

Bæjarskipulag Kópavogs
Vegna: Athugasemdir við “Kársnes - Hafnarsvæði. Breytt skipulag.”
Fannborg 6
200 Kópavogur

Kópavogi, 3. september 2007

Efni: Athugasemdir við: “Kársnes - Hafnarsvæði. Breytt skipulag.”

Samtökin Betri byggð á Kársnesi, kt. 600707-2130, Marbakkabraut 22, 200 Kópavogi (hér eftir nefnd “samtökin”) gera hér með athugasemd við tillögu að breyttu skipulagi fyrir Kársnes-Hafnarsvæði. Um er að ræða tillögu A um breytt aðalskipulag, tillögu B um breytt svæðisskipulag og tillögu C um breytt deiliskipulag.

Umrædd breyting er sett fram í reit 10 í svokölluðu rammaskipulagi sem kynnt var á íbúafundi 13. desember 2006. Athugasemdir bárust frá yfir 100 aðilum í 82 bréfum. Endurskoðað rammaskipulag var samþykkt í apríl 2007 án kynningar fyrir íbúa.

1. Samantekt

Samtökin eru sammála þeim markmiðum sem Kópavogsbær hefur sett fram um að **fegra umhverfi á Kársnesi**, en telja hins vegar að þær fyrirætlanir sem lagðar hafa verið fram um aukningu hafnsækinar starfsemi og stækkun Kópavogshafnar vinni gegn þeim markmiðum.

Samtökin taka jafnframt undir undir þau hóflegu sjónarmið um þéttingu byggðar sem sett eru fram í svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins fyrir árin 2001 til 2024, enda sé markmið slíkra skipulagsbreytinga að stuðla að **auknum lífsgæðum íbúa** í formi m.a. bættrar nærþjónustu, að undangengnu vönduðu umhverfismati skipulagsáætlana.

Athugasemdir samtakanna við auglýstar skipulagsbreytingar beinast í aðalatriðum að eftirfarandi:

- 1.1 **Aukin umferð**, þ.m.t. þungaflutningar, í gegnum íbúabyggð samkvæmt fyrirbyggjandi skipulagshugmyndum fyrir Kársnes mun breyta friðsælu og kyrrlátu íbúðahverfi í mikið umferðarsvæði með tilheyrandi **hávaða, mengun og slysaþættu**. Þessi áform stríða gegn ákvæðum 4. mgr. gr. 4.2.2. í skipulagsreglugerð nr. 400/1998 þar sem segir að skipulagningu skuli hagað þannig að sem minnst umferð verði um húsagötur og að gönguleiðir barna verði öruggar.
- 1.2 **Hljóðmengun** er nú þegar yfir viðmiðunarmörkum í 120 húsum og mun fleiri hús munu bætast við ef fyrirhugaðar skipulagsbreytingar fyrir vestanvert Kársnes verða að veruleika.

