elliðaárdal til þess að draga úr ásýnd mannvirkja.
Fuglar	Óveruleg.	Ekki eru neinar mótvægisaðgerðir áætlaðar.
Fornleifar	Óveruleg.	Minjar verða merktar og varðar í nærsvæði framkvæmdarsvæðis á framkvæmdartíma.
Sjónræn áhrif	Óveruleg í heildina en staðbundin neikvæð.	Raski verður haldið í lágmarki og kvöð sett um gróður til að lágmarka sjónræn áhrif frá útivistarsvæði í Elliðaárdal.
Útivist	Óveruleg, staðbundin neikvæð, en jákvæð hvað varðar aðgengi að útivistarsvæðum.	Með hljóðmönum, skeringum verður ásýnd vegarins ekki eins áberandi í landslaginu. Þá mun undirgöng á stofn- og tengistígum, sem og hjóla og göngubrýr tryggja öruggt aðgengi að opnu svæðunum í nágrenni stofnbrautarinnar.

TAFLA 2 *Samantekt á niðurstöðum umhverfisáhrifa*

USK Skipulag

Frá: Elísabet Rakel [redacted]
Sent: mánudagur, 10. janúar 2022 20:37
Til: USK Skipulag; skipulag@kopavogur.is
Efni: Arnarnesvegur, 3. áfangi athugasemd

Góðan dag,

Ég er íbúi í Kópavogi og var að frétta að nýr kafli Arnarnesvegar niður á Breiðholtsbraut eigi að vera með umferðarljósum í stað mislægra gatnamóta. Þetta þykir mér vondar fréttir. Mislæg gatnamót eru mun betri varðandi öryggi, umhverfi og flæði umferðar.

Ég vona sannarlega að þið hlustið á þá sérfræðinga sem hafa bent á þetta.

Með bestu kveðju,
Elísabet Rakel Sigurðardóttir

USK Skipulag

Frá: Ívar Örn Lárusson [redacted]
Sent: þriðjudagur, 1. mars 2022 09:48
Til: USK Skipulag
Efni: Fwd: Tillaga að nýju deiliskipulagi Arnarnesvegar

---------- Forwarded message ---------
From: **Ívar Örn Lárusson** [redacted]
Date: Tue, Mar 1, 2022 at 9:46 AM
Subject: Tillaga að nýju deiliskipulagi Arnarnesvegar
To: Skipulag <skipulag@kopavogur.is>

Góðan dag.

Finnst ótrúlega illa farið með peninga, landrými og tíma allra íbúa sem um þetta svæði fara að búa til mislæg gatnamót sem skilja samt eftir umferðarljós.
Ef vísvitandi á að tefja umferð, leyfið þá bara núverandi umferðaljósum að vera og spörum peninga.
Ef við hinsvegar viljum bæta samgöngur (sem ég vil og styð) látum þessi mislægu gatnamót þá verða með þeim hætti að þau fjarlægi umferðarljósin og verði skilvirk. Það er ekkert sérlega flókið í útfærslu þarna.

Kv. Ívar
[redacted]
Íbúi á Sunnubraut 30 í Kópavogi, sem hef áhuga á að nota Arnarnesveginn sem leið austur úr borginni þegar hann verður kláraður.

USK Skipulag

Frá: Ríkarður Sigmundsson [redacted]
Sent: fimmtudagur, 3. mars 2022 21:56
Til: USK Skipulag; skipulag@kopavogur.is
Efni: Arnarnesvegur
Viðhengi: 7DA8440C-366F-41B1-9211-3488BBF00428_1_102_a.jpeg

Ágætu viðtakendur,

Ég finn ekki út hvar ég á að senda athugasemd við deiliskipulag Arnarnesvegar. Ég sendi þetta því hingað og þið látið vita ef ég þarf að senda þetta annað.

1: Ég get ómögulega sætt mig við þær breytingar á mislægum gatnamótum við Breiðholtsbraut sem Reykjavíkurborg hefur staðið fyrir til að minka umfang þeirra. Ég geri mér grein fyrir að verið er að reyna að draga úr umfangi mannvirkja eins og fyrr segir en að setja ljósastýringu við Breiðholtsbraut er mjóg vondur kostur að mínu mati. Á fundinum í dag, 3 mars, var sagt að ekki væri hægt að hafa hringtorg vegna hæðarinnar. Ég skil það nú ekki því bæði er hringtorg í svipaðri hæð við Rauðavatn og einnig er hringtorg á skipulaginu á þessum síðasta vegkafla Arnarnesvegar til að tengja Vatnsendaveg við Arnarnesveg, í meiri hæð en Breiðholtsbraut liggur. Ég set í viðhengi mynd með teiknaðri aðrein frá Arnarnesvegi niður á Breiðholtsbraut til austurs að Suðurlandsvegi, væri ekki hægt að leysa þetta vandamál svona? Umferð í átt að Suðurlandsvegi fer niður til austurs áður en brúin fer yfir Breiðholtsbraut, þeir sem ætla til vesturs, í gegnum Breiðholtið fara yfir brúnna og beygja beint inn á með aðrein í þá átt... Umferð inn á Arnarnesveg frá Breiðholti fer svo eins, á frárein frá Breiðholtsbraut og upp á Arnarnesveg.

2: Eins og þekkt er þá er gríðarlegt umferðarálag í gegnum Vatnsendahvarf. Ég óska eftir því að aðgerðum við Arnarnesveg verði stýrt þannig að byrjað verði á verkefninu við Breiðholtsbraut þannig að sem fyrst verði hægt að tengja Vatnsendaveg við brúnna og minnka þannig álag við Vatnsendahvarf. Ef brúarsmíðin og jarðvegsframkvæmdir skarast ekki þá ætti þetta ekki að skipta máli ef það flýtir fyrir að byrja við Breiðholtsbraut þá skiptir þetta máli.

3: Til Kópavogsbæjar – Mikil vandræði skapast þegar umferð fer frá efri hæð Ögurhvarfs 2, þar sem Skalli er með sinn álagstíma á matmálstímum og nú þegar Fornbílaklúbburinn er að koma sér þarna fyrir þá munu margir fara í einu eftir lok funda og skapast þá mikil umferðavandræði. Mér hefur fundist lengi að Kópavogsbær ætti að koma fyrir litlu hringtorgi (snúningstorgi) í Ögurhvarfinu einhversstaðar og banna vinstri beygju af efra bílastæðinu við Ögurhvarf 2. Þá beygja allir niður götuna, taka snúning og aftur upp að ljósunum. Þannig annar gatan mun betur þegar mikil traffík er frá þessu bílastæði á stuttum tíma. Einnig þarf að taka ljósastýringuna og koma fyrir hringtorgi, eða í besta falli að uppfæra stjórntölvuna svo hún geti notað skynjarana sem eru í götunni þannig að fólk þurfi ekki að bíða endalaust á rauðu ljósi þegar engin er umferðin. Svo er hægt að hafa tímastýringu á annatímum kvölds og morgna.

Ég óska eftir viðbrögðum (skýringum) við þessum athugasemdum mínum.

Með kveðju / With best regards,

Ríkarður Sigmundsson
Framkvæmdastjóri / General Manager

Garmin Búðin / RS Import ehf.

Ögurhvarf 2 – 203 Kópavogur – Iceland – Kt: 540100-5270
Tel: + 354 577 6000 – GSM: [redacted]
eMail: [redacted] Web: www.garmin.is


Breiðholtsbraut
Vatnsendahvarf
Tónahvarf
Seljahverfi
Reykjavík
Kópavogur
Fyrirhuguð íbúðarbyggð á Vatnsendahæð
Hörðuvellir
Vatnsendahvarf

From: Vally Helgadottir [redacted]
Reply to: Vally Helgadottir [redacted]
Date: Friday, 4 March 2022 at 21:27
To: Pawel Bartoszek <Pawel.Bartoszek@reykjavik.is>
Subject: Deiliskipulag Arnarnesvegar - Ákall um aðstoð

Sæll Pawel,

Ég mætti á "opin" fundur í streymi sem haldin var á Facebook vegna fyrirhugaða framkvæmda á Vatnsendahvarfi í gær. Ég ásamt öðrum sótti þann fund með von um skýrari svör frá fulltrúum Reykjavíkur og Kópavogs um fyrirhugaðar framkvæmdir.

Í stuttu máli þá olli "fundurinn" mér gríðalegum vonbrigðum.

- Það hamlaði mjög samskiptum, spurningum og svörum, að allar fyrirspurnir þurftu að berast skriflega fyrir fund, eða í kommentakerfi FB meðan á fundi stóð.
- Fundarstjóri sá ekki til þess að öllum fyrirspurnum var svarað.
- Fundur átti að standa yfir í 60 mín, frá kl 17 til kl 18, en lauk kl 17:40.
- Engar tilvísanir voru í gögn/rannsóknir frá fulltrúum Reykjavíkurborgar né Kópavogs.
    - T.d. sagði fulltrúi Kópavogs að "viðbragðstími neyðarþjónustu væri óviðunnandi" í þessum hluta höfuðborgarsvæðisins. Engar gögn fylgdu þeirri staðhæfingu.
    - Fulltrúi Reykjavíkur sagði að það yrði hávaði á svæðinu, þegar inntur eftir nálægð við Vetrargarðinn, enda væri þar akandi umferð. Engir vísindaleg gögnum um desíbel (dB) mv áætlaðan umferðarþunga fylgdu máli.
- Fulltrúar gátu ekki svarað því hvernig upplýsingagjöf hafi verið háttað til íbúa Breiðholts.
- Fulltrúar frá bæjarfélögunum og Vegagerðinni svöruðu ekki spurningum um fyrirhugaðar sprengingar vegna framkvæmdanna og hvort komið yrði móts við þá sem búa nálægt fyrirhuguðum vegakafla.
- Fulltrúar svöruðu ekki spurningum um hvernig yrði framkvæmdum háttað, þ.e. hvorn megin yrði byrjað.
- Fulltrúar svöruðu ekki fyrirspurnum um Breiðholtsbrautina, sem er löngu sprungin!
- Fulltrúar svöruðu ekki spurningum hvort hægt væri að setja veginn í göng, kostnaður er rokinn upp úr öllu valdi eða 5 miljarða króna nú þegar!
- Fulltrúar gátu ekki svarað því hve mikil mengun yrði á svæðinu.
- Fulltrúar upplýstu að 19 ára gamalt umhverfismat mundi ekki standa í veg fyrir því að framkvæmdir mundu hefjast!

- Fulltrúar neituðu því að fyrirhugaðar framkvæmdir við Arnarnesveg mundu hafa skaðleg áhrif á Vetrargarðinn sem er á deiliskipulagi höfuðborgarinnar. Hvernig má það vera?

Fundi lauk með því að fulltrúar upplýstu okkur um að það væri hægt að senda inn athugasemdir vegna framkvæmdanna til 11. mars, framkvæmdir mundu svo hefjast í haust.

Ég bið þig um að gefa okkur í Breiðholtinu tækifæri til þess að ræða við fulltrúa til þess að skilja betur nauðsyn þessa framkvæmda. Hvernig má það t.d. vera að fulltrúi Kópavogs talaði lítið um fyrirhugaða byggingu 4.000 íbúða á þessu svæði sem drifkraft fyrir því að vegurinn færi upp sem fyrst? Hvernig má það vera að fulltrúar segja Slökkvuliðið vera "þvinga" sveitarfélögin að byggja þennan veg? Hvernig má það vera að íbúar í Fellunum, sem verða líklega mest fyrir barðinu á þessum framkvæmdum, hafa ekki fengið að koma að málinu? Getur það verið að þeir sem þar búa eru margir nýbúar, nú eða hafa hvorki þekkingu, né getu, að leita sér upplýsingar um þessar framkvæmdir á samfélagsmiðlum?

Á þeim tímum þar sem nálægðar þjóðir gera allt til þess að vernda grænu svæðin innan þéttbýlis þá erum við að eyða okkar perlum.
Þessi framkvæmd, sem fyrirhuguð er, er óendurkræft umhverfisslys, tímaskekkja og okkur til skammar. Vatnsendahvarfið er útivistarparadís og hér til gamans deili ég tveimur nýlegum myndum frá skíðabrekkunni okkar.

Með von um aðstoð.

Kv
Valgerður Helgadóttir
Kjósandi Breiðholtsvillingur
Klyfjasel 18, 109 RVK





USK Skipulag

Frá: Elísabet Jónsdóttir [redacted]
Sent: þriðjudagur, 8. mars 2022 09:21
Til: USK Skipulag
Efni: Umsögn um 3. áfanga arnarnesvegar

Góðan dag,
mér þykir mjög athugavert að þessi framkvæmd megi yfir höfuð fara í gang án þess að nýtt umhverfismat sé gert, enda er það gamla frá árinu 2003. Mér þykir forkastanlegt að hægt sé að sleppa því að gera nýtt umhverfismat vegna þess tæknilega atriðis að frakvæmdir hafi í rauninni hafist 2004. Þetta er glufa í lögunum sem verið er að nýta og mun umhverfið í nágrenni fyrirhugaðs vegar þurfa að líða fyrir það um ókomna tíð. Það er ólíðandi.
Sem íbúi í Jóruseli, mun þessi vegaframkvæmd hefta möguleika mína til útivistar í óspilltri náttúru, enda vatnsendahæðin útivistarsvæði sem ég nýti mér á hverjum einasta degi. Ég er alls ekki ein um það, en svæðið er vinsælt útivistarsvæði íbúa í kring, enda fallegt með eindæmum og útsýni yfir borgina einstakt. Þær mótvægisaðgerðir sem um hefur verið rætt ná engan veginn að bæta upp fyrir það sem mun tapast með þessari framkvæmd. Mér finnst hugmyndin um vistlok ekki vera slæm en það er bara alls ekki nóg. Í fyrsta lagi hef ég ekki mikla trú á að þau verði gerð og í öðru lagi, hvers vegna er þá ekki bara hægt að hafa allan veginn yfirbyggðan?
Auk þess sem á undan hefur verið sagt þá hafa íbúar Kópavogs viðrað áhyggjur um þá auknu umferð sem mun fara um veginn allan að þessum framkvæmdum loknum, en hann liggur framhjá leiksvæðum barna og því mun fylgja mengun, sem vitað er að hefur mun neikvæðari áhrif á heilsu barna en fullorðinna. Það sama má segja um vetrargarðinn. Ég krefst þess að farið verði fram á nýtt umhverfismat áður en framkvæmdir hefjast.

Kv.
Elísabet Guðrúnar Jónsdóttir

USK Skipulag

Frá: Kristján Jónsson [redacted]
Sent: þriðjudagur, 8. mars 2022 21:09
Til: USK Skipulag; skipulag@kopavogur.is
Efni: Athugasemd við Arnarnesveg vegna ljósastýrðra gatanamóta.

Sæl.

Ég er með athugsemd við legu gatnamóta Breiðholtsbrautar og Arnarnesvegar í drögum að nýjum Arnarnesvegi.

Hefur verið reiknað út hversu mikill biðtími verður fyrir bíla sem aka austur Breiðholtsbraut og ætla sér að keyra suður hinn nýja Arnarnesveg eða að fara inn í Vatnsendahverfið? Sama athugasemd er hversu mikill biðtími verður fyrir bíla sem eru að koma norður Arnarnesveg og ætla að keyra annað hvort austur eða vestur Breiðholtsbraut? Það liggur í hlutarins eðli að biðraðir hljóta að verða mjög langar á báðum þessum vegum á álagstímum. Með þessum ljósastýrðu gatnamótum hlýtur að verða gríðarleg umferðartöf sem vegurinn á frekar að leysa en búa til. Er einhversstaðar hægt að sjá hermilíkön af áætlaðri umferð og hversu langar biðraðir verða á álagstímum?

Ég og börnin mín eru mikið skíðafólk og ég skil mjög vel að þörfin á skíðabrekku í Vetrargarðinum er mikil og myndi ég alls ekki vilja að skíðabrekkan sjálf myndi minnka eða hverfa. Hins vegar tel ég að með landsvæði sem myndi fara undir aðrein að Arnarnesvegi ásamt slaufu til að bílar komist austur Breiðholtsbraut myndu mjög seint verða notuð undir Vetrargarð. Tel ég að notkun á þessu landsvæði sé ásættanlegur fórnarkostnaður til að liðka fyrir umferð og minnka mengun ásamt því að vera mjög hagstæð ákvörðun í þjóðhagslegu tilliti. Þetta er í raun lítill þríhyrningur sem ég sé ekki að verði nokkurn tímann notaður fyrir vetrargarð. Það væri mun betra að nota landsvæði í Ártúnsbrekkunni undir vetrargarð.

Með því að skoða myndirnar hér að neðan þá má einnig sjá að áætluð landnotkun á miðlægum gatnamótum fyrir norðan Breiðholtsbraut eru sambærilegar og ættu að skipta litlu máli hvor leiðin er farin fyrir nokkrar íbúðir sem eru næst þessum mannvirkjum.

Í raun þá finnst mér þessi útfærsla með ljósastýrðum gagnamótum vera hálf galin og myndi mjög gjarnan vilja sjá nánari útlistun á hermilíkani á biðtíma á álagstímum þegar fólk er að fara til og frá vinnu. Ekki nema að ástæðan sé að auka á tafir og tefja bílaumferð, þá virðist þessi tillaga smellpassa.

Kveðja, Kristján Jónsson, Fákahvarfi 18, 203 Kópavogi.





Úr matsskýrslu

USK Skipulag

Frá: Bjarni Gunnarsson [redacted]
Sent: fimmtudagur, 10. mars 2022 15:00
Til: USK Skipulag; skipulag@kopavogur.is
Afrit: skipulag@skipulag.is; srn@srn.is; irn@irn.is; Vilhjálmur Árnason
Efni: Athugasemdir er varða deiliskipulag gatnamóta Arnarnesvegar og Breiðholtsbrautar

Góðan daginn.
Undirritaður/Bjarni Gunnarsson gerir hér athugasemdir við breytingar á deiliskipulagi við fyrirhuguð gatnamót Arnarnesvegar og Breiðholtsbrautar.
Athugasemdir ganga út á að forsendur breytinga deiliskipulagsins séu rangar á flesta vegu þar sem að breyting umræddra gatnamóta úr mislægum í ljósastýrð er vanhugsuð og alls ekki í takt við áherslur í samgönguframkvæmdum, að auka umferðaröryggi og umferðarflæði. Um það og fleira fjalla ég hér neðar.
Og þar sem breytt deiliskipulag gerir það að verkum að ekki verður hægt að byggja mislæg gatnamót eins og samþykkt var í mati á umhverfisáhrifum árið 2003, er gerð sérstök athugasemd við það.

Vegagerðin, Reykjavíkurborg, Samgöngusáttmálinn og samgönguáætlun setja aukið umferðaröryggi og aukið umferðarflæði í fyrsta sætið þegar hugað er að nýjum samgönguframkvæmdum.
Þess vegna er það óskiljanlegt að núna þegar ráðast á í eitt af fyrstu verkefnum Samgöngusáttmálans er útfærslu gatnamóta Arnarnesvegar og Breiðholtsbrautar breytt frá því sem var samþykkt í mati á umhverfisáhrifum árið 2003. Breytingin felst í því að hætta við mislæg gatnamót eins og Vegagerðin lagði til í matinu 2003 og byggja í staðinn ljósastýrð gatnamót sem Vegagerðin taldi árið 2003 að ekki kæmu til greina.
Þessi breyting hefur í för með sér eftirfarandi :

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

Ef horft er á afleiðingar breytingarinnar sést að þær eru þvert á öll framsett markmið samgönguframkvæmda.

Rifjum aðeins upp hvernig mat umhverfisáhrifa var afgreitt árið 2003. Þar kom fram að Reykjavíkurborg mótmælti útfærslu mislægra gatnamóta vegna þess að rampi (2 akreinar) gatnamótanna kæmi of nálægt byggð við Suðurfell og Nönnufell. Síðan þá hefur Reykjavíkurborg komið í veg fyrir að gatnamótin færu í endanlega hönnun og farið fram á að þarna yrðu ljósagatnamót þvert á skoðun Vegagerðarinnar.
Þrýstingurinn á að klára Arnarnesveginn og þar með gatnamót hans við Breiðholtsbraut var að lokum svo mikill að Vegagerðin lét undan stjórnendum Borgarinnar og lagði fram tillögu um ljósastýrð gatnamót.
Og það merkilega við þessa nýju útfærslu er að meðal breytinga er að við Nönnufell og Suðurfell kemur fjögurra akreina rampi (í staðinn fyrir 2 akreinar) með tvöfalda umferð saman borið við mislægu útfærsluna. Hvað er þá orðið um mótmælin frá 2003 um nálægð rampans við Nönnufell?

Víkjum þá að Vegagerðinni sem nauðbeygð sendir erindi til Skipulagsstofnunar og fer fram á að ekki þurfi að gera nýtt mat á umhverfisáhrifum þrátt fyrir þessa miklu breytingu á útfærslu gatnamótanna og að nú eigi að byggja gatnamót sem ekki komu til greina í matinu 2003.

Vegagerðin útlistar í erindi sínu að breytingin í ljósagatnamót feli í sér litlar breytingar og þá aðallega fjallað um litla breytingu á hljóðvist. Þá er tekið fram að umferðarmannvirki verði umfangsminni sem er auðvitað vitleysa, fjögurra akreina brú er næstum tvöfalt stærra mannvirki heldur en 2ja akreina brú.
Vegagerðin á að gera umferðaröryggismat fyrir fyrirhugaðar samgöngubætur og var það gert vegna breytingar umræddra gatnamóta. Slíkt umferðaöryggismat á að vera grundvöllur þess þegar besti valkostur er valinn af Vegagerðinni og lagður fram í mati á umhverfisáhrifum.
Umferðaröryggismat breytingarinnar (dags. jan. 2021) telur breytinguna slæma og í niðurstöðum þess segir : "*Niðurstöður rýnihópsins er 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*." Þessi niðurstaða umferðaröryggismatsins virðist hundsuð 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.

Og þá er það 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 álitið lá fyrir, svo sem vegna breytinga á náttúrufari eða landnotkun á áhrifasvæði framkvæmdarinnar, breytinga á löggjöf um umhverfismál, breyting 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 um gjörbreytta framkvæmd er að ræða, þ.e. að byggja ljósastýrð gatnamót sem komu ekki til greina í matinu 2003 í staðinn fyrir mislæg gatnamót. Og ekki er Skipulagsstofnun að spyrja Vegagerðina hvaða áhrif breytingin hefur á umferðina, ný gatnamót snúast jú um að þau séu örugg og hafi gott umferðarflæði.

Ég hef verið í sambandi við Vegagerðina, Skipulagsstofnun, Samgöngustofu, Kópavogsbæ, FÍB og Samgönguráðuneytið um þessa skelfilegu breytingu gatnamótanna án árangurs og benda aðilar oft hver á annan og að þarna sé komið á samkomulag sem ekki þurfi að breyta. Líklega eru allir hræddir við að framkvæmdir tefjist ef hreyft er við samkomulaginu.

Að lokum bendi ég á að þessi nýju ljósagatnamót verða mjög lík núverandi gatnamótum Bústaðavegar og Reykjanesbrautar sem allir eru sammála um að séu hættuleg og umferðarþung og er í undirbúningi að breyta þeim, vonandi til batnaðar en ekki eins og er að gerast við gatnamót Arnarnesvegar og Breiðholtsbrautar þar sem allt breytist til verri vegar.

Samantekið í stuttu máli. Reykjavíkurborg tefur lausn málsins vegna 2ja akreina rampa við Nönnufell og endar á því að þröngva fram lausn með fjögurra akreina rampa við Nönnufell, Vegagerðin gefst upp með sína útfærslu á mislægum gatnamótum og leggur til lausn sem kom ekki til greina áður og Skipulagsstofnun tekur við ófullnægjandi upplýsingum frá Vegagerðinni og túlkar svo lög um mat á umhverfisáhrifum á rangan hátt til að hleypa þessum skelfilegu breytingum gatnamótanna í gegnum kerfið.

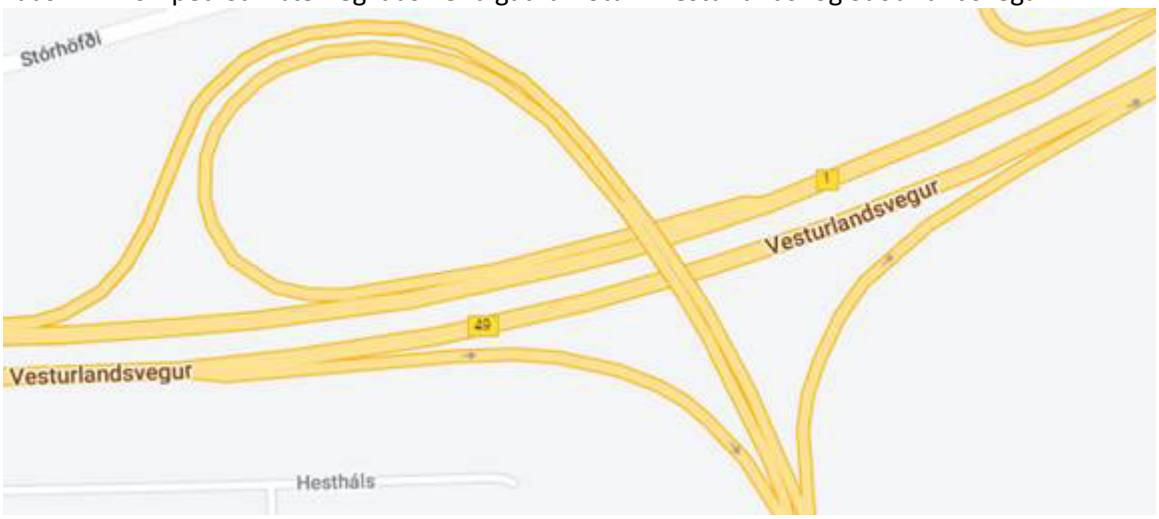
Virðingarfyllst,
Bjarni Gunnarsson umferðarverkfræðingur, [redacted]

USK Skipulag

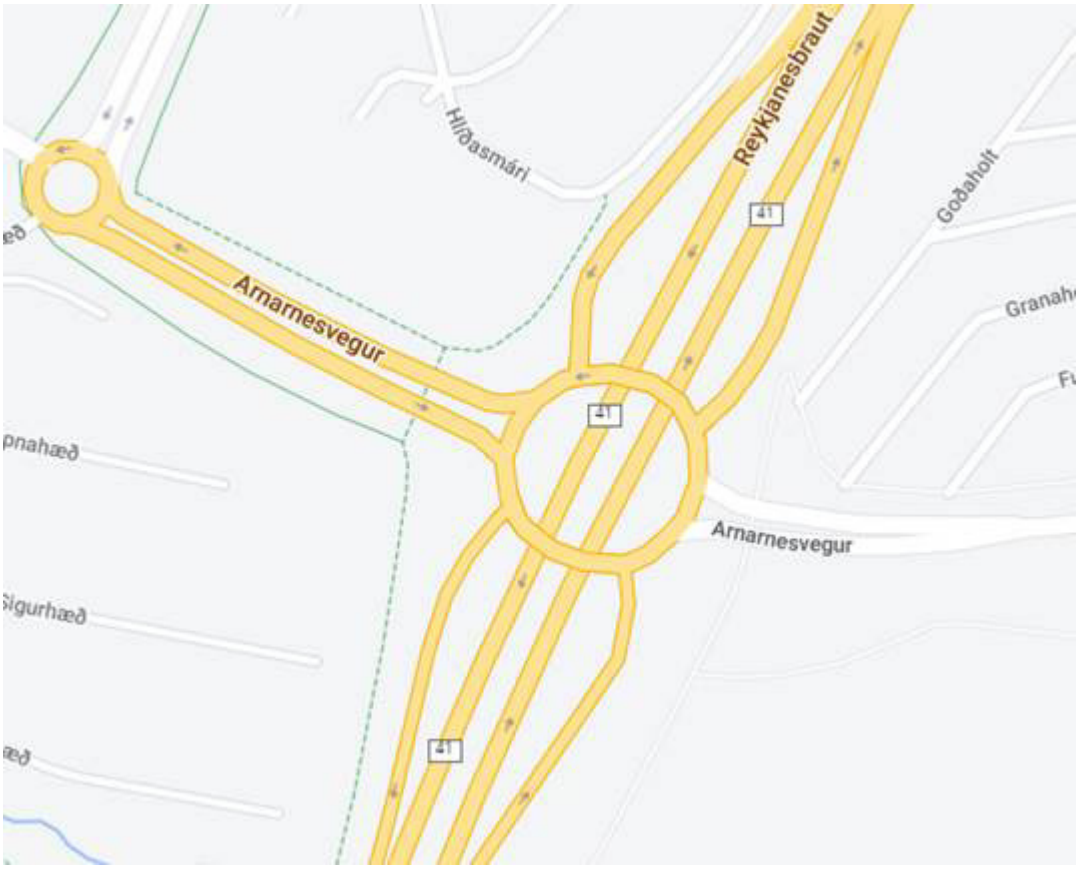
Frá: Helgi S. Ólafsson - VG [redacted]
Sent: fimmtudagur, 10. mars 2022 16:05
Til: USK Skipulag; skipulag@kopavogur.is
Efni: Arnarnesvegur 3. áfangi

Góðan dag.
Það leysir ekki vandamálið að færa ljósastýrð T-gatnamót til á Breiðholtsbraut, frá Vatnsendahvarfsvegi á nýjan Arnarnesveg.
Auðvelt er að sleppa ljósastýringu og leysa málið með mislægum gatnamótum án ljósastýringa.

