

Bæjarskrifstofur Kópavogs
Skipulags- og umhverfissvið
V.t. Smári M. Smáráson, skipulagsstjóri
Fannborg 2
200 Kópavogur

Kópavogur 16. september 2008

**Efni: Umsögn íbúasamtakanna Betri byggð á Kársnesi vegna fyrirhugaðrar
auglýsingar á breyttu svæðis- og aðalskipulagi fyrir vesturhluta Kársness.**

Íbúasamtökin Betri byggð á Kársnesi (BBK) gera alvarlegar athugasemdir við hugmyndir að breyttu svæðis- og aðalskipulagi fyrir Kársnes og vísa í þessu sambandi til athugasemda samtakanna frá síðasta ári vegna auglýsingar á breyttu svæðis-, aðal- og deiliskipulagi skipulagsreits 10.

Jafnframt gagrýna samtökin harðlega samþykkt bæjarstjórnar frá 15. júlí sl. um að umræddar hugmyndir skuli auglýstar og þeim þar með hrundið af stað sem formlegum skipulagsbreytingunum. Sú ákvörðun samræmist ekki ítekuðum loforðum bæjaryfirvalda um fullt samráð við íbúa á Kársnesinu og lýðræðislega aðkomu þeirra að umræddum skipulagsbreytingum.

Þá telja samtökin vinnubrögð bæjaryfirvalda í málinu ámælisverð, þar sem áróður fyrir fegraðri mynd af skipulagshugmyndunum hefur stórlega skert upplýsingagildi opinberra kynninga og kynningargagna málsins fyrir íbúa og aðra hagsmunaaðila, sér í lagi hvað snertir áhrif á lífsgæði íbúa, næsta umhverfi og náttúru Kársnessins.

Niðurstaða samtakanna er sú að falla beri frá þeirri ákvörðun að auglýsa umræddar skipulagsbreytingar á þeim forsendum að:

1. Kanna þarf ítarlega áhrif landfyllinga á umhverfi áður en formlegt skipulagsferli hefst
2. Draga þarf verulega úr umfangi íbúafjöldunar og umferðaraukningar
3. Standa þarf við loforð og skyldur um samráð við íbúa og íbúasamtök
4. Fara þarf að þeim lögum og reglum sem fyrirhugaðar breytingar falla undir

Umsögn samtakanna um fyrirhugaðar skipulagstillögur fer hér á eftir, en taka skal fram að samtökin áskilja sér fullan rétt til að koma athugasemdum á framfæri við bæinn á seinni stigum:

1. ALMENNT UM HUGMYNDIRNAR

Nái hinar nýju skipulagshugmyndir fram að ganga verða samanlögð áhrif þeirra, auk þegar samþykktu breytinga á skipulagi Kársness, þau að íbúafjöldi og umferð **tvöfaldast** frá því sem nú er.

Kársnesið er lágreist, gróið og rólegt íbúðarhverfi. Sú gengdarlausu þétting sem tillagan felur í sér, þ.e. tvöföldun á íbúafjölda og tvöföldun á bílaumferð, mun skerða verulega lífsgæði þeirra sem búa á Kársnesi. Íbúar hafa ekki sett sig upp á móti endurnýjun og hóflegri þéttingu, en þar sem Kópavogsbær hefur ekki lagt fram nein rök sem styðja að hagsmunir íbúa eða sveitarfélagsins í heild sinni krefjist svo stórfelldrar þéttingar, er ekki hægt að samþykkja að gengið verði svo freklega á réttindi íbúanna.

Þetta ofskipulag sem bærinn hefur kynnt, með stórfelldri þéttingu íbúabyggðar ásamt þeirri auknu atvinnustarfsemi sem gert er ráð fyrir, nær langt út fyrir mörk faglegra viðmiða um vandaða skipulagsgerð og skynsemissjónarmiða. Draga verður úr umfangi þeirrar þéttingar sem að er stefnt, svo að sátt geti skapast um skipulagsmál Kársnessins. Að öðrum kosti eru bæjaryfirvöld í Kópavogi að bregðast þeirri frumskyldu sinni að vinna að bættem hag sveitarfélagsins, íbúa þess, umhverfis og náttúru.

2. LANDFYLLINGAR

2.1. Áhrif landfyllinga gætu orðið mjög alvarleg fyrir lífríki Fossvogsins

Skipulagstillagan felur í sér 13 ha landfyllingu til viðbótar við þá 24,5 ha. sem fyrir eru. Samtökin hafa leitað eftir álitu sérfræðinga um hugsanleg áhrif frekari landfyllinga á lífríki Fossvogsins og eru niðurstöður þeirra samhljóða um að nauðsynlegt sé að rannsaka áhrif breytinganna svo leggja megi mat á afleiðingar þeirra. Í þessu sambandi hefur verið vísað til áhrifa Gilsfjarðarbrúar, en þar minnkaði seltustig sjávar um 60-70% eftir framkvæmdina með alvarlegum afleiðingum fyrir fuglalíf svæðisins sem er, rétt eins og Fossvogsleirurnar, mikilvægt á heimsvísu vegna viðkomu farfugla. Áhrif Gilsfjarðarbrúar eru þörf áminning um að aldrei er of varlega farið gagnvart lífríki landsins.

Í umhverfisskýrslu benda höfundar réttilega á að "Frekari landfylling til norðurs mun þrengja enn frekar það rými sem streymi sjávar hefur í Fossvoginn í dag". Áhrif þessa gætu orðið þau að draga úr súrefnis- og seltumagni í sjónum í voginum með alvarlegum afleiðingum fyrir lífríki Fossvogsins.

Þeir aðilar sem málið snertir, þ.m.t. íbúar, geta engan veginn myndað sér skoðun á tillögum um nýjar landfyllingar fyrr en lögð hafa verið fram gögn byggð á ítarlegum rannsóknum hlutlausra aðila á líklegum umhverfisáhrifum þeirra.