- 1.3 **Svifryksmengun** er mikil á Kárnesi samkvæmt nýlegri rannsókn og hún mun stórukast með aukinni umferð einka- og atvinnubíla.
- 1.4 Óvíst er að **burðarþol** Kársnesbrautar og annarra gatna á Kársnesi leyfi þá umferð vöru- og þungaflutningabíla sem fyrirhugað skipulag mun hafa í för með sér. Af þessu leiðir mikið viðhald með tilheyrandi umferðartöfum og slysaþættu.
- 1.5 Að mati Kópavogsbæjar mun aukin atvinnustarfsemi á Kársnesi skapa á bilinu **50-150 störf** á höfuðborgarsvæðinu. Þessi fáu störf eru of dýru verði keypt í ljósi þeirrar miklu skerðingar á lífsgæðum sem íbúum Kársness er ætlað að þola.
- 1.6 Umhverfi, lega og skipulag Kársness hentar illa fyrir uppskipunarhöfn og höfnin er úr tengslum við stofnbrautir. Samtökin mælast til þess að **hætt verði að nýta Kópavogshöfn í atvinnuskyni**.
- 1.7 **Ekki verði ráðist í frekari landfyllingar**. Engin rök styðja það að nýjum landfyllingum verði bætt við þær sem þegar hafa verið gerðar, þegar umferðarmannvirki og hljóðvistarmörk leyfa ekki þá umferð sem áætlað er að skapist af nýtingu þess lands sem fyrir er, auk þess sem landfyllingar út á meira dýpi eru of kostnaðarsamar. Þá getur niðurstaða umhverfismats kveðið á um endurskoðun á uppbyggingu þeirra.
- 1.8 **Framkvæmt verði umhverfismat landfyllinga**. Ekki liggur fyrir mat á heildaráhrifum þeirra gríðarmiklu landfyllinga sem gerðar hafa verið á Kársnesi síðustu ár að viðbættum fyrirhugðum landfyllingum. Þá verður ekki annað séð en að landfyllingar sem þegar hafa verið gerðar falli undir lög um mat á umhverfisáhrifum.
- 1.9 Ákvörðun liggur fyrir um að **friðlýsa strandlengju** Kársness skv. Náttúruverndaráætlun 2004-2008. Landfyllingar, stækkun hafnar og aukin hafnsækin starfsemi samrýmast ekki friðlýsingu.
- 1.10 **Upplýsingar skortir** varðandi viðamikla áhrifaþætti á umhverfi og íbúa, þ.m.t. umferð, hljóðvist, loftmengun og náttúru. Engar viðunandi faglegar rannsóknir hafa verið gerðar á lífræðilegum og samfélagslegum áhrifum þessara þátta. Af þessum sökum og vegna samlegðaráhrifa annarra skipulagsbreytinga á svæðinu, verða samtökin að hafna auglýstum skipulagsbreytingum.
- 1.11 **Upplýsingar skortir** er hvað varðar fyrirséða skerðingu á lífsgæðum íbúa, nauðsynlegar mótvægisáðgerðir og tilheyrandi kostnað sem hlýst af þeim. Hvergi er sýnt fram á að fyrirhugaðar breytingar séu í raun hagkvæmar fyrir íbúa, bæjarsjóð eða samfélagið í heild.
- 1.12 Nokkuð er ljóst af fenginni reynslu að vöruhafnarstarfsemi nýtir ekki svæðið á hagkvæman hátt. Fara þarf fram athugun á **öðrum nýtingarmöguleikum** á þeim landsvæðum sem um ræðir svo og öðrum valkostum vegna flutnings fyrirtækja af endurbótasvæði.

1.13 **Umhverfisskýrslur** sem lagðar hafa verið fram uppfylla ekki skilyrði laga og leiðbeiningar Skipulagsstofnunar.

1.14 Alvarlegir **formgallar** eru á auglýstri skipulagstillögu, sem kalla á afturköllun hennar.

Nánari grein er gerð fyrir ofangreindum athugasemdum í umfjöllun hér á eftir.

2. Almennar athugasemdir

Samtökin gera eftirfarandi almennar athugasemdir við auglýstar skipulagsbreytingar:

2.1 Sú íbúafjölgun sem þegar liggur fyrir á Kársnesi að viðbættu stækkun hafnar og hafnarsvæðis og að viðbætti þeirri enn auknu íbúafjölgun sem kynnt hefur verið mun **umbylta því gróna, kyrrláta og lágreista íbúðahverfi sem íbúar á Kársnesi hafa valið sér til búsetu**. Þessi gríðarlegu stækkunaráform munu breyta þeim hverfisbrag sem íbúum hefur þótt eftirsóttur, skerða þjónustustig í hverfinu og skerða lífsgæði stórs hóps íbúa. Þessu mótmæla samtökin harðlega.

2.2 Skoða þarf **heildaráhrif** þegar samþykkt breytinga og fyrirhugaðra breytinga. Áformaðar skipulagsbreytingar á Kársnesi eru gríðarmiklar. Á árinu 2005 var samþykkt bygging íbúða á Kópavogstúni og bryggjuhverfi á norðanverðu nesinu, sem fela í sér að íbúum fjölgar um ríflega 2.000. Þegar er búið að samþykkja byggingu 240 íbúða á hafnarsvæði, þ.e. reiti 4 og 7 skv. rammaskipulagi. Rammaskipulag felur í sér yfir 2.000 íbúa fjölgun, stækkun lands og verulega aukningu á atvinnuhúsnæði. Heildaráhrifin yrðu tvöföldun íbúa og hátt í þreföldun umferðar á Kársnesbraut. Það er ekki mögulegt að taka afstöðu til skipulagsbreytinga fyrir hafnarsvæði sem sérstæða breytingu, sérstaklega þar sem ljóst er umferðarmannvirki munu ekki bera alla þá aukningu sem kynnt hefur verið í heildarrammaskipulagi og þ.a.l. verður að falla frá öllum hugmyndum þar til úrbætur í umferðarmálum hafa verið teknar inn í skipulagið. Ekki er gerð grein fyrir neinum slíkum úrbótum í framlögðum gögnum.