Tvær lausnir koma betur til greina:
Lausn 1: Trompet. Sambærileg lausn er á gatnamótum Vesturlands- og Suðurlandsvegar.



Lausn 2: Mislægt hringtorg. Sambærileg lausn er á gatnamótum Reykjanesbrautar og Arnarnesvegar. Einnig á Vesturlandsvegi og Leirvogstungu í Mosfellsbæ.



Báðar þessar lausnir reynast mjög vel. Engin umferðarteppa og slysatíðni mjög lág.
Alvarleg slys verða frekar á ljósastýrðum gatnamótum.
Mælt er með að láta umferðaröryggið ráða för og að Arnarnesvegur 3. áfangi sé hannaður almennilega.

Kveðja,

Helgi S. Ólafsson

Verkfræðingur MSc
Hönnunardeild brýr

hso@vegagerdin.is

Civil Engineer MSc
Design Department Bridges

+354 522 1230

Vegagerðin
Icelandic Road and
Coastal Administration

Suðurhraun 3, 210 Garðabæ
vegagerdin.is

Reykjavík, 10 mars 2022

Sent með tölvupósti á skipulag@reykjavik.is

Undirritaður vill koma á framfæri eftirfarandi athugasemdum við framlagða tilllögu Reykjavíkurborgar að deiliskipulagi varðandi 3. áfanga Arnarnesvegar.

1. Vistlokasvæðið

Samkvæmt skýringum á teikningunni "**Arnarnesvegur 3. áfangi, Frá Rjúpnavegi að Breiðholtsbraut**", þá er á teikningunni hér að neðan um að ræða veg, stofn- eða tengibraut. Þessi vegur liggur að stórum hluta nálægt húsagörðum í Jakaseli, og sveigist svo um græna svæðið milli Jakasels og Arnarnesvegar. Þessari legu vegarins er mótmælt. Bæði er um að ræða óþarfa skemmd á grænu svæði og svo er verið að beina, að líkindum, töluverðri umferð að íbúðahúsum í Jakaseli. Svo virðist að markmiðið sé að veita Kópavogsbúum aðgengi að Vetrargarðinum. Æskilegt væri þá að færa vistlokasvæðið lengra til austurs.



2. Hljóðstig

Í kafla 4.2.3 Hljóðstig í deiliskipulaginu, og í nýlegum kynningum er upplýst að hljóðstig hafi verið endurreiknað og að hljóðstig verði innan viðmiðunarmarka. Í kafla 4.2.3 er sagt frá breytingum á stórum hluta 3. áfanga Arnarnesvegarins til að svo megi vera:

- Hækkun hljóðmanar við Breiðholtsbrautinni
- Lækkun Arnarnesvegar við Lymskulág
- Hljóðvegg við nýja íbúðabyggðina á Vatnsendahæð

Hér virðast því vera um að ræða breytingar frá umhverfismati 2003. Hvergi kemur fram hvaða umferðarmagnstölum nú sé gengið út frá. Fer ég fram á að þessar tölur verði gerðar opinberar.

3. Loftmengun

Svifryksmengun hefur verið vaxandi vandamál í Reykjavík. Skýrsluhöfundar kjósa að leggja ekkert mat á líklegt magn svifryks, en leggja til að Reykjavíkurborg setji upp svifryksmæla og sjái svo til og "***…geta þá gripið til mótvægisaðgerða sé þess þörf.***" Ekki er tilgreint til hvaða mótvægisaðgerða væri hægt að grípa.

Þetta getur varla talist ásættanleg umfjöllun um svifriksmengun í íbúðahverfum. Ég geri athugasemd við að ekki sé lagt neitt mat á mögulega svifryksmengun, né til hvaða mótvægisaðgerða mögulega mætti grípa til.

3. Lausagöngusvæði fyrir hunda

Íbúar Seljahverfis hafa í allmörg ár nýtt sér hundasvæðið uppi á útvarpshæðinni í landi Kópavogs. Þetta svæði fer von bráðar undir byggingaframkvæmdir. Farið er fram á að Reykjavíkurborg leggi til afgirt svæði fyrir lausagöngu hunda, til að mæta þörfum hundaeigenda í Seljahverfi, en hundum í hverfinu fer sífellt fjölgandi. Lögð er áhersla á að fagfólk verði með í ráðum við hönnun svæðisins.

4. Verjast skemmdum á grænum svæðum meðan á framkvæmdum stendur.

Þessi athugasemd kann að vera ótímabær, en fær samt að fylgja með.

Öll græn svæði Kópavogsmegin við Arnarnesveginn munu fara undir byggð, engin græn svæði verða eftir. Reykjavíkurborg ber því að fara fram á að sem minnstar vegaframkvæmdir verði unnar Reykjavíkurmegin frá, með það að markmiði að lágmarka skemmdir á grænu svæðunum sem eftir verða Reykjavíkurmegin við Arnarnesveginn.

Að lokum við ég taka heilshugar undir allar athugasemdir Vina Vatnsendahvarfs, dags. 10 mars 2022.

Virðingafyllst,

Guðbrandur Gimmel M.Sc. iðnaðarverkfr.
Jakaseli 14
109 Reykjavík

USK Skipulag

Frá: Sveinborg Hlíf Gunnarsdóttir [redacted]
Sent: föstudagur, 11. mars 2022 00:00
Til: USK Skipulag; skipulag@kopavogur.is
Efni: Mótmæli Arnarnesvegi

Ég sem íbúi í nágrenni við fyrirhugaða framkvæmd og sem nýti mér útivistarsvæðið á Vatnsendahvarfi mótmæli fyrirhuguðum vegaframkvæmdum 3. áfanga Arnarnesvegar.
Framkvæmdin eins og hún er skipulögði í dag mun eyðileggja eitt dýrmætasta græna svæði höfuðborgarsvæðisins.
Framkvæmdin byggir á umhverfismati frá 2003 og hefur verið mótmælt kröftuglega á öllum skipulagsstigum af íbúum nágrennisins síðastliðin 40 ár. Framkvæmdin er tímaskekkja. Nýir tímar kalla á breyttar nálganir. Covid tíminn hefur kennt íbúum að meta gildi nærumhverfis, grænna svæða og heimavinnu. Loftslagsvandinn kallar á minni umferð ekki stærri götur.
Nýleg niðurstaða Skipulagsstofnunar um að ekki væri tæknilega þörf á nýju umhverfismat, vegna þess að talið er að byrjað hafi verið á framkvæmdinni 2004, er engan veginn í samræmi við umhverfissjónarmið og almennt siðferði.
Besta útsýnisgöngusvæði borgarinnar verður fórnað fyrir skammsýni
Auk þessa eru augljósir annmarkar á því að vetrargarður verði mögulegur með 4 akreina veg í bakgarðinum. Börn sem munu vilja nýta sér hann , sem og born í Salaskóla eiga eftir að þurfa gjalda fyrir svifryk sem aukinni mengun fylgir.
Nýir tímar kalla á nýja nálgun. Eftir því óska ég sem íbúi í Jakaseli 8.

Virðingarfyllst,
Sveinborg H. Gunnarsdottir
Jakaseli 8
[redacted]

USK Skipulag

Frá: Hjalti Atlason [redacted]
Sent: fimmtudagur, 10. mars 2022 18:31
Til: USK Skipulag
Efni: Deiliskipulagi Arnarnesvegar 3. áfanga, athugasemd
Viðhengi: Arnarnesvegur 3. áfangi - deiliskipulag.pdf

Sæl

Meðfylgjandi er athugasemd á deiliskipulag Arnarnesvegar 3. áf.

Besta kveðja
Hjalti Atlason

Inngangur

Nú liggur fyrir til umsagnar deiliskipulag fyrir 3. áfanga Arnarnesvegar sem er 2+2 stofnbraut og sem slík ávallt háð umhverfismati [4]. Athugasemdin snýr að því að Skipulagsstofnun er ekki heimilt að veita Vegagerðinni framkvæmdaleyfi fyrir 3. áf. Arnarnesvegar enda hefur stofnbrautin einfaldlega ekki verið umhverfismetin.

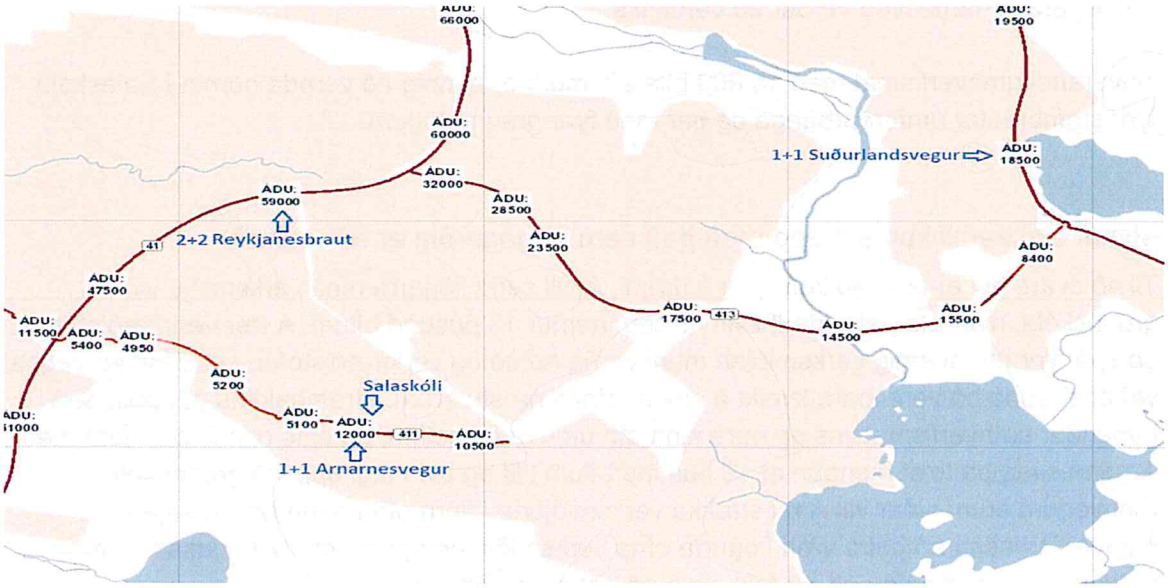
Umferðarmagnið sem Vegagerðin umhverfismat Arnarnesveg 3. áf. út frá er töluvert minna en 1+1 vegur ber (sjá næsta kafla), sem þýðir að umhverfismat Arnarnesvegar myndi ekki duga sem umhverfismat fyrir fullnýttan 1+1 veg. Það er útilokað að gefa Vegagerðinni framkvæmdaleyfi fyrir stofnbraut byggt á umhverfismati sem dugar ekki einu sinni til að ná utan um mengun af 1+1 vegi.

Vegagerðin verður að taka ábyrgð á sínu umhverfismati, ef hún vildi leggja stofnbraut þá gat hún sagt sér það sjálf að þá þarf að umhverfismeta miklu meiri umferð en hún gerði. Stuttir 1+1 vegir þurfa alla jafna ekki að fara í umhverfismat enda eru þeir út um allt í borgarlandinu og þannig hluti af því að búa í borg. Að umhverfismeta umferð sem er minni en 1+1 vegur getur borið er stórundarlegt allavega ef markmiðið var að fá framkvæmdaleyfi fyrir stofnbraut.

Ef ekki fæst framkvæmdaleyfi fyrir stofnbrautinni þá er þetta deiliskipulag fallið um sjálft sig.

Umferðarmagnið í umhverfismatinu sett í samhengi

Við umhverfismat Arnarnesvegar ákvað Vegagerðin að nota umferðarmagn upp á 9.000 til 15.000 bíla á dag til að meta mengun. Stofnbraut í fullri notkun getur hins vegar náð 60.000 bílum á dag (sjá mynd 1) eða fjórfalt meira en Vegagerðin valdi sem efri mörk. 1+1 vegur í fullri notkun er síðan í um 20.000 bílum á dag (sjá mynd 1) eða 30% meira en efri mörkin.



Mynd 1. Tekin af vef Vegagerðarinnar "https://umferd.vegagerdin.is/" sýnir rauntölur fyrir umferð. Þar má sjá 1+1 veg í 19.500 bílum á dag síðan 2+2 stofnbraut í 59.000 bílum á dag.

Hafði þessi litla umferð áhrif á niðurstöður umhverfismatsins?

Vegna þessa litla umferðarþunga var hægt að segja um svifryk: "*bendir allt til þess að styrkur svifryks á Arnarnesvegi, þar sem bílaumferð verður um 9.000 til 15.000 bílar á sólarhring, verði vel undir umhverfismörkum[1] þegar horft er til umferðarálags*" (Umhverfismatið. bls 43).

Á öðrum stað segir "*Niðurstöður mælinga Hollustuverndar ríkisins á styrk svifryks við Miklubraut, þar sem bílaumferð er um 40.000 bílar á sólarhring, sýna að styrkur svifryks er rétt innan þeirra umhverfismarka sem getið er um í reglugerð 251/2002.*" (bls 43 umhverfismati).

Ef 40.000 bílar á dag eru rétt innan umhverfismarka svifryks, og stofnbraut ber 60.000 bíla á dag, þá ætti niðurstaðan að vera: Mikil hætta á því að umhverfismörk svifryks verði brotin af Arnarnesvegi, í stað þess að fullyrða að svifryk verði vel undir umhverfismörkum.

Svar: Já afgerandi áhrif.

Eru einhverjir sem treysta á núverandi umhverfismat til að vernda þá fyrir skaðlegum áhrifum Arnarnesvegar?

Já börnin í Salaskóla. Í desember 2002 fór fram kynning í á umhverfismatinu í Salaskóla, en skólalóðin er í veglínu Arnarnesvegar "*Skólalóð í Salahverfi og skíðabrekka í Seljahverfi liggja einnig upp að veglínu*" (bls 2. í umhverfismatinu).
Börn eru sérstaklega viðkvæm fyrir svifryki og hefur heilbrigðisstofnun Reykjavíkur varað við það að börn séu nálægt stofnbrautum á gráum dögum. Skólalóðin er á afar skjólsælum stað og líklega á skjólsælasta parti Arnarnesvegar enda í dalbotni varin af tveim hlíðum, þar má því búast við að verði alger mengunnar pollur á gráum dögum í framtíðinni ef Vegagerðin fær framkvæmdaleyfi fyrir stofnbrautinni. Það mætti því spyrja Skipulags og samgönguráð Reykjavíkur að því hvert börnin í eigi að fara út í frímínútur á gráum dögum ef þeirra vilji til að fullgera Arnarnesveg verður að veruleika.

Núverandi umhverfismat með 15.000 bíla efri mörk er þannig að vernda börnin í Salaskóla fyrir stofnbrautar umferðarþunga og þar með fyrir gráum dögum.

Myndi einkaaðili komast upp með það sem Vegagerðin er að reyna?

Til að svara því er best að koma með dæmi. A vill setja fjögurra ofna verksmiðju við grunnskóla, hver ofn getur dælt svifryki sem nemur 15 þúsund bílum. A fær verkfræðistofu til að spá fyrir um hvernig verksmiðjan muni verða notuð og verkfræðistofan spáir því að vegna ytri aðstæðna þá verði bara kveikt á einum ofni á næstu árum. Í framhaldinu er spáin sett í forsendur umhverfismatsins og bara einn ofn umhverfismetinn, og eins og við þekkjum með Arnarnesveg þá telst mengun af 15 þúsund bílum lítil og því í lagi upp við grunnskóla. Einhverjum árum síðar vill A nú stækka verksmiðjuna í fjóra ofna hann hafi jú sagt í umhverfismatinu að þetta væri fjögurra ofna verksmiðja og spáin sem hann vísaði í væri orðin úrelt og allir hefðu átt að átta sig á að þetta væri bara spá.

Skipulagsstofnun (að mínu mati) myndi líklega halda að A væri að grínast með þessari umsókn, hún væri fljót að benda A á að það sé útilokað að gefa honum framkvæmdaleyfi fyrir stækkuninni, enda hafi A bara umhverfismetið útblástur frá einum ofni og það sé þannig sú heimild sem hann sótti sér, einu gildi hvernig A komst að þeirri niðurstöðu að umhverfismeta bara einn ofn. Skipulagsstofnun myndi bæta við (að mínu mati) að A hafi tekið þá ótrúlegu ákvörðun að setja verksmiðjuna á skjólsælan stað og upp við grunnskólalóð, hún telji því afar ólíklegt að umhverfismat með fjórum ofnum verði samþykkt.

Svar: Nei ekki möguleiki.

Ekki hægt afsaka sig með mótvægisaðgerðum

Því ber að sjálfsögðu að fagna að Vegagerðin sé að reyna að bæta loftgæði með mótvægisaðgerðum. Það breytir því ekki að lítið hefur gengið í þeim efnum og má benda á grein [3] frá því í fyrra sem ber fyrirsögnina "Svifryk mælist aftur langt yfir heilsuverndarmörkum", og einnig þessar grein frá Heilbrigðisstofnun [4], "Þú sópar ekki gasi í burtu". Vegagerðin getur þannig ekki skotið sér undan ábyrgð með einhverju mótvægisaðgerðar tali.

Niðurstaða

Það er útilokað að gefa Vegagerðinni framkvæmdaleyfi fyrir stofnbraut byggt á umhverfismati sem dugar ekki 1+1 vegi og hvað þá 2+2 stofnbraut. Skipulagsstofnun getur þannig ekki veitt Vegagerðinn framkvæmdaleyfi fyrir Arnarnesvegi 3. áfanga enda þarf það leyfi fullgilt stofnbrautar umhverfismat [4].

Eins og rakið er hér að ofan þá myndi einkaaðili líklega ekki einu sinni reyna að fá framkvæmdaleyfi fyrir stækkun verksmiðju nema vera búin að umhverfismeta stækkunina og kynna fyrir almenningi. Það má því heita með ólíkindum að Vegagerðin með umhverfismat sem dugar ekki einu sinni einbreiðum vegi, skuli hegða sér eins og það sé nánast formsatriði að hún fái framkvæmdaleyfi fyrir lagningu stofnbrautar.

Þetta annars vandaða deiliskipulag er þannig byggt á brauðfótum, en án framkvæmdaleyfis fyrir stofnbraut er deiliskipulag fallið um sjálft sig.

Heimildir:

[1]: Umhverfismörk svifryks tafla 13.1 bls. 41 í umhverfismati Arnarnesvegar 2003. "Umhverfismörk efna frá bílaumferð, skv. reglugerðum nr. 251/2002 og 791/1999". Þar má finna meðal annars viðmiðunargildi fyrir svifryk sem vísað er í.

[2]" Styrkur svifryks mælist aftur langt yfir heilsuverndarmörkum. https://www.visir.is/g/20212093908d

[3] Ekki nóg að sópa og rykbinda: „Þú sópar ekki burtu gasinu"

https://www.frettabladid.is/frettir/rykbindin-og-sopun-ekki/

[4] Bæði núverandi og fyrrverandi lög um mat umhverfisáhrifum setja Arnarnesveg með sínum aðskyldu akreinum og mislægu gatnamótum í alvarlegasta flokkinn A. Í flokki A eru mannvirki sem talin eru hafa mest áhrif á umhverfið og þannig ávallt háð umhverfismati.

-Nýju lögin sem tóku við af nr. 106/2000:
Lög um umhverfismat framkvæmda og áætlana 2021 nr. 111 25. júní.
1.Viðauki: "Í flokki A eru tilgreindar þær framkvæmdir sem ávallt eru háðar umhverfismati."

10.6 "Lagning hraðbrauta og sambærilegra vega, svo sem lagning nýrra vega með aðskildum akstursstefnum og mislægum vegamótum." (Flokkur A)

-Eldri lög:
Lög um mat á Umhverfisáhrifum nr. 106/2000
1. Viðauki: 10. i. Stofnbrautir í þéttbýli. (Flokkur A)

VINIR VATNSENDAHVARFS

Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

Reykjavík, 10. mars, 2022

- Sent með tölvupósti á: skipulag@reykjavik.is

Athugasemdir vegna tillögu að deiliskipulagi Arnarnesvegar

Við íbúar sem búum í nágrenni við fyrirhugaða framkvæmd og nýtum okkur útivistarsvæðið á Vatnsendahvarfi mótmælum fyrirhuguðum vegaframkvæmdum 3. áfanga Arnarnesvegar. Framkvæmdin eins og hún er skipulögði í dag mun eyðileggja eitt dýrmætasta græna svæði höfuðborgarsvæðisins. Framkvæmdin byggir á umhverfismati frá 2003 og hefur verið mótmælt kröftuglega á öllum skipulagsstigum af íbúum nágrennisins síðastliðin 40 ár. Nýleg niðurstaða Skipulagsstofnunar um að ekki væri tæknilega þörf á nýju umhverfismat, vegna þess að talið er að byrjað hafi verið á framkvæmdinni 2004, er engan veginn í samræmi við
umhverfissjónarmið og almennt siðferði.

Mikil hætta á aukinni svifryksmengun yfir Vetrargarð og nærliggjandi hverfi

Á síðustu 18 árum hefur höfuðborgarsvæðið breyst mikið og áherslur í umferðarmenningu hafa breyst verulega. Því er ljóst að umferðarlíkanið sem stuðst var við í upphaflega umhverfismatinu er orðið úrelt og þarfnast ítarlegrar endurskoðunar.

Í deiliskipulaginu kemur fram að ekki sé áætlað að gera nýtt umhverfismat en þó er viðurkennt í tillögunni að umferð verði langt umfram það sem var áætlað í umhverfismatinu frá 2003, og ekki sé vitað hversu mikil svifryksmengun verði frá veginum. "Við greiningarvinnu gatnamótaútfærslna við Arnarnesveg og Breiðholtsbraut vann VSÓ Ráðgjöf, árið 2020, umferðarspá fyrir Vegagerðina. Samkvæmt spá VSÓ má gera ráð fyrir verulegri umferð um svæðið, bæði um gatnamót Vatnsendavegar og Arnarnesvegar. Gert er ráð fyrir mun meiri umferð en í fyrri athugunum fyrir Arnarnesveg, sem má rekja til þess að skipulagsáform geri nú ráð fyrir mun meiri uppbyggingu á svæðinu en gert var áður."

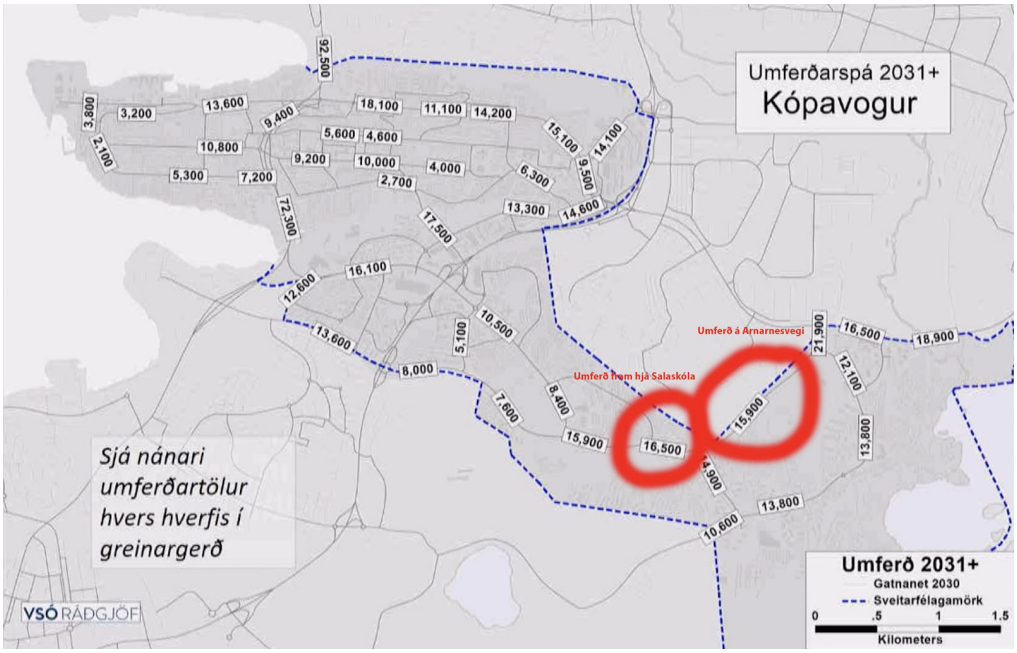
Stofnbrautir á höfuðborgarsvæðinu mælast iðulega yfir lögbundin heilsuverndarmörk svifryks. Á gráum dögum vilja sérfræðingar í loftmengun að börn haldi sig fjarri stofnbrautum og að allir haldi sig frá líkamlegri áreynslu við stofnbrautir. Reykjavíkurborg er með stórar áætlanir fyrir Vetrargarð fyrir íbúa Reykjavíkur og nágrennis, við skíðabrekkuna í Jafnaseli. Varla getur það talist viðsættanlegt að leggja allt

að 4 akreina stofnbraut, með tvöföldu hringtorgi, alveg upp við leik- og útivistarsvæði barna. Eins og vegirnir í kring eru skipulagðir í dag þá er víst að Vetrargarðurinn verður á horninu á samtals 10 akreina stofnbrautum. Mikil hætta er á því að svifryksmengun fari yfir hættumörk á þessu svæði á gráum dögum, sem myndi breyta Vetrargarðinum í ónothæft hættusvæði og ógn við lýðheilsu barna og fullorðinna. Mikill umferðarþungi er nú þegar á Breiðholtsbrautinni og endurmeta þarf því áhrif af viðbótarumferðarþunga Arnarnesvegarins.

Umferð um Arnarnesveg verður langt umfram umhverfismat

Í matsskyldufyrirspurn frá Vegagerðinni, sem unnin var af Verkfræðistofunni Eflu, kom fram að einungis væri gert ráð fyrir 12.000 bifreiðum árið 2024 og 13.500 bifreiðum árið 2030 á þessum 3. áfanga Arnarnesvegar. 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.

Í nýrri umferðarspá sem VSÓ gerði fyrir deiliskipulag Kópavogs er gert ráð fyrir allt að 16.500 bifreiðum upp úr árinu 2031 um Arnarnesveg. Skv. þessari spá verður vegurinn því strax upp úr 2031 búinn að sprengja viðmið í umhverfismati sem er 9.000 til 15.000 bifreiðar.



Þó Vegagerðin segi að áætlað sé að 3. áfangi Arnarnesvegar verði í byrjun 2 akreinar þá verður sprengt fyrir fjórum akreinum, eða 50 metra breiðri gjá þvert í gegnum hæðina. Einnig var gert ráð fyrir fjórum akreinum í 1. og 2. kafla Arnarnesvegar. Umferð 4 akreina stofnbrautar getur auðveldlega farið upp í 55.000 bifreiðar á sólarhring og er það nær fjórfalt hámark umferðar í umhverfismatinu.

Ekki virðist heldur hafa verið gert ráð fyrir aukinni umferð vegna fyrirhugaðrar Vorbrautar sem á að tengja við Arnarnesveg í spá hér að ofan. Þar er gert ráð fyrir umferð 8.000-9.000 bifreiða. Þann veg á að leggja í stokk til að vernda umhverfi og íbúa.

Umferðin á fyrsta áfanga Arnarnesvegar hefur nú þegar náð neðri mörkum umferðar í matinu og hefur Vegagerðin því varla heimild til frekari stórframkvæmda. Þar sem vegurinn er áætlaður sem stofnbraut, sem er m.a. ætlað að leiða umferð frá Reykjanesi yfir á Suðurland og öfugt, þá munu efri mörk umhverfismatsins verða yfirkeyrð mjög fljótlega eftir opnun þessa 3. kafla Arnarnesvegar og mögulega mun fyrr en spár gera ráð fyrir. Þegar Vegagerðin hefur verið spurð hvað muni gerast þegar umferð fer yfir hámark í umhverfismati þá hafa engin svör fengist. Þar sem það er ljóst að umferð um veginn mun verða mun meiri en áætlað var í upphaflegu umhverfismati, þá hljóta forsendur matsins að vera brostnar og nauðsynlegt að gera nýtt umhverfismat fyrir veginn.