Samtökin BBK beina þeim eindregnu tilmælum til bæjarins að auglýsa ekki tillöguna fyrr en slík athugun liggur fyrir.

2.2. Tillagan brýtur í bága við ákvæði Svæðisskipulags og Náttúruverndaráætlun um verndun umhverfis

Fyrirhuguð skipulagsbreyting stríðir gegn ákvæðum Svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins hvað varðar verndun umhverfis. Í Svæðisskipulagi segir: "Viðkvæmum svæðum við ströndina, votlendi og landi meðfram ám og vötnum skal haldið sem mest ósnortnum." Einnig segir orðrétt: "Ekki skal skipuleggja nýja byggð of nærri strandsvæðum sem talin eru mikilvæg fyrir fuglalíf, einkum vaðfugla."

Ennfremur er kveðið á um í Svæðisskipulagi að ekki skuli "skipuleggja nýja byggð á lágsvæðum við ströndina nema að undangenginni nákvæmri sérfræðilegri úttekt á aðstæðum." Sú umhverfisskýrsla sem lögð er fram samhliða skipulagstillögunni uppfyllir ekki þá kröfu að vera "nákvæm" úttekt sbr. umfjöllun í 3 tölulið hér að neðan.

Þá kemur fram í Náttúruverndaráætlun 2004-2008, sem hefur verið samþykkt af Alþingi, að tekin hefur verið ákvörðun um að vinna að friðlýsingu strandlengju Kársness.

Auknar landfyllingar og skipulagning athafna- og íbúðasvæðis við strandlengju á Kársnesi eru því brot á ákvæðum gildandi svæðisskipulags og samræmast ekki gildandi Náttúruverndaráætlun.

2.3. Nánari athuganir á seinni stigum duga ekki

Niðurstöður umhverfisskýrslunnar hvað varðar náttúru byggja að stærstum hluta á úreltum upplýsingum, eins og sjá má m.a. á því að “Rannsóknir í Skerjafirði – I. Botndýralíf” eru frá árinu 1977 og rannsókn Ólafs K. Nielsen “Fuglalíf í Öskjuhlíð og við Fossvog” er frá árinu 1991. Þær “fyrirliggjandi heimildir” og “fyrirliggjandi upplýsingar” sem vísað er í umhverfisskýrslunni eru þar af leiðandi komnar vel til ára sinna. Þetta þýðir að hvorki hafa verið rannsókuð framkomin áhrif núverandi landfyllinga, né hugsanleg áhrif viðbótarlandfyllinganna.

Vegna þess hve umhverfisskýrslan byggir á rýrum grunni er margendurtekið að óvissa sé um áhrif á náttúru og að þessa þætti skuli skoða betur “á seinni stigum”, sbr. eftirfarandi tilvitnanir:

- a) “Fyrirliggjandi heimildir benda til þess að áhrif stefnubreytingar um frekari landfyllingar verði óveruleg á umhverfisþáttinn sjávarbotn, á svæðisvísu. Vegna óvissu þyrfti að kanna þau áhrif betur á seinni stigum” (Kafli 4.3.1. Land/sjávarbotn)
- b) “Sé miðað við rannsóknir sem gerðar hafa verið á mögulegri skerðingu á streymi sjávar vegna mannvirkja sem þessara, eru líkur á að áhrif þess verði óveruleg. Vegna óvissu þyrfti að kanna þau áhrif betur á seinni stigum og þá sérstaklega með tilliti til fuglalífs fyrir botni vogsins.” (Kafli 4.3.2. Sjór/sjávarföll)
- c) “Miðað við fyrirliggjandi upplýsingar eru áhrif uppfyllingar lands á hafnarsvæði talin óveruleg á vistfræði sjávarbotns. Þó ríkir ákveðin óvissa hvort áhrif geti orðið á vistkerfi fyrir botni Fossvogs, skerðist streymi sjávar að einhverju leyti. Slíkt þyrfti að skoða á seinni stigum.” (Kafli 4.3.3. Lífríki)
- d) “Áhrif fyrirhugaðra skipulagsbreytinga á land/sjávarbotn og vistkerfi eru talin óveruleg með tilliti til nákvæmni skipulagsáætlunarinnar” (Samantekt, bls. 1)

Það gagnast ekki íbúum Kársness og öðrum þeim sem eiga að mynda sér skoðun á umræddum skipulagstillögum að fá upplýsingar um áhrif þeirra “á seinni stigum”. Aðalskipulagsbreytingin ráðgerir landfyllingu, íbúafjölgun og umferðaraukningu sem þarf að gera grein fyrir með skýrum hætti s.s. með gögnum og skýrslum í umhverfismati áætlunarinnar, svo hægt sé að taka afstöðu til hennar. Samtökin fá ekki séð til hvaða “seinni stiga” megi vísa og umhverfisskýrslan gerir þeim ekki nánari skil. Er með “seinni stigum” átt við stigið þegar aðalskipulagsbreyting hefur verið staðfest eða jafnvel eftir að framkvæmdum er lokið? Það er öllum ljóst að á slíkum “seinni stigum” verður um seinan að bregðast við.

Samtökin minna á að í Aðalskipulagi Kópavogs 2000 - 2012 í kafla um umhverfismál stendur í inngangi: “Meginmarkmið Kópavogsbæjar í umhverfismálum er að samskipti manns og náttúru verði með þeim hætti að ekki spillist að óþörfu líf og land né mengist sjór, vatn eða andrúmsloft.”

