

Skipulagsstofnun
Borgartúni 7b
105 Reykjavík
b.t. Jakobs Gunnarssonar

Reykjavík, 25. ágúst, 2020

Skipulagsstofnun hefur sent Reykjavíkurborg, umhverfis- og skipulagssviði til umsagnar tillögu Verkefnastofu Borgarlínu að matsáætlun fyrsta áfanga Borgarlínu, Ártúnsholt-Hamraborg. Skrifstofa umhverfisgæða á umhverfis- og skipulagssviði vann umsögnina en leitaði einnig til annarra eininga sviðsins í tengslum við t.d. samgöngu- og skipulagsmál.

Samhliða mati á umhverfisáhrifum er unnið að aðalskipulagsbreytingum vegna þessa fyrsta áfanga Borgarlínunnar. Umhverfis- og skipulagssvið heldur utan um þær aðalskipulagsbreytingar sem varða Reykjavík. Sviðið mun einnig bera ábyrgð á gerð deiliskipulagsáætlana eða breytinga á gildandi deiliskipulögum innan marka Reykjavíkur er tengjast framkvæmd áfangans. Þá veitir skipulagsfulltrúi Reykjavíkurborgar framkvæmdaleyfi fyrir alla þá framkvæmdaliði sem verða innan borgarmarka.

Auk þess að sinna ýmsum lögbundnum hlutverkum í tengslum við gerð Borgarlínu er Reykjavíkurborg að sjálfsögðu virkur þátttakandi í öllu undirbúningsferli við skipulag, hönnun og framkvæmd Borgarlínunnar enda einn af bakhjörllum verkefnisins ásamt hinum sveitarfélögum Höfuðborgarsvæðisins og Vegagerðinni. Reykjavíkurborg hefur því reglulega tækifæri til að koma sjónarmiðum og ábendingum til Verkefnastofu Borgarlínu þ.m.t. þeim er tengjast umhverfisáhrifum og umhverfismatsferlinu.

Umsögn Reykjavíkurborgar um matsáætlunina

Að mati umhverfis- og skipulagssviðs Reykjavíkur er matsáætlunin vandlega unnin. Matsferlinu er lýst skilmerkilega og þeir umhverfisþættir sem valdir hafa verið til umfjöllunar í matinu eru þeir réttu miðað við eðli og umfang framkvæmdarinnar. Brugðist hefur við þeim athugasemdum sem bárust er drög að matsáætlun voru til kynningar í vor. Forsendum og röksemdum fyrir ákvarðanatöku um hlutverk, eðli, legu og umfang Borgarlínunnar er lýst gaumgæfilega og vísað í markmið og stefnu þeirra aðila sem að verkefninu standa. Ekki eru gerðar neinar athugasemdir við 1. og 2. kafla matsáætlunarinnar.

Í 3. kafla er fjallað um matið á umhverfisáhrifum, tilgang þess og ferli. Umhverfis- og skipulagssvið er mjög ánægt með að óskað hafi verið eftir heimild Skipulagsstofnunar til þess að vinna matið í stað þess að senda inn matsskyldufyrirspurn. Fyrir framkvæmd af þessum toga sem hefur ekki fordæmi hér á landi er gríðarlega mikilvægt að öllum spurningum um umhverfisáhrif, jákvæðum sem neikvæðum, sé svarað með því að fara í gegnum fullt mat á umhverfisáhrifum samkvæmt ákvæðum laga nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum. Ekki er neins saknað í upptalningu á helstu atriðum sem lýsa tilgangi matsins í lið 3.2 og matsferlinu skilmerkilega lýst í lið 3.3.

Í 4. kafla er staðháttum lýst og er þeim svæðum sem fyrsti áfangi Borgarlínunnar mun liggja um flokkað í sjö gerðir svæða. Þessi flokkun er nokkuð heimagerð og byggist ekki á þekktum viðmiðum eða í það minnsta kemur það ekki fram. Þeim er þó ágætlega lýst og nefnd dæmi þannig að munur milli þeirra er fremur afgerandi þó vissulega sé ekki alltaf auðveldlega hægt að greina í sundur hvernig ákveðnir umhverfisþættir eru ólíkir milli þessara flokka. Umfjöllun um verndarsvæði virðist vera tæmandi og jákvætt er að einnig eigi að horfa til svæða sem tilnefnd hafa verið á væntanlega framkvæmdaáætlun náttúruminjaskrár og sem njóta sérstakrar verndar samkvæmt 61. grein laga nr. 60/2013 um náttúruvernd.