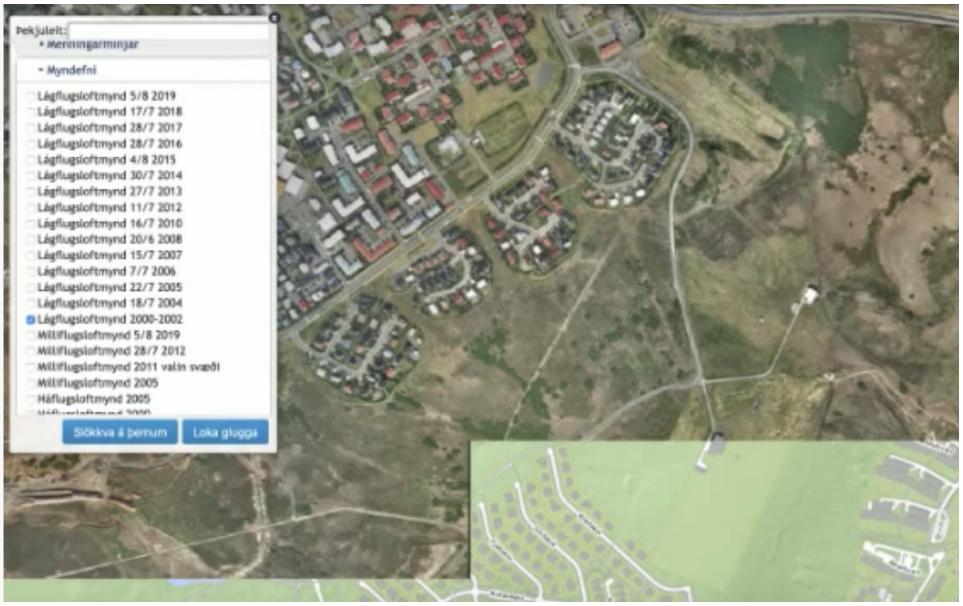
Eyðilegging á dýrmætu grænu svæði

Það verður að endurmeta áhrif stóraukinnar umferðar með tilliti til mengunar, hljóðvistar og fleiri þátta, í návígi við fjölmenn íbúðahverfi, Vetrargarðinn og þessa vinsæla útivistarsvæðis sem Vatnsendahvarfið er. Ný hverfi í nánd við veginn hafa verið byggð eftir að umhverfismat var gert bæði í Breiðholti og Kópavogi og nauðsynlegt er að meta umhverfisáhrif og hljóðvist af veginum á þau hverfi. Vegagerðin hefur viðurkennt að ekki séu til útreikningar um hljóðvist af fyrirhuguðum Arnarnesvegi fyrir ný hverfi í grennd við veginn, þó svo þau telji að hljóðvist verði undir viðmiðunarmörkum. Það vantar því greinilega mikið af upplýsingum í upphaflega umhverfismatið sem nauðsynlegt er að afla til að hægt sé að taka upplýsta ákvörðun.

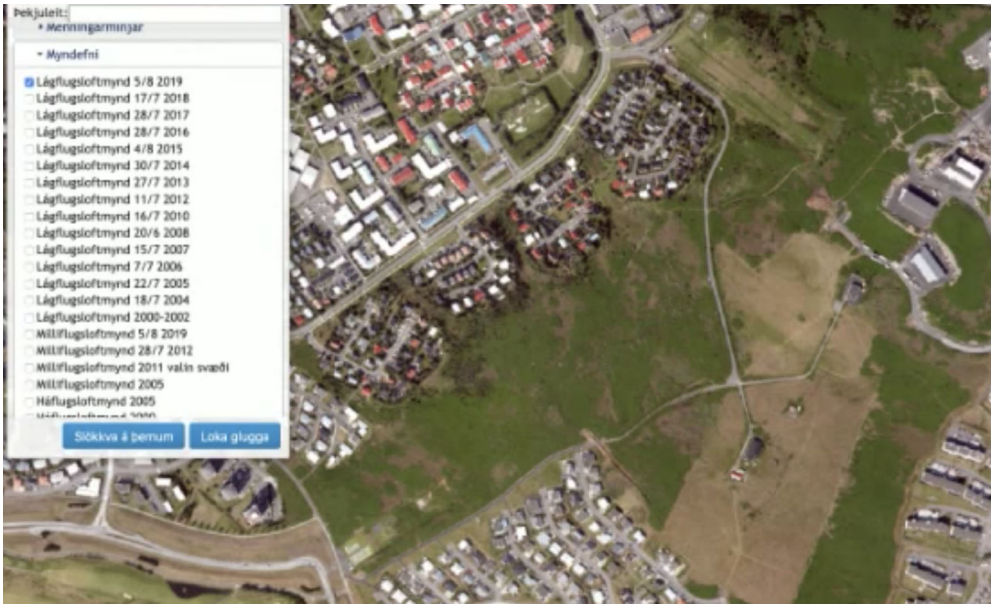
Vatnsendahvarfið, sem þessi 3. áfangi Arnarnesvegar á að liggja um, er mun grónara en fyrir 18 árum síðan og virði þess sem útivistarsvæðis mun meira. Þar vex fjölbreyttur gróður og ýmsar tegundir farfugla, eins og lóur, hrossagaukar og spóar, verpa þar á hverju ári. Þar sem nýtt umhverfismat hefur ekki 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 villtri náttúru og dýrmætu grænu svæði, sem í raun ætti að vera eðlilegt framhald Elliðaárdals og því verndað á sama hátt.

Til samanburðar eru hér loftmyndir frá 2002 og svo frá 2019 úr Borgarvefsjá.

2002



2019



Dýr vegaframkvæmd sem leysir ekki vandamál heldur færir þau annað

Tenging Arnarnesvegar 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, 400 m vestan við fyrirhuguð vegamót, en þar hafa

myndast verulegar umferðartafir á álagstímum bæði til austurs og vesturs. Mikilvægt er að hafa í huga að þessi fjarlægð milli gatnamóta uppfyllir ekki veghönnunarreglur skv. upplýsingum frá Vegagerðinni.

Kostnaður við 3. kafla Arnarnesvegar 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. Það er ljóst að þessi áætlun er hóflega reiknuð miðað við aðstæður í heiminum í dag og kostnaður líklegur til að hækka enn frekar.

Því 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. Vegarkaflinn sem um ræðir í 3. áfanga Arnarnesvegar er 1,9 kílómetrar og yrði hæsti vegur höfuðborgarsvæðisins í u.þ.b. 130 metra hæð yfir sjávarmáli. Það fennir hratt í hverja einustu gjótu á hæðinni á veturna og því ljóst að kostnaður við að halda veginum greiðum gæti orðið gríðarlegur. Með því að grafa þennan vegakafla í göng væri hægt að vernda náttúruna og Vetrargarðinn, hlífa íbúum við mengun og hávaða, og minnka snjómokstur á veturna. Til viðmiðunar þá kostuðu Dýrafjarðargöng tæpa 9 milljarða, en þau göng eru 5,3 kílómetrar. Hér væri hægt að sýna í verki að “grænar áherslur” eru ekki bara innantómt orðagjálfur stjórnmálamanna og velja leiðir sem setja náttúru, umhverfi og lýðheilsu í forgang.

Arnarnesvegur mun hafa mjög neikvæð umhverfisáhrif

Það mun gríðarlegt ónæði hljótast af þessum framkvæmdum fyrir íbúa nágrennisins. Möguleiki er á að hús í nálægð við veginn muni skemmast vegna sprenginga og fleira. Hætta er á að verðgildi húsa í nágrenni við veginn muni falla. Framkvæmdir munu taka allt að ár eða lengur og allan þann tíma þurfa íbúar í nágrenni að búa við skert lífsgæði. Þetta verður að skoða betur og því er ekki hægt að byggja svona stórar framkvæmdir á umhverfismati sem er nær tveggja áratuga gamalt.

Við íbúar sem búum í grennd við framkvæmdina og nýtum okkur umrætt svæði til útivistar erum mjög ósammála úrskurði í umhverfismati frá 2003 um að lagning vegarins muni hafa óveruleg áhrif á umhverfi, hljóðvist og útivist. Við teljum alveg ljóst að framkvæmdin muni hafa verulega neikvæð áhrif á umhverfi, hljóðvist og útivist á svæðinu og gagnrýnum verklag aðilanna sem komust að niðurstöðu um annað. Það er vert að hafa í huga að verkfræðistofurnar sem vinna þessar skýrslur fyrir Vegagerðina koma ávallt með niðurstöður sem samræmast væntingum Vegagerðarinnar, enda ólíklegt að þessar verkfræðistofur fari að bíta höndina sem fæðir þær. Það er alveg ljóst að Vegagerðin og þessar verkfræðistofur virðast aldrei setja umhverfi og lífríki í fyrsta sætið.

Fjölmargir íbúar nágrennisins hafa lýst yfir miklum áhyggjum vegna þessara vegaframkvæmda. Vegurinn eins og hann er skipulagður í dag er ekkert annað stórfelld og óafturkræf skipulagsmistök, og ógn við lýðheilsu íbúa. Umhverfis- og heilbrigðisráð Reykjavíkur, Íbúaráð Breiðholts og Vinir Kópavogs 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 br rfismálum og samgöngumátum á
þessum áratugum sem nauðsynlegt e

fa arf

Jón Trausti Arason
Jóruseli 20, 109 RVK

Ólafur Dýrmundsson
Jóruseli 12, 109 RVK

Guðríður Sturludóttir
Jóruseli 14, 109 RVK

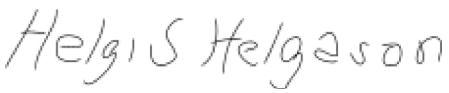
Valgerður Helgadóttir
Klyfjaseli 18, 109 RVK

Guðbjörg Björnsdóttir
Klyfjaseli 20, 109 RVK

Vilborg Jónsdóttir
Klyfjaseli 22, 109 RVK



Katrín Jónsdóttir
Klyfjaseli 18, 109 RVK



Helgi Sævar Helgason
Klyfjaseli 18, 109 RVK



Sigurlaug Jónsdóttir
Klyfjaseli 18, 109 RVK

Mótmæli vegna kynningar á deiluskipulagi Arnarnesvegar 3. áfanga

Efni: **Mótmæli vegna kynningar á deiliskipulagi Arnarnesvegar 3. áfanga.**

Höfundur er mikill áhugamaður um samgöngur hvort sem um er að ræða hjólandi eða akandi. Hef hjólað til vinnu yfir sumartímann að meðaltali 2-5 sinnum í viku síðustu 18 ár. Bý í Árbæ og hef verið formaður Hollvinasamtaka Elliðaárdals frá stofnun þeirra.

Við lestur á þeim gögnum sem fyrir liggja um deiliskipulagið fyrir þetta nýja umferðarmannvirki sem ég er að gagnrýna er nokkuð ljóst að þeir sem að málinu koma eru fastir í viðjum fortíðar, því að í besta falli getur þetta mannvirki flokkast undir hugmyndir sem hefðu átt rétt á sér á árabilinu 1960-1970, þegar umferðaljósa stýrð gatnamót áttu að leysa allan vanda þéttbýliskjarna á byggðu bóli.

En síðan hafa orðið miklar framfarir varðandi þróun umferðamannvirkja. Það er þess vegna mikill ábyrgðarhlutur að upplýstir fagaðilar skuli láta sér detta í hug að leggja til að byggð verði mannvirki, sem eru slysagildur og jafnvel hægt að tala um sem dauðagildur í dag, þegar fólk veit betur.

Það er að vísu skiljanlegt að borgarstjórnar meirihluti, sem virðist stefna að því að útrýma einkabílum í borginni, komi fram með svona tillögu. Auk þess er einföldum úrbótum til að laga umferðahnúta í borginn hunsaðar og vegarköflum jafnvel breytt til að tefja umferð og því haldið fram að þetta sé gert til að auka umferðaöryggi. Í tilfelli gatamóta Arnarnesvegar og Breiðholtsbrautar er þetta ein sú mesta fjarstæða sem heyrst hefur.

Þarna eru kjöraðstæður til staðar í landslagi til að byggja eins gatnamót og eru á mótum Reykjanesbrautar og Arnanesvegar, eins og upphaflegu drögin af þessum vegi voru. Það var sérstaklega talað um það á þessi hæðamunur sem þarna er í landslaginu væri sérstaklega heppilegur við gerð þess háttar gatnamóta. Held helst að þeir aðilar sem standa að þessum tillögum hafi einfaldlega ekki komið á staðinn og velt upp þeim möguleikum sem þetta landslag bíður uppá.

Ég vil benda á mynd 1 af líkum gatnamótum og þeim sem hugmyndir eru að setja upp á mótum Suðurlandsvegar og Nesjavallarleiðar, þar er tenging í þrjár áttir eins og við gatnamót Arnarnesvegar og Breiðholtsbrautar. Þetta er meira í líkingu við það sem ég taldi að til stæði að gera á gatnamótum Arnarnesvegar og Breiðholtsbrautar. Ég vil jafnframt benda á að þar sem þessi tegund gatnamóta er nokkuð algeng erlendis (Englandi og Þýskalandi), er sett utan á hringtorgið hjóla og göngustígur í ekkert ósvipuðu formi og er á gatnamótum Hringbrautar og Njarðargötu. Hafa slaufu með jöfnun halla til að komast hjá því að hafa langan aðlíðandi halla, eins og núverndi tillaga gerir ráð fyrir. Það yrði líklega mjög vinsæll staður fyrir notendur hjólabretta, þekkt erlendis sem hættuleg slysagildra fyrir slíka iðkun. Ég sýni hér „mjög grófa“ hugmynd af þessu á myndum 2 og 3 í viðauka, en þetta hef ég séð á ferðum mínum erlendis og er ekki óþekkt fyrirbrigði.

Það er að vísu athugunarefni hvort að hægt sé að koma nógu breiðum hjóla- og göngustíg í tengslum við hringtorg þar sem ný samþykktar reglugerðir Evrópusambandsins (febrúar 2022) leyfa 80 cm breið ökutæki á hjólastígum þar sem ekki er skylda að hafa keðju og/eða reim sem

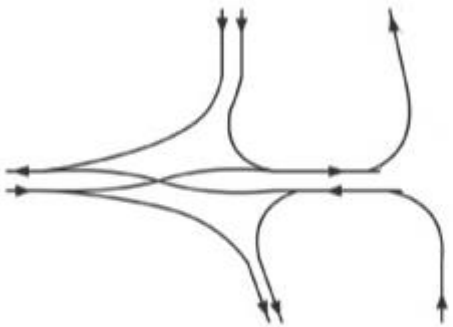
tengir fótstig og drifbúnað saman (sjá ítarlegar í athugasemdum frá Hollvinasamtökum Elliðaárdalsins). Þetta kemur til með að valda straumhvörfum í framleiðslu á hjólabílum og eða smábílum (hvort orðið sem menn vilja nota) á næstu árum. En þessi farartæki eru einkum hentug þar sem veðurbreytingar eru miklar og auðvelda öllum að fara á milli heimilis og vinnustaðar á auðveldan hátt lengri hluta ársins.

Það má líka benda á að í dag er reynt að komast hjá því með öllum tiltækum ráðum að setja upp ljósastýringar á stofnbrautir eins og lagt er til í þessari tillögu. Það á að stefna á að halda stofnbraut (Breiðholtsbraut) án ljósastýringa frá Jaðarseli og upp fyrir Rauðavatn.

Ég vil sérsaklega benda líka á það, að eins og þessar ljósastýringar eru settar upp þá er mikil hætta á því að fólk blindist af sól á ákveðnum árstímum þegar keyrt er úr Árbæjar-/Norðlingaholtshverfum og upp í Breiðholt sem er óþarfa áhætta að taka, því við slíkar aðstæður verða mjög harðir árekstrar.

Sú tillaga sem ég hefði viljað sjá og að minnsta kosti rædda eru það sem kallast í dag „diamond Interchange“ og hefur verið að ryðja sér til rúms um allan heim, en þetta er hugmynd sem upprunalega kemur frá Fraklandi og er vel þekkt í umferðarfræðum og er mjög svo einkennilegt að ekki hafi verið innleidd hér. Þessi tegund gatnamóta er með mun færri slysagildrum og þeir staðir sem slys hafa orðið eru á litlum hraða og eru ekki alvarleg slys.

Þetta er kjörin lausn ef ekki er stefnt að því að taka aftur upp upprunalegu hugmyndirnar af þessum gatnamótum sem er hringtorgið, en hér fyrir neðan er riss teikning af þessu til útskýringar fyrir þá sem ekki þekkja þetta og svo eru einnig tvö myndskeið hér sem hægt er að skoða.



Þetta er gróf mynd af því hvernig tengingin yrði á þeirri brú sem kæmi á Arnarnesveg yfir Breiðholtsbraut, fyrir utan að þetta yrðu mun hættuminni gatnamót, þá yrði umferð ekki stöðvuð á Breiðholtsbraut og umferð myndi renna ljúft í gegn, auk þess myndi þetta kalla á miklu minni landtöku úr Borgargarðinum í Elliðaárdal sem er jú ein stærsta og vinsælasta útivistarperla sem eftir er í byggð í Reykjavík.

Hér er svo loftmynd af aðeins stærri gatnamótum í þessari útfærslu, sem útskýrir kannski betur fyrir þeim sem ekki þekkja til hvað um er að ræða, en hér værum við að tala um gatnamót með ljósastýringu sem ekki væru á stofnbraut sem við værum að stýra.



Tenglar á myndbönd:

(419) Diverging Diamond Interchange Animation - YouTube

(419) Would you drive on this FLIP-FLOPPED interchange? (It's better in every way!) - YouTube

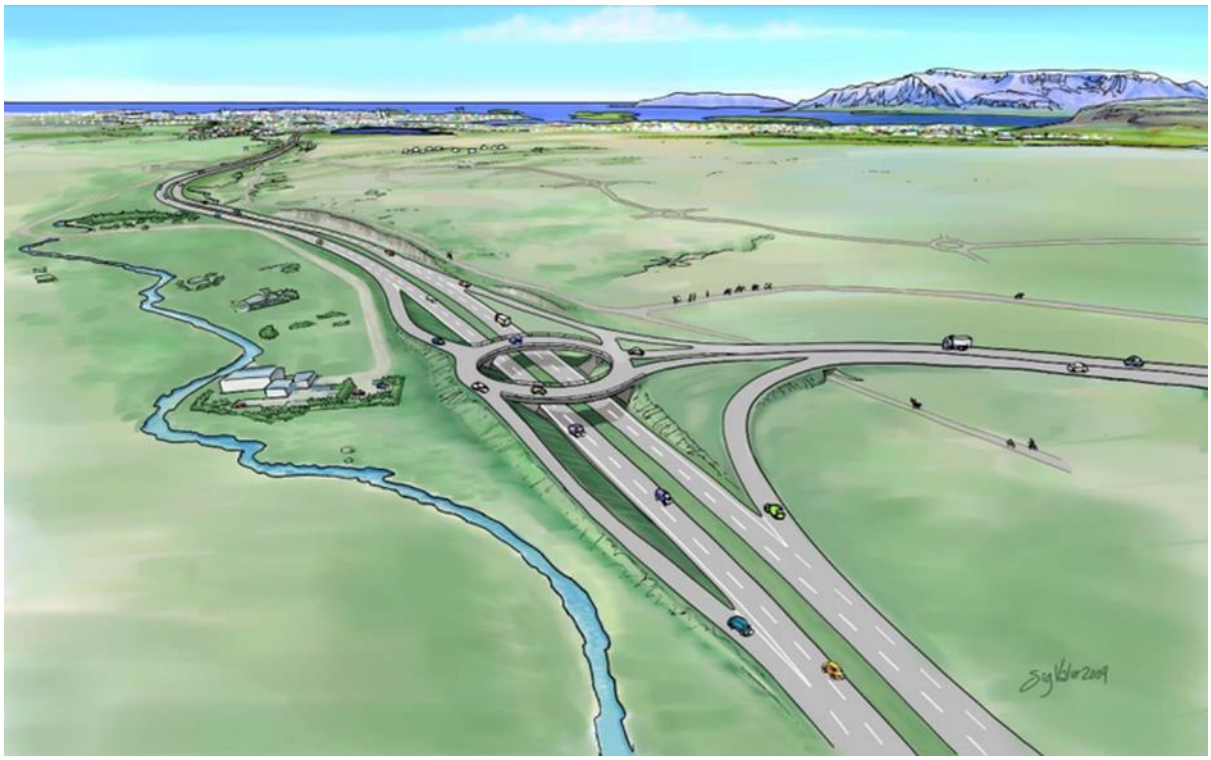
Ég vil að lokum benda á að maki erlends viðskiptafélaga míns er ný hættur störfum sem umferðarverkfræðingur í Þýskalandi og hef ég miklar leiðbeiningar frá honum í þessum hugleiðingum/tillögum mínum við úrlausn þessa umferðarmannvirkis og hans orð eru ekki flókin. „sá nemandi í umferðarverkfræði 101 sem myndi skila þeirri lausn að gatnamótum Arnarnesvegar og Breiðholtsbrautar sem nú er í kynningu yrði einfaldlega beðinn að velja sér aðra sérhæfingu í verkfræði“

Reykjavík 11.03.2022

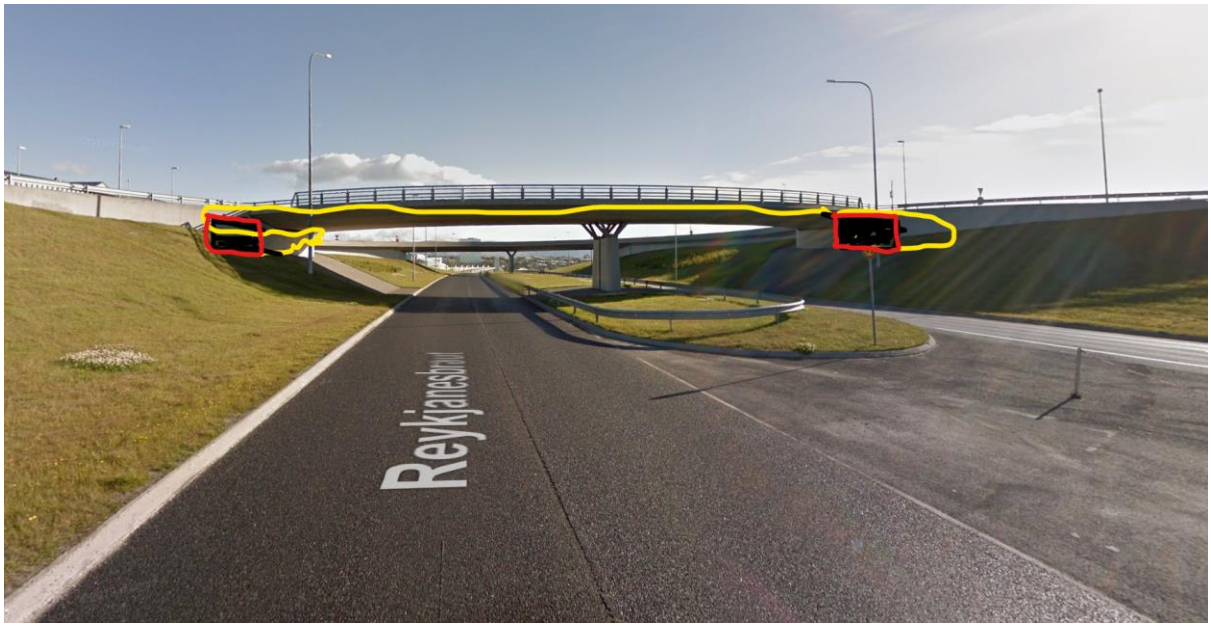
Halldór Páll Gíslason
Kleifarási 1
110 Reykjavík

Viðauki

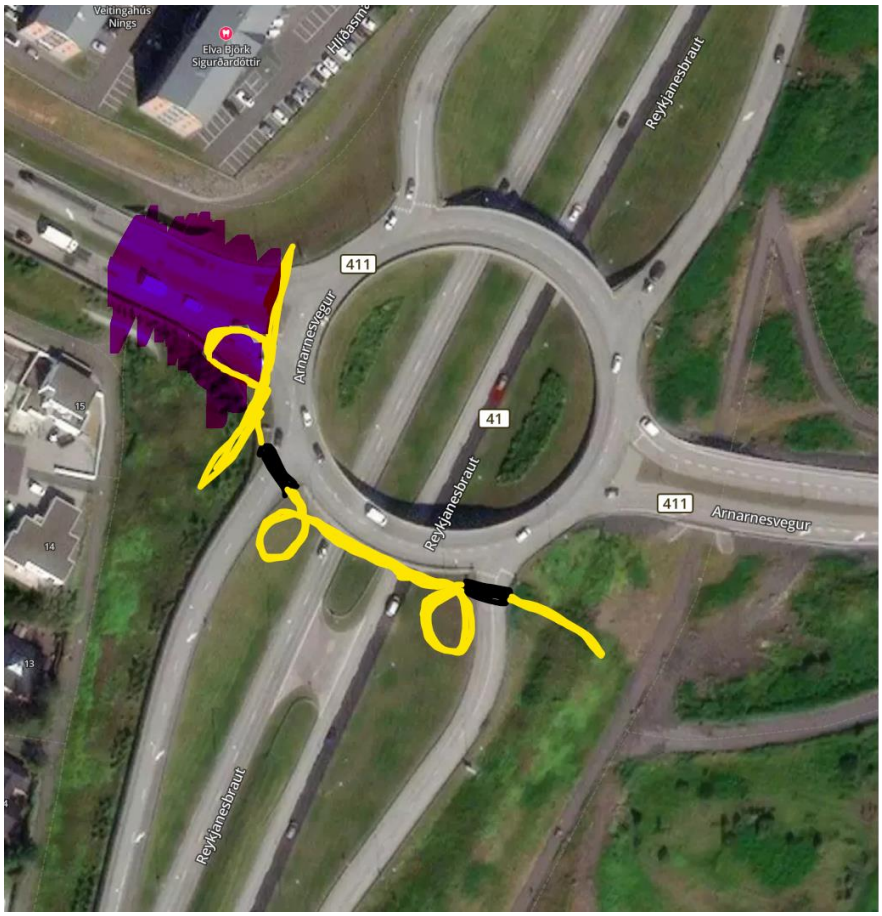
Mynd 1



Mynd 2



Mynd 3


Veitingahús Nings
Elva Björk Sigurðardóttir
Reykjanesbraut
411
Arnarnesvegur
41
Reykjanesbraut
411
Arnarnesvegur
Reykjanesbraut

Reykjavík 10. Mars 2022

Athugasemdir vegna tillögu að deiluskipulagi Arnarnesvegar.

Undirrituð, Ágústa Ýr Þorbergsdóttir, mótmæli fyrirhuguðum vegaframkvæmdum í 3. Áfanga Arnarnesvegar. Framkvæmdin mun eyðileggja eitt dýrmætasta græna svæði höfuðborgarsvæðisins, auka bæði loft og hávaðamengun sem og ýta undir notkun einkabílsins. Framkvæmdin samræmist ekki markmiðum samgöngusáttmálans:

Markmiðið er að auka öryggi, bæta samgöngur fyrir alla ferðamáta og minnka tafir, stórefla almenningssamgöngur 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. Breiðhotsbraut), sem taka við umferð af veginum anna ekki aukinni umferð, mengun mun aukast og svif- og hlóðmengun og losun gróðurhúsalofttegunda mun einnig aukast. Stofnbrautir á höfuðborgarsvæðinu mælast reglulega yfir lögbundnu heilsuverndarmörkum svifryks.

Framkvæmdin byggir á 19 ára gömlu umhverfismati frá árinu 2003, sem endurspeglar ekki núverandi áhrif sem framkvæmdin hefur. Síðan 2003 hefur höfuðborgarsvæðið breyst mjög mikið og umferðaþungi aukist mikið, núverandi umhverfismat endurspeglar því ekki núverandi umhverfisáhrif framkvæmdarinnar. Upplýsingar um aukna umferð Breiðholtsbarutar og áhrif af henni í kjölfar tengingu við Arnarnes veg vantar. Þ.m.t. áhrif á íbúa í Bakka- og neðra Selja-/Skógarhverfi venga aukins umferðaþunga og tilheyrandi loft-og hávaðamengunar.