2.4. Lögbundið umhverfismat og framkvæmdaleyfi skortir fyrir núverandi landfyllingar

Samanlögð stærð landfyllinga við Fossvog, Kópavogsmegin, eru alls 15 ha frá árinu 1997, um 9 ha á hafnarsvæði yst í voginum og 6 ha í bryggjuhverfi. Þar af hafa rúmir 13 hektarar bæst við frá árinu 2000 eða um 7 ha á hafnarsvæði og 6 ha í bryggjuhverfi.

Það er mat samtakanna að Kópavogsbær hafi ekki staðið rétt að þeim landfyllingum sem bæst hafa við undanfarin ár á Kársnesi og hefur Skipulagsstofnun tekið undir það sjónarmið. Lögbundið umhverfismat hefur ekki farið fram, þrátt fyrir að heildarviðbætur frá síðasta samþykktu svæðis- og aðalskipulagi nemi mun meira en þeim 5 ha sem miða skal

við skv. undanþáguákvæði í lögum. Kópavogsbær hefur einnig látið undir höfuð leggjast að gefa sér framkvæmdaleyfi vegna landfyllinganna.

Samtökin krefjast þess að Kópavogsbær fari að lögum og leggi án tafar fram umhverfismat og framkvæmdaleyfi vegna þeirra landfyllinga sem bærinn hefur látið framkvæma í heimildarleysi.

3. UMFERÐ

Pegar samþykkt íbúafjölgun á Kársnesi og þær viðbætur sem hér um ræðir munu hafa veruleg áhrif á umferð inn og út úr hverfinu og innan þess með **skertu þjónustustigi** gatnakerfis og tilheyrandi aukningu á **mengun, slyshættu og hljóðvistarálagi**.

Hins vegar er mjög erfitt er að gera sér grein fyrir heildaráhrifunum, þar sem umfjöllun í umferðarskýrslu einskorðast að mestu við Kársnesbraut og mikilvægum spurningum er því enn með öllu ósvarað. Helstu athugasemdir samtakanna varðandi umferð eru eftirfarandi:

3.1. Tvöföldun umferðar

Sú íbúafjölgun sem hlýst af fyrirhugaðri þéttingu hefur þau áhrif að umferð inn og út úr hverfinu meira en tvöfaldast og mun nema um 35.000-40.000 bílum/sólarhring. Á Kársnesi eru þrjár safngötur: Kársnesbraut, Borgarholtsbraut og Kópavogsbraut. Allt eru þetta þröngar götur með íbúðarhús beggja vegna. Að mati samtakanna og miðað við reynslu íbúa er flutningsgeta þessara gatna að hámarki um 10.000 bílar/sólarhring svo þjónustustig, hljóðmengun og slyshætta sé innan þolanlegra markra. Niðurstöðu umferðarskýrslu Almennu verkfræðistofunnar um að flutningsgetan sé 18.000 bílar/sólarhring þarf að rökstyðja mun betur en gert er í skýrslunni. Umferð á Kársnesbraut mun verða 14-19 þúsund bílar/sólarhring, allt eftir því við hve raunhæfar forsendur er stuðst í útreikningum, eða 4-9 þúsund bílum/sólarhring meira en gatan þolir með góðu móti. Þetta gríðarlega umferðarálag mun valda því að þjónustustig gatnakerfisins verður ófullnægjandi og umferðin mun flæða suður yfir nesið bæði á Borgarholtsbraut, sem reyndar verður líka sprungin skv. spánni, og á Kópavogsbraut.

Þessi framtíðarsýn er engan veginn í takt við sjálfsagða kröfu íbúa um fullnægjandi þjónustustig gatna og öruggt umhverfi fyrir fjölskyldur í hverfinu. Þar að auki er hún ekki innan ramma laga og reglna, þ.á.m. laga um hollustuhætti og mengunarvarnir nr. 7/1998 og reglugerðir um hávaða nr. 933/1999 og loftgæði nr. 787/1999.

3.2. Engar raunhæfar úrbætur í umferðarmálum.

Kópavogsbær hefur ekki lagt fram lausnir til að vinna á þeim umferðarvanda sem fyrirhugaðar skipulagsbreytingar hafa í för með sér.

Eitt dæmi um það ámælisverða verklag sem bærinn hefur viðhaft í þessu máli er, að í kynningu á íbúafundi 8. júlí sl., voru landfyllingar vestast á Kársnesi lagðar að jöfnu við landfyllingar við Reykjavíkurhöfn og Örfirisey. Sá reginmunur er á þessum framkvæmdum, að ráðist var í þá síðarnefndu samhliða nauðsynlegum samgöngubótum um m.a. Geirsgötu, Sæbraut, Mýrargötu og Ánanaust. Hefði Reykjavíkurborg beitt þarna sams konar skipulagsaðferðum og bæjaryfirvöld í Kópavogi ætla sér, hefði allri umferðarsköpun vegna landfyllinganna verið beint í gegnum vesturbæ borgarinnar.

Þær úrbætur sem kynntar hafa verið íbúum þjóna litlum sem engum tilgangi, með hliðsjón af umfangi þéttingar.

a) **Húsagata.** Tillögur bæjarins að húsagötu á Kársnesbraut eru skýrt dæmi um hversu skammt úrbæturnar ganga. Slík gata kemst ekki fyrir á Kársnesbrautinni nema með afarkostum og hefur sem slík meira ógagn en gagn í för með sér fyrir íbúa sem búa við götuna auk þess sem varnargildi hennar fyrir aðra íbúa Kársness er harla lítið.