2.3 Auglýst breyting er í **andstöðu við vilja íbúa**. Í samantekt um niðurstöður Íbúafþings kemur fram sá vilji að leggja vöruskipahöfnina af og um hafnarsvæðið segir m.a. að “Sú starfsemi sem þar er nú leiðir til ónæðis og óþæginda fyrir íbúa í Vesturbæ, m.a. vegna mikilla þungaflutninga. Almenn ríkir óánægja með það þegar gróf atvinnusvæði eru staðsett nálægt íbúðarbyggð.” og “Við gerð skipulags fyrir þetta svæði verði horft á Vesturbæinn í heild sinni.” Áform um stækkun hafnar og aukningu atvinnuhúsnæðis á hafnarsvæði eru í algjörrri mótsögn við niðurstöður íbúafþings.

2.4 **Ekkert tillit var tekið til athugasemda íbúa** varðandi hafnarvæði í endurskoðuðu ramma-skipulagi sem lagt var fram í apríl 2007. Inntak ákvæðis 4 t.l. 9. gr. Skipulags- og byggingalaga sem segir að leitað skuli eftir sjónarmiðum og tillögum íbúa, er þar með virt að vettugi. Það telst ekki “samráð við íbúa” að biðja um athugasemdir við hugmyndir, en kjósa síðan að hunsa þær fjölmörgu og réttmætu ábendingar sem berast. Sú fækkun íbúða sem kynnt var í endurskoðuðu rammaskipulagi var ekki gerð til að koma til móts við innsendar athugasemdir

heldur vegna ábendingar verkfræðistofu sem vann upphaflegt rammaskipulag um að nauðsynlegt væri að fækka íbúðum um 100-270.