Á skipulagssvæðinu er gert ráð fyrir þrennum undirgöngum, tveimur göngubrúm auk heimildar fyrir tvenn vistlok yfir Arnarnesveg. Vegurinn mun ganga verulega á svæði Elliðaárdals og fyrirhugaðan vetrargarð í Seljahverfi ásamt því að auka ónæði með loft- og hávaðamengun. Óskað er eftir rökstuðningi hvernig það getur talist ásættanlegt að leggja allt að 4 akgreina stofnbraut, með tvöföldu hringtorgi, upp við leik- og útivistasvæði barna.

Tilgangur með lagningu vegarins þjónar hagsmunum Reykjavíkur og þá sérstaklega Breiðholts ekki vel. Reykjavík hefur sett sér metnaðarfull markmið um sjálfbærar samgöngur, með aukna áherslu á almenningssamgöngur (Borgarlínan) og samgöngur á hjóli. Framkvæmdin gengur því gegn þessum metnaðarfullu markmiðum.

Að mínu mati er núverandi framkvæmd tímaskekkja sem samræmist ekki kröfum sjálbærra nútímaborga. Ég óska eftir svörum við eftirfarandi spurningum.

1. Hafa framkvæmdaaðilar metið áhrifin ef fallið verður frá framkvæmdinni?
2. Hefur verið skoðað að í stað þessarar framkvæmdar að breikka Rjúpnaveg og Arnarnesveg þar sem hann liggur í gegnum Sala og Lindarhverfi til að anna aukinni umferð?
3. Þar sem tilgangur framkvæmdarinnar er fyrst og fremst til að þjóna þörfum Kópavogs, hefur verið athugað að færa veginn alfarið yfir á land Kópavogs?
4. Hefur verið skoðað að breyta framkvæmdinni á þann veg að hún þjóni aðeins Borgarlínunni og forgangsakstri sjúkra- og slökkvuliðsbíla?

Virðingarfyllst,

Ágústa Ýr Þorbergsdóttir
Ystaseli 30
109 Reykjavík

Reykjavíkurborg, skipulag@reykjavik.is

Kópavogsbær, skipulag@kopavogur.is

EFLA verkfræðistofa, omar.ingthorsson@efla.is

Kópavogi, 18. mars 2022

Efni: Athugasemdir við tillögu að nýju deiliskipulagi Arnarnesvegar

Vísað er til fyrirliggjandi tillögu að nýju deiluskipulagi Arnarnesvegar, 3. áfanga, sem var nýverið kynnt og óskað eftir athugasemdum við tillögurnar. Með tölvupóstsamskiptum dags. 11. mars 2022 var undirrituðum veittur frestur til að koma á framfæri athugasemdum til og með dagsins í dag.

Undirrituð eru eigendur að fasteignunum Kleifakór 22 og 25, 203 Kópavogi. Eru það þau hús í Kórahverfi sem standa næst fyrirhuguðum Arnarnesvegi og viljum við koma eftirfarandi efnislegum athugasemdum og tillögum á framfæri, sbr. hluta II. Áskiljum við okkur allan rétt til að gera frekari athugasemdir í hönnunarferlinu, verði ekki fallist á að fara þurfi í nýtt umhverfismat áður en farið verður í framkvæmdir, sbr. kafla I.

I.

Umhverfismat frá 2003?

Í inngangi tillagna að deiliskipulagi er vísað til þess að Vegagerðin hafi unnið *„nýja og breytta útfærslu á vegamótum Arnarnesvegar og Breiðholtsbrautar, áfanga 3, sem er frábrugðin þeirri lausn sem kynnt var í mati á umhverfisáhrifum, árið 2003, þar sem gert var ráð fyrir fullbúnum mislægum vegamótum."* Það er semsagt verið að nota 19 ára gamalt umhverfismat Arnarnesvegar. Þetta er óskiljanlegt.

Árið 2003 þegar umhverfismat Arnarnesvegar var klárað var engin byggð í Kórahverfinu. Það er allt önnur staða í dag. Núna er um að ræða fullbyggt hverfi með mörg þúsundir íbúa. Rök Vegagerðarinnar og Skipulagsstofnunar fyrir því að ekki hafi verið tæknilega þörf á að endurskoða matið séu að *framkvæmdir hafi hafist innan 10 ára* frá gerð umhverfismatsins frá 2003, þ.e. fyrir árið 2013. Ekki liggur fyrir hvaða framkvæmdir var farið í og þrátt fyrir fyrirspurnir þess efnis til skipulagsyfirvalda þá hefur því ekki verið svarað.

Það sem var gert árið 2004 og sést greinilega á gögnum er að grafnir voru nokkrir tugir metra ofan við hringtorgið við Rjúpnaveg þar sem skólagarðar hafa verið allar götur síðan. Það eru allar framkvæmdirnar sem farið var í og Skipulagsstofnun hefur notað sem rök fyrir því að ekki sé þörf á nýju umhverfismati! En engar frekari framkvæmdir hafa nokkru sinni átt sér stað síðar við framkvæmdir á nýjum Arnarnesvegi. Undanþága frá nýju umhverfismati getur ekki átt sér lagastoð í slíkum meintum framkvæmdum. Slíkt er ekki raunhæft enda væri þá ávallt hægt að moka einn skurð til að „byrja" framkvæmdir.

Þetta þarf að vinna mun betur og faglegar. Það þarf að mati undirritaðra að framkvæma nýtt umhverfismat frá grunni til að hægt sé að fara í fyrirhugaða framkvæmd.

Í 28. gr. núgildandi laga umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021, sbr. sambærileg ákvæði í eldri lögum, þá þarf að skoða hvort *„forsendur hafi breyst verulega frá því að álit um umhverfismat framkvæmdarinnar lá fyrir..."* Augljóst er að forsendur hafa breyst stórkostlega frá því að matið lá fyrir enda er búið að byggja heilt hverfi í

millitíðinni. Er þetta raunar viðurkennt í drögum að deiliskipulagi enda kemur þar fram að haft hafi verið samráð m.a. við íbúaráð Breiðholts. Ekkert var haft samband við íbúa í Kórahverfinu eða þeir upplýstir með neinum hætti eða hafðir með í ráðum.

Niðurstaðan af þessu „samráði" sem var m.a. við íbúaráð Breiðholts var að fyrirhugaður Arnarnesvegur var færður hressilega til frá upphaflegum tillögum. Var hann færður svo fleiri tugum metra skiptir nær Kórahverfinu. Er svo komið að hann liggur nánast alfarið upp að húsunum við Kleifakór 22 og 25. Við það verður ekki unað. Slíkt getur ekki verið heimilað og því þarf nýtt umhverfismat eða haldbær rök fyrir því af hverju slíkt sé ekki nauðsyn samkvæmt lögunum.

II.

Efnislegar athugasemdir við fyrirliggjandi drög

Að frágenginni kröfu um nýtt umhverfismat sem er rökstudd í kafla I hér að ofan telja eigendur Kleifakór 22 og 25 að í öllu falli verði að taka fullt tillit til krafna sem gerð er grein fyrir hér að neðan til að varna umhverfisslysi og verulegu tjóni sem mun óumflýjanlega hljótast af óbreyttri framkvæmd.

Vegstæði

Ljóst er að vegstæðið hefur færst verulega til frá upphaflegu plani og færst miklu nær byggðinni í Kórahverfi en áður var fyrirhugað. Hefur það gerst einvörðungu fyrir hávær mótmæli íbúa Breiðholts sem hafa náð að ýta veginum verulega mikið nær Kórahverfinu og fjær þeim sjálfum. Hefur vegstæðinu því verið ýtt ofan í þá byggð sem fyrir er í Kórahverfinu en sú byggð lá ekki fyrir árið 2003 þegar umhverfismatið var gert. Er þessu mótmælt og sýnir í hnotskurn nauðsyn þess að ráðist sé í gerð nýs umhverfismats áður en framkvæmdir fara af stað, sbr. kafla I.

Í umhverfismatinu frá 2003 var bent á að nauðsynlegar sprengingar við framkvæmdina gætu haft veruleg áhrif á hús í Seljahverfinu, sbr. einkum kafla 12.6 og áfram í matsskýrslu. Voru efstu hús í Seljahverfinu í um 130-200 metra fjarlægð frá þáverandi tillögu að vegstæði. Í tilviki fyrirhugaðs Arnarnesvegar eru húsin að Kleifakór 22 og 25 í um 40 metra fjarlægð frá væntu sprengjusvæði miðað við breytt vegstæði og því verða áhrifin fyrir íbúa margföld á við það sem var óásættanlegt fyrir íbúa Seljahverfis fyrir 19 árum síðan. Við þetta verður ekki unað. Það þarf að færa veginn miklu lengra í burtu frá Kórahverfinu til að þetta gangi upp enda verður ólíft í húsunum á meðan á framkvæmdatíma stendur og allur réttur áskilinn til að sækja skaðabætur á hendur framkvæmdaaðilum komi til slíks.

Þá bendum við á að hringtorgið við Rjúpnaveg er í 100 m.y.s. samkvæmt fyrirliggjandi tillögum að skipulagi vegarins og hringtorgið við Vatnsendaveg í 115 m.y.s. Engu að síður er mesta hæð fyrirhugaðs Arnarnesvegar í 126,5 m.y.s. Því verður um að ræða hæð í veginum en ekki er útskýrt af hverju það þarf að vera eða af hverju slíkt sé skynsamlegt eða nauðsynlegt. Er þetta einfaldlega óútskýrt. Augljóslega mætti draga verulega úr þeim hæðarmun ef vegstæðið myndi fylgja bæjarmörkum á milli Reykjavíkur og Kópavogs, þ.e. færa fyrirhugað vegstæði nær Reykjavík í samræmi við upphaflegar tillögur.

Gatnalýsing

Í tillögu að deiliskipulagslýsingu er ekkert minnst á gatnalýsingu en samt er hún einn mikilvægur þáttur sem hefur veruleg áhrif á sjónræna upplifun þeirra sem búa í kring ásamt útivistarfólki. Ljóst er að Arnarnesvegur verður mikil umferðaræð og krefst því mikillar gatnalýsingar til að ná upp þeim lýsingarkröfum sem gerðar eru.

Hér eru kannski komin enn ein rökin fyrir því að verkefnið þurfi nýtt umhverfismat, sbr. þær kröfur sem fram koma í I. kafla. Þá er einnig vísað til þeirra sjónarmiða sem koma fram hjá Vinum Vatnsendahverfis varðandi verulega aukinn umferðarþunga miðað við það sem kom fram í umhverfismatinu frá 2003. Forsendur hafa breyst verulega hvað varðar væntanlega umferð með aukinni byggð frá því sem var byggt á fyrir 19 árum síðan.

Þó svo að vegurinn sé niðurgrafinn um einhverja metra verður samt alltaf þannig með hefðbundinni hönnum að 10-12m háir götulýsingarstaurar standa uppúr. Ljósker eru því komin í þannig hæð miðað við nærliggjandi hús að þau koma alltaf til með að skila glýju á móti nærliggjandi húsum og trufla ómetanlegt útsýni sem íbúar þessara húsa hafa yfir höfuðborgina.

Við þessar aðstæður þarf að taka sérstakt tillit til íbúa Kórahverfis og þá einkum þeirra sem búa næst fyrirhuguðu vegstæði, sem eru bæði neðangreindir íbúar í Kleifakór 22 og 25, en einnig íbúar í innstu húsum næst fyrirhuguðu vegstæði. Um er að ræða innstu húsin við Desjakór, Dofrakór, Drangakór, Fjallakór og Gnitakór. Allir eigendur þeirra húsa hafa samþykkt að standa að þessum mótmælum. Útsýnið kemur til með að verða fyrir verulegri truflun af sökum veglýsingar ef hún er útfærð með hefðbundnum hætti.

Lausnir við hönnun götulýsingar eru t.d. að nota lampa á mjög lágum stólpum og má þar nefna THORN ORUS, sjá hérna https://www.thornlighting.com/en/products/outdoor-lighting/road-lighting/Orus

Hér eru um að ræða óhefðbundna aðferð sem hentar mjög vel við þessar aðstæður og ætti jafnvel að vera notuð miklu víðar. Með þeim hætti væri hægt að koma til móts við þá truflun sem hefðbundin lýsing myndi hafa í för með sér.

Hljóðvist

Nálægð fyrirhugaðs Arnarnesvegar við íbúabyggð er mikil og alveg ljóst að þetta kemur til með að hafa veruleg áhrif á hljóðvist á svæðinu miðað við það sem nú er, þó svo að útreikningar sýni allar tölur innan marka.

Ákjósanlegast væri að vegstæðið yrði fært neðar í brekkuna eða miðja vegu á milli Selja- og Kórahverfis, sbr. það sem framan greinir varðandi vegstæði.

Hljóðveggur

Í skýrslunni er tekið fram að með því að lækka fyrirhugaðan veg hafi dregið mjög úr hljóðmengun til íbúa í nálægum húsum en miðað við deiluskiplag nýrrar byggðar þurfi aftur á móti að reisa hljóðvegg sem hafi áhrif á útsýni og gæði þeirra íbúa sem þar munu búa sem og þeirra íbúa sem fyrir eru. Í skýrslunni segir:

„Hvað varðar væntanlega nýja íbúðarbyggð á Vatnsendahæð og hljóðstig við vesturhlið hinnar nýju byggðar, þá liggur það fyrir að gera þarf ráðstafanir til þess að hljóðstig fari ekki yfir viðmiðunarmörk. Í deiliskipulagsuppdrættinum er gert ráð fyrir hljóðvegg vestan við stofnstíginn, milli stígs og vegar til þess að hljóðstig haldist innar viðmiðunarmarka. Ef hin nýja byggð verði hliðrað til austurs verður ekki þörf á hljóðvegg, en skipulagstillagan gerir eng[u] síður ráð fyrir hljóðvegg."

Mikilvægt er að taka fullt tillit til íbúabyggðar sem fyrir er og í skýrslunni er lagt til að hliðra nýju byggðinni til austur þannig ekki sé þörf á hljóðvegg. Komi til þess að slík hliðrun verði fyrir valinu er væntanlega ekki þörf á þessum hljóðvegg.

Miklu máli skiptir fyrir núverandi íbúa á svæðinu að sú lausn varðandi hljóðvist sem valin er falli vel að því umhverfi sem er til staðar. Hljóðveggur sem rís um einhverja metra á því svæði getur ekki talist falla vel að umhverfinu og mun rýra mjög það útsýni sem íbúar og útivistarfólk hefur í dag. Hér er í raun risastórt umhverfisslys í fæðingu.

Samkvæmt deiliskipulagstillögu er fyrirhugað að setja áðurnefndan hljóðvegg samhliða Arnarnesvegi þegar uppá hæðina er komið. Ljóst er að veggur þessi kemur til með að hafa veruleg áhrif á útsýni íbúa sem næst eru og þá sérstaklega íbúa í Kleifakór 22 og 25 sem standa næst. Þessi veggur er í raun ekkert annað en **sjónveggur** sem skýtur skökku við það umhverfi sem er þarna í kring þ.e. gífurlegt útsýni yfir höfuðborgina og landslagið í kring. Verður ekki við það unað að slíkt verði samþykkt enda væri þá verið að fórna verulegum hagsmunum.

Verði þessi veggur settur upp er þetta ekkert annað en umhverfisslys. Veggurinn fellur alls ekki inn í landslagið sem áður segir og kemur til með að rýra verulega gæði og upplifun bæði íbúa og útivistarfólks á útsýni yfir allt höfuðborgarsvæðið. Svæðið sem liggur meðfram fyrirhuguðum vegg er mikið notað allan ársins hring af göngu- og hjólreiðafólki sem myndi algerlega tapa yfirsýn yfir höfuðborgarsvæðið fyrir vegg. Það verður að víkja alfarið frá þessari tillögu.

Vistlok

Í skýrslunni eru lögð til vistlok sem líta út fyrir að vera mun vænlegri kostur fyrir hljóðvistun og aðra umhverfissýn og útvist á svæðinu. Aftur á móti vantar algerlega nánari útlistun á vistlokum s.s. sniðmyndir eða ítarlegri upplýsingar þannig að hægt sé að átta sig betur á í hverju þau felist.

Hugsanlega eru vistlok frábær lausn við flestum ef ekki öllum þeim áskorunum sem verkefnið mætir ef slíkt er útfært á skynsaman hátt og gætu bætt umhverfið frá því sem það er í dag. Gæti rétt notkun þeirra skapað sátt við íbúa í Kórahverfi til að minnka umhverfisáhrifin af framkvæmdinni og forða fyrirhuguðu umhverfisslysi.

Vistlok ættu að vera samfelld alla leið og þannig gætu þau leyst hljóðvist og ljósmengun að stórum hluta á svæðinu. Um leið gætu vistlok skapað önnur jákvæð áhrif á umhverfið sem hægt er að nýja til annarrar útivistar fyrir íbúa og útivistarfólk. Teljum við farsælast að vinna slíkar tillögur áfram í sátt við íbúa á svæðinu þannig að allir geti vel við unað. Þá myndi slík samfella í vistloki geta nýst vel sem gott útivistarsvæði.

Viðbótar ávinningur með samfelldum vistlokum væri t.d. að losna við snjó ofan í gjánna þar sem skafrenningur ofan af hæðinni er mjög mikill eins og vel hefur sést síðustu mánuði.

Verði ekki farið í að gera nýtt umhverfismat frá grunni sem er helsta krafa okkar gerum við þá kröfu til vara að tekið verði fullt tillit til framangreindra athugasemda við hönnun á framkvæmdinni í framhaldinu enda er slíkt í samræmi við markmið skipulagslaga nr. 123/2010, einkum c- og e-lið 1. gr.

Kópavogi, 18. mars 2022

Eigendur Kleifakór 22

Bernharð Ólason

Soffía Eiríksdóttir

Eigendur Kleifakór 25

Aleksandra Kojic

Heiðar Ásberg Atlason

Minjastofnun Íslands

The Cultural Heritage Agency of Iceland

Minjavörður Reykjavíkur og nágrennis

Suðurgata 39
101 Reykjavík

(354) 570 13 00

www.minjastofnun.is

Kennitala: 440113-0280

Henny Hafsteinsdóttir
Minjavörður Reykjavíkur og nágr.
henny@minjastofnun.is

Reykjavíkurborg
Umhverfis- og skipulagssvið
Skipulagsfulltrúi

Borgartún 12-14
105 Reykjavik

Reykjavík 8. febrúar 2022
*MÍ*202201-0150/ 6.09 / 0645 & 0875

Efni: Arnarnesvegur 3. áfangi - Deiliskipulag tillaga

Með tölvubréfi dagsett 27. janúar 2022 óskaði skipulagsfulltrúinn í Reykjavík eftir umsögn Minjastofnunar Íslands um deiliskipulagstillögu sem Reykjavíkurborg og Kópavogsbær standa í sameiningu að. Um er að ræða deiliskipulag *Arnarnesvegar, 3. Áfangi, frá Rjúpnavegi í Kópavogi að Breiðholtsbraut í Reykjavík.* Meðfylgjandi erindinu var skipulagsuppdráttur og greinargerð unnið Eflu verkfræðistofu dagsett 13.12.2021.

Minjastofnun hefur áður veitt umsagnir vegna skipulagssvæðisins dagsettar 26. maí 2021, 1. desember 2020. Einnig liggur fyrir umsögn Fornleifaverndar Ríkisins dagsett 7. mars 2003.

Í 16. gr. laga um menningarminjar nr. 80/2012 segir:

> Skráning fornleifa, húsa og mannvirkja skal fara fram áður en gengið er frá aðalskipulagi eða deiliskipulagi. Áður en deiliskipulag er afgreitt eða leyfi til framkvæmda eða rannsókna er gefið út skal skráning ætíð fara fram á vettvangi. Minjastofnun Íslands setur reglur um lágmarkskröfur sem gera skal til skráningar fyrir hvert skipulagsstig og er heimilt að gera samkomulag við skipulagsyfirvöld um framvindu skráningarstarfsins enda sé tryggt að því verði lokið innan hæfilegs tíma.

Fornleifaskráning hefur verið gerð fyrir skipulagssvæðið, *Arnarnesvegur 3. Áfangi – Deiliskráning og fornleifarannsókn*

Vakin er athygli á því að skv. 51 gr. laga um menningarminjar nr. 80/2012 eru ákvarðanir Minjastofnunar Íslands skv. 20., 23., 24., 28., 42. og 43 gr. sömu laga endanlegar á stjórnsýslustigi og ekki kæranlegar til æðra stjórnvalds. Jafnframt er vakin athygli á því að skv. 21. gr. stjórnsýslulaga nr. 37/1993 getur aðili máls óskað eftir skriflegum rökstuðningi stjórnvalds fyrir ákvörðun hafi slíkur rökstuðningur ekki fylgt ákvörðuninni þegar hún var tilkynnt. Beiðni um rökstuðning fyrir ákvörðun skal bera fram innan 14 daga frá því að aðila var tilkynnt ákvörðunin og skal stjórnvald svara henni innan 14 daga frá því hún barst.

unnin af Fornleifastofnun Íslands árið 2021, skýrsla nr. FS864-21401. Er sú skráning í samræmi við 16. gr. laga um menningarminjar nr. 80/2012 og telst fullnægjandi fyrir afgreiðslu þessa skipulags.

Í fornleifaskráningunni er fjallað um fimm minjastaði og eru fjórir þeirra innan skipulagssvæðisins og einn rétt fyrir utan mörk þess. Eftirfarandi fornleifar voru skráðar, Kálgarður (215:006) sem er horfinn, Markasteinn (216:004) er rétt utan við mörk skipulagssvæðisins og Vatnsendavegur (215:007) sem liggur þvert yfir skipulagssvæðið og hlutar hans liggja utan við mörk skipulagssvæðisins.
Tveir staðir, Grjóthrúga (215:008) og Þúst (216:008) teljast ekki til fornleifa, en Minjastofnun fór fram á að manngerða Grjóthrúgan yrði rannsökuð þar sem aldur og tilgangur hennar var óljós. Niðurstöður þeirra rannsókna eru í 8. kafla í skýrslu Fornleifastofnunar Íslands.

Í greinargerðinni sem fylgdi erindinu, kafla 3.9 sem fjallar um minjar vill Minjastofnun koma því á framfæri að ekki er farið með rétt mál að fornleifaskráningin frá 2002 samsvari 1. mgr. 16. gr. laga um menningarminjar nr. 80/2012. En farið var fram á uppfærslu þeirra skráningar þar sem hún uppfyllir ekki núgildandi kröfur stofnunarinnar um skráningu fornleifa. Einnig er rangt með farið að „Minjavernd Íslands" hafi farið fram á uppfærslu fornleifaskráningar, en það var Minjastofnun Íslands. Það er rétt með farið að engar friðlýstar minjar eru á deiliskipulagssvæðinu en innan þess eru skráðar friðaðar fornleifar.

Minjastofnun gerir ekki athugasemd við að eftirfarandi skráðar minjar víki vegna framkvæmdanna, Grjóthrúga (215:008) og Þúst (216:008) enda teljast þær ekki til fornleifa sbr. 3. mgr. 3. gr. laga um menningarminjar nr. 80/2012. Stofnunin gerir ekki athugasemdir við að hluti gamla Vatnsendavegar (215:007) muni hverfa vegna framkvæmdanna, en mælst er til þess að reynt verði að komast hjá sem mestu raski. Ekki er heimilt að raska þeim hlutum vegarins sem liggja utan afmarkað skipulagssvæði. Stofnunin fer fram á að Markasteinn (216:004) og Vatnsendavegur (215:007) verði merktar á meðan á framkvæmdum stendur ásamt 15 metra friðhelgunarsvæðis þeirra.

Varðandi skipulagsgögnin fer stofnunin fram á að leiðréttur verði kafli 3.9 í greinargerðinni sbr. athugasemd hér að ofan. Einnig fer stofnunin fram á að útlínur skráðra fornleifa verði færðar inn á skipulagsuppdráttinn þannig að fram komi með skýrum hætti umfang og afstaða minjanna sbr. 4 gr. reglna um skráningu jarðfastra menningarminja vegna skipulags og framkvæmda nr. 620/2019.

Rétt er að vekja athygli á 2. mgr. 24. gr. laga um menningarminjar nr. 80/2012 en þar segir: „Ef fornminjar sem áður voru ókunnar finnast við framkvæmd verks skal sá sem fyrir því stendur stöðva framkvæmd án tafar. Skal Minjastofnun Íslands láta framkvæma vettvangskönnun umsvifalaust svo skera megi úr um eðli og umfang fundarins. Stofnuninni er skylt að ákveða svo fljótt sem auðið er hvort verki megi fram halda og með hvaða skilmálum. Óheimilt er að halda framkvæmdum áfram nema með skriflegu leyfi Minjastofnunar Íslands."

Virðingarfyllst,

Henny Hafsteinsdóttir
Minjavörður Reykjavíkur og nágrennis

Afrit sent:
Skipulagsfulltrúinn í Reykjavík (skipulag@reykjavik.is)
Skipulagsfulltrúinn í Kópavogi (skipulag@kopavogur.is)
Skipulagsstofnun (skipulag@skipulag.is)

VEÐURSTOFA ÍSLANDS 1920-2020

Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar
bt. Þuríðar Guðmundsdóttur skrifstofufulltrúa
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

Dags. 28.02.2022
Tilv. 5618-0-0005
Mál 2018-0113
0.5.1

Með erindi dags. 27. janúar sl. óskaði umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar eftir umsögn Veðurstofu Íslands um tillögu að deiliskipulagi fyrir Arnarnesveg, 3. áfanga.

Veðurstofan gerir ekki athugasemdir við tillögu þessa.

Virðingarfyllst,

Árni Snorrason
forstjóri VÍ

Auður D. Kristinsdóttir
Skipulagsfulltrúi
Kópavogsbær
audurdk@kopavogur.is

Þuríður Guðmundsdóttir
Skrifstofufulltrúi
Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar
thuridur.gudmundsdottir@reykjavik.is

Tillaga að deiliskipulagi Arnarnesvegar 3. áfangi

Vegagerðin gerir ekki athugasemdir við auglýsta tillögu enda hefur deiliskipulagið verið unnið í nánu samstarfi við Vegagerðina.

Virðingarfyllst
f.h. Vegagerðarinnar
Erna Bára Hreinsdóttir
forstöðumaður Skipulagsdeildar

Vegagerðin
Borgartún 5–7
105 Reykjavík
+354 522 1000
vegagerdin.is

vegagerdin
@vegagerdin.is

Fullgild rafræn undirskrift
ERNA BÁRA HREINSDÓTTIR
Kennitala: 041066-5639
2022-02-28 12:31:09 GMT
Ástæða: Undirskrift

UMHVERFIS STOFNUN

Reykjavíkurborg
Borgatúni 12-14
105 Reykjavík

Reykjavík, 4.3.2022
UST202201-320/A.B.
10.04.03

Efni: Tillaga – Deiliskipulag fyrir Arnarnesveg, þriðja áfanga - Reykjavík

Vísað er til erindis skipulagsfulltrúa Reykjavíkur er barst 31. janúar sl. þar sem óskað er umsagnar Umhverfisstofnunar um tillögu að deiliskipulagi fyrir þriðja áfanga Arnarnesvegar frá Rjúpnavegi í Kópavogi að Breiðholtsbraut í Reykjavík.

Í greinargerð kemur fram að deiliskipulagið gengur út á að mynda samfelldan stofnveg, 2+2, á milli Reykjanesbrautar og Breiðholtsbrautar. Skipulagssvæðið er rúmir 23 ha. að stærð, 1,9 km að lengd. Auk stofnvegar er um að ræða tvö ný hringtorg, tvö ný undirgöng, nýja hjóla- og göngubrú fyrir stofnstíg yfir Arnarnesveg, afmörkun svæða yfir tvö vistlok og fjögurra akreina brú yfir Breiðholtsbraut með sérrými fyrir stofnstíg (göngu- og hjólastíg), hljóðmanir og hljóðveggi. Vegurinn hefur veghelgunarsvæði að jafnaði 30 metra út frá miðlínu vegar, auk stofn- og tengistíga sem lagðir verða samhliða.

Gróðurfar

Í greinargerð kemur fram að rannsóknir á náttúrufari svæðisins, sem var gerð með úttekt árið 2002[1], leiddi í ljós að í vegstæði Arnarnesvegar og næsta nágrenni mátti finna blátoppu, plöntutegund sem er á válista Náttúrufræðistofnunar Íslands, sem tegund í nokkurri hættu. Við nánari skoðuð kom í ljós að blátoppa vex víðar á svæðinu og er að finna víða í nágrenni vegstæðisins.

