



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

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

Í málinu er nú kveðinn upp svofelldur

úrskurður:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Koma framangreindar ákvarðanir ekki til endurskoðunar í máli þessu.

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

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

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

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

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

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

Úrskurðarorð:

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

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

Arnór Snæbjörnsson (sign)

Aðalheiður Jóhannsdóttir (sign)

Þorsteinn Þorsteinsson (sign)