Í 5. kafla er framkvæmdalýsing en framkvæmdin felst fyrst og fremst í aðgerðum innan þess svæðis sem áætlað er að Borgarlínan muni liggja um þ.e.a.s. göturýmið og nálæg svæði í þeim tilfellum þar

sem þörf er á viðbótarrými. Í hönnunarforsendum kemur fram að almennt sé stefnt að því að Borgarlínan verði sem mest í sérrými en þar sem það er ekki mögulegt verði hún í blandaðri umferð. Einnig er stefnt að því að göngu- og hjólastígar verði beggja vegna við Borgarlínu í göturými og að ekki verði stefnt að því að raska grænum svæðum eða lóðum fyrir íbúðarsvæði. Mikilvægt er að mati umhverfis- og skipulagssviðs að þegar neikvæð umhverfisáhrif eru til staðar að horft sé til að endurskoða allar hönnunarforsendur sem við á þegar leitað er leiða við að minnka neikvæðu áhrifin. Í framkvæmdalýsingunni eru listaðir helstu framkvæmdaliðir svo sem breytingar á göturými, bygging stöðva, breytingar á samgönguskipulagi og umferð og þverun Elliðaárvogs með brú eða brúm. Stefnt er að því að lýsa í frummatsskýrslunni útfærslum á göturýminu með sniðteikningum og loftmyndum og einnig verður greint frá stærð og eðli stöðva. Þá verður greint frá efnisþörf framkvæmda og kostnaðaráætlun. Stefnt er að því að skipta upplýsingum um þessi atriði niður á hvern legg framkvæmdar sem er mjög gott og gegnsætt og auðveldar umsagnaraðilum að gefa sértækar ábendingar.

Í 6. kafla um valkosti kemur fram að stefnt verði að því að bera saman valkosti þar sem bornir verða saman ólíkir kostir fyrir legu og staðsetningu kjarnastöðva sem og 0-kostur, að ráðast ekki í gerð Borgarlínu. Umhverfis- og skipulagssvið telur að einnig eigi að stilla upp valkostum fyrir venjulegar stöðvar þar sem ljóst er að umhverfisáhrif geti orðið umtalsverð t.d. nálægt viðkvæmum svæðum eins og Reykjavíkurtjörn. Bent er á ósamræmi í texta og mynd. Talað er um valkostinn Vonarstræti-Tjarnargata í texta á síðu 18 en á yfirlitskortu er greinilega um Vonarstræti og Suðurgötu að ræða.

Í 7. kafla um nálgun matsvinnu er greint frá almennum forsendum á bak við helstu umhverfisþætti og hvernig áhrifasvæði framkvæmdarinnar er skipt í þrjá hluta – eiginlegt framkvæmdarsvæði, áhrifasvæði sem verður fyrir beinum eða óbeinum áhrifum og athugunarsvæði sem er heildarsvæðið sem er skoðað. Skýra mætti betur út hver munurinn er á áhrifasvæði og athugunarsvæði og nefna dæmi um hvers konar svæði verið er að skoða. Stefnt er að því í frummatsskýrslunni að skipta upp umfjöllun um mat á áhrifum Borgarlínunnar í leggi sem endurspeglar þá staðhætti sem eru í nágrenni leiðarinnar og fjalla um alla umhverfisþætti sem eru til skoðunar fyrir hvern legg. Þá verður reynt að greina frá áhrifum sem verða á bæði framkvæmdatíma og rekstrartíma. Að mati umhverfis- og skipulagssviðs væri einnig jákvætt að greina eins og hægt er frá langtímaáhrifum, óháð væntanlegum rekstrartíma. Einnig er bent á að í töflu 7.2. mætti koma fram að beint rask á lífríki og vatnafari getur einnig átt sér stað á rekstrartíma t.d. ef mengunarslys verða.