Í rannsókninni kemur fram að *vegurinn mun því fara yfir hluta af búsvæði tegundarinnar en ekki útrýma henni af svæðinu.*

Umhverfisstofnun bendir á að samkvæmt auglýsingu nr. 1385/2021 er blátoppa (*sesleria albicans*) friðuð í samræmi við 1. mgr. 56. gr. laga um náttúruvernd, nr. 60/2013.[2] Í 57. gr. náttúruverndarlaga er fjallað um réttaráhrif friðunar. Þar kemur meðal annars fram að öllum er skylt að sýna sérstaka aðgæslu og forðast að raska svæðum þar sem friðað vistkerfi eða friðaða vistgerð er að finna, skaða friðaðar tegundir eða raska búsvæðum þeirra.

Markmið friðunarinnar er að vernda og viðhalda fágætum æðplöntum, mosum og fléttum og náttúrulegu gróðurfari og varðveita líffræðilega fjölbreytni í náttúru landsins. Þekktir fundarstaðir tegundanna eru fáir hér á landi, tegundirnar eru sjaldgæfar eða mjög

[1] https://utgafa.ni.is/skyrslur/2002/NI-02012.pdf
[2] https://ust.is/library/sida/Nattura/Pl%c3%b6ntufri%c3%b0un.pdf

sjaldgæfar, með takmarkaða útbreiðslu og teljast vera í hættu samkvæmt válista. Markmið friðunarinnar er jafnframt að tegundirnar geti þrifist og fjölgað sér náttúrulega án íhlutunar og í friði frá neikvæðum áhrifum mannsins. Þá er friðunin liður í að stuðla að stöðvun skerðingar líffræðilegrar fjölbreytni.

Umhverfisstofnun bendir á mikilvægi þess að ofangreint komi fram í greinargerð.

Auk þess bendir stofnunin á að nauðsynlegt er í samræmi við 8. gr. og 9. gr. náttúruverndarlaga nr. 60/2013 að farið sé í rannsóknir á svæðinu og friðaðar plöntur kortlagðar, en skv. 8. gr. náttúruverndarlaga skulu ákvarðanir stjórnvalda sem varða náttúruna byggjast, eins og kostur er, á vísindalegri þekkingu á verndarstöðu og stofnstærð tegunda, útbreiðslu og verndarstöðu vistgerða og vistkerfa. Þá skal og tekið mið af því hver áhrif ákvörðunarinnar muni verða á þessa þætti. Í 9. gr. náttúruverndarlaga er tekið fram að ef hætta er á alvarlegum eða óafturkræfum náttúruspjöllum skal skorti á vísindalegri þekkingu ekki beitt sem rökum til að fresta eða láta hjá líða að grípa til skilvirkra aðgerða sem geta komið í veg fyrir spjöllin eða dregið úr þeim.

Í 7. gr. auglýsingarinnar segir að við töku hvers kyns ákvarðana, sem áhrif geta haft á friðaðar tegundir æðplantna, mosa og fléttna, skulu stjórnvöld sýna sérstaka aðgát svo ekki verði gengið gegn markmiðum friðunarinnar, sem nefnd eru hér að ofan. Leita skal umsagnar Náttúrufræðistofnunar Íslands, Umhverfisstofnunar og viðkomandi náttúruverndarnefndar áður en tekin er ákvörðun um framkvæmd sem felur í sér röskun friðaðra tegunda æðplantna, mosa og fléttna. Umsögn þessi uppfyllir ekki umsagnarskyldu skv. 7. gr. auglýsingarinnar, sbr. 57. gr. náttúruverndarlaga. Því er nauðsynlegt fyrir sveitarfélagið að óska umsagnar stofnunarinnar á síðari stigum áður en veitt er leyfi vegna umræddra framkvæmda.

Umhverfisstofnun bendir einnig á að ef friðuðum plöntum er raskað er nauðsynlegt að flytja plönturnar á aðra staði, jafnvel þar sem hinar friðuðu tegundir er að finna, byggja þær upp og vernda í samráði við Náttúrufræðistofnun Íslands.

Svarðlag

Umhverfisstofnun vill benda á að hugmyndin að halda svarðlagi til haga og dreifa því síðan yfir röskuð svæði að landmótun lokinni er sú að með þessu móti ætti að vera unnt að endurheimta staðargróður að einhverju leyti. Á því svæði, sem hér um ræðir, er lúpína að verða ríkjandi og má ætla að það leynist mikill forði lúpínufræja í jarðveginum. Umhverfisstofnun telur lítinn ávinning felast í því að halda svarðlagi sérstaklega til haga í þessu tilfelli þar sem lúpína er ríkjandi. Hér getur verið um nokkuð dýran verkhluta að ræða og ætti frekar að nota þessa aðferð þar sem mögulegt er að endurheimta fjölbreyttari gróðurlendi sem hefur verndargildi.

Hljóðvist

Umhverfisstofnun álítur að hávaði á framkvæmdatíma og frá umferð geti valdið hljóðmengun og geti því haft neikvæð áhrif á upplifun gesta sem heimsækja svæðin, þ.e. Elliðaárdal, útivistarsvæði á Vatnsendahæð og í Vetrargarði. Umhverfisstofnun bendir á mikilvægi þess að afmörkun yfirlitsmyndar, sem sýnir hljóðstig, nái lengra norður inn í Elliðaárdalinn og norður yfir Vetrargarðinn og norður að íbúðarbyggð við Jakasel.

Að mati Umhverfisstofnunar er hægt að skilgreina útivistarsvæðin sem *kyrrlátt svæði*, sbr. reglugerð nr. 724/2008 um hávaða. Í reglugerðinni segir um kyrrlát svæði í

skilgreiningu: *„Kyrrlátt svæði: Svæði sem er ætlað til útivistar og afmarkað er í skipulagi, sbr. 3. mgr. 9. gr. reglugerðar um kortlagningu hávaða, nr. 1000/2005.“*

Umhverfisstofnun bendir á mikilvægi þess að tillagan taki tillit til þeirra viðmiða sem sett eru í viðauka reglugerðar nr. 724/2008 um hávaða en í 4. gr. reglugerðarinnar segir, þar sem dvalarsvæði á lóð er skilgreint skal þess jafnframt gætt að hljóðstig sé undir 55 LAeq. Á kyrrlátu svæði skal hljóðstig í þéttbýli ekki fara yfir Lden 50 dB(A) og í dreifbýli ekki yfir Lden 40 dB(A).

Auk þess bendir stofnunin á þann möguleika að nýta gróður til hljóðdempunar.

Loftmengun frá bílaumferð

Í greinargerð kemur fram að loftmengun frá bílaumferð eru metin óveruleg. Umhverfisstofnun bendir á að ekki komi fram í greinargerð á hvaða gögnum sú ályktun er byggð á.

Umhverfisstofnun telur æskilegt að reglugerð nr. 920/2016 um brennisteinsdíoxíð, köfnunarefnisdíoxíð og köfnunarefnisoxíð, bensen, kolsýring, svifryk og blý í andrúmsloftinu og styrk ósons við yfirborð jarðar sé nýtt sem viðmið við gerð tillögunnar.

Til þess að meta áhrif loftmengunar frá bílaumferð telur Umhverfisstofnun æskilegt að unnið sé dreifilíkan sem sýnir ársmeðaltal mengunarefna á fyrirhuguðum íbúðarsvæðum í nágrenni vegarins. Æskilegt er að reikna styrk NO^2 og svifryks á þessum svæðum, bæði ársmeðaltal og hugsanlegan fjölda skipta á ári yfir mörkum. Umhverfisstofnun bendir á að til að fá marktæk gildi fyrir svifryk er ekki nægjanlegt að reikna eingöngu svifryk sem kemur frá útblæstri bíla heldur þarf einnig að felast í útreikningi um svifryk mögulegt ryk frá vegyfirborði.

Umhverfisstofnun bendir á mikilvægi þess að loftmengun á svæðinu fari ekki yfir viðmiðunarmörk sbr. viðauka I, reglugerðar nr. 920/2016 um brennisteinsdíoxíð, köfnunarefnisdíoxíð og köfnunarefnisoxíð, bensen, kolsýring, svifryk og blý í andrúmsloftinu og styrk ósons við yfirborð jarðar.

Ásýnd og útivist

Umhverfisstofnun tekur undir það sem kemur fram í greinargerð að framkvæmdin muni hafa neikvæð áhrif á ásýnd svæðisins og geti haft áhrif á upplifun gesta sem nýta það til útivistar, en í greinargerð segir að sjónræn áhrif af nýrri brú og ljósastýrðum planvegamótum Arnarnesvegar og Breiðholtsbrautar eru nokkuð mikil og þetta er stærsta einstaka mannvirkið sem þarf að mæta með mótvægisaðgerðum, sérstaklega hvað varðar ásýnd frá útivistarsvæðinu í Elliðaárdal.

Umhverfisstofnun telur að það þurfi einnig að fjalla um í tillögunni áhrif framkvæmdarinnar á ásýnd lands fyrir íbúa Fellahverfisins, þar sem að framkvæmdin geti haft áhrif á útsýni austur að Bláfjöllum. Í matskyldufyrirspurn Vegagerðarinnar, unnin af VSÓ ráðgjöf, sem nefnist *„Arnarnesvegur:Vegamót við Breiðholtsbraut“* frá október 2020 segir: „*Breytingar á ásýnd lands munu verða mestar fyrir íbúa þeirra húsa sem yst standa í Fellahverfi. Vegamannvirki munu færast nær húsunum með tilkomu slaufanna og munu íbúar af efstu hæðum fjölbýlishúsanna sennilega horfa yfir gatnamótin. Sjónræn áhrif vegamótanna voru metin nokkur.“*

UMHVERFIS STOFNUN

Virðingarfyllst,

Axel Benediktsson
sérfræðingur

Björn Stefánsson
sérfræðingur

USK Skipulag

Frá: Snorri Sigurðsson - NI <Snorri.Sigurdsson@ni.is>
Sent: föstudagur, 4. mars 2022 13:54
Til: USK Skipulag
Efni: Re: Arnarnesvegur, nýtt deiliskipulag - ósk um umsögn

Góðan daginn,
Eftirfarandi er umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands um deiliskipulagstillöguna:

Tilvísun í mál nr. 202201-0078 (SS).
Vísað er til tölvupósts frá skipulagsfulltrúa Reykjavíkurborgar, dags. 27. janúar 2022, þar sem óskað er eftir umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands um tillögu að deiliskipulagi Arnarnesvegar 3. áfanga.

Náttúrufræðistofnun veitti umsögn um skipulagslýsingu fyrir gerð deiliskipulagsins þann 25. maí 2021 og kom með ýmsar ábendingar. Meðal annars var bent á að þar sem umhverfismat framkvæmdarinnar frá 2003 var ekki endurskoðað þrátt fyrir miklar breytingar á umhverfi framkvæmdasvæðisins, væri skynsamlegt að leggja nýtt mat á náttúrufar svæðisins, einkum gróðurfar og fuglalíf holtsins í vestanverðri Vatnsendahæð. Það væri sérstaklega mikilvægt til að geta lagt raunhæft mat á nauðsynlegar mótvægisaðgerðir við framkvæmd vegarins sem og útfærslur á staðsetningu og hönnun áætlaðra göngu- og hjólastíga.

Á framkvæmdasvæðinu eru þekktir vaxtarstaðir sjaldgæfrar plöntu, blátoppu, sem er á válista Náttúrufræðistofnunar frá 2018. Þá hefur sú nýlega breyting orðið að blátoppa telst nú friðuð tegund samkvæmt auglýsingu nr. 1385/2021 um friðun æðplantna, mosa og fléttna. Samkvæmt 6. grein auglýsingarinnar er bannað að eyðileggja einstaklinga friðaðra tegundar og samkvæmt 7. grein skal „*leita umsagnar Náttúrufræðistofnunar Íslands, Umhverfisstofnunar og viðkomandi náttúruverndarnefndar áður en tekin er ákvörðun um framkvæmd sem felur í sér röskun friðaðra tegunda æðplantna, mosa og fléttna. Við ákvörðunartöku skal leggja áherslu á mikilvægi framkvæmdarstaðarins með tilliti til útbreiðslu og verndarstöðu þeirra friðuðu tegunda sem þar er að finna og hvort fullnægjandi vernd náist með því að vernda eða byggja upp aðra staði þar sem hinar friðuðu tegundir er að finna. Framkvæmdaraðili skal taka sanngjarnan þátt í kostnaði við slíkar aðgerðir.*“
Í umsögn Náttúrufræðistofnunar um skipulagslýsinguna var lagt til að „*leggja mat á útbreiðslu tegundarinnar í dag á svæðinu og ef í ljós kemur að veglagningin ógnar mikilvægum fundarstöðum hennar að tilgreina mótvægisaðgerðir svo sem að verja hana gegn ágangi lúpínu*“ en lúpína ógnar vaxtarstöðum blátoppu víða á Arnarneshæðinni.

Ekki er fjallað um í greinargerð deiliskipulagstillögunnar að Reykjavíkurborg hafi skoðað nánar gróðurfar svæðisins eða útbreiðslu blátoppu. Nauðsynlegt er að mati Náttúrufræðistofnunar að gera það áður en framkvæmdir hefjast svo hægt sé að leggja mat á umfang æskilegra mótvægisaðgerða. Til viðbótar við aðgerðir gegn lúpínu mætti horfa til þess að færa torfur af blátoppu sem raskast innan framkvæmdasvæðis og finna þeim nýjan vaxtarstað á Arnarneshæðinni. Blátoppa myndar greinilegar þúfur og því heppilegast að reyna að fjarlægja heilar torfur frekar en að treysta alfarið á að fræbanki úr svarðlagi haldist. Þetta þarf að gera vandlega í samstarfi við sérfræðinga. Þar sem stærstur hluti framkvæmdasvæðisins er innan marka Kópavogs en meirihluti þess gróðurlendis sem eftir stendur í Reykjavík ætti að horfa til samstarfs milli beggja sveitarfélaga og framkvæmdaaðilans um slíkar mótvægisaðgerðir.

Í umsögn Náttúrufræðistofnunar um skipulagslýsinguna kom einnig fram að líklegt væri að hefðbundnum mófuglategundum hefði fækkað frá því að umhverfismatið var unnið vegna gróðurfarsbreytinga og því ólíklegt að vegagerðin myndi breyta miklu um búsvæði mófugla, en tilefni væri til að skoða mótvægisaðgerðir. Engar mótvægisaðgerðir eru áætlaðar í umhverfisskýrslu en t.d. hefði mátt skoða aðgerðir gegn lúpínu sem og styrking og verndun búsvæða utan framkvæmdasvæðis.

Í umsögninni um skipulagslýsinguna var einnig lagt til að meta áhrif framkvæmdarinnar á jarðminjar svo sem stórgrýti í grágrýtisurðinni í Vatnsendahæð. Grágrýtisholtin eru verðmætur minnisvarði um jarðsögu svæðisins og veita íbúum einstakt aðgengi að áhugaverðum minjum um eldsumbrot, framskrið og hörfun jökla, breytingar á sjávarborði og fleiri sögulega atburði. Grágrýtið er einnig mikilvægt undirlag fyrir fjölbreytta fléttu- og mosaflóru og hefur einstakt gildi fyrir landslag. Lagt var til að huga að mótvægisaðgerðum vegna rasks á þessum jarðminjum.

Líkt og með röskun á gróðurfari er mest af röskuðum jarðminjum í landi Kópavogs en horfa ætti á samstarf við Reykjavík um flutning á grjóti innan Arnarneshæðar. Þá þarf að horfa til grágrýtisminja í Elliðaárdal þar sem rask verður vegna nýrra vegamóta og legu hjólastíga. Engin umfjöllun er um áhrif á jarðminjar eða mögulegar mótvægisaðgerðir í umhverfisskýrslu deiliskipulagsins og er það miður.

Í deiliskipulagstillögunni eru tekin frá tvö svæði fyrir vistlok yfir nýjan Arnarnesveg til að búa til græna tengingu milli Reykjavíkur og Kópavogs. Þetta er jákvæð aðgerð og Náttúrufræðistofnun leggur til að horft verði til þess að nýta staðargróður og jarðminjar ef hægt er við hönnun umhverfis á vistlokum. Forðast skal að dreifa lúpínu frekar um svæðið.

Í umhverfisskýrslunni eru skilgreindir umhverfisþættir og helstu viðmið sem stuðst er við til að svara umhverfisþáttum. Náttúrufræðistofnun gerir athugasemdir við að ekki sé horft til laga um náttúruvernd nr. 60/2013 þegar lagt er mat á áhrif á gróður og fuglalíf. Þá vantar alveg að fjalla um umhverfisþáttinn jarðminjar. Náttúrufræðistofnun gerir ekki frekari athugasemdir en er tilbúin til ráðgjafar um t.d. mótvægisaðgerðir ef þess er óskað.

Virðingarfyllst,

Snorri Sigurðsson
Sviðsstjóri náttúruverndarsviðs / Head of Division, Nature Protection
.....
Náttúrufræðistofnun Íslands / Icelandic Institute of Natural History
Urriðaholtsstræti 6-8, 220 Garðabær.
Sími/Tel: (354) 5 900 500. www.ni.is

NÁTTÚRUFRÆÐISTOFNUN ÍSLANDS

From: "USK Skipulag" <skipulag@reykjavik.is>
To: "Skipulagsstofnun - SLS" <skipulag@skipulag.is>; "ust@ust.is" <ust@ust.is>; "Móttaka - NI" <Mottaka@ni.is>; "Minjastofnun Íslands" <postur@minjastofnun.is>; "Minjavarsla" <minjavarsla@reykjavik.is>; "Íbúaráð Breiðholt" <ibuarad.breidholt@reykjavik.is>; "Vegagerðin - VG" <Vegagerdin@vegagerdin.is>; "heilbrigdiseftirlit@reykjavik.is" <heilbrigdiseftirlit@reykjavik.is>; "shs@shs.i" <shs@shs.i>; "veitur@veitur.is" <veitur@veitur.is>
CC:
Subject: Arnarnesvegur, nýtt deiliskipulag - ósk um umsögn
Date: 27.1.2022 13:00:06

Góðan dag,

Óskað er eftir umsögn vegna tillögu að deiliskipulagi Arnarnesvegar 3. áfanga. Auglýsing um tillöguna birtist í Fréttablaðinu föstudag 21. janúar sl. Tillagan er í kynningu frá 21. janúar 2022 til og með 4. mars 2022. Hægt er að nálgast gögn á meðfylgjandi slóð https://2021.reykjavik.is/skipulag-i-kynningu/arnarnesvegur-0

Á fundi skipulagsráðs Kópavogs 20. desember 2021, bæjarstjórnar Kópavogs 11. janúar 2022, skipulags- og samgönguráðs Reykjavíkur 15. desember 2021 og borgarráðs Reykjavíkur 6. janúar 2022 var samþykkt að auglýsa tillögu að deiliskipulagi Arnarnesvegar 3. áfanga. Deiliskipulagstillagan nær til hluta Arnarnesvegar, nýjum 2+2 vegi ásamt tveimur nýjum hringtorgum, frá gatnamótum Arnarnesvegar og Rjúpnavegar að fyrirhuguðum gatnamótum Breiðholtsbrautar og Arnarnesvegar og veghelgunarsvæða hans sem nær að jafnaði 30 metra út frá miðlínu vegarins.

Hluti veghelgunarsvæðis Arnarnesvegar er innan sveitarfélagsmarka Reykjavíkur, en stærsti hluti vegarins 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 veginn. Arnarnesvegur sem liggur innan marka skipulagssvæðisins er um 1,9 km að lengd og liggur frá suðaustur hluta Leirdals að grænu opnu svæði norðan Breiðholtsbrautar. Nánar um tillöguna vísast til kynningargagna.

Tillagan er aðgengileg í þjónustuveri Reykjavíkurborgar að **Borgartúni 12-14**, 1. hæð, virka daga kl. 8:20 – 16:15 frá **21. janúar 2022 til og með 4. mars 2022** og á vefnum, **www.reykjavik.is, skipulag í kynningu.** Tillagan er einnig aðgengileg á heimasíðu Kópavogsbæjar, **www.kopavogur.is skipulag og framkvæmdaleyfi í kynningu** og í þjónustuveri bæjarins að **Digranesvegi 1** frá kl. 8:00 til 16:00 mánudaga til fimmtudaga og á föstudögum frá kl. 8:00 til 13:00. Eru þeir sem telja sig eiga hagsmuna að gæta hvattir til að kynna sér tillöguna.

mkv.

Þuríður Guðmundsdóttir
Skrifstofufulltrúi
Sími/Tel.: +354 +354 411 1111 / 411 1111
thuridur.gudmundsdottir@reykjavik.is

Virðing fyrir umhverfinu
Fagmennska í hverju verki
Þjónusta við samfélagið

Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar
Borgartúni 12–14, 105 Reykjavík
www.reykjavik.is

Reykjavíkurborg

Reykjavík, 8. mars 2022
MSS22010056

Umhverfis- og skipulagssvið - Skipulagsfulltrúi

Umsögn íbúaráðs Breiðholts um tillögu að deiliskipulagi Arnarnesvegar 3. áfanga

Á fundi íbúaráðs Breiðholts 7. mars 2022 var umsögn íbúaráðs Breiðholts dags. 7. mars. 2022 um tillögu að deiliskipulagi Arnarnesvegar 3. áfanga, lögð fram og samþykkt, sbr. 1. liður fundargerðar sama dag.

Fulltrúi Samfylkingar, Sjálfstæðisflokks, Viðreisnar, foreldrasamtaka og slembivalinn fulltrúi leggja fram svohljóðandi bókun:

> Arnarnesvegur er hluti af Samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins og samvinnuverkefni Reykjavíkur, Kópavogs og Vegagerðar. Framlenging Arnarnesvegar ásamt gatnamótum við Breiðholtsbraut er hluti af samgöngusáttmála ríkis og sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu. Á skipulagssvæðinu er gert ráð fyrir þrennum undirgöngum, tveimur göngubrúm auk heimildar fyrir tvenn vistlok yfir Arnarnesveg. Stærð gatnamótanna er haldið í lágmarki til að ganga sem minnst á svæði Elliðaárdals og tryggja að fyrirhugaður vetrargarður í Seljahverfi fái notið sín. Þétt net stíga fyrir gangandi og hjólandi liggur meðfram veginum á gatnamótum. Ráðið leggur áherslu á að bætt verði við samfelldum stofnstíg vestan við Arnarnesveg sem yrði hluti af Hverfisskipulagi Breiðholts, til að bæta samgöngur fyrir gangandi og hjólandi á svæðinu enn frekar og tengja Seljahverfið við stofnstígakerfi hjólanetsins. Ráðið krefst þess að fjármagn verði tryggt fyrir vistlokum þannig að hægt verði að koma þeim fyrir samhliða framkvæmdinni sjálfri. Íbúaráðið telur að upplýsingar um aukna umferð Breiðholtsbrautar og áhrif af henni í kjölfar tengingar við Arnarnesveg vanti.

Fulltrúi íbúasamtaka leggur 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 veginn i takt við þarfir íbúa. Fulltrúinn leggur því til að áform um veginn verði endurskoðuð þannig að þau taki frekar mið af þörfum Breiðhyltinga 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 forgangs akstri um svæðið en ekki almenna umferð og því ekki þörf fyrir framkvæmd af þessari stærðargráðu.

Í samræmi við samþykkt ráðsins er hjálagðri umsögn íbúaráðs Breiðholts hér með komið á framfæri.

Virðingarfyllst,
Heimir Snær Guðmundsson
Miðlæg stjórnsýsla
Mannréttinda- og lýðræðisskrifstofa

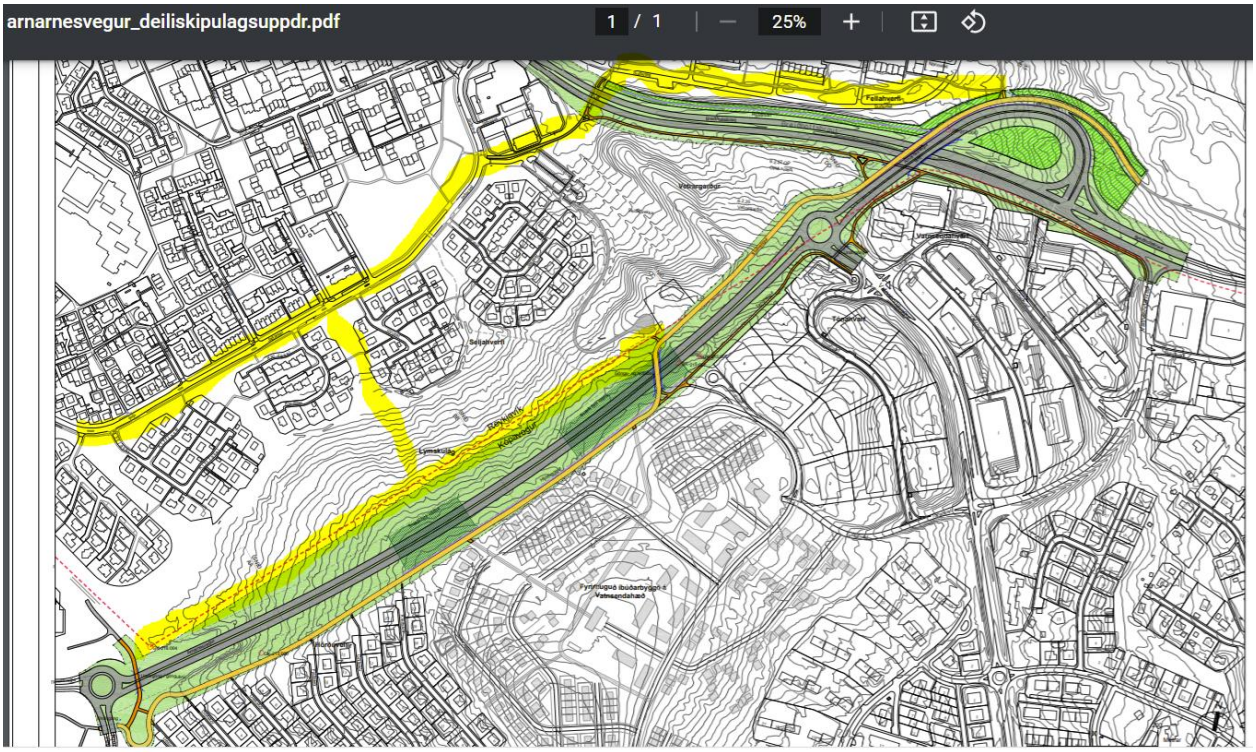
Reykjavíkurborg

Samrit:

Hjálagt: Umsögn íbúaráðs Breiðholts um tillögu að deiliskipulagi Arnarnesvegar 3. áfanga

Umsögn Íbúaráðs Breiðholts dags 7. mars 2022 um tillögu að deiliskipulagi við 3. áfanga Arnarnesvegar

Íbúaráð Breiðholts leggur áherslu á að skoðað verði að leggja nýjan stofnstíg hjólreiða og göngustíg með tengingu inn í Seljahverfið inn á hjólastígakerfi sem liggur samhliða nýja vegstæði Arnarnesvegar (Mynd 1. Gulmerkt). Á meðan framkvæmdum stendur er mikilvægt að huga að þessum hjólastíg sem liggur, skv. Hverfisskipulagi Breiðholts, í gegnum Jafnasel, enda er hann eina tengingin við stígakerfi Elliðárdalsins undir Breiðholtsbraut. Mikilvægt er að hugað sé að lýsingu við stígakerfið, hann sé þjónustaður eftir árstíðum og öryggi gangandi/hjólandi sé tryggt. Ráðið leggur líka til að kannað verði hvort hægt sé að búa til áningu í holtinu þar sem hægt verði að horfa yfir Breiðholtið og borgina þar sem stofnstígur og safnstígur mætast og hugað verði að gróðursetningu trjáa samhliða vegstæðinu og í hotlinu fyrir ofan Jakasel, Kaldasel, Klyfjasel og Lambaseli.



Ráðið leggur mikla áherslu á að við fyrirhuguð gatnamót við Breiðholtsbraut, þar sem er gróin íbúðarbyggð og útivistarsvæði, þ.m.t. Elliðaárdalur sem er á náttúruminjaskrá auk þess að vera skilgreindur sem hverfisverndarsvæði í aðalskipulagi Reykjavíkur, verði reynt að lágmarka áhrif og inngrip sem framkvæmdin kynni að hafa. Sérstaklega er átt við þá ásýnd svæðisins fyrir núverandi íbúabyggð og vegna skerðingu á útivistarmöguleika á nærsvæðum vegsins með meiri góðri, markvissri hljóðvist og gróðursetningu sérstaklega að hugað sé hljóðvist við safngötu Suðurfells og nyðri hluta Vetrargarðsins með tilheyrandi ráðstöfunum og að ásýnd taki mið af umhverfinu.