- 2.5 **Endurskoðað rammaskipulag hefur ekki verið kynnt fyrir íbúum.** Endurskoðað rammaskipulag, þ.m.t. fyrir hafnarsvæði, hefur ekki verið kynnt með íbúafundi þrátt fyrir loforð þar um, m.a. í bókun á fundi skipulagsnefndar þann 20. mars 2007.
- 2.6 **Um er að ræða veruleg frávik frá gildandi aðalskipulagi 2000-2012.** Í aðalskipulagi er gert ráð fyrir að íbúum fjölgi um allt að 1.250 á Kársnesi, en þegar samþykktar breytingar fela í sér tvöfalt meiri fjölgun og að viðbætti íbúafjölgun í rammaskipulagi yrði fjölgun íbúa allt að fjórfalt meiri en fram kemur í aðalskipulagi. Sú skipulagstillaga sem hér um ræðir felur í sér þrefalt meiri aukningu atvinnuhúsnæðis en gert er ráð fyrir í aðalskipulagi, þ.e. að í stað þess að aukning iðnaðar- og vöruhúsa verði 25.000 m² verður aukningin 79.000 m².
- 2.7 **Landfyllingar fara fram án umhverfismats.** Skipulagstillagan um breytt aðal- og deiliskipulag hafnarsvæðis felur í sér 4,8 ha. landfyllingu til viðbótar við þær landfyllingar sem fyrir eru og tengist framkvæmd hennar að hluta fyrirhugðum viðlegukanti. Umrædd landfylling er því umhverfismatsskyld samkvæmt lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum, enda fyrirhugaður viðlegukantur hluti að höfn ætlaðri skipum stærri en 1.350 tonnum að stærð.
- 2.8 **Landfylling virðist stærri en 4,8 ha.** Samkvæmt umhverfisskýrslu fyrir breytingu á aðalskipulagi er núverandi hafnarsvæði 22,2 ha og er stefnt að stækkun þess í 27 ha með 4,8 ha uppfyllingu. Samkvæmt fyrirbyggjandi gögnum er þó afar erfitt að festa hönd á raunstærð landfyllingarinnar og má í þessu sambandi m.a. benda á þann sjónarmun sem er á útliti og stærð hafnarsvæðisins í annars vegar gildandi aðalskipulagi og hins vegar þeim uppdrætti sem merktur er núverandi deiliskipulag fyrir Kársnes – Hafnarsvæði, dags. 13. feb. 2007. Flatarmál hafnarsvæðisins er hvergi tilgreint, hvorki í þessum gögnum né eldra deiliskipulagi og verður því ekki með nokkru móti ráðið, hvernig þessi „stækkun“ eða stærðarmunur á sömu landfyllingu er til komin. Samtökin benda á, að skipulagsyfirvöld í Kópavogi verða að skýra þennan stærðarmun m.a. vegna vísan þeirra í undanþágu frá mati á umhverfisáhrifum á landfyllingum minni en 5 ha. Sé um óútskýrðan stærðarmun að ræða hefur það áhrif til stækkunar á raunstærð þeirrar landfyllingar sem gerð verður skv. nýju aðal- og deiliskipulagi fyrir reit 10 (sbr. rammaskipulag apr. 2007) eða áður gerðra landfyllinga.
- 2.9 Eðlileg er sú krafa að **fram fari vöktun og eftirlit með losun** í landfyllingu, þar sem að sögn íbúa hefur ítrekað orðið vart við losun óæskilegra efna á síðustu mánuði. Af þessu gefna tilefni minna samtökin á ítrekuð tilmæli Heilbrigðiseftirlits Hafnarfjarðar- og Kópavogssvæðis að slík vöktun verði að hefjast tafarlaust í ljósi neikvæðrar reynslu af sambærilegum framkvæmdum. Jafnframt fara samtökin fram á að leitast verði við að lágmarka mengun og óþægindi vegna framkvæmda við landfyllinganna, fari svo ólíklega að framkvæmdum við landfyllingu verði fram haldið.
- 2.10 Þrátt fyrir að breytingartillagan hafi verið kynnt sem nauðsynlegur hluti af áætlun um endurbætur hafnarsvæðis, er ljóst að hér er ekki einungis um tilflutning fyrirtækja af

endurbótasvæði að ræða, heldur **stórfellda aukningu á atvinnustarfsemi** á svæðinu. Þetta hefur ekki komið nægjanlega skýrt fram í framsetningu bæjarins á tillöggunni. Ennfremur er ljóst að iðnfyrirtæki sem ekki stunda hafnsækna starfsemi og ekki voru með húsnæði inn á endurbótasvæði eiga að flytjast út á landfyllinguna sbr. Freyju og Ömmubakstur sem bæði voru með starfsemi yst á Kársnesbraut sem virðist áfram eiga að vera skilgreint sem atvinnusvæði.

- 2.11 Breytingin stríðir gegn markmiðinu um **sjálfbærari byggð**, þar sem hún kallar á mikla vöru- og þungaflutninga inn og út úr hverfinu svo og umferð starfsfólks á atvinnusvæði auk þess sem hún dregur úr möguleikum á að skipuleggja lóðir undir verslun- og þjónustu fyrir íbúðabyggðina.
- 2.12 Ekki er ljóst hvaða **hagrænu áhrif** fyrirhugaðar framkvæmdir koma til með að hafa og hvort þær sú í raun jákvæðar. Upplýsingar skortir er hvað varðar fyrirséða skerðingu á lífsgæðum íbúa, nauðsynlegar mótvægisáðgerðir og tilheyrandi kostnað sem hlýst af þeim. Hvergi er sýnt fram á að fyrirhugaðar breytingar séu í raun hagkvæmar, fyrir íbúa, bæjarsjóð eða samfélagið í heild. Þvert í móti lítur út fyrir að fyrirhugaðar breytingar komi til með að kosta töluvert í lífsgæðum einstakra íbúa og fjárhagslega fyrir sveitarfélagið í formi ýmiskonar mótvægisáðgerða.