Til að húsagata komist fyrir þarf að ganga á lóðir húsa við Kársnesbraut, Huldubraut og Marbakkabraut og þrengja götuna um 4 metra. Engin umfjöllun er í umferðar- eða umhverfisskýrslu um þessa fyrirhuguðu breytingu og áhrif hennar á t.a.m. slyshættu. Þá virðist ekki gert ráð fyrir undirgöngum undir Kársnesbraut nema við Urðarbraut. Sú niðurstaða yrði óásættanleg út frá umferðaröryggi, sérstaklega allra þeirra barna sem sækja yfir Kársnesbraut.

b) **Tilfærsla á umferð um allt hverfið.** Tillaga er um tengingu á milli Kópavogsbrautar og Kópavogsháls með því að gera einstefndan ramp á Hafnarfjarðarveg til suðurs tvístefndan. Með því móti opnast möguleiki fyrir umferð, sem hefði ella farið um Kársnesbrautina á leið sinni til Reykjavíkur og er þessi tenging af Kópavogsbraut upp á Kópavogsháls þannig mikilvæg forsenda þess að reikna megi umferðina á Kársnesbraut niður um 4.000-5.000 bíla/sólarhring. Þeir sérfræðingar sem samtökin hafa ráðfært sig við, segja þessa lausn ósannfærandi, sérstaklega þar sem ekki liggja fyrir athuganir á afkastagetu umferðartenginga inn í hverfið og út úr því. Með hliðsjón af því, að umferðarteppur eru nú þegar að myndast á tengingum á Kópavogshálsinum, má jafnframt leiða að því sterkar líkur, að göturnar séu ekki nógu afkastamiklar með tilliti til fyrirhugaðrar þéttingar, auk þess sem afkastageta sjálfs rampsins sé of lítil.

Þetta þýðir að verið er að reikna umferðina niður á Kársnesbraut á þeirri forsendu, að stór hluti hennar hrekist af götunni á Borgaholtsbraut og Kópavogsbraut sökum of mikils umferðarálags. Varlega ályktað munu þannig a.m.k. 5.000 bílar/sólarhring hrekjast á Kópavogshálsinn, þar sem þegar eru farnar að myndast erfiðar teppur á álagstímum. Þennan fjölda má svo hæglega reikna upp í allt að 8.000 bíla/sólarhring, allt eftir því við hvaða forsendur er stuðst og sýnir þetta einfalda dæmi glöggst hversu óvarlegt er að ganga út frá því sem kalla mætti hagstæðustu forsendum í umferðarspá, eins og fjallað er nánar um í næsta kafla (3.3).

Þetta þýðir jafnframt að bæjaryfirvöld ætla að ráðast í þessa umfangsmiklu þéttingu á þeirri forsendu að umferðarteppur á Kársnesbraut munu halda umferðinni þar í að hámarki 14.000 bílum/sólarhring. Sú verulega tilfærsla sem þarna er gert ráð fyrir og það umferðarálag sem myndast annars staðar í hverfinu, mun skerða verulega lífsgæði íbúa fjölmargra íbúðargatna, með tilheyrandi slyshættu og mengunar- og hjóðvistarálagi. Það má því segja að sú "jákvæða" niðurstaða athugunar Almennu verkfræðistofunnar fyrir íbúa Kársnesbrautar, að umferð um hana fari úr 18.000-19.000 bílum/sólarhring í 14.000 snúist að betur athuguðu máli í algjöra andhverfu sína.

c) **Göngubrú.** Bent er á kosti göngubrúar yfir Fossvoginn fyrir fótgangandi og hjólandi umferð. Þótt vissulega væri mikill fengur í slíkri brú fyrir íbúa Kópavogs og þrátt fyrir síaukinn þrýsting á almenning um að hann hreyfi sig meira og aki minna, þá leyfa samtökin sér engu að síður að draga í efa hagnýtt gildi hennar gagnvart þeim alvarlega umferðarvanda sem íbúar Kársnessins standa frammi fyrir.

d) **Stokkur.** Engar tilraunir hafa verið gerðar til þess að meta raunhæfa kosti til mótvægisáðgerða, s.s. lagningu Kársnesbrautar í stökk eða þörfina á afkastameiri umferðartengingum inn hverfið og út úr því, en af því síðarnefnda hafa samtökin

verulegar áhyggjur. Í þessu samhengi er rétt að minna á, að síðasta haust tilkynnti Gunnar Birgisson bæjarstjóri, á fundi sjálfstæðisfélaganna í Kópavogi um skipulagsmál, að leggja mætti Kársnesbrautina í stokk og setti fram grófa kostnaðaráætlun þar að lútandi.

Að framansögðu er ljóst að umrædd þéttingaráform geta ekki orðið að veruleika með ábyrgum hætti nema að þeim fylgi fyllnægjandi athuganir og úrbætur á umferðarkerfi Kársnessins. Það er skýlaus krafa samtakanna gerð verði nákvæm skýrsla, unnin af óháðum aðila, sem gerir grein fyrir því svigrúmi sem er til staðar fyrir samgönguúrbætur og kostnað vegna þeirra, þ.á.m. að leggja Kársnesbrautina í stokk.

3.3. Vanreiknaðar umferðarspár

Athugun Almennu verkfræðistofunnar á áhrifum uppbyggingar á Kársnesi gefur sér hæpnar forsendur, en í útreikningum á umferð er gert ráð fyrir 2,2 íbúum á hverja íbúð árið 2024, í öllum vestanverðum Kópavogi, þ.e. Kópavogi vestan Reykjanesbrautar. Það er mun meiri þynning heldur en gert er ráð fyrir almennt á höfuðborgarsvæðinu. Hlutfall íbúa á íbúð er samkvæmt upplýsingum skipulagssviðs Kópavogsbæjar 2,71 í Kópavogi vestur og 2,86 á Kársnesi. Erfitt er að sjá af hvaða völdum fjölskyldumynstur í Kópavogi ætti að breytast svo hratt og með öðrum hætti en í nágrannasveitarfélögum. Með hliðsjón af þessum forsendum telja samtökin að verið sé að vanreikna umferðasköpun fyrir Kópavog vestur um 13%-27% sem þýðir að umferðarsköpun á Kársnesi nemur 5.000 - 10.000 fleiri bílum/sólarhring en spáin gerir ráð fyrir.

