



Skipulagsdeild Umhverfissviðs
Digranesvegi 1
200 Kópavogi

Reykjavík, 25. maí, 2021

Sent með tölvupósti á: skipulag@kopavogur.is

Athugasemdir vegna Skipulagslýsingar 3. áfanga 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 skipulögð 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 þörf á nýju umhverfismati vegna framkvæmdarinnar var kærð af Vinum Vatnsendahvarfs og enn er beðið niðurstöðu frá Úrskurðarnefnd umhverfis og auðlindamála í því máli.

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. Mikill umferðarþungi er nú þegar á Breiðholtsbrautinni og endurmeta þarf því áhrif af viðbótarumferðarþunga Arnarnesvegarins.

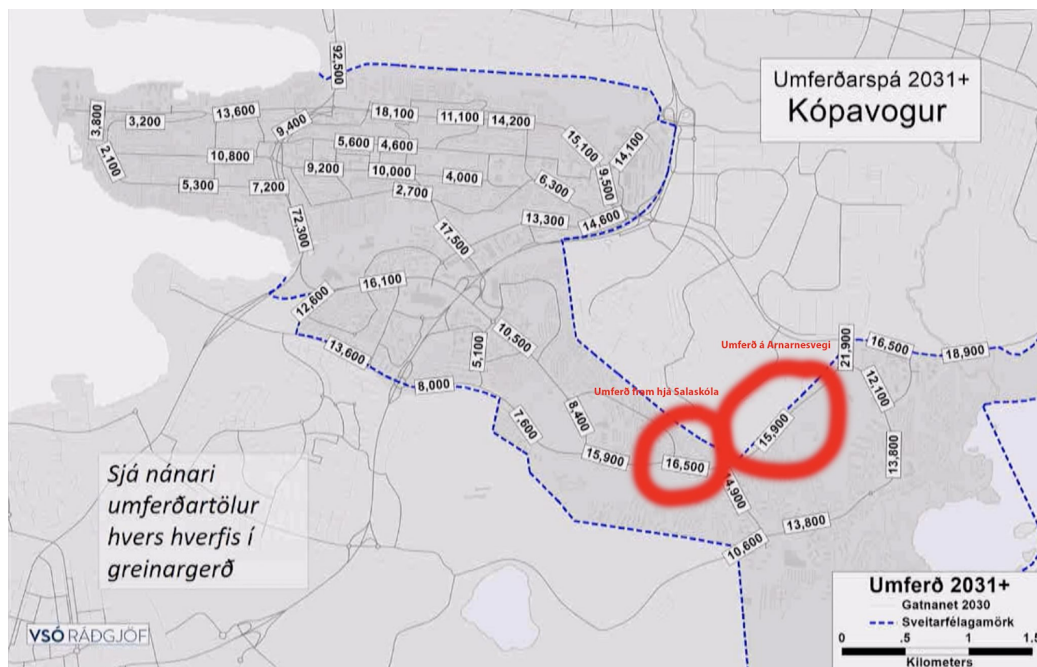
Stofnbrautir á höfuðborgarsvæðinu mælast iðulega yfir lögbundin heilsuverndarmörk svifryks. Á gráum dögum vilja sérfræðingar í loftmengun að börn haldi sig fjarri stofnbrautum og að allir haldi sig frá líkamlegri áreynslu við stofnbrautir. Reykjavíkurborg er með stórar áætlanir fyrir Vetrargarð fyrir 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. Mikil hætta er á því að svifryksmengun fari yfir hættumörk í Vetrargarðinum á gráum dögum, sem myndi breyta Vetrargarðinum í ónothæft hættusvæði og ógn við lýðheilsu barna og fullorðinna.

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 Arnarnesvegur. 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 Arnarnesvegur 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 Arnarnesvegur. 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 Arnarnesvegur 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 Arnarnesvegur 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.

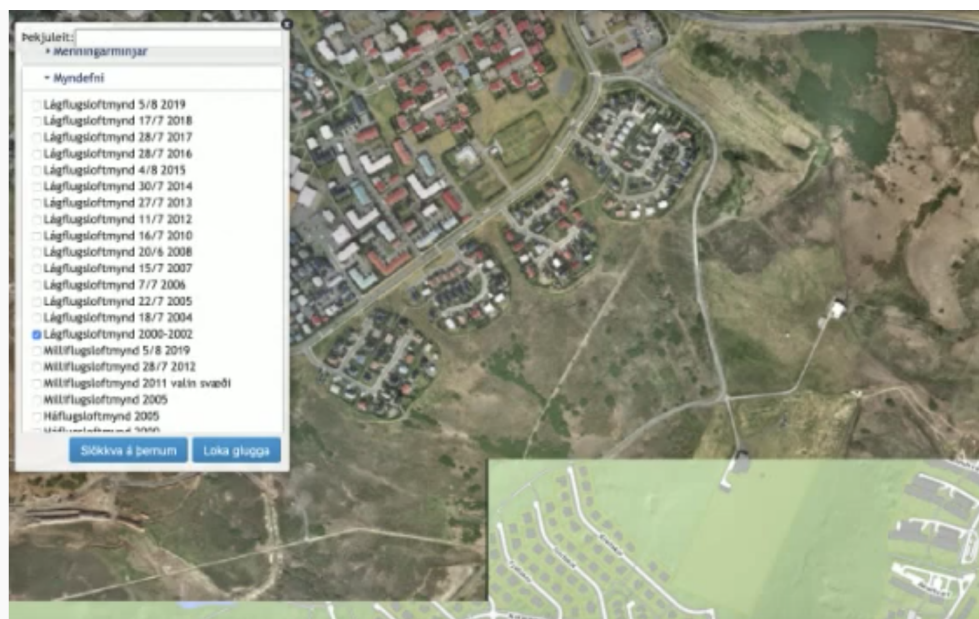
Eyðilegging á dýrmætu grænu svæði

Það verður að endurmeta áhrif stórauðinnar 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 viðurkenndi til dæmis í nýlegum tölvupósti að ekki séu til útreikningar um hljóðvist af fyrirhuguðum Arnarnesvegi fyrir ný hverfi í grennd við veginn, þó svo þeir 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.