Íbúaráðið fagnar því að Vetrargarðinn haldi sér, tilvist hans sé tryggð og tekið er fyrir alla óafturkræfa uppbyggingu á svæði hans, heimilt verði að nýta svæðið bæði sem Vetrargarð og til gróðursetningar en ekki mannvirkjagerðar. Ráðinu finnst gott að öll önnur nýting svæðisins krefst skipulagslegar meðferðar og verður alltaf að vera háð samþykki skipulagsyfirvöldum borgarinnar.
Jafnframt hvetur ráðið að komið verði upp loftgæðamæli í nágrenni útivistarsvæðisins en með því er hægt að fylgjast með breytingum á loftgæðum samhliða breytingu á umferðarþunga á svæðinu. Ráðið telur mikilvægt að vistlokin verði góð tenging milli

sveitarfélaganna og brýnt að þau verði unnin samhliða gerð vegarins en komi ekki til seinna. Um er að ræða lykil tengingu milli sveitarfélaganna fyrir hjólandi og gangandi sem og þau draga úr sjónrænum hluta vegarins og vonandi kalla fram svipaða ásýnd á holtinu eins og það er í dag.

Íbúaráðið vill að íbúaráðið og íbúar í hverfinu, sérstaklega í nærliggjandi byggð, fái upplýsingar um mögulegar framkvæmdir sem kunni að valda ónæði í aðdraganda framkvæmda eða um leið og framkvæmdaáætlun liggur fyrir.

Reykjavíkurborg
Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur

Umhverfis- og skipulagssvið - Skipulagsfulltrúi
Borgartúni 12-14
105 REYKJAVÍK

Reykjavík, 10. mars 2022
Tilvísun: 2022030124

Efni: Umsögn Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur um tillögu að deiliskipulagi Arnarnesvegar, 3. áfanga.

Vísað er til tölvubréfs skipulagsfulltrúa Reykjavíkurborgar dags. 28. janúar 2022 þar sem óskað er umsagnar Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur (HER) um tillögu að deiliskipulagi Arnarnesvegar, 3. áfanga. HER hefur farið yfir tillöguna og þau gögn sem henni fylgja og gerir eftirfarandi umsögn.

HER telur að betur þurfi að gera grein fyrir hljóðvist í tillögunni. Í kafla 4.2.3. um hljóðstig í greinargerð segir að Arnarnesvegur komi til með að hafa lítil áhrif á hljóðvist. Mótvægisaðgerðir felast m.a. í hækkun hljóðmana, byggingu hljóðveggja og því að lækka veginn. HER bendir á að þó reistir séu veggir og manir hækkaðar getur hávaði borist að efri hæðum húsa ef hljóðvarnir eru ekki nógu nálægt veginum. Miðað er við hljóðstig í 2 m hæð en æskilegt væri að meta hljóðstig á efri hæðum húsa líka. Ekki er gert ráð fyrir hávaðavörnum á brú yfir Breiðholtsbraut og getur því hávaði þaðan borist óhindrað að íbúðarbyggð í Breiðholti og á útivistarsvæði þar. Meta þyrfti áhrif þessa. Veggur í slaufu í framhaldi brúar er 1,5 m og skv. hljóðvistarútreikningum mun hljóðstig vera innan marka við slaufuna. HER telur mögulegt að hávaði geti borist frá þeirri akrein sem liggur fjær veggnum og meta þurfi þau áhrif.

Hvorki er gert ráð fyrir hljóðmön við Breiðholtsbraut né Arnarnesveg þar sem vegirnir liggja við Vetrargarðinn. Æskilegt hefði verið að gera ráð fyrir slíkum vörnum þó ekki séu til hávaðamörk fyrir útivistasvæði þar sem tilkoma Arnarnesvegar á þessum stað og aukin umferð um Breiðholtsbraut vegna uppbyggingar kemur til með að hafa áhrif á upplifun fólks sem sækir útivist á svæðinu. Vænta má þess að börn og unglingar verði meðal helstu notenda útivistarsvæðisins og þarf að hafa í huga að börn eru viðkvæmari fyrir hávaða en fullorðnir.

Í kafla 4.2.4. um loftmengun er talað um að svifryksmengun muni aukast með tilkomu Arnarnesvegar en vegna landfræðilegra aðstæðna sé mögulega minni uppsöfnun á svifryksögnum. HER bendir á að aukin umferð leiðir einnig til meiri niturdíoxíðsmengunar en dreifing þeirrar mengunar er öðruvísi en svifryks enda um gastegund að ræða. Æskilegt hefði verið að leggja fram spá um dreifingu loftmengunar miðað sem tekur til helstu mengunarvalda frá bílaumferð. Benda má á að viðmiðunarmörk fyrir loftmengandi efni hafa tekið breytingum síðan að umhverfismat fyrir Arnarnesveg kom út árið 2003. Mælt er með því í kaflanum að borgin komi fyrir loftgæðamælistöð til að meta áhrif vegarins á loftgæði á útivistasvæðinu Vetrargarðinum. HER bendir á að meta þarf samlegðaráhrif Arnarnesvegar og Breiðholtsbrautar. HER telur ekki raunhæft að lagt yrði í að reka sérstaka mælistöð á þessum stað. HER er með tvær færanlegar mælistöðvar sem fluttar eru milli staða í borginni á 1-2 ára fresti til að gefa sem besta mynd af loftgæðum á mismunandi svæðum í borginni.

VOTTUN HE
ÍST ISO 14001

heilbrigdiseftirlit@reykjavik.is
www.reykjavik.is/heilbrigðiseftirlit
Borgartún 12–14
105 Reykjavík

Ekki væri unnt að koma annarri stöðinni varanlega fyrir á þessum stað þar sem slíkt myndi skerða þjónustu við önnur svæði. Aftur á móti væri hægt að koma upp einfaldari snjallmælum sem geta vaktað loftgæðin. HER telur í ljósi þess viðkvæma hóps sem svæðið sækir sé nauðsynlegt að gerð sé áætlun um mótvægisaðgerðir til að bregðast við ef loftgæði verða léleg á svæðinu vegna útblásturs bíla og svifryksmyndunar frá umferðinni.

HER bendir loks á að undir liðnum loftmengun í töflu 1 á bls. 17 í greinargerð er aðeins vísað í reglugerð nr. 798/1999 um loftgæði, rétt væri að vísa einnig til reglugerðar nr. 920/2016 um brennisteinsdíoxíð, köfnunarefnisdíoxíð og köfnunarefnisoxíð, bensen, kolsýring, svifryk og blý í andrúmsloftinu, styrk ósons við yfirborð jarðar og um upplýsingar til almennings.

Virðingarfyllst
f.h. Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur

Helgi Guðjónsson
Heilbrigðisfulltrúi

heilbrigdiseftirlit@reykjavik.is
www.reykjavik.is/heilbrigðiseftirlit
Borgartún 12–14
105 Reykjavík

Skipulagsstofnun

Reykjavíkurborg
Björn Axelsson, skipulagsfulltrúi
Borgartún 12-14
105 Reykjavík

Reykjavík, 16. mars 2022
Tilvísun: 202105004 / 3.4

Efni: Tillaga að deiliskipulagi ásamt umhverfisskýrslu, Arnarnesvegur 3. áfangi, Rjúpnavegur að Breiðholtsbraut, Kópavogsbær og Reykjavíkurborg

Reykjavíkurborg hefur, fyrir hönd Reykjavíkurborgar og Kópavogsbæjar, með erindi dags. 27. janúar 2022, sent Skipulagsstofnun tillögu að deiliskipulagi, ásamt umhverfisskýrslu til umsagnar. Tillagan var í auglýsingu til 11. mars 2022.

Gögn deiliskipulagsins eru uppdráttur í mkv. 1:2000 og 1:1000, dags. 13. desember 2021 auk greinargerðar, með sömu dagsetningu.

Í tillögunni felst að gert er ráð fyrir nýjum 2+2 vegi ásamt tveimur nýjum hringtorgum, frá gatnamótum Arnarnesvegar og Rjúpnavegar að fyrirhuguðum gatnamótum Breiðholtsvegar og Arnarnesvegar. Gert er ráð fyrir stofnstíg fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur ásamt tengistígum. Auk þess er gert ráð fyrir göngubrú/vistloki yfir veginn á tveimur stöðum. Mörk deiliskipulagssvæðis ná yfir svæði sveitarfélaga, Kópavogsbæjar og Reykjavíkurborgar.

Skipulagsstofnun hefur yfirfarið framlögð gögn og telur að við mótun tillögunnar hafi umhverfismat hennar verið nýtt til að draga eins og kostur er úr mögulegum áhrifum á nærumhverfið, svo sem vegna hljóðvistar og ásýndar. Þá er að mati stofnunar tekið tillit til fjölbreyttra ferðamáta sem fellur vel að markmiðum Landsskipulagsstefnu og aðalskipulags Reykjavíkur og Kópavogs um vistvænar samgöngur.

Stofnunin bendir á eftirfarandi atriði:

- Skoða þarf afmörkum deiliskipulagsins í samræmi við afmörkun hverfisskiplags Breiðholts (Efra-Breiðholt og Seljahverfi).
- Skoða þarf hvort tilefni sé til að setja skipulagsákvæði um verklag á framkvæmdatíma veglagningar og annarra tengdra framkvæmda, s.s. vegna hávaða og svifryksmengunar.

Sóley Ósk Sigurgeirsdóttir

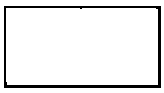
Afrit: Kópavogsbær

Borgartúni 7b | Sími 595 4100 | www.skipulag.is
IS-105 Reykjavík | Kennitala 590269 5149 | skipulag@skipulag.is

From: Bjarni Kjartansson <bjarnik@shs.is>
Sent: miðvikudagur, 20. apríl 2022 14:39
To: Skipulag <Skipulag@kopavogur.is>
Subject: Umsögn um deiliskipulag Arnarnesvegar

Slökkvilið höfuðborgarsvæðisins hefur eina ábendingu vegna fyrirhugaðs deiliskipulags og lýtur að að brunaöryggi vegna vistloka. Sé slík aðgerð skoðuð m.t.t. brunavarna er ljóst að við eldsvoða mun atburðaráðs geta orðið svipuð eða eins og í sambærilegum jarðgöngum. Aðstæður gætu þó orðið verri þar sem að létt þak er yfir akbrautunum en það getur hrunið að hluta ef mikill bruni verður undir því. Slíkur bruni getur verið afleiðing bilunar í ökutæki eða áreksturs.
Rétt eins og vandlega er gerð grein fyrir umhverfisáhrimu skipulagsins er ekki óeðlilegt að í því sé einnig sleginn varnagli við hættu sem hættu sem því getur fylgt. Eðlilega mun þetta verða skoðað þegar og ef að farið verður í gerð vistloka en ég tel rétt að um þetta sé fjallað í greinargerð. Í skipulagsreglugerð nr. 90/2013 er á fjölmörgum stöðum vísað til öryggismála, þar með talið við gerð deiliskipulags. Í þessu samhengi er vert að benda sérstaklega á að umferðarþungi þarna getur orðið umtalsverður og eykur það slysahættu að sama mæli. Þá gerir greinargerð með skipulaginu í kafla 2.1.4 ráð fyrir aukningu í umferðarþunga m.a. vegna fyrirhugaðrar mikillar uppbyggingar á svæðinu.

Kv.
Bjarni Kjartansson,
sviðsstjóri SHS.



Efni þessa tölvupósts, sem og skjala og gagna sem send eru sem viðhengi, kann að vera trúnaðarmál. Það er eingöngu ætlað þeim sem tölvupósturinn er stílaður á. Misnotkun getur varðað bótaábyrgð og refsingu, auk þess sem viðtakanda ber samkvæmt gildandi fjarskiptalögum að tilkynna sendanda hafi tölvupósturinn eða viðhengi hans ranglega borist honum. Vinsamlegast eyðið póstinum og viðhengjunum í slíkum tilvikum.

Frá: Jón Viðar Matthíasson <JonVidar@shs.is>
Sent: miðvikudagur, 20. apríl 2022 11:41
Til: Björn Ingi Edvardsson <bjorn.ingi.edvardsson@reykjavik.is>
Afrit: Birgir Finnsson <BirgirF@shs.is>
Efni: Umsögn SHS um Arnarnesveg, nýtt deiliskipulag

Sæll Björn

SHS óskar eftir því að gert verði ráð fyrir þeim möguleika að byggja upp slökkvistöð við Arnarnesveginn/Rjúpnaveg, sjá meðfylgjandi skjal. Það er ekki víst að þessi valkostur verði ofan á þegar endanleg ákvörðun verður tekin um staðsetning á nýrri slökkvistöð en slæmt að missa hann sem valkost.

Bestu kveðjur,
Jón Viðar.

Jón Viðar Matthíasson
Slökkviliðsstjóri SHS og framkvæmdastjóri AHS
Slökkvilið höfuðborgarsvæðisins (SHS)
Almannavarnanefnd höfuðborgarsvæðisins (AHS)
(+354) 894 5421 - (+354) 528 3000
jonvidar@shs.is http://shs.is
Skógarhlíð 14, 105 Reykjavík, Ísland

Kórar
Slökkvistöð við Rjúpnaveg

Tillaga að staðsetningu og umferðartenginum.

Erindi Umhverfissviðs.

GREINARGERÐ:

Lögð fram tillaga að staðsetningu slökkvistöðvar fyriri höfuðborgarsvæðið á gatnamótum Rjúpanvegar og Arnarnesvegar. Húsið er á tveimur hæðum og kjallara. Aðkoma og útkeyrsla er frá fyrirhuguðu hringtorgi. Lóðastærð er um 4.500 m2, grunnflötur húss um 790 m2 og heildarbyggingarmagn um 2.500 m2. Lóðanýtingarhlutfall um 0.55 Fyrirvari er gerður um að hluti lóðar og götu liggur innan veghelgunarsvæðis Arnarnesvegar.

Fjöldi bílastæða er áætlaður um 40 stæði

Skýringar

- Byggingarreitur
- Mögueg útmörk húss
- Mörk skipulagssvæðis
- h+kj Fjöldi hæða og kjallari
- Lóðarmörk
- N m2. Flatarmál lóða
- Mörk breytinga
- Stækkun / breytingar
- Bílastæði

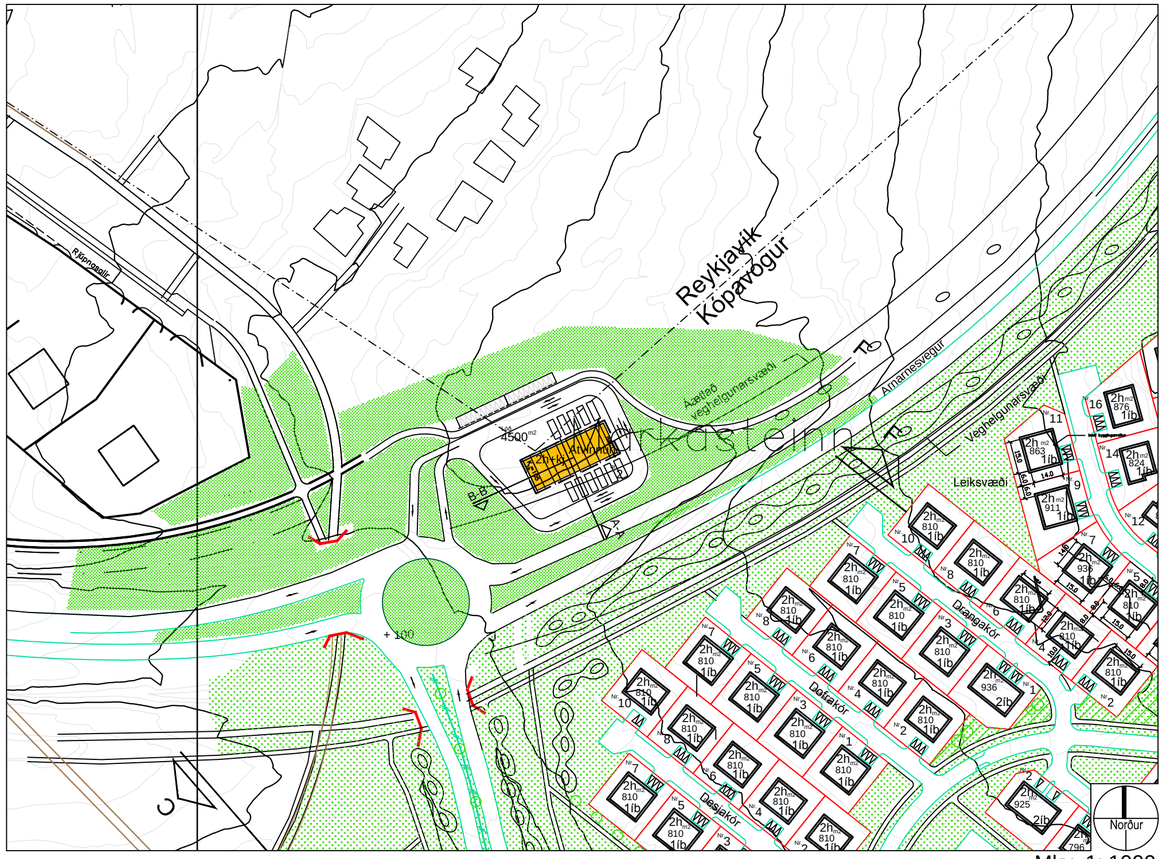
Kópavogur 10. maí 2016

Birgir H. Sigurðsson, skipulagsstjóri



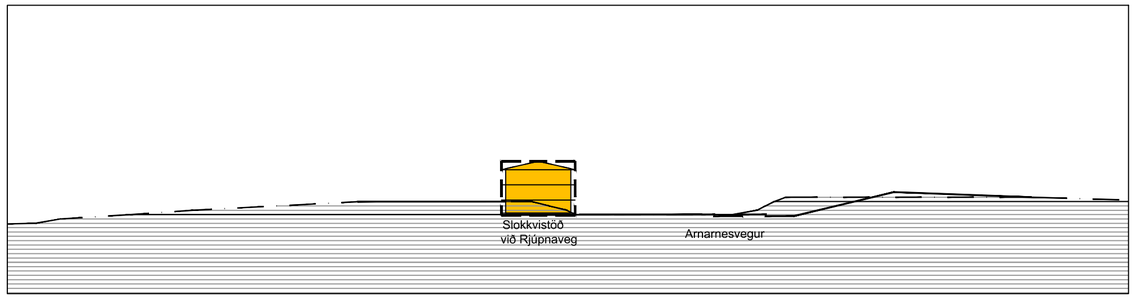
SKÝRINGARMYND

Hluti Aðalskipulags Kópavogs 2000 - 2012
Staðfest af umhverfisráðherra: 26. apríl 2006

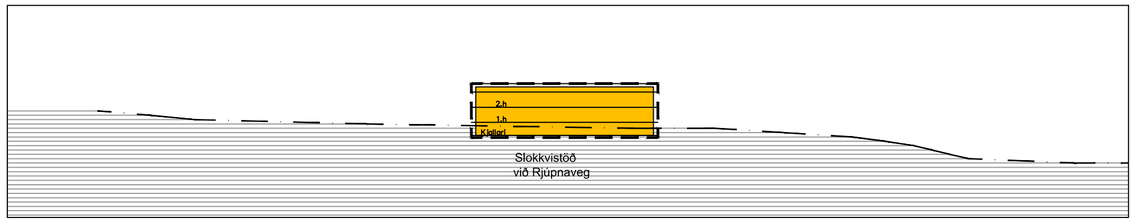


Gatnamót Vatnsendavegar og Arnarnesvegar samk. drögum af mæli- og hæðarblaði.

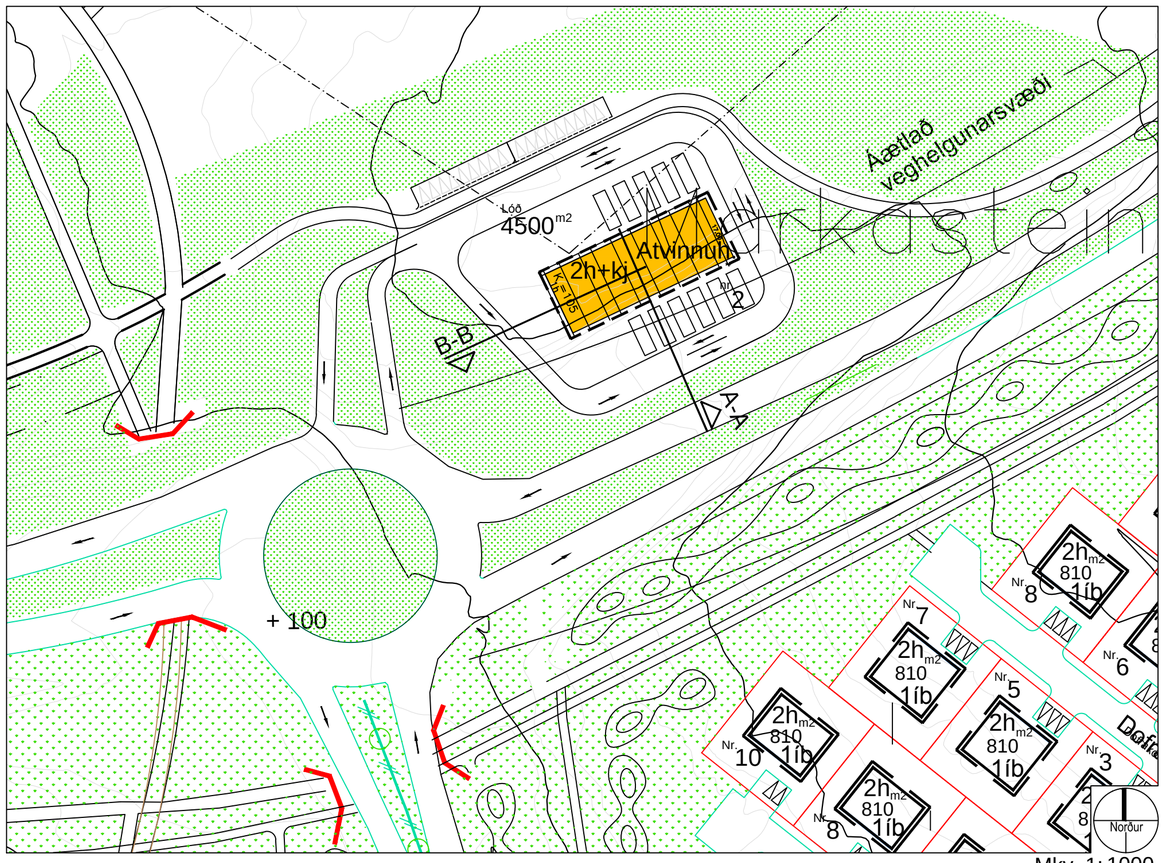
Mkv. 1: 1000



Tillaga að staðsetningu Slökkvistöðvar á gatnamótum Arnarnesvegar og Rjúpnavegar, sneiðing AA í mkv 1:1000.

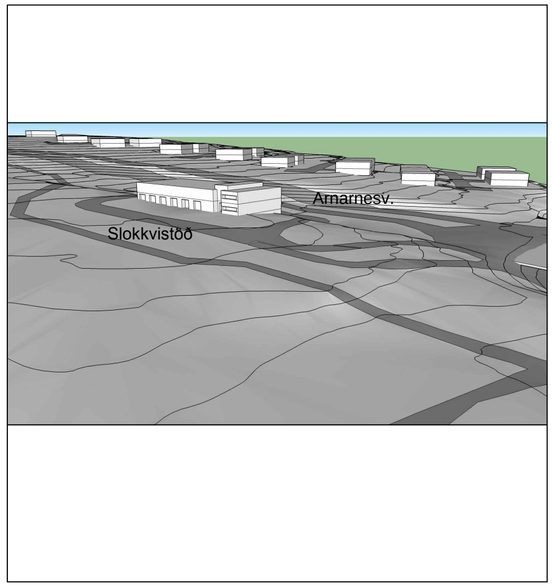


Tillaga að staðsetningu Slökkvistöðvar á gatnamótum Arnarnesvegar og Rjúpnavegar, sneiðing BB í mkv 1:1000.

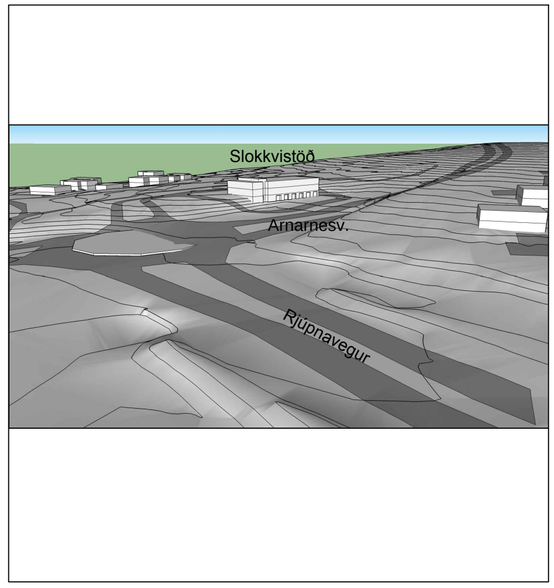


Tillaga að deiliskipulagi fyrir lóðina við Rjúpnaveg.

Mkv. 1: 1000



Þrívídd. Horft til austurs að fyrirhuguðum Arnarnesvegi



Þrívídd. Horft til norðurs að fyrirhuguðum Arnarnesvegi

KÓPAVOGSBÆR

S:\Baejarskipulag\2013 Kórar-Hvörf-Þing\HVÖRF-Athafnasvæði- Vatnsendahv. IVA\Absent\Turnahvarf Slokkvistod Mai 2016.dwg

Skipulags- og byggingardeild Kópavogs
Smári Smárason, arkitekt. dags: 10. maí 2016

A2

VIÐBRÖGÐ KÓPAVOGSBÆJAR OG REYKJAVÍKURBORGAR VIÐ INNSENDUM UMSÖGNUM OG ATHUGASEMDUM

Deiliskipulag Arnarnesvegar, 3. áfangi, frá Rjúpnavegi í Kópavogi að Breiðholtsbraut í Reykjavík. Deiliskipulag

13.05.2022

Inngangur

Umrætt svæði, sem deiliskipulag 3.áfanga Arnarnesvegar nær til, er ódeiliskipulagt. Í Aðalskipulagi Kópavogs 2019 til 2040, sem var staðfest 28. desember 2021 er á svæðinu gert ráð fyrir stofnbraut, stofnstígum með göngu- og hjólaleiðum, undirgöngum eða göngubrúm og opnum svæðum. Í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 sem var uppfært í Aðalskipulag Reykjavíkur 2040, samþykkt 21. desember 2021 í borgarstjórn og tók gildi með birtingu í b-deild stjórnartíðinda 18. janúar 2022, er í fullu samræmi við deiliskipulagstillögu 3.áfanga Arnarnesvegar.

Ferill málsins

Á fundi skipulagsráðs Kópavogs þann 29. mars 2021 var lögð fram tillaga verkfræðistofunnar Eflu fh. Kópavogsbæjar og Reykjavíkurborgar dags. 19. mars 2021 að deiliskipulagslýsingu fyrir nýtt deiliskipulags fyrir 3. áfanga Arnarnesvegar og samþykkti skipulagsráð framlagða skipulagslýsingu og að hún verði kynnt í samræmi við 40. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 og lýsingu til afgreiðslu bæjarráðs og bæjarstjórnar. Á fundi bæjarstjórnar 13. apríl 2021 var afgreiðsla skipulagsráðs staðfest.

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 var til 25. maí 2021.

Athugasemdir og ábendingar bárust og voru þær lagðar fram á fundi skipulagsráðs Kópavogs þann 7. júní 2021.

Á fundi skipulagsráðs Kópavogs þann 21. júní 2021 samþykkti skipulagsráð að vinna við gerð deiliskipulags 3. áfanga Arnarnesvegar verði hafin með vísan til umsagna, athugasemda og ábendinga sem fram komu á kynningartíma skipulagslýsingar. Vísað til afgreiðslu bæjarstjórnar Kópavogs.

Á fundi umhverfis og samgöngunefndar Kópavogs 29. júní 2021 var erindið lagt fram og niðurstaða skipulagsráðs Kópavogs frá 21. júní 2021 staðfest.