Áætlaðar skilgreiningar á vægi og umfangi áhrifa eru samkvæmt hefðbundnu verklagi. Stefnt er að því að gera grein fyrir samræmi við aðrar fyrirliggjandi áætlanir. Ef til vill mætti skoða betur hvort ástæða sé til að skoða fleiri áætlanir sveitarfélaganna (Reykjavík og Kópavogur) en aðalskipulagsáætlanir, t.d. áætlanir í einstökum málaflokkum ef þær eru til staðar. Má benda sem dæmi á aðgerðaáætlun Reykjavíkur í loftslagsmálum og markmið í umhverfis- og auðlindastefnu borgarinnar, stefnum í samgöngumálum og um líffræðilega fjölbreytni. Þess ber að geta að minnst er á sumar slíkar áætlanir í umfjöllun um einsta matsþætti síðar í matsáætluninni en ef til vill mætti minnst á þær sameiginlega í upptalningunni í lið 7.5.

Kafli 8 fjallar um þær matsspurningar og rannsóknaráætlanir sem stefnt er að fyrir einstaka matsþætti. Nokkuð misítarlega er fjallað um matsþættina. Stundum eru matsspurningar mjög almennar en í öðrum tilfellum sértækar. Ekki eru gerðar athugasemdir við alla matsþættina en umhverfis- og skipulagssvið vill koma eftirfarandi á framfæri varðandi einstaka matsþætti.

- **Loftslag:** Matsspurningar um Borgarlínuna eru mjög almenns eðlis og horfa einungis til losunar gróðurhúsalofttegunda. Skoða mætti hvort ástæða sé til að meta áhrif á aðlögun hins byggða umhverfis að afleiðingum loftslagsbreytinga. Til dæmis liggur þessi hluti Borgarlínunnar að hluta um svæði sem gæti orðið fyrir áhrifum vegna hækkandi sjávarstöðu

sem og flóða í ám og vötnum vegna mikillar úrkomu. Áformuð gagnaöflun bendir til þess að fyrst og fremst verði horft á losun frá samgöngum og áhrifum Borgarlínunnar á þann þátt þ.m.t. vegna breytinga á samgönguháttum almennt í borgarumhverfinu. Sá þáttur er vissulega höfuðþáttur í þessu samhengi en ekki má gleyma losun vegna hráefnis- og orkunotkunar við sjálfa framkvæmdina t.d. kolefnisspor vegna efnisvals í framkvæmdum á göturými og stöðvum. Einnig mætti leggja mat á hversu mikið áætluð framkvæmd skerðir gróðurþekju sér í lagi trjágróður og hvernig hönnunarútfærslur geta mögulega bætt það upp með gróðursetningum í göturýminu.