Í jafn stóru hagsmunamáli og hér um ræðir, þarf að reyna að sjá vandamálin fyrir og koma í veg fyrir að þau valdi óþörfum skaða. Svo gæti vissulega farið að hinar bjartsýnu spár um 2,2 íbúa/íbúð gangi eftir. Hins vegar verða að teljast töluverðar líkur á því, að íbúafjöldinn verði meiri og er í ljósi þessarar óvissu algjörlega óásættanlegt að bæjaryfirvöld byggi jafn umfangsmikil þéttingaráform alfarið á hagstæðustu forsendum um íbúapróun. Samtökin benda á að fram að þessu hefur bærinn miðað við 2,5-2,7 íbúa/íbúð í skipulagsáætlunum sínum fyrir Kársnesið. Það hlýtur því að teljast eðlileg og sanngjörn krafa að þau leggi fram fleiri en þessa einu útgáfu af umferðarspá. Slíkar útgáfu gætu t.d. tekið mið af sömu forsendum og hingað til, þ.e. 2,5-2,7 íbúa/íbúð og óbreyttu ástandi, þ.e. 2,86 íbúa/íbúð.

Umferðarútreikningar miðast við lok skipulagstímabils eða árið 2024. Upplýsingar skortir í umferðarspá og umhverfisskýrslu um það hvornig áætlað er að umferð verði háttáð á uppbyggingatíma og á einstökum tímabilum á þeim 16 árum sem áætlunin nær yfir.

Í athuguninni er haldið fast í þá staðhæfingu að Kársnesbraut beri að hámarki 18.000 bíla/sólarhring og vísað er til skýrslu Línuhönnunar í þess sambandi (Línuhönnun, Nóvember 2006. Áhrif nýrrar íbúabyggðar á vestanverðu Kársnesi. Endurskoðun og viðbætur). Í þeirri skýrslu kemur skýrt fram að nauðsynlegt sé að endurskoða þessa hámarkstölu með breyttum forsendum. Nú hafa forsendur breyst, bæði hvað varðar landnotkun og einnig eru áætlaðar miklar breytingar á Kársnesbraut sjálfri. Þrátt fyrir það hefur afkastageta götunar ekki verið endurreiknuð.

3.4. Óheimilt frávik notað í hljóðvistarviðmiðum

Í athugun á hljóðvist er kosið að miða við 65 dB(A) sem er frávik I samkvæmt reglugerð nr. 933/1999. Hvorki er vísað til þess að ætlunin sé að beita umræddu fráviki né heldur reynt að réttlæta beitingu þess. Öllum ætti að vera ljóst að miða skal lögum samkvæmt við 55 dB(A) og að frávikum má ekki beita nema sérstakar aðstæður komi til eins og kveðið er á um í 5. gr. reglugerðarinnar og samanber úrskurð Umhverfisstofnunar um mat á umhverfisáhrifum tvöföldunar Reykjanesbrautar.

3.5. Mikilvægar athuganir og upplýsingar skortir í Umferðarskýrslu

Umfjöllun umferðarskýrslu um áhrif skipulagstillögunnar á umferð er í veigamiklum atriðum ábótavant. Mörgum spurningum er ósvarað hvað varðar umferðarspána og hvernig bærinn ætlar að bregðast við þeim margþætta vanda sem aukin umferð leiðir af sér.

a) Upplýsingar vantar um umferð á öðrum götum en Kársnesbraut.

Ný byggð mun breyta umferðarmynstri á götum á öllu Kársnesinu en í skýrslu Almennu Verkfræðistofunnar er einkum litið til aukningar umferðar á Kársnesbraut.

Þýðingarmestu göturnar á Kársnesi eru fimm talsins ásamt einum tengivegi en þær eru: Vesturvör, Kársnesbraut, Borgarholtsbraut austan Urðarbrautar, Kópavogsbraut austan Urðarbrautar, Urðarbraut og tengivegur á milli Hamraborgar og Sunnuhlíðar

Urðarbraut er eini vegurinn sem tengir vesturhluta og austurhluta Kársness beint ásamt því að jafna umferðinni út á Hafnarfjarðarvegin og til austurhluta Kópavogs. Urðarbrautinni er því ætlað þýðingarmikið hlutverk í samgöngukerfi Kársnessins. Þegar umferðartafir verða á norðurhluta Kársness þá mun umferðin leita á Urðarbraut og síðan Borgarholtsbraut og Kópavogsbraut. Á sama hátt mun umferðin leita á Urðarbraut og á Kársnesbraut, verði umferðartafir á sunnanverðu nesinu. Þetta ber að hafa í huga við umferðarútreikningana.

Samkvæmt umferðarspánni eykst umferðin á Kársnesbraut vestan Sæbólsbrautar um 5.000 bíla/sólarhring, á Borgarholtsbraut frá Urðarbraut að Hafnarfjarðarvegi um 3.000 bíla/sólarhring og á Kópavogsbraut vestan Urðarbrautar um 7.000 bíla/sólarhring. Ekki er hægt að sjá áætlaða umferðaraukningu á öðrum götum en umferðin verður óbreytt á Hábraut.

Nokkrum mikilvægum spurningum um áætlaða umferð er ósvarað. Hvað eykst t.d. umferðin á Urðarbraut mikið, hvað verður um 5.000 bíla/sólarhring af Vesturvör vestan Urðarbrautar, hversvegna er svo mikill munur á umferð á Borgarholtsbraut vestan og austan Suðurbrautar og hversu mikil umferð verður á tengibraut meðfram Hafnarfjarðarveginum?