Á fundi bæjarráðs Kópavogs var niðurstaða skipulagsráðs staðfest.

Á fundi skipulagsráðs Kópavogs, þann 20. desember 2021, var lögð fram tillaga verkfræðistofunnar Eflu f.h. Kópavogsbæjar og Reykjavíkurborgar dags. 13. desember 2021 að deiliskipulagi 3. áfanga Arnarnesvegar.

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 Arnarnesvegar sem liggur frá gatnamótum Rjúpnavegar að fyrirhuguðum gatnamótum Breiðholtsbrautar og Arnarnesvegar og er um 1,9 km að lengd. Við gatnamót Rjúpnavegar og Arnarnesvegar er gert ráð fyrir nýju hringtorgi sem og við gatnamót Vatnsendavegar og Arnarnesvegar. Þá er gert ráð fyrir fjögurra akreina brú yfir Breiðholtsbraut og tengingu við Breiðholtsbraut með ljósastýrðum gatnamótum. Hluti veghelgunarsvæðis Arnarnesvegar 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. Mörk

skipulagssvæðis Arnarnesvegar skarast við skipulagsmörk í gildandi deiliskipulagi Hörðuvalla frá 2003, Vatnsendahvarfs - athafnasvæðis frá 2001 og Vatnsendahvarfs - athafnasvæðis, svæðis 3 frá 2007 og verða gerðar breytingar á umræddum deiliskipulögum samhliða deiliskipulagi Arnarnesvegar. Almennt er gert ráð fyrir að skipulagsmörk liggi nálægt veghelgunarlínu Arnarnesvegar nema við Desjakór og Lymskulág þar sem mörkin eru nær sveitarfélagamörkum. Uppdrættir í mkv. 1:2000 og 1:1000 dags 13. desember 2021 ásamt greinargerð dags. 13. desember 2021.

Skipulagsráð Kópavogs samþykkti með tilvísun í 1. mgr. 41. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 að auglýsa framlagða tillögu að deiliskipulagi. Vísað til afgreiðslu bæjarráðs og bæjarstjórnar.

Á fundi umhverfis- og samgöngunefndar Kópavogs, þann 21. desember 2021, var erindið lagt fram og kynnt.

Á fundi bæjarstjórnar 11. janúar 2022 var afgreiðsla skipulagsráðs staðfest.

Tillagan var auglýst í fréttablaðinu og lögbirtingarblaði þann 21. janúar 2022. Frestur til að gera athugasemdir var til 11. mars 2022.

Við auglýstar tillögur bárust alls 11 umsagnir frá umsagnaraðilum og um 18 erindi með athugasemdum, sem flokkaðar eru eftir efnistökum og útdrátt þeirra er að finna hér að neðan. Athugasemdir og umsagnir eru teknar fyrir með aðskildum hætti, fyrri tafla fer yfir þær umsagnir sem bárust (frá umsagnaraðilum) en síðari tekur saman athugasemdir (frá almenningi).

UMSAGNIR FRÁ STOFNUNUM OG HVERFISSAMTÖKUM

Óskað var eftir umsögnum þann 27. janúar 2022 frá; Skipulagsstofnun, Umhverfisstofnun, Náttúrufræðistofnun Íslands, Minjastofnun Íslands, Íbúaráði Breiðholts, Vegagerðinni, Heilbrigðiseftirliti Reykjavíkur, Slökkviliði Höfuðborgarsvæðisins og Veitum.

Eftirfarandi umsagnir bárust frá:

1. Minjastofnun Íslands, með bréfi dags. 8. febrúar 2022.
2. Veðurstofu Íslands, með bréfi dags. 28. febrúar 2022.
3. Vegagerðin, með bréfi dags. 28. febrúar 2022.
4. Umhverfisstofnun, með bréfi dags. 4. mars 2022.
5. Náttúrufræðistofnun Íslands, sbr. tölvupóstur dags. 4. mars 2022.
6. Heilbrigðiseftirliti Garðabæjar, Hafnarfjarðar, Kópavogs, Mosfellsbæjar og Seltjarnarnes, með bréfi dags. 7. mars 2022.
7. Íbúaráði Breiðholts, með bréfi dags. 8. mars 2022.
8. Heilbrigðiseftirliti Reykjavíkur, með bréfi dags 10.mars 2022.
9. Skipulagsstofnun, með bréfi dags 16.mars 2022.
10. Veitum, með tölvupósti dags. 7. apríl 2022.
11. Slökkvilið Höfuðborgarsvæðisins, með tölvupósti/bréfi dags. 20. apríl 2022.

Umsögnunum er svarað hér að neðan og brugðist hefur verið við þeim í uppfærðri greinargerð og skipulagsuppdrætti.

Umsagnirnar í heild sinni fylgja með í viðhengi merktu, ***Fylgiskjal 1 - Umsagnir***. sem er að finna aftan við svörum og viðbrögðum verkfræðistofnunnar EFLU, fyrir hönd Kópavogsbæjar og Reykjavíkurborgar

ALMENNAR ATHUGASEMDIR OG ÁBENDINGAR:

Á kynningartíma bárust athugasemdir og ábendingar frá eftirfarandi:

1. Oddi Val Þórarinssyni, með tölvupósti dags. 26. febrúar 2022.
2. Ívari Erni Lárussyni, Sunnubraut 30, með tölvupósti dags. 1. mars 2022.
3. Ólafi Björnssyni fh. Vini Kópavogs, með bréfi dags. 1. mars 2022.
4. Ríkarði Sigmundssyni, Garminbúðinni með tölvupósti dags. 3. mars 2022.
5. Edvardi G. Guðnasyni, Straumsölum 5, með bréfi dags. 7. mars 2022.
6. Kristjáni Jónssyni, Fákahvarfi 18, með tölvupósti dags. 8. mars 2022.
7. Helgu Kristínu Gunnarsdóttir fh. Vinir Vatnsendahvarfs með bréfi dags. 10. mars 2022.
8. Bjarna Gunnarssyni, með tölvupósti dags. 10. mars 2022.
9. Helga S. Ólafssyni, með tölvupósti dags. 10. mars 2022.
10. Einari Kristinni Haukssyni, með tölvupósti dags. 10. mars 2022.
11. Sveinborgu H. Gunnarsdóttur, Jakaseli 8, með tölvupósti dags. 11. mars 2022.
12. Elísabetu G. Jónsdóttir, með tölvupósti dags. 8. mars 2022.
13. Elísabetu Rakel Sigurðardóttur, með tölvupósti dags. 10. jan. 2022.
14. Valgerði Helgadóttir, Klyfjaseli 18, með tölvupósti dags. 4. mars 2022.
15. Guðbrandi Gimmel, Jakaseli 14, með tölvupósti dags. 10. mars. 2022.
16. Hjalta Atlasyni, með tölvupósti dags. 10. mars 2022.
17. Ólafíu Pálmadóttir, með tölvupósti dags. 16. mars 2022.
18. Bernhard Ólasyni og Soffía Eiríksdóttur, Kleifarkór 22 og Aleksandra Kojic og Heiðari Ásberg Atlasyni Kleifakór 25, með tölvupósti dags. 18.mars. 2022.

Efnislega er athugasemdunum svarað hér að neðan. Sökum þess að í mörgum tilfellum eru sömu athugasemdirnar að koma margsinnis fyrir er brugðist við með því að flokka þær niður efnislega og svara þeim þannig. Þar sem við á hefur verið brugðist við með því uppfærða greinargerð og skipulagsuppdrætti.

Athugasemdirnar um önnur ummæli fylgja í heild sinni með í viðhengi merktu, ***Fylgiskjal 2 – Athugasemdir og ábendingar***, sem er að finna aftan við með svörum og drögum að viðbrögðum verkfræðistofnunnar EFLU, fyrir hönd Kópavogsbæjar og Reykjavíkurborgar

Umsagnir við deiliskipulag Arnarnesvegar, 3. áfanga, frá Rjúpnavegi í Kópavogi að Breiðholtsbraut í Reykjavík. Deiliskipulag

Í töflunni hér fyrir neðan eru tekin saman efnisleg atriði úr umsögnum umsagnaraðila við auglýstar tillögur og sett fram viðbrögð Kópavogs og Reykjavíkurborgar við þeim atriðum.

NR.	UMSÖGN/UMSAGNARAÐILI	SVÖR KÓPAVOGS OG REYKJAVÍKURBORGAR
1.	**MINJASTOFNUN ÍSLANDS**	
1.1	**Minjastofnun Íslands** telur skráningu menningarminja í samræmi við lög og telst fullnægjandi til afgreiðslu þessa skipulags**.** Þó eru gerðar athugasemdir sem eru eftirfarandi liði.	*Móttekið.* *Minjastofnun bendir á að vísa í 2. mgr. 24. gr. laga nr. 80/2012 og uppfæra tilvísanir í hvað varðar stofnana heiti. Var*

		greinargerðin leiðrétt í samræmi við athugasemdir Minjastofnunar.
1.2	Gerð er athugasemd að vísað er í Minjavernd Íslands þar sem á að vera Minjastofnun Íslands.	*Viðkomandi víxlum á milli Minjastofnunar og Minjaverndar hafa verið uppfærðir í greinargerð.*
1.3	Stofnunin fer fram á að Markarsteinn (216:004) og Vatnsendavegur (215:007) verði merktir á meðan á framkvæmdum stendur ástamt 15 metra friðhelgunarsvæði þeirra.	*Brugðist hefur verið mið þessari kröfu í greinargerð.*
2.	**VEÐURSTOFA ÍSLANDS**	
2.1.	Veðurstofan gerir ekki athugasemdir við tillöguna.	*Móttekið.*
3.	**VEGAGERÐIN**	
3.1.	Vegagerðin gerir ekki athugasemdir við deiliskipulagið.	*Móttekið.*
4.	**UMHVERFISSTOFNUN**	
4.1.	**Umhverfisstofnun (UST)** bendir á mikilvægi að það komi fram í greinargerð að samkvæmt auglýsingu nr.1385/2021 er blátoppa *(sesleria albicans*) friðuð í samræmi við 1.mgr. 56.gr. laga um náttúruvernd, nr.60/2013. Í 57.gr. náttúruverndarlaga er fjallað um réttaráhrif friðunar. Þar kemur meðal annars fram að öllum er skylt að sýna sérstaka aðgæslu og forðast að raska svæðum sem friðað vistkerfi eða friðaða vistgerðir er að finna, skaða friðaðar tegundir eða raska búsvæðum þeirra. UST bendir á mikilvægi þess að ofangreint komi fram í greinargerð.	*Móttekið. Orðið verður við þessu og þessu komið inn í greinargerð.*
4.2.	UST bendir á að óska skal eftir annarri umsögn áður en framkvæmdarleyfi er gefið út þar sem umsögn Umhverfisstofnunar uppfyllir ekki umsagnarskyldu skv. 7. gr. auglýsingarinnar, sbr. 57. gr. nátttúruverndarlaga.	*Leitað verður eftir annarri umsögn Umhverfisstofnunar eins og bent er á að gera. Þá verður hægt að meta þær fyrirbyggjandi aðgerðir sem verður gripið til, til þess að vernda búsvæði blátoppu og innan framkvæmdarsvæðisins og verja gegn ágangi annarra plöntutegunda á svæðinu líkt og er í dag.*
4.3.	UST telur lítinn ávinning á því að halda svarflagi til haga og kostnarsama aðgerð, sérstaklega sökum þess hver lúpína er ríkjandi planta á svæðinu.	*Tekið verður tillit til þessarar athugasemdar og lögð áhersla á að safna frekar saman blátoppu hnippum sem verða geymdir til hliðar á meðan framkvæmdu stendur og koma aftur fyrir viðkomandi gróðurtekju inn á framkvæmdarsvæðinu eftir að framkvæmdum líkur. Með þessu má aðgreina Blátoppu að einhverju leiti frá lúpínunni sem hefur yfirtekið mógróðurinn.*
4.4.	UST bendir á að hávaði á framkvæmdartíma og frá umferð geti valdið neikvæðri upplifun gesta sem heimsækja Elliðaárdal og útivistarsvæðið á Vatnsendahæð og í Vetrargarði. Afmörkun yfirlitsmyndar (hljóðstig) nái lengra til norðurs.	*Vitað er að hávaði verður á framkvæmdartíma, en vinnutími verður í samræmi við reglugerð nr. 724/2008 um hávaða sbr. „hávaðasamar framkvæmdir“ og „sérstaklega hávaðasamar framkvæmdir“.*

		Ekki er talin ástæða til þess að fara lengra til norðurs með hljóðkortið því svæðið við hjólastíginn í Elliðaárdal er grænt og þar gilda ekki sömu kröfur um hljóðvist. Hvað varðar Vetrargarðinn þá er hann utan svæðis en þar stendur til að fara í landmótun með efni úr framkvæmdinni, til þess að bæta hljóðvist, en svæðið er hins vegar utan við deiliskipulagið og því ekki aðhaft frekar að meta það svæði. Sjá einnig umsögn 9.1
4.5.	UST bendir á að ekki komi fram við hvaða gagna sé horft til þegar loftmengun frá bílaumferð er metin óveruleg. UST telur æskilegt að gert yrði dreifilíkan sem sýnir ársmeðaltal mengunarefna á fyrirhuguðum íbúðarsvæðum.	*Rétt er að ekki hafa verið gerð dreifílíkan um loftmengun af svæðinu, en út frá hæðarlegu og legu lands er loftmengun talin óveruleg sé litið til mælinga frá sambærilegum aðstæðum. Hins vegar er stendur til að koma upp snjallmælum áður en framkvæmdir hefjast til þess að fylgjast með loftgæðum á svæðinu.* *Sjá einnig umsögn 9.1*
4.6.	UST bendir á neikvæð áhrif hvað varðar ásýnd fyrir íbúa í Fellahverfi sem og útivistarsvæðinu í Elliðaárdal og ítrekar mikilvægi mótvægisaðgerða. UST telur að fjalla þurfi um áhrif framkvæmda á ásýnd lands fyrir íbúa Fellahverfis.	*Brugðist hefur verið við athugasemdir sem þessum og frá upphafi lögð áhersla að draga úr ásýnd gatnamótanna og brúarinnar. Bent er á að hljóðmön og kvöð um stórt gróðurbelti í fláarfæti fyllingarinnar mun að stórum hluta gera gatnamótin lítt sýnileg frá Elliðaárdalnum, sem og frá Fellahverfinu.*
5.	**NÁTTÚRUFRÆÐISTOFNUN ÍSLANDS**	
5.1.	**Náttúrufræðistofnun Íslands** bendir á að blátoppa sé friðuð og vísar til auglýsingu nr. 1385/2021 um friðum æðplanta, mosa og fléttna. Einnig er bent á að óska skal umsagnar áður en framkvæmdarleyfi er gefið út.	*Móttekið.*
5.2.	Náttúrufræðistofnun telur nauðsynlegt að skoða nánar gróðurfar svæðisins með tillitil til útbreiðslu blátoppu og er nauðsynlegt að gera það áður en framkvæmdir hefjast til þess að leggja mat á æskilegar mótvægisaðgerðir. Bent er á að aðgerðir beinast bæði gegn frekari útbreiðslu lúpínu og til verndunar blátoppu.	*Vitað er að blátoppa myndar þúfur og gert er ráð fyrir að taka til hliðar þúfur þar sem blátoppa er ríkjandi planta og leggja til hliðar á meðan framkvæmdum stendur. Eftir framkvæmdir verður farið aftur með blátoppuna inn á svæðið og þúfurnar lagðar út. Með þessu má aðgreina blátoppuna frá lúpínunni.* *Þessi framkvæmd verður gerð í samráði við umsagnaraðila sem bent hafa á mikilvægi þess að verja blátoppuna sökum friðunar hennar og stöðu annarrar flóru svæðisins vegna ágengni lúpínu á framkvæmdarsvæðinu.*
5.3.	Náttúrufræðistofnun bendir á að skoðað verði hvernig verja megi minnisvarða um jarðsögu svæðisins og þá grágrýtisurð á Vatnsendahæðinni sem er merki um gamla sjávarstöðu. Grágrýtið er einnig mikilvægt undirlag fyrir fjölbreytta fléttu- og mosaflóru.	*Tekið verður tillit til þessa þáttar og grágrýtisurðinni komið í var á framkvæmdartíma þar sem því verður komið við. Eftir að framkvæmdum er lokið er grágrýtisurðinni komið til baka, næst því svæði sem hún var tekin frá, eða þar sem hún fellur vel að landslagi og um leið verður blátoppu torfunum komið fyrir samhliða og saman með stórgrýtinu. Með*

		þessu móti verður hægt að verja bæði minjar um horfna sjávarstöðu og friðaða flóru svæðisins.
6.	**HEILBRIGÐISEFTIRLIT GARÐABÆJAR, HAFNARFJARÐAR, KÓPAVOGS, MOSFELLSBÆJAR OG SELTJARNARNES**	
6.1.	Heilbrigðiseftirlitið leggst ekki gegn áformuðum framkvæmdum en leggur mikla áherslu á að hljóðvist verði góð í námunda nýs vegar og bendir á að hljóðvist í nærliggjandi hverfum muni batna, sem hlýst af minni umferð á öðrum svæðum.	*Við útfærslum á hljóðvistarlausnum er ávallt farin sú leið að ná hljóðstigi niður fyrir reglugerðarmörk, en ekki lægra þar sem hærri hljóðveggir draga jafnan út útsýni samhliða betri hljóðvist.*
7.	**ÍBÚARÁÐ BREIÐHOLTS**	
7.1.	Fulltrúi íbúasamtaka Breiðholts telur að framkvæmdin sé í engum takt við þarfir íbúa og leggur til að áformin verði endurskoðuð með þarfir Breiðhyltinga í huga. Skoða ætti hvort minnka ætti framkvæmdina og einskorða hana við umferð Borgarlínu og forgangsakstur, en ekki almenna umferð.	*Mat hefur verið lagt á þörf á umferðarmannvirkjum af þessari stærðargráðu og svokallaðri núll lausn sem fellst í því að gera ekki neitt. Hins vegar er það svo að umferðaspár gera ráð fyrir aukinni umferð, og ef ekki kæmi til nýrrar stofnbrautar færi sú aukning um tengibrautir við íbúðarbyggð sem ekki eru hannaðar fyrir slíkan umferðþunga. Arnarnesvegurinn er því að mati þeirra sem unnið hafa spár um umferðarþunga nauðsynleg fyrir höfuðborgina í heild og samræmist aðalskipulagsáætlunum beggja sveitarfélaga.*
7.2.	Íbúarráð Breiðholts leggur til að kannað verði lagning á nýjum stofnstíg að vestanverðu með tengingu inn í Seljahverfi samhliða þessari framkvæmd. Ráðið kemur með ábendingar um áningu, loftgæðamæli, gróður, hljóðvist og fleira.	*Þetta var kannað, sem og stígur að vestanverðu og var vel tekið í það. Hins vegar var það niðurstaða að hönnun innan Vetrargarðsins og á svæðinu að vestanverðum Arnarnesveginum skildi haldið utan við þetta skipulag og tekið frekar með uppbyggingu sem ætti sér stað þegar frekari framkvæmdir hæfust í Vetrargarðinum og nærsvæði hans.* *Sveitarfélögin þakka innsendar ábendingar, og benda á að við hönnun vegstæðis og mannvirkis verður hugað nánar að í hönnunarferli og þar verða útfærðar hljóðmanir, áningarsvæði og gróður.*
8.	**HEILBRIGÐISEFTIRLIT REYKJAVÍKUR (HER)**	
8.1.	**HER** telur að gera verður betur grein fyrir hljóðvist í tillögunni. Þar er sérstaklega bent á að þó reistir séu veggir og hljóðmanir og hljóðvist metin í 2 m hæð, getur hljóð borist á efri hæð húsa og æskilegt að meta hljóðstig þar líka. Einnig er bent á að hljóð getur borist óhindrað að íbúðarbyggð í Breiðholti og útivistarsvæðum þar.	*Þegar hljóðstig er metið á íbúðarsvæðum er hljóðstig á efri hæðum húsa einnig metið. Það er gert til þess að meta lágmarkshæð hljóðveggja og hljóðmana. Hvað varðar útivistarsvæði í Breiðholti þar er fyrirhugað að nota efni sem kemur úr vegaframkvæmdinni til þess að bæta hljóðvist Vetrargarðs megin og verður landmótun hugsuð út frá því samhliða.*

8.2.	**HER** telur að kanna verði sérstaklega hávaða sem berst frá brúarsvæðinu og hvernig má bæta hljóðvist í nærsvæði brúarinnar sem og rampann niður að Breiðholtsbraut.	*Í hljóðútreikningum hefur verið litið til þessara þátta og áhrif á hljóðvist í Fellahverfi metin því samhliða.*
8.3.	**HER** telur að meta verði samlegðaráhrif mengunar af Breiðholtsbraut og Arnarnesvegur. Her bendir einnig á að óraunhæft sé að koma fyrir loftgæðamiðstöð, en bendir á að möguleiki er að koma fyrir snjallmælum sem geta vaktað loftgæði svæðisins.	*Vegna ábendinga verður leitast við að koma fyrir snjallmælum áður en framkvæmdir byrja til þess að mæta loftgæði á svæðinu í samráði við Heilbrigðiseftirlitið, bæði hvað varðar rykmengun og gasmengun með vísun í reglugerð nr. 920/2016.*
9.	**SKIPULAGSSTOFNUN**	
9.1.	Skipulagsstofnun bendir á að skoða þurfi hvort setja beri skipulagsákvæði um verklag á framkvæmdartíma með hliðsjón af svifryksmengun og hávaða.	*Við útgáfu á framkvæmdarleyfi verður tekið mið af gildandi lögum og reglum hvað varðar hávaða á verkstað og leyfilegan vinnutíma.*
9.2.	Stofnunin bendir á að skoða þurfi afmörkun deiliskipulagsins í samræmi við hverfisskipulag Breiðholts.	*Þetta hefur verið gert í samráðsfundum með ráðgjöfum skipulaganna og skipulagsmörkin aðlöguð þannig að þau samræmast núna.*
10.	**VEITUR**	
10.1.	Veitur gera ekki athugasemdir við tillöguna.	*Móttekið.*
11.	**SLÖKKVILIÐ HÖFUÐBORGARSVÆÐISINS**	
11.1.	Slökkvilið höfuðborgarsvæðisins bendir á að huga þarf að brunaöryggi og hættunni sem fylgir eldsvoða undir vistlokum. Þetta á sérstaklega við ef útfærslan á vistlokinu væri léttara en önnur hefðbundnari lok.	*Greinargerðin hefur verið uppfærð og komið inn á kröfur um brunahönnun í vistlokum sem þessum. Á Íslandi er farið eftir norskum stöðlum (NS 500) við hönnun jarðganga en þar er ekki gerð krafa um brunavarnir í jarðgöngum eða vistlokum sem eru innan við 500 metra löng, eins og í þessu tilfelli.*

Athugasemdir við tillögu að deiliskipulagi að 3. áfanga Arnarnesvegar

Í töflunni hér fyrir neðan eru tekin saman viðbrögð og svör sveitarfélaganna og við þeim athugasemdum sem bárust á kynningartíma og hverjir standa að þeim.

NR.	MÁLEFNI/AÐILAR	ATHUGASEMD	SVÖR KÓPAVOGS OG REYKJAVÍKURBORGAR
A.	**ALMENNT**		
A.1	○ Ólafur Björnsson, (Vinir Kópavogs) ○ Valgerður Helgadóttir	**Samráð í skipulagsferlinu:** Gerðar voru athugasemdir um lítið samráð við íbúa svæða sem eru í nærsvæði vegstæðisins.	*Öllum íbúum nærsvæðis framkvæmdarsvæðisins, sem og öðrum sem létu sé málið varða, var boðið að kynna sér deiliskipulagið og áform um framkvæmdina á sameiginlegum kynningarfundum, sem og koma með almennar athugasemdir á auglýsingartíma líkt og lög gera ráð fyrir. Erindið hefur hlotið efnislega meðferð samkvæmt skipulagslögum.*
A.2	○ Guðmundur G. Gunnarsson ○ Ólafía Pálmadóttir ○ Bernharð Ólafsson ○ Soffía Eiríksdóttir ○ Aleksandra Kojic ○ Heiðar Á. Atlason	**Sprengingar á framkvæmdatíma.** Nokkrar spurningar komu fram sem varða sprengingar á verktíma og hvort farið verði í úttektir á húseignum áður en framkvæmdir hefjast.	*Gert er ráð fyrir að húseignir næst vegstæðinu verði teknar út áður en framkvæmdir hefjast, sé hætta fyrir hendir að sprungur geti myndast þegar sprengingar og fleygum mun eiga sér stað. Ábyrgð á þessu er að öllu jafna á höndum verktaka.* *Hvað varðar hávaða á framkvæmdartíma sem rekja má til vinnu við sprengingar (sérstaklega hávaðasöm framkvæmd) er vísað til reglugerðar nr. 724/2008 hvað varðar hávaða og almennan vinnutíma. Verður þeim viðmiðum fylgt.* **Tafla IV. Mörk fyrir hávaða vegna framkvæmda.** Íbúðasvæði, nágrenni þeirra og dvalarrýma þjónustustofnana þar sem sjúklingar eða vistmenn dvelja yfir lengri tíma Háværar framkvæmdir: Virkir dagar 7:00–21:00; Helgar og almennir frídagar 10:00–19:00; Aðrir dagar: Ekki heimilt Sérstaklega hávaðasamar framkvæmdir: Virkir dagar 7:00–19:00; Aðrir dagar: Ekki heimilt
A.3	○ Bernharð Ólafsson ○ Soffía Eiríksdóttir ○ Aleksandra Kojic ○ Heiðar Á. Atlason	**Lýsing.** Gerð er athugasemd að ekki sé fjallað um lýsingu í deiliskipulaginu.	*Búið að bæta við umfjöllum um lýsingu í greinargerðinni þar sem fjallað verður um gatnalýsingu sem og lýsingu stofnstíga á framkvæmdasvæðinu með hliðsjón af þeim lýsingarkröfum sem settar eru fyrir framkvæmdina.*
B.	**UMHVERFISMAT**		
B.1	○ Ólafur Björnsson, (Vinum Kópavogs) ○ Bjarni Gunnarsson ○ Sveinborg Hlíf Gunnarsdóttir ○ Elísabet Jónsdóttir ○ Hjalti Atlason ○ Bernharð Ólafsson ○ Soffía Eiríksdóttir	**Nýtt umhverfismat:** Spurningar og ábendingar hlutu af því að það hafi verið óskiljanlegt af hverju ekki var farið í gerð nýs umhverfismats, þar sem svo langur tími hafði liðið frá gerð	*Í ákvörðun Skipulagsstofnunar frá 18. febrúar 2021, sem er tilkomin vegna tilkynningar Vegagerðarinnar á breytingu á áður kynntum áformum um gatnamót Arnarnesvegar og Breiðholtsbrautar, var vísað til þess að í 12. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum geti* Skipulagsstofnun eingöngu tekið ákvörðun um að endurskoða þurfi umhverfismat framkvæmdar ef framkvæmdir hefjast ekki innan 10 ára frá því *að álit stofnunarinnar lá fyrir. Vísar stofnunin til þess að framkvæmdir við Arnarnesveg hafi í raun byrjað árið 2004 og því eiga ákvæði 12. gr. laganna ekki við í þessu máli og þar með þurfi ekki að gera nýtt umhverfismat vegna framkvæmdarinnar.* *Þessi ákvörðun Skipulagsstofnunar var kærð til úrskurðarnefndar umhverfis- og auðlindamála 8. júlí 2021. Niðurstaða nefndarinnar var*