3. Formgallar í kynningu skipulagsbreytingar

- 3.1 **Röng eða villandi framsetning á núgildandi deiliskipulagi.** Á uppdrætti sem fylgir auglýsingu um breytingu á deiliskipulagi er birt mynd undir heitinu “Kársnes-Hafnarsvæði. Deiliskipulag”, sem á stendur “Núverandi Deiliskipulag”, sbr. lið 2.8. Á myndinni er afmörkun á núverandi deiliskipulagi sýnd með dökkri línu með skýringunni “núverandi landfylling mæling 18.09.06”. Samtökin báðu skipulagsstjóra Kópavogsbæjar um uppdrætti af samþykktu deiliskipulagi fyrir hafnarsvæðið og fengu teikningar afhentar. Enginn uppdráttanna samræmist því sem þarna er kallað “Núverandi deiliskipulag”. Þessi framsetning vekur upp spurningar um hvort hér sé um alvarlegan formgalla að ræða.
- 3.2 **Rangar eða villandi upplýsingar um stærð núverandi landfyllinga.** Vísað er í umfjöllun um uppdrátt deiliskipulags í lið 3.1 hér að framan. Dökk lína sýnir “núverandi landfylling mæling 18.09.06.” Samtökin hafa skoðað loftljósmynd af landfyllingunni sem tekin er 20.07.2006 (sjá www.map24.is.com) og jafnframt létu samtökin framkvæma GPS mælingu í júlí síðastliðnum. Sú mæling sýnir, svo að ekki verður um villst, að landfylling í dag er **MINNI** en sú landfylling sem uppdrátturinn segir að hafi verið til staðar 18.09.06. Samtökin telja útilokað að landfyllingin hafi minnkað á tímabilinu, enda hefur mikið verið fyllt upp síðustu mánuði. Svo virðist sem að í uppdrættinum sé ranglega greint frá stærð núverandi landfyllingar. Sá grunur vaknar að sú lína sé dregin upp til þess eins að stærð viðbótarlandfyllingar samkvæmt uppdrættinum sé nákvæmlega 4,8 hektarar. Samtökin telja afar brýnt að bæjaryfirvöld útskýri sem allra fyrst þetta alvarlega misræmi í framlögðum deiliskipulagsgögnum og taki af allan vafa um raunstærð landfyllingarinnar.

- 3.3 **Ekki er gerð grein fyrir stækkun hafnar í auglýsingu.** Samkvæmt samtali formanns samtakanna við Smára Smáráson, skipulagsstjóra lítur hann svo á að auglýst breyting feli í sér stækkun Kópavogshafnar, þ.e. stækkun viðlegurkantar og aðrar breytingar. Þess er **ekki getið** í auglýsingunni að til standi að stækka viðlegukant hafnar. Minnst er á viðlegukant þar sem fjallað er um afmörkun svæðisins, þar sem segir að mörk þess séu að “fyrirhuguðum viðlegukanti Kópavogshafnar til suðurs”. Engin grein er gerð fyrir fyrirhuguðum skipulagsbreytingum á höfninni í auglýsingunni, engar upplýsingar birtar um umfang stækkunar viðlegukantar né annarra breytinga á höfn. Af þessum sökum er ekki hægt að fallast á að auglýsingin frá 3. júlí sl. nái til stækkunar hafnarinnar. Telja samtökin að verulegar líkur séu á, að Skipulagsstofnun hafi heimilað auglýsingu á skipulagstillögunnar með bréfi 2. júlí sl. á þeirri forsendu að hún snerti ekki framkvæmdir á viðlegukanti, enda eru slíkar framkvæmdir háðar lögbundnu mati á umhverfisáhrifum.
- 3.4 **Umhverfisskýrslur eru ekki í samræmi við lög nr. 105/2006 og leiðbeiningar Skipulagsstofnunar.** Í sérstakri umfjöllun um umhverfisskýrslur hér að neðan er að finna rökstuðning þessarar niðurstöðu, en helstu formgallarnir eru skortur á gögnum, upplýsingum, mati á öðrum valkostum og mati á samlegðaráhrifum.
- 3.5 **Umhverfisskýrslur ekki aðgengilegar á netinu.** Samkvæmt leiðbeiningum Skipulagsstofnunar skal umhverfisskýrsla vera aðgengileg á Netinu og koma þarf fram við hvern hægt er að hafa samband ef spurningar vakna. Þessi formsatriði voru ekki uppfyllt af Kópavogsbæ, þar sem skýrslan var ekki aðgengileg á vefsíðu bæjarins.
- 3.6 **Ekki hægt að fara fram á frekari landfyllingar** fyrr en að fram hefur farið lögbundið umhverfismat vegna þeirra landfyllinga sem þegar hafa verið framkvæmdar að að viðbættri fyrirhugaðri stækkun landfyllingarinnar, sbr liði 2.7 og 2.8, enda gæti niðurstaða þess kveðið á um endurskoðun á uppbyggingu landfyllinganna.