Reikna þarf út umferðarstraumana á Urðarbraut, á tengibraut meðfram Hafnarfjarðarveginum og á brú á Borgarholtsbraut, auk þess sem gera verður nánari grein fyrir hvert umferðin muni leita þegar umferðartoppur myndast t.d. á föstudögum. Sá straumur hefur verulega þýðingu, því Borgarholtsbraut tekur ekki við meiri umferð samkvæmt umferðarspánni.

b) Dæmi um fyrirsjáanleg umferðarvandamál

Í umferðarspánni er gert ráð fyrir 11.000 bílum/sólarhring á Borgarholtsbrautinni austan Urðarbrautar. Þar sem að þetta er samkvæmt forsendum umferðarspárinnar sú hámarksuferð sem gatan getur borið, þá mun umferð á háannatímum leita annað með þeim afleiðingum að umferð eykst á Urðarbraut, Kársnesbraut og Kópavogsbraut. Ekki hefur verið reiknuð umferðarspá fyrir tengiveg frá Hamraborg að Sunnuhlíð og er þ.a.l. ekki er hægt að sjá hve umferð verður mikil á Borgarholtsbraut á milli hringtorga austan og vestan brúarinnar á Hafnarfjarðarvegi. Ljóst er þó að umferðin þar verður mikil. Þá tekur einfalt hringtorg á Borgarholtsbraut vestan Hafnarfjarðarvegur við umferð frá Hamraborginni, frá Borgarholtsbrautinni, af tengivegi frá Sunnuhlíð og frá Digranesvegi. Reikna þarf þessa umferðarstrauma og skoða hvort torgið beri áætlaða umferð, sér í lagi þar sem ekki verður séð að hægt sé að gera það tvöfalt.

Nú er verið að byggja einfalt hringtorg á Borgarholtsbraut austan Hafnarfjarðarvegjar sem tekur við umferð frá Borgarholtsbraut, frá Hafnarfjarðarvegi og Digranesvegi. Þar sem umferð um Digranesveginn verður samkvæmt umferðarspánni 15.000 bílar/sólarhring þá þarf að skoða það vel hvort torgið anní þeirri umferð, en búast má við töfum á þeim vegi, þar sem umferð frá Borgarholtsbraut og frá afrein frá Hafnarfirði hefur forgang gagnvart umferð frá Digranesvegi. Þá líður afkastageta og umferðaröryggi á brúnni fyrir að mörgu er blandað saman. Þarna er sem dæmi afrein fyrir Byr-bygginguna og strætó, önnur afgrein af hringtorgi til Reykjavíkur, afrein fyrir strætó og auk þess stoppistöð fyrir strætisvagna. Tvö umferðarmikil hringtorg með mjög stuttu millibili eru sitt hvoru megin við brúna, með gangbrautum á milli sín, þar umferð gangandi vegfarenda er mikil, aðallega í strætó.

c) Umferðarspá er ekki nógu nákvæm

Við umferðaútreikninga er notað umferðalíkan höfuðborgarsvæðisins. Um er að ræða svokallað "Macro" líkan og þar af leiðandi skortir upplýsingar um umferð á hliðargötum og einnig er hætt á töluverðum skekkjum við útreikninga á götum sem ekki hafa mikla umferð.

Þá er í umferðarskýrslunni lögð til grundvallar umferðarspá fyrir þrjá vikudaga frá þriðjudegi til fimmtudags. Til að sannreyna umferðarspána, hefur umferð verið talin á völdum götum og borin saman við umferðarspá og á grundvelli þess er spáin svo leiðrétt. Talningarnar eru ekki nógu víðtækar og ekki hefur verið talið nægilega oft til að fá örugga vitneskju um umferðarmagnið. Ekki hefur verið talin klukkustundar eða tíu mínútna umferð svo að heildstæð mynd fái af umferðartoppum, svo sem á föstudögum og því engin leið að segja til um þær biðraðir sem myndast á álagstímum.

d) Aðgerðir vantar til að auka umferðaröryggi á Urðarbraut.

Urðarbraut er mjó gata, stutt er í lóðir og mikill bratti upp frá Kársnesbraut. Á henni eru margar gangbrautir enda um viðkvæmt svæði að ræða þar sem hún liggur að sundlaug, sjoppu, bakarí, fiskbúð og matvörubúð. Einnig liggur hún að íþróttavelli, auk þess sem hún liggur nærri skólalóðum Kársnesskóla. Þá sker hún enn fremur vesturhluta Kársnessins frá Hamraborginni og þeirri þjónustu sem er þar. Hér er því mikil gangandi umferð, sérstaklega eldra fólk og börn, sem hefur áhrif á umferðaröryggi ef umferð eykst mikið. Reikna þarf áætlaða umferð á Urðarbrautinni og skoða hvort hún anní henni svo vel sé og sérstaklega þarf að skoða hvernig gönguleiðum verði háttáð. Skoða þarf hvort Urðarbrautin anní umferð ef umferðartafar verða á einhverri af þeim götum sem leiða umferðina út á Hafnarfjarðarveginn. Þar sem reynslan sýnir að lítil börn og eldra fólk fara í miklum mæli yfir götur án þess að nota gangbrautir, þyrfti að setja upp girðingu á milli akstursstefna til að hindra það. Gatan er þó líklega of mjó til að bera slíkar öryggisráðstafanir.

e) Upplýsingar skortir um mengun, hljóðvist og slyshættu

Í umferðarskýrslu er hvorki fjallað um hljóðvist né mögulegar mótvægisaðgerðir við aðrar götur en Kársnesbraut, þótt umferðarhávaði muni fara yfir viðmiðunarmörk á öðrum götum hverfisins svo sem á Borgarholtsbraut, Kópavogsbraut, Urðarbraut og Vesturvör.