	○ Aleksandra Kojic ○ Heiðar Á. Atlason	umhverfismatsins á sínum tíma. Margir krefjast að farið verði í nýtt umhverfismat áður en framkvæmdir hefjast.	*að hagsmunir kærenda voru hvorki verulegir né tengdir ákvörðun Skipulagsstofnunar. Ný útfærsla gatnamóta hefði ekki verið líkleg til að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif og var því breytingin ekki háð mati á umhverfisáhrifum. Ekki var talið að kærendur hefðu þá einstaklegu lögvörðu hagsmuni sem eru skilyrði kæruaðildar skv. 3. mgr. 4. gr. laga nr. 130/2011 var kærumálinu vísað frá úrskurðarnefndinni.*
C.	**HLJÓÐVIST**		
C.1	○ Guðbrandur Gimmel	**Hljóðstig og hljóðvarnir:** Spurningar komu fram hvernig hljóðstig hafi verið reiknað og út frá hvaða tölum hafi verið gengið.	*Hljóðstig var reiknað út frá umferðarspá fyrir árið 2030. Samkvæmt niðurstöðum úr útreikningum á hljóðstigi mun hávaði frá umferð á Arnarnesveginum vera undir viðmiðunargildum þeim sem sett eru fram í reglugerð 724/2008 um hávaða.*
C.2	○ Bernharð Ólafsson ○ Soffía Eiríksdóttir ○ Aleksandra Kojic ○ Heiðar Á. Atlason	**Hljóðveggir og vegstæði:** Hversu mikil er þörfin á hljóðveggjum og er hægt að hliðra til fyrirhugaðri byggð til þess að draga úr lengd hljóðveggja. Efasemdir voru um legu á vegstæðisins og þeirrar hljóðmengunar sem hlýst af staðsetningunni.	Tillögu að nýrri byggð á Vatnsendahæð hefur nú þegar verið hliðrað til austurs til þess að draga úr þörf á háum hljóðveggnum. Í deiliskipulagstillögunina var ávallt leitast við því að halda útsýninu og aldrei verða settir hljóðveggir upp af óþörfu. Í deiliskipulagstillögunni eru sett fram val á milli hljóðmanar og hljóðveggjar svo hönnuðir geti valið það sem best þyki hverju sinni. Þó svo að það komi frá á uppdrætti að það komi hljóðmön, getu það verðir mjög lág hljóðmön. Útsýnið á ekki að skerðast. Nokkrar líkur eru til þess að hljóðstig væri hærra hefði vegstæðið verið staðsett fjær núverandi byggð við Kleifakór, sökum þess endurkasts sem nýtur við, vegna núverandi legur vegarins. Það má leiða líkur til þess að hefði vegstæðið verið fjær hefði verið nauðsynlegt að hafa hljóðveggi mun lengri og hærri, og þar með væri veruleg skerðing á útsýni því samhliða.
D.	**SAMGÖNGUR**		
D.1	○ Oddur V. Þórarinsson ○ Ívar Ö. Lárusson Ríkharður Sigmundsson ○ Edvard G. Guðnason ○ Kristján Jónsson ○ Bjarni Gunnarsson ○ Helgi S. Ólafsson ○ Elísabet Rakel Sigurðardóttir ○ Valgerður Helgadóttir ○ Bernharð Ólafsson	**Mislæg gatnamót:** Margar spurningar voru efnislega af sama meiði og sneru að því, með hvaða hætti komist hafði verið að þeirri niðurstöðu að hafa ljósastýrð plangatnamót.	*Þriðji áfangi Arnarnesvegar (frá Rjúpnavegi að Breiðholtsbraut) hefur lengi verið á skipulagi bæði hjá Vegagerðinni og Kópavogsbæ. Upphaflega var vegstæði vegarins að stærri hluta innan Reykjavíkur.* *Niðurstaða samráðs allra veghaldara var að byrja á að gera gatnamót í plani. Í skipulagi er þó gert ráð fyrir mögulegu rými innan skilmálaeiningar í hverfisskipulagi Breiðholts fyrir akreinar frá og að Breiðholtsbraut til austurs að gatnamótum Arnarnesvegar (sem gæti þá myndað nokkurn veginn trompet lausn). Þannig er til staðar rými fyrir síðari tíma ákvörðun og breytingar á skipulagi að breyta hönnun á gatnamótunum ef ástæða þykir til. Núverandi tenging Breiðholtsbrautar – Vatnsendahvarfs mun vera opin umferð án ljósastýringar, sem hægri inn-hægri út, og dreifa álagi umferðar.* *Út frá uppbyggingaráformum sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu til ársins 2030 gerir umferðarspá VSÓ ráð fyrir um 23.000 ökutækjum á Arnarnesvegi við Breiðholtsbraut og 35.000 ökutækjum á Breiðholtsbrautinni (háspá). Miðað við þær forsendur að umferð geti*

	○ Soffía Eiríksdóttir ○ Aleksandra Kojic ○ Heiðar Á. Atlason		*vaxið um 2% á ári sýna niðurstöður afkastaútreikninga að gera megi ráð fyrir að plangatnamótin geti annað umferð Arnarnesvegar og Breiðholtsbrautar til ársins 2046.* *Hvað umferðaröryggi varðar þá er leitast við að gera mannvirkið eins öruggt og kostur er og mun umferðaröryggi verða betra en við núverandi aðstæður. Gangandi og hjólandi vegfarendur þvera núverandi gatnamót í plani en munu þvera götur mislægt í nýrri lausn. Öll hönnun vegar, stíga og gatnamóta mun verða sett í umferðaröryggisrýni á öllum stigum hönnunar og skoðuð af vottuðum umferðaröryggisrýnum.* *Í dag eru öll nærliggjandi gatnamót á Breiðholtsbraut og við Arnarnesveg plangatnamót og er einsleitt gatnakerfi æskilegra til að ná jafnara flæði umferðar milli gatnamóta.* *Út frá uppbyggingaráformum sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu til ársins 2030 gerir umferðarspá VSÓ ráð fyrir um 23.000 ökutækjum á Arnarnesvegi við Breiðholtsbraut og 35.000 ökutækjum á Breiðholtsbrautinni (háspá). Afkastaútreikningar voru gerðir fyrir þrjár mismunandi útfærslur. Niðurstöður afkastaútreikninga sýndu að plangatnamót (valin lausn) ræður vel við þá umferð sem spár gera ráð fyrir til ársins 2030 (með meðaltafir 20 sek á háannatíma). Miðað við þær forsendur að umferð geti vaxið um 2% á ári þá má gera ráð fyrir að plangatnamótin geti annað umferð Arnarnesvegar og Breiðholtsbrautar til ársins 2046.* *Hvað umferðaröryggi varðar þá er alla jafna alvarlegri óhöpp við plangatnamót en mislæg gatnamót og ræður þar mestu um hliðarárekstra. Hins vegar má einnig gera ráð fyrir meiri umferðarhraða með mislægum gatnamótum sem aftur á móti getur haft alvarleg áhrif á umferðaröryggi vegfarenda við önnur gatnamót Breiðholtsbrautar og Arnarnesvegar og verri áhrif á hljóðvist. Gangandi og hjólandi vegfarendur þvera núverandi gatnamót í plani en munu þvera götur mislægt í nýrri lausn. Þess að auki mun núverandi tenging Breiðholtsbrautar – Vatnsendahvarfs vera opin umferð án ljósastýringar, sem hægri inn-hægri út. Þar er því hægt að velja að aka inn og út úr hverfinu og sleppa við vinstri beygjur við ljósastýringu, þ.e. hættulegu straumana. Með tilliti til ofangreindra forsenda er því ólíklegt að ný gatnamót muni hafa hærri slysastíðni en núverandi gatnamót.*
D.2	○ Ríkharður Sigmundsson ○ Helga Kristín Gunnarsdóttir (Vinir Vatnsenda-hvarfs) ○ Helgi S. Ólafsson ○ Einar Kristinn Hauksson ○ Hjalti Atlason	**Aðrar gerðir gatnamóta:** Hugmyndir voru settar fram hvað varðar aðrar gerðir gatamóta og mögulegar útfærslum á þeim svo komast hefði mátt í veg fyrir að nota ljósastýrð gatnamót. Spurningar voru einnig settar fram hvað varðar möguleika á breytingum eru fyrir hendi ef	*Samhliða frumdrögum voru aðrar lausnir við gatnamótin skoðuð; hringtorg og plangatnamót sunnan við Breiðholtsbraut. Í báðum tilfellum var fallið frá áformum, meðal annars því það hefði í för með sér töluverðar raskanir fyrir íbúa og umhverfið á svæðinu þar sem sprengja þyrfti allt að 300.000 m2 af jarðvegi með tilheyrandi þungaflutningum, jarðraski, umhverfisáhrifum og kostnaði og sama gildir um göng. Auk þess myndu plangatnamót sunnan Breiðholtsbrautar, göng eða hringtorg hafa í för með sér að tengingar Arnarnesvegar við Vatnsendaveg væru ekki mögulegar og/eða tenging Tónahvarfs við Vatnsendaveg. Slíkar útfærslur væru því síður til þess fallnar að létta á umferðarþunga Vatnsendahvarfs.* *Umferðarflæði við hringtorg er heppilegast við gatnamót þar sem allir umferðarstraumar eru svipað stórir, sem er ekki raunin við verðandi gatnamót Breiðholtsbrautar og Arnarnesvegar.* *Í skipulagi er gert ráð fyrir mögulegu rými innan skilmálaeiningar í hverfisskipulagi Breiðholts fyrir akreinar frá og að Breiðholtsbraut til austurs að gatnamótum Arnarnesvegar. Þannig er til staðar rými fyrir síðari tíma breytingar ef umferðarþungi skyldi aukast umfram það sem*

		umferðarþungi fer yfir afkastagetu gatnamótanna.	*spár gera ráð fyrir. Núverandi tenging Breiðholtsbrautar – Vatnsendahvarfs mun vera opin umferð án ljósastýringar, sem hægri inn-hægri út. Mun sú tenging aðstoða við að létta á umferð, sérstaklega þeirra sem vilja sækja austur Breiðholtsbraut/inn Vatnsendahvarf og kjósa að sleppa við ljósastýringu fyrir vinstri beygjur.* *Hvað varðar þjónustu við veginn má gera ráð fyrir að ofankoma verði svipuð og á Arnarnesvegi við Reykjanesbraut. Er Vegagerðin, veghaldari, meðvituð um þann kostnað sem þarf til að halda veginum greiðum.*
D.3	○ Edvard G. Guðnason	**Utan svæðis:** Svæðið sem gerð er fyrirspurn um liggur ekki innan eða í nærsvæði deiliskipulagsins.	*Verkefnið er samstarfsverkefni Vegagerðarinnar, Reykjavíkurborgar og Kópavogsbæjar. Stærri skoðanir á gatnakerfi Kópavogsbæjar falla því ekki innan þessa verkefnis og voru því ekki skoðaðar. Bent er á skýrslu frá Mannvit frá árinu 2019 um nýtt umferðarspálíkan höfuðborgarsvæðisins eða viðauka við aðalskipulag Kópavogs – umferðarspá frá VSÓ. Þar má sjá hvernig gera má ráð fyrir að umferð muni vaxa samhliða uppbyggingaráformum sveitarfélaganna. Til samanburðar má benda á að núverandi umferða á Rjúpnavegi við nýja tengingu Arnarnesvegar er um 13.000 ökutæki.*
D.4	○ Kristján Jónsson ○ Elísabet Rakel Sigurðardóttir ○ Hjalti Atlason ○ Ólafur Björnsson, (Vinir Kópavogs) ○ Hjalti Atlason	**Biðtími og umferðarþungi:** Spurningar um afkastagetu og umferðarþunga er svarað hér.	*Afkastaútreikningar voru gerðir miðað við stærstu klukkustund árdegis og síðdegis miðað við umferðarþunga árið 2030 fyrir þrjár mismunandi lausnir: Plangatnamót sunnan Breiðholtsbrautar, plangatnamót norðan Breiðholtsbrautar og mislæg gatnamót.* *Mislæg gatnamót koma betur út í flestum tilfellum en nálægð þeirra við gatnamót Breiðholtsbrautar og Jaðarsels getur haft neikvæð áhrif á afköst gatnamótanna. Plangatnamót sunnan Breiðholtsbrautar komu ekki vel út afkastalega og umferðaröryggislega séð þar sem fléttunarvegalengdir á Arnarnesvegi frá Vatnsendavegi að Breiðholtsbraut voru stuttar.* *Niðurstöður fyrir valda lausn, sýna að gera megi ráð fyrir meðaltöfum á bilinu 10-20 sekúndur fyrir gatnamótin í heild sinni (þjónustustig B). Tafir fyrir vinstribeygju strauma geta hins vegar farið upp í 45 sekúndur (þjónustustig D fyrir einstaka strauma). Til samanburðar eru meðaltafir við gatnamót Breiðholtsbrautar – Vatnsendahvarfs á bilinu 35-55 sekúndur í dag (þjónustustig D) og tafir við vinstribeygjustrauma allt að 120 sekúndur (þjónustustig F). Miðað við umferðarþunga árið 2030, og stærstu klukkustund síðdegis, sýna afkastaútreikningar að meðaltali geti 95% raðir orðið allt að 110 m við einstaka strauma (þ.e. í 5% tilfella gætu raðir orðið lengri en 110 m á stærstu klukkustundinni). Til samanburðar sýna afkastaútreikningar að 95% raðir séu 250 m við Vatnsendahvarf í dag (ná langt út fyrir gatnamót) og 200 m á Breiðholtsbraut á stærstu klukkustund síðdegis (ná út fyrir vasa).* *Bent er á að núverandi tenging Breiðholtsbrautar – Vatnsendahvarfs mun vera opin umferð án ljósastýringar, sem hægri inn-hægri út. Mun sú tenging létta á umferð, sérstaklega þeirra sem vilja sækja austur Breiðholtsbraut/inn Vatnsendahvarfið og kjósa að sleppa við vinstri beygjur á ljósastýringu.* *Miðað við þær forsendur* að umferð geti vaxið um 2% á ári sýna niðurstöður afkastaútreikninga að gera megi ráð fyrir að plangatnamótin geti annað umferð Arnarnesvegar og Breiðholtsbrautar til ársins 2046. *Bent er á að núverandi tenging Breiðholtsbrautar – Vatnsendahvarfs mun vera opin umferð án ljósastýringar í lok verkefnatímans, sem hægri inn-hægri út. Mun sú tenging aðstoða við að létta á umferð, sérstaklega þeirra sem vilja sækja austur Breiðholtsbraut/inn Vatnsendahvarfið og kjósa að sleppa við vinstri beygjur á ljósastýringu.* *Miðað við þær forsendur að umferð geti vaxið um 2% á ári sýna niðurstöður afkastaútreikninga að gera megi ráð fyrir að*

			plangatnamótin geti annað umferð Arnarnesvegar og Breiðholtsbrautar til ársins 2046.
D.5	○ Helga Kristín Gunnarsdóttir (Vinir Vatnsenda-hvarfs) ○ Valgerður Helgadóttir	**Umferðarþungi við Vetrargarð:** Vakin er athygli á því að meiri umferðarþungi mun leiða til meiri hljóðmengunar við Vetrargarðinn.	*Vetrargarðurinn er utan við skipulagssvæði Arnarnesvegar og þættir tengdir honum verða leystir samhliða skipulagi garðsins sjálfs.*  *Reglugerðir um hljóðvist ná til íbúðarhúsnæðis, en ekki athafnahúsnæðis eða útivistarsvæða. Vel mögulegt er að bæta hljóðvist í Vetrargarðinum með því að móta hljóðmanir þegar hönnun Vetrargarðsins hefst, en garðurinn er utan við deiliskipulagssvæðisins.*
D.6	○ Helga Kristín Gunnarsdóttir (Vinir Vatnsenda-hvarfs) ○ Bjarni Gunnarsson ○ Valgerður Helgadóttir ○ Ólafur Björnsson, (Vinir Kópavogs)	**Umferðarspá:** Margar spurningar voru um umferðarspár og hvaða forsendur séu fyrir þeim ákvörðunum sem eru teiknar hvað hönnun mannvirkja. Einnig eru settar fram hér forsendur sem snúa að viðbragstíma slökkviliðs og annarra viðbragðsaðila.	*Umferðarspár byggja á skipulagsáformum sveitarfélaga, sem geta breyst. Með breytingum á aðalskipulagi Kópavogsbæjar og Reykjavíkurborgar hefur því umferðarspá frá fyrri matsáætlun breyst samhliða breytingum á skipulögum. Matsskyldufyrirspurn frá Vegagerðinni, unnin af VSÓ, er hins vegar nokkuð sambærileg þeirri sem VSÓ vann sérstaklega fyrir Arnarnesveginn árið 2020. Ákveðið var að notast við þá spá sem gerð var sérstaklega verkefnið þar sem hún gefur nákvæmari tölur fyrir Arnarnesveginn en sú sem gerð var fyrir aðalskipulagið. Miðað við þá umferðarspá er áætlað að umferð Arnarnesvegar við Vatnsendaveg verði 13.600 ökutæki og umferð á Vatnsendavegi 16.100 ökutæki.*  *Allar forsendur fyrir verkefninu voru tilkynntar umhverfisstofnunar sem mat það að ekki væri þörf á að fara í annað umhverfismat fyrir framkvæmdina. Er það mat framkvæmdaraðila og viðbragðsaðila á höfuðborgarsvæðinu að framkvæmdin sé mikilvæg til að tryggja öryggi íbúa í austurhluta Kópavogs og Breiðholts hvað varðar viðbragðstíma neyðarbíla (sjá https://www.facebook.com/Vegagerdin/videos/131283889119964 sjá mín 18:10). Því var það mat allra hlutaðeigandi að ekki skyldi farið í umhverfismat, þar sem það var ekki skylt samkvæmt lögum og myndi tefja framkvæmdina.*
D.7	○ Helga Kristín Gunnarsdóttir (Vinir Vatnsenda-hvarfs)	**Fjarlægð milli vegamóta:** Fjarlægð út frá veghönnunarreglum.	*Fjarlægð frá gatnamótum Jaðarsels – Breiðholtsbrautar að nýjum gatnamótum Breiðholtsbrautar – Arnarnesvegar verður um 600 m (c/c) miðað við nýtt vegstæði.*

			Samkvæmt Veghönnunarreglum Vegagerðarinnar er það ásættanleg fjarlægð milli vegamóta í plani. ▪ Vegamót — Mislæg / (plan) ▪ Fjarlægð milli vegamóta, $V_h \geq 90$ km/klst. — ≥ 3.000 m ▪ Fjarlægð milli mislægra vegamóta, $V_h < 90$ km/klst., háð $ÁDU_h$ — ≥ 800 – 2.000 m ▪ Fjarlægð milli planvegamóta, $V_h < 90$ km/klst., háð $ÁDU_h$ — ≥ 600 – 2.000 m
D.8	○ Ríkharður Sigmundsson	**Annað: Nærsvæði deiliskipulagsins, Ögurhvarf.** Gerð eru athugasemdir vegna umferðartafa í nærsvæði skipulagsins, en viðkomandi svæði er ekki hluti af áhrifasvæði deiliskipulagsins.	*Sammála því að of stutt er á milli gatnamóta Ögurhvarfs og Vatnsendahvarfs og bílastæðis við Skalla, en þetta svæði er hins vegar fyrir utan skipulagið. Væri ágætis hugmynd að setja miðeyju á milli og leyfa einungis hægri inn og hægri út þar. Of mikill halli er á bæði Vatnsendahvarfi og Ögurhvarfi svo að þar sé hægt að koma fyrir hringtorgi.* *Gera má ráð fyrir að umferð muni breytast samhliða nýjum gatnamótum og því æskilegt, með tilliti til kostnaðar, að bíða með breytingar þar til eftir framkvæmdir og farið er að skýrast hvernig umferð dreifist á gatnakerfið.*
E.	**GRÓÐUR OG ÚTIVIST**		
E.1	○ Helga Kristín Gunnarsdóttir (Vinir Vatnsenda-hvarfs)	**Rask á flóru svæðisins:** Mikið rask verður á gróðri vegna framkvæmdanna og vegna þess að nýtt umhverfismat hefur ekki verið gert er ekki hægt að meta áhrif framkvæmdarinnar.	*Óneitanlega verður rask af framkvæmd af þessari stærðargráðu og hefur það áhrif á gróður. Hins vegar eru áætlanir til þess að minnka inngripið sem verður á staðargróður. Farið verður í framkvæmdir til þess að verja ákveðnar tegundir en fjarlægja aðrar, sbr. lúpínu sem hefur að stórum hluta yfirtekið stærsta hluta svæðisins á síðustu árum. Þessi framkvæmd verður gerð í samráði við Náttúrufræðistofnun Íslands eða Umhverfisstofnun sem báðar hafa bent á mikilvægi þess að verja blátoppuna sökum friðunar hennar og stöðu annarrar flóru svæðisins vegna ágengni lúpínu á framkvæmdarsvæðinu.*
E.2	○ Elísabet Jónsdóttir	**Skertir útivistarmögu-leikar:** Bent er á að mikil skerðing verði á útivistarmöguleiku m á svæðinu með framkvæmdinni.	*Vissulega fylgir framkvæmdinni skerðing á því náttúrulega svæði sem er að finna á Vatnsendahæð, hins vegar hefur það svæði ekki verið skipulagt sem útivistarsvæði, þó það hafi að hluta til verið nýtt sem slíkt en hins vegar hefur Elliðaárdalnum verið skipulagður sem slíkur.* *Til þess að koma á móts við þetta eru settar fram kvaðir um trjágróður til þess að bæta ásýnd svæðisins og skerma af vegamannvirki og samhliða að verja búsvæði ákveðna plantna því samhliða. Bent er á að aðgengi að útivistarsvæðinu batnar til muna með tilkomu tengi- og stofnstíga og tengir saman útivistarsvæði á Vatnsendahvarfi og Elliðaárdal mun betur en er í dag.*
F.	**VISTLOK**		
F.1	○ Ólafur Björnsson, frá Vinum Kópavogs ○ Guðbrandur Gimmel ○ Guðmundur G. Gunnarsson ○ Ólafía Pálmadóttur ○ Bernharð Ólafsson	**Stærð vistloks:** Kallað hefur verið eftir því að stærri hluti vegarins verði með vistlokum eða vegurinn jafnvel að stórum hluta lagður i stokk til að draga úr neikvæðum áhrifum	*Svæði fyrir vistlok og stærð þess var ákveðinn staður á Arnarnesveginum til þess að eiga kost á því að tengja saman útivistarsvæði sitt hvorum megin við Arnarnesvegin. Ástæðan fyrir því að ekki er farið lengra er af mörgum toga. Þar ber helst að nefna mjög mikinn kostnað, erfiða hæðarlegu sem og erfiðra tenginga við tengibrautir sem myndi krefjast þessi að farið yrði mun lengra inn á útivistarsvæði í Elliðaárdalsins og Vetrargarðsins. Mun meira en þörf er á með núverandi lausn til þess að ná tengingum við aðrar stofn og tengibrautir.*

	○ Soffía Eiríksdóttir ○ Aleksandra Kojic ○ Heiðar Á. Atlason	framkvæmdarinnar og auka gæði útivistarsvæða.	
G.	**LOFTMENGUN**		
G.1	○ Hjalti Atlason	**Svifryk og gas:** Gerð er athugasemd að ekki sé gerð grein fyrir mótvægisaðgerðum hvað varðar svifryk.	*Aukinni umferð um Arnarnesveginum fylgir aukin svifryksmengun en á sama tíma dregst úr mengun á tengibrautum þegar dregur úr umferð á öðrum götum í nærsvæði stofnbrautarinnar. Í tilfelli 3. áfanga Arnarnesvegar er óvíst hve staðbundnu áhrifin verða sökum legu vegstæðisins í landslaginu þar sem vegstæðið þverar háa hæð og við slíkar aðstæður eru minni líkur að uppsöfnun svifryksagna.* *Hvað varðar vöktun á svifryki þá stendur til að láta upp snjallmæla til þess að fylgjast með svifryks- sem og annarri mengun í nágrenni Arnarnesvegar.* *Með þessu er hægt að fylgjast með breytingum á loftgæðum samhliða breytingu á umferðarþunga á svæðinu og geta gripið til mótvægisaðgerða, sé þess þörf. Mótvægisaðgerðir eru hins vegar einskorðaðar við það að draga úr umferð og draga úr rykmyndandi þáttum, líkt og nagladekkjum. Það er pólitísk ákvörðun að marka þær aðgerðir.*

Niðurstaða umsagnar EFLU 13. maí 2022:

Með vísan í ofangreindar umsagnir við innsendar athugasemdir frá hagsmunaaðilum og íbúum Reykjavíkurborgar og Kópavogsbæjar er það mat verkfræðistofunnar EFLU að efnislega hafi verið komið á móts við þær umsagnir og ábendingar sem borist hafa á auglýsingartíma deiliskipulagstillögunnar.

EFLA vill hins vegar undirstrika það að tekið verði fullt tillit til athugasemda snúi að gróðri, jarðminjum og loftgæðum:

1. Setja skal upp snjallmæla (loftgæðamæla) áður en til framkvæmda kemur til þess að fylgjast með loftgæðum á framkvæmdarsvæðinu í samráði við Heilbrigðiseftirlit sveitarfélaganna.
2. Gerð verði áætlun til þess að taka upp og flytja þúfur með brúskum af blátoppu *(sesleria albicans*) úr vegstæðinu og þær geymdar til hliðar við það, áður framkvæmdir hefjist. Eftir að framkvæmdum líkur skal þeim aftur komið fyrir í innan framkvæmdarsvæðisins í nærsvæði þess staðar þar sem þær voru teknar. Þetta skal gert í samráði við Náttúrufræðistofu Íslands, sem hefur boðist til að liðsinna við þennan þátt. Þessu samhliða skal óska eftir nýjum umsögnum, bæði frá Umhverfisstofnun og Náttúrufræðistofnun Íslands og biðja um mat á þessum mótvægisaðgerðum.
3. Að hluti af grágrýtisurðinni sem er merki um gamla sjávarstöðu verði tekin til hliðar áður en framkvæmdir hefjast og henni komið til baka eftir að framkvæmdum líkur þar sem hún fellur vel að landslagi. Þetta skal gert í samráði við Náttúrufræðistofu Íslands, sem hefur boðist til að liðsinna við þennan þátt.

Samantekt

Þær breytingar sem gerður voru á deiliskipulagsuppdrættinum sneru að breyttum mörkum skipulagsins í Vatnsendahvarfi sem rekja má til hliðrunar á stíg. Einnig voru breytingar á mótvægisaðgerðum hvað varðar hljóðvist eftir að hljóðkort höfðu verið uppfærð í tengslum við nýtt hverfi í Vatnsendahvarfi. Í greinargerðinni var settur inn nýr kafli sem sneri að lýsingu, umfjöllum um mótvægisaðgerðir hvað varðar staðgróður var uppfærður með hliðsjón af umsögnum sem og kaflin um loftgæði af sömu ástæðu.

Tekið er sérstaklega fram að samhliða auglýstu deiliskipulagi fyrir Arnarnesveg 3. áfanga voru auglýst breytt skipulagsmörk deiliskipulags Hörðuvalla sem samþykkt var í bæjarráði 24. júní 2003 og birt í B- deild Stjórnartíðinda 12. nóvember 2003. Athugasemdir bárust og var þeim svarað í umsögn skipulagsráðs Kópavogs dags. 25. mars 2022 og var erindið dags. 17. janúar 2022 staðfest í bæjarstjórn Kópavogs 12. apríl 2022.

Tekið er sérstaklega fram að samhliða auglýstu deiliskipulagi fyrir Arnarnesveg 3. áfanga voru auglýst breytt skipulagsmörk deiliskipulags Vatnsenda Athafnasvæði sem samþykkt var í bæjarstjórn 25. september 2001 og birt í B-deild Stjórnartíðinda 15. janúar 2002. Athugasemdir bárust og var þeim svarað í umsögn skipulagsráðs Kópavogs dags. 25. mars 2022 var erindið dags 17. janúar 2022 og breytt 4. apríl 2022 staðfest í bæjarstjórn Kópavogs 12. apríl 2022

Tekið er sérstaklega fram að samhliða auglýstu deiliskipulagi fyrir Arnarnesveg 3. áfanga voru auglýst breytt skipulagsmörk deiliskipulags Vatnsenda Athafnasvæðis – Tónahvarf 2 sem samþykkt var í bæjarstjórn 9. október 2007. Engar athugasemdir bárust og var erindið dags. 17. janúar 2022 staðfest í bæjarstjórn Kópavogs 12. apríl 2022.

Tekið er fram að samhliða auglýstu deiliskipulagi fyrir Arnarnesveg 3. áfanga var auglýst tillaga að breytingu á deiliskipulagi Elliðaárdals er fólst í því að skipulagsmörk deiliskipulags Elliðaárdals var breytt til aðlögunar/ samræmis við skipulagsmörk Arnarnesvegar og minnkaði skipulagssvæði dalsins þannig um 1,7 ha. Ein athugasemd barst á auglýsingatíma og er stefnt að því að afgreiða erindið með vísan til umsagnar skipulagsfulltrúa á sama fundi og deiliskipulag Arnarnesvegar.

Niðurstaða skipulagsráðs Kópavogs þann ____ maí 2022:

Skipulagsráð samþ./ hafnar framlagða tillögu með áorðnum breytingum

Niðurstaða skipulags- og samgönguráðs Reykjavíkur þann ____ maí 2022:

Skipulags- og samgönguráð samþ./ hafnar framlagða tillögu með áorðnum breytingum