Á grundvelli ofangreindra formgalla, **krefjast samtökin þess að fallið verði frá öllum áformum á grundvelli auglýstra skipulagsbreytinga.** Gerð er sú krafa að á grundvelli þeirra efnislegu athugasemda sem hér koma fram að alfarið verði fallið frá skipulagsbreytingum á hafnarsvæði, og til vara að ný auglýsing fyrir hafnarsvæði verði ekki birt fyrr en ofangreindir formgallar hafa verið leiðréttir. Verði auglýsingin endurtekin skal taka fullt tillit til allra athugasemda sem bárust vegna auglýsingar dags. 3. júlí 2007.

4. Athugasemdir við breytt aðalskipulag

Hér að neðan er gerð grein fyrir athugasemdum samtakanna varðandi auglýstar breytingar á aðalskipulagi:

- 4.1 **Landnotkun verði önnur en auglýsing gerir ráð fyrir.** Samtökin leggja gegn skilgreiningu þess svæðis sem um ræðir sem hafnarsvæðis og telja að skilgreina eigi svæðið sem íbúðarsvæði

og opið svæði til sérstakra nota, í samræmi við þann vilja sem samtökin hafa orðið áskynja hjá íbúum Kársness.

- 4.2 **Engar frekari landfyllingar.** Samtökin mótmæla frekari landfyllingum á Kársnesi. Í fyrsta lagi, gera samtökin athugasemdir við að lögbundið umhverfismat hafi ekki farið fram fyrir núverandi og fyrirhugaðar landfyllingar á Kársnesi sbr. umfjöllun í lið 2.8 hér að framan. Í öðru lagi, getur ekki talist eðlilegt að stækka landsvæði Kársness þegar liggur fyrir að umferðarmannvirki munu ekki bera umferð af fyrirhuguðum framkvæmdum sem þegar hafa verið kynntar á því fasta landi sem fyrir er. Í þriðja lagi telja samtökin að landfylling samræmist ekki þeirri ákvörðun sem nú liggur fyrir um friðlýsingu strandlengju Kársness.
- 4.3 **Tollsvæði.** Kársnes er ekki hentugur staður fyrir tollsvæði. Í fyrsta lagi fylgir slíku svæði mikil umferð sem ekki er hægt að bæta við þá umferð sem fyrir er sbr. liði 4.6.b, 4.6.c og 4.6.d hér á eftir. Í öðru lagi er mikil sjónmengun af gámastæðum á slíku svæði, sem ekki er ásætlanleg á þessum stað að mati samtakanna.
- 4.4 **Stækkun hafnar.** Breytt aðalskipulag felur ekki í sér stækkun hafnarinnar þar sem ekki er gert grein fyrir slíkum breytingum í auglýsingu sbr. lið 3.3. hér að ofan. Hins vegar byggir stækkun lands undir hafnsækna starfsemi á því að Kópavogshöfn sé nýtt í atvinnuskyni. Samtökin gera athugasemd við hvers konar nýtingu Kópavogshafnar í atvinnuskyni og leggjast alfarið gegn stækkun hafnarinnar af eftirfarandi ástæðum:
1. Náttúrulegar aðstæður fyrir höfn á Kársnesi eru lélegar vegna þess hve innsiglingin er þröng.
 2. Aðkoma á landi til og frá höfninni er slæm, því hún er úr tengslum við stofnbrautir og öll umferð tengd höfninni, þ.m.t. vöru- og þungaflutningar þurfa að fara eftir þröngum íbúðagötum.
 3. Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins gerir ráð fyrir að vörskipahafnir svæðisins séu í Reykjavík og Hafnarfirði og ekki er gert ráð fyrir slíkri höfn í Kópavogi.
 4. Rekstrargrundvöllur hafnarinnar hefur ekki verið tryggur til þessa, því hún hefur verið rekin með tapi nánast frá upphafi. Í þessu sambandi er rétt að benda á að uppsafnað tap 2003-2007 er áætlað rúmlega 40 milljónir króna. Ef stækkunaráform verða að veruleika þarf höfnin að bera kostnað af þeirri fjárfestingu. Ekki fæst séð að hægt sé að bæta rekstur hafnarinnar nema með betri nýtingu hennar, þ.e. með fleiri skipakomum. Kópavogsbær hefur sagt að reiknað sé með 3-4 skipaferðum á mánuði. Aukinni nýtingu myndi fylgja meiri umferð og því kemur hún ekki til greina.
 5. Þungaflutningar og vöruflutningar fylgja höfn og hafnarsvæði.
 6. Kópavogsbær hefur sagt að Byko muni eitt fyrirtækja í bænum fá aðgang að Kópavogshöfn. Slík ráðstöfun getur vart staðist. Önnur fyrirtæki í bænum hljóta að geta gert kröfu um aðgang að höfninni á grundvelli jafnræðiskröfu. Þar að auki hafa hafnir móttökuskyldu samkvæmt hafnarlögum og bæjaryfirvöld geta þ.a.l. ekki stýrt umferð um hana. Þrátt fyrir ummæli bæjarstjóra í Morgunblaðinu 12. ágúst 2007 um að bærinn geti valið og hafnað og svar hans við spurningu um móttökuskyldu þar sem hann segir orðrétt: “Við getum náttúrulega sagt að höfnin sé upptekin” er ekki hægt að fallast á að tryggt sé að umferð um höfnina verði ekki meiri en 3-4 skip á mánuði.