Ekki er fjallað um aðra umferð í hverfinu svo sem umferð gangandi vegfarenda, aukna slyshættu og nauðsynlegar mótvægisaðgerðir svo sem undirgöng og gangbrautarljós. Borgarholtsbraut er í raun gata á skólalóð, því hún liggur á milli

tveggja bygginga Kársnesskóla og stór hluti nemenda fer yfir götuna á leið til og frá skóla. Þar að auki fara allir nemendur yfir Borgarholtsbraut og/eða Urðarbraut á leið sinni í skólasund, leikfimi ofl. Rétt er að taka það fram að eftir annan bekk fara börnin án fylgdar í skólasund.

Með hliðsjón af mikilli umferð stærri atvinnubíla ásamt umferðarmagni sem er greinilega yfir þolmörkum, er enn fremur teft á tæpasti vað með 4 metra þrengingu Kársnesbrautarinnar og ljóst að lítið má út af bera svo að alvarleg slyshljótist ekki af.

Það mun taka íbúa mun lengri tíma að komast inn í hverfið og út úr því, auk þess sem umferð mun teppast innan hverfisins. Þetta hefur ekki aðeins aukinn kostnað fyrir hvern íbúa í tíma og fjármunum talið, heldur hefur hver viðbótarmínúta sem bíll er ekinn, samsvarandi aukningu á svifryks-, útblásturs- og hávaðamengun.

f) Óvissa varðandi afkastagetu tenginga inn og út úr hverfinu.

Umferðarskýrsla gerir ekki næga grein fyrir því hvernig vegatengingum inn og út úr hverfinu mun reiða af. Sýna þarf fram á í umferðarskýrslu að vegakerfið anni þessari stórauðum umferð.

3.6. Hlutleysi verkfræðistofu ekki hafið yfir gagnrýni

Samtökin gagnrýna þá ákvörðun Kópavogsbæjar að skipta um verkfræðistofu frá því að síðasta umferðarspá var unnin árið 2007. Nýja verkfræðistofan notar annað umferðarlíkan og aðrar forsendur en sú fyrri. Með þessu móti hafa fengist lægri umferðartölur á einstökum götum, þ.á.m á Kársnesbraut.

Af hálfu Almennu verkfræðistofunnar vann Þórarinn Hjaltason, verkfræðingur, nýju umferðarskýrsluna. Rétt er að fram komi að Þórarinn var áður bæjarverkfræðingur Kópavogs og náninn samstarfsmaður bæjarstjóra og starfsmanna skipulagssviðs. Þórarinn tengist bæjarstjóra auk þess persónulega, en hann er nágranni og vinur Gunnars Birgissonar auk þess sem kona hans sat á árum áður í bæjarstjórn Kópavogs fyrir Sjálfstæðisflokkinn og hefur gegnt ýmsum trúnaðarstörfum fyrir hann, þ.á.m. sem nefndarmaður í Heilbrigðisnefnd.

Þórarinn er án vafa góður verkfræðingur og hafa samtökin enga ástæðu til að draga reynslu, þekkingu og fagmennsku hans í efa. Í jafn umdeildu máli og hér um ræðir, er hins vegar nauðsynlegt að gögn og skýrslur séu óhlutdrægar. Í ljósi ofangreindra atriða er með engu móti hægt að halda því fram að hlutleysi skýrsluhöfundar sé hafið yfir allan vafa.

Til þess að íbúar geti betur treyst þeim upplýsingum sem tillagan byggir á, er hér með sett fram sú krafa að unnin verði ný umferðarspá og þess gætt að hún verði hafin yfir vafa af þessum toga. Jafnframt er að mati samtakanna afar æskilegt að ný spá verði unnin á sömu forsendum og sú fyrri, svo að hagsmunadilar geti betur borið saman áhrif nýju tillögunnar og þeirrar sem lögð var fram 2007.

4. UMHVERFISSKÝRSLUR

Sú umfangsmikla þétting sem skipulagshugmyndirnar gera ráð fyrir, munu hafa alvarlegar afleiðingar fyrir mannlíf og lífríki svæðisins. Enginn veit með vissu hversu alvarleg áhrifin verða, þar sem bæjaryfirvöld hafa látið undir höfuð leggjast, að sinna þeirri lagalegu og siðferðislegu skyldu sinni að kanna heildaráhrif skipulagshugmyndanna á Kársnesinu og næsta nágrenni með fullnægjandi hætti. Íbúasamtökin gera þá kröfu að þær rýru umhverfisskýrslur sem lagðar hafa verið fram verði endurunnar og þar byggt á nýjum, ítarlegum og faglega fullnægjandi rannsóknum á áhrifum tillagnanna á menn og lífríki, þ.m.t.

áhrifum á umferð, hljóðvist, svifriksmengun, slysaættu og náttúru. Verði ekki orðið við því, er það skýlaus krafa BBK að íbúar og náttúran fái að njóta vafans og að unnið verði að nýjum tillögum með mun minni þéttingu.

5. ÞJÓNUSTA

Hinir fjölmörgu nýju íbúar sem tillagan gerir ráð fyrir að bætist við á Kársnesi munu eðlilega hafa þörf fyrir ýmsa þjónustu svo sem leikskóla og grunnskóla. Ekkert er fjallað um hvernig staðið verður að þessum málum, ef undan eru skilin óljós fyrirheit sem gefin voru á íbúafundinum 8. júlí sl. um fjölgun hverfisverslana í Kópavogi samfara íbúabéttingu.

6. ÚTIVISTARSVÆÐI

Peir tæplega 1.700 einstaklingar sem sendu bænum athugasemdir vegna tillögunnar, sem auglýst var sumarið 2007, settu flestir fram þá kröfu að bærinn skipulegði græn svæði á hafnar svæðinu, sem gæfu möguleika á útivist og fjölbreyttu mannlífi. Þær tillögur sem bæjaryfirvöld hyggjast nú auglýsa, gera þó aðeins ráð fyrir 1 ha í græn svæði og eru því að þessu leyti engan veginn í takt við hugmyndir íbúa. Reyndar hefur verið greint frá því að með göngubrúnni yfir Fossvog skapist möguleikar á að nýta útivistarsvæði Reykvíkinga. Það að flytja útivistarvandann með þessum hætti yfir voginn til Reykjavíkur, ber vott um furðulega forgangsröðun og ótrúlegt metnaðarleysi Kópavogsbæjar.