- **Hljóðvist:** Hér vantar eina breytu sem er ekki þekkt á þessari stundu sem er hávaði frá væntanlegum ökutækjum Borgarlínunnar. Mat á áhrifum ætti að draga fram mögulega valkosti t.d. hljóðláta rafmagnsvagna og eða vagna með háværi vélar. Einnig ætti að skoða ef hægt er hljóðvistarhrif á lífríki, sér í lagi fugla.
- **Loftgæði:** Líkt og með hljóðvist ætti að reyna að leggja mat á hvers eðli ökutæki Borgarlínunnar verða með tilliti til áhrifa á loftgæði, bæði útblástur og svifryk.
- **Ásýnd svæðis:** Áhrif á ásýnd svæðis ráðast af miklu leyti af hönnunarútfærslum, bæði á göturýminu, stöðvunum og merkingum en einnig farartækjunum sjálfum. Ekki liggur fyrir hversu mikið verður vitað um þessar hönnunarútfærslur í umhverfismatsferlinu. Mælt er með að meta ólíka valkosti t.d. er varðar stærð, efnis- og litaval, tíðni ferða o.fl. Þá þarf sérstaklega að skoða þetta í nálægð við þekkt kennileyti.
- **Jarðmyndanir:** Engar athugasemdir gerðar en skynsamlegt getur reynst að kanna t.d. setlög nálægt áætluðu framkvæmdasvæði í Elliðaárósum því vitað er um að setlög með hátt verndar- og rannsóknargildi eru þar í næsta nágrenni.
- **Samgöngur og umferðaröryggi:** Margar matsspurningar falla undir þennan þátt og fjölbreyttar en betur mætti greina milli hvaða atriði er verið að skoða með tilliti til framkvæmda- og nálægasta áhrifasvæðis og hvaða atriði eru skoðuð með tilliti til áhrifa á samgöngur á öllu höfuðborgarsvæðinu því ljóst er að áhrif af samgöngubreytingum munu ná yfir allt það svæði og gott betur. Það er ekki síst mikilvægt þegar samanburður við 0- valkostinn (engin Borgarlína) er gerður.
- **Lífríki og vatnafar:** Eðlilega er mest áhersla lögð á viðkvæm náttúrusvæði þ.e.a.s. Reykjavíkurtjörn og Vatnsmýri og Elliðaárvog. Mikilvægt er að huga bæði að hönnun göturýmis en ekki síður staðsetningu og umfangi stoppistöðva nálægt viðkvæmstu svæðunum og æskilegt að meta valkosti sem gera ráð fyrir ólíkum útfærslum. Til viðbótar við athugun á áhrifum á fuglalíf við Reykjavíkurtjörn mætti skoða áhrif á fuglalíf við Elliðaárvog. Einnig vantar að fjalla um áhrif þess að skerða eða bæta við gróðri, sér í lagi trjá- og runnagróðri fyrir dýralíf sem nýta gróðurlendi sem búsvæði t.d. fuglar og skordýr. Það á við um öll svæði í borginni þar sem breytingar verða á gróðri, ekki einungis náttúru- eða grænu svæðin. Mikilvægt er að bæta við athugun á áflugshættu fyrir fugla vegna mannvirkja og aukinnar umferðar stórra ökutækja. Þetta er sérstaklega mikilvægt við Reykjavíkurtjörn, sér í lagi Skothúsvegsbrúnna. Efnisval t.d. á gleri og öðru sem veldur endurvarpi skiptir máli í þessu samhengi. Áhrif af hljóðvist og lýsingu frá mannvirkjum og umferð á lífríki þarf líka að skoða t.d. með tilliti til laxfiska í Elliðaánum. Þetta á ekki síst við um rekstartíma. Í lista yfir viðmið má bæta við tveimur löggjöfum – lögum um friðun, vernd og veiðar villtra fugla og villtra spendýra og lögum um velferð dýra.
- **Landnýting og þróun borgar:** Hér er líkt og með samgöngur mikilvægt að greina á milli áhrifa á framkvæmda- og nálægasta áhrifasvæði Borgarlínunnar og stærri áhrif á allt höfuðborgarsvæðið t.d. með tilliti til dreifingu byggðar og atvinnusvæða, fjölda bílastæða, tengsla við aðrar samgönguleiðir, græn svæði og fleiri atriða.
- **Meningarminjar:** Mikilvægt að horfa einnig til til menningarlandslags og tvinna saman við umfjöllun um áhrif á ásýnd.
- **Félagshagfræðilegir þættir:** Þetta verður mikilvæg og gagnleg greining. Verður horft til lýðheilsu og mögulegra áhrifa á hana í þessu samhengi t.d. í tengslum við breytt aðgengi að

grænum svæðum? En félagshagfræðilegur ábati af tilfærslu og þéttingu byggðar, starfa, menningarstarfsemi o.fl. í tengslum við uppbyggingu meðfram Borgarlínu?

- **Heimsmarkið sem viðmið:** Áhugavert væri að skoða tengsl við fleiri Heimsmarkmið Sameinuðu Þjóðanna en þau fimm sem nefnd eru hér t.d. markmiði 12 um ábyrga neyslu og framleiðslu og markmið 14 og 15 um líf í vatni og á landi.

Ágætlega er greint frá samráði og kynningaráætlun fyrir umhverfismatið og jákvætt að samfella sé við aðrar kynningar tengt verkefninu svo sem vegna aðalskipulagsbreytinga, deiliskipulags og hönnunar.

Umhverfis- og skipulagsvið áskilur sér rétt á að koma með athugasemdir á síðari stigum umhverfismatsins fyrir hönd Reykjavíkurborgar.

f.h. umhverfis- og skipulagssviðs
Snorri Sigurðsson, verkefnastjóri á skrifstofu umhverfisgæða.