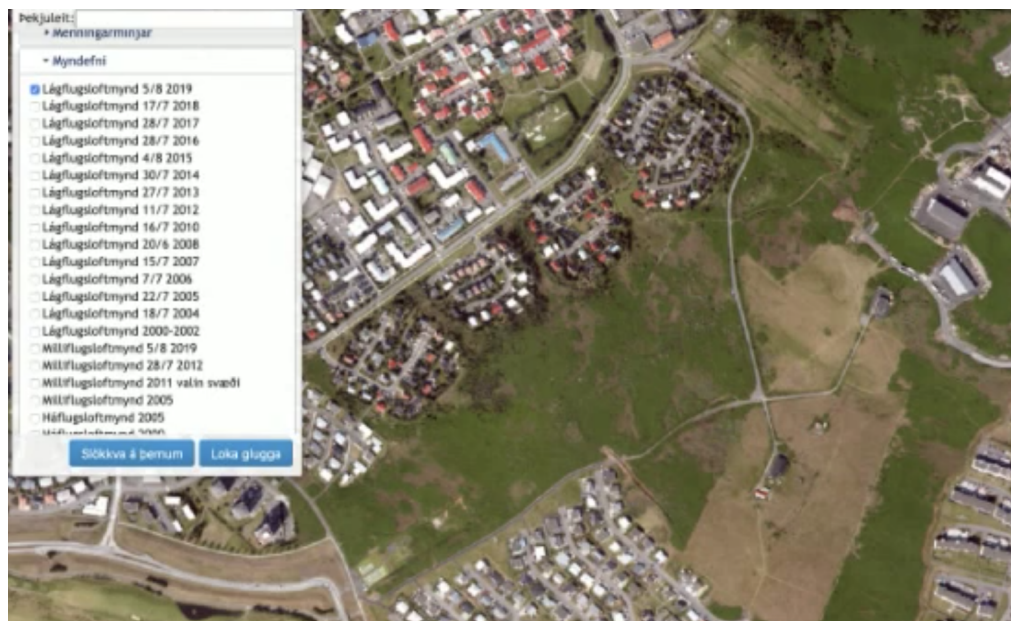
Vatnsendahvarfið, sem þessi 3. áfangi Arnarnesvegar á að liggja um, er mun grónara en fyrir 18 árum síðan og virði þess sem útivistarsvæðis mun meira. Þar vex fjölbreyttur gróður og ýmsar tegundir farfugla, eins og lóur, hrossagaukar og spóar, verpa þar á hverju ári. Þar sem nýtt umhverfismat hefur ekki 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 ljósastryðum 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 ljósastryð 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 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. Með því að grafa þennan vegakafli í göng væri hægt að vernda náttúruna og Vetrargarðinn, hlífa íbúum við mengun og hávaða, og minnka snjómokstur á veturna. Vegarkafllinn sem um ræðir í 3. áfanga Arnarnesvegar er 1,9 kílómetrar. 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 og velja leiðir sem setja náttúru, umhverfi og lýðheilsu í forgang.

Arnarnesvegur mun hafa mjög neikvæð umhverfisáhrif

Það mun gríðarlegt ónæði hljóta 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.

Vinir Vatnsendahvarfs eru mjög ósammála úrskurði í umhverfismati, sem var unnið fyrir Vegagerðina árið 2003, um að lagning 3. kafla Arnarnesvegar muni hafa óveruleg áhrif á umhverfi, útivist og hljóðvist. Við teljum að framkvæmdin muni hafa verulega neikvæð áhrif á umhverfi, hljóðvist og útivist á svæðinu. Það er vert að hafa í huga að verkfræðistofurnar sem vinna þessar skýrslur fyrir Vegagerðina koma ávallt með niðurstöður sem samræmast væntingum Vegagerðarinnar. Vegagerðin og þessar verkfræðistofur virðast aldrei setja náttúru og lífríki í fyrsta sætið.

Fjölmargir íbúar nágrennisins hafa lýst yfir miklum áhyggjum vegna þessara vegaframkvæmda. Vegurinn eins og hann er skipulagður í dag er ekkert annað stórfelld og óafturkræf skipulagsmistök, og ógn við lýðheilsu. Umhverfis- og heilbrigðisráð Reykjavíkur og Íbúaráð Breiðholts hafa kallað eftir því að nýtt umhverfismat verði gert fyrir þessa framkvæmd. Við tökum heilshugar undir það og teljum mikla þörf á endurgerð umhverfismatsins. Það þarf algjöra endurskoðun á þessari vegalagningu með heildarmyndina í huga. Mikið hefur breyst varðandi áherslur í umhverfismálum og samgöngumátum á þessum áratugum sem nauðsynlegt er að taka með inn í myndina.

Virðingarfyllt,
f.h. Vina Vatnsendahvarfs



Helga Kristín Gunnarsdóttir
vatnsendahvarf@gmail.com
vatnsendahvarf.is
facebook.com/groups/vatnsendahvarf