7. SAMRÁÐ

Samtökin gagnrýna harðlega skort á samráði og lýsa sig algjörlega ósammála því sem fram kemur í Umhverfisskýrslu að samráð hafi verið haft við samtökin.

7.1. Andmæli virt að vettugi

Nýjar skipulagshugmyndir fyrir Kársnes fela í sér meiri íbúafjölgun og meiri umferðarsköpun en þær hugmyndir sem lagðar voru fram í rammaskipulagi í apríl 2007. Rammaskipulagið mætti mikilli andstöðu sumarið og haustið 2007, sem birtist á mótmælaborðum víðsvegar á Kársnesi, í háværum mótmælum íbúa og loks formlega með tæplega 1.700 athugasemdum til bæjarins. Með því að leggja rúmu ári seinna fram hugmyndir sem eru enn umfangsmeiri í íbúafjölda og umferðarmagni, eru bæjaryfirvöld að gefa íbúum og óskum þeirra langt nef.

7.2. Samráð við BBK

Yfirlýsingum bæjaryfirvalda og fullyrðingum í umhverfisskýrslum um samráð við samtökin Betri byggð á Kársnesi er alfarið vísað á bug. Sviðsstjóri skipulagsmála kynnti fullmótaðar hugmyndir fyrir samtökunum á fundum í vor og upphafi sumars og hafði ekki, áður en hann hóf þá vinnu, kynnt sér ítarlegar athugasemdir samtakanna frá árinu 2007. BBK var sýnt virðingarleysi með framkomu skipulagsyfirvalda í því sem heita átti samráð með því að hunsa gagnrýni og ábendingar samtakanna og beiðni þeirra um að beðið væri með íbúafund þar til ný tillaga lægi fyrir sem byggði á minni þéttingu og væri unnin í samvinnu bæjarins og samtakanna.

7.3. Samráð við íbúa

Samtökin vísa ennfremur yfirlýsingum bæjaryfirvalda um samráð við íbúa á bug, sem áróðursbragði og nægir í þeim efnum að vísa til þess að á kynningarfundum með íbúum 8. júlí sl. voru hvorki fyrirspurnir né lýðræðilega umræður leyfðar. Tímasetning fundarins á hásumarfrístíma er ámælisverð, sérstaklega í ljósi þess að íbúar hafa áður mótmælt því að

kynningar og auglýsingar á breyttu skipulagi á Kársnesi fari fram um jól og í sumarfríum. Einungis viku eftir kynninguna var svo tillaga um auglýsingu á breyttu svæðis- og aðalskipulagi lögð fyrir bæjarráð, þrátt fyrir að á kynningarfundinum hafi íbúar verið beðnir um að láta álit sitt í ljós í tölvupósti til bæjaryfirvalda. Þetta er ámælisvert og lýsir algjöru áhugaleysi á sjónarmiðum íbúa og skorti á vilja til samráðs við þá.

Að lokum

Enn og aftur ítreka samtökin þá áskorun sem samþykkt var fyrir fullum sal á íbúafundi Betri byggðar á Kársnesi í Salnum 15. ágúst 2007, en þar segir: "Nýjar hugmyndir varðandi landnýtingu á vestanverðu Kársnesi verði ekki lagðar fram nema:

- að fyrir liggi nákvæm útfærsla á lausnum í umferðarmálum
- að tryggt sé að hljóðvist og svífryksmengun sé í samræmi við ítrustu kröfur um heilsuvernd
- að gerðar verði mælingar á núverandi ástandi og vandað mat á umhverfisáhrifum
- að kannaður verði vilji íbúa varðandi framtíðarskipulag á Kársnesi
- að sett verði fram heildrænt skipulag með hagsmuni íbúa að leiðarljósi"

Með þeim skipulagstillögum sem Kópavogsbær hefur nú lagt fram, hefur bærinn kosið að hunsa þessar kröfur íbúa.

- Ekki hefur verið framkvæmt mat á umhverfisáhrifum núverandi eða fyrirhugaðra landfyllinga þrátt fyrir skýr lagafyrirmæli þar um
- Haldbærar lausnir hafa enn ekki verið lagðar fram sem taka á þeim mikla umferðarvanda sem tillagan hefur í för með sér
- Íbúum við helstu umferðargötur á Kársnesi er áfram ætlað að búa við óviðunandi mengun og hljóðvist í trássi við lagafyrirmæli
- Ekki hefur verið lagt mat á á aukna slysaþættu í framlögðum gögnum, né aðgerðir til að bregðast við henni
- Ekki hafa verið lagðar fram mælingar á hávaða og svífryksmengun
- Vilji íbúa hvað varðar landnýtingu hefur ekki verið kannaður
- Hagsmunir núverandi íbúa á Kársnesi eru áfram fyrir borð bornir og íbúum ætlað að taka á sig óásættanlega skerðingu á lífsgæðum

Samtökin skora á bæjaryfirvöld að falla nú þegar frá fyrirhugaðri auglýsingu á breyttu svæðis- og aðalskipulagi fyrir Kársnesið. Ekki verði lagðar fram nýjar hugmyndir nema að höfðu samráði við íbúa og þess verði gætt að að nýjar tillögur þjóni heildarhagsmunum jafnt íbúa sem bæjarfélagsins og virði lögbundnar athuganir og takmarkanir á áhrifum skipulagsbreytinga á mannlíf og lífríki.

f.h. stjórnar samtakanna
Betri byggð á Kársnesi

Arna Harðardóttir, formaður