Aðstæður til frístundasiglinga eru hins vegar ákjósanlegar á Kársnesi og því á frístundahöfn vel heima þar. Slíkri höfn getur fylgt skemmtilegt mannlíf sem getur auðgað umhverfið og samfélagið.

4.5 Ósamræmi við gildandi aðalskipulag

- a) Í gildandi aðalskipulagi segir: “Umferð þungra farartækja til og frá hafnar- og iðnaðarsvæðinu er réttmætt áhyggjuefni íbúa á Kársnesi og því verður skipulagsvinna að taka fullt tillit til þessara viðhorfa. Leita þarf leiða til að minnka álag frá umferð vegna hafnarinnar á íbúðarhverfi á Kársnesinu.” Gerð er athugasemd við að auglýstar skuli fram jafn miklar breytingar og hér um ræður án þess að samhliða séu sýndar viðunandi úrbætur á umferðarkerfinu.
- b) Í gildandi aðalskipulagi segir ennfremur: “Áhrif uppbyggingar á hafnarsvæðinu á byggð á Kársnesi verða einkum af aukinni umferð. Þannig má búast við að aukin umferð, sem stækkun hafnarsvæðisins leiðir af sér, gæti orðið um þúsund bifreiðar (bæði fólksbílar og flutningabílar) á sólarhring.” Auglýst breyting hefur í för með sér umferð 4.000-5.000 bíla sem er 4-5 sinnum meira en gildandi aðalskipulag gerir ráð fyrir og því er um verulega breytingu að ræða.
- c) Varðandi byggð í eldri hverfum segir í aðalskipulagi að “Aukin byggð í eldri hverfum raski ekki yfirbragði þeirra”. Vöruhúsabyggð með allt að 12 metra háum atvinnuhúsum er alvarleg röskun á yfirbragði Kársness, sem að stærstum hluta er íbúðabyggð með lágrestum ein- til fjórbylishúsum.

4.6 Umferðaraukning verður of mikil

- a) **Gríðarleg umferðarsköpun.** Sú íbúafjöldgun sem þegar hefur verið samþykkt fyrir Kársnes mun skapa mikla viðbótarumferð um hverfið og þau viðbótaráform sem kynnt hafa verið í rammaskipulagi munu einnig skapa mikla umferð sem verður að taka tillit til. Auk íbúaumferðar er áætlað að 4.000-5.000 ökutæki bætist við frá hafnarsvæði skv. framlögðum gögnum bæjarins. Samtals er umferðarsköpunin af þessari breytingu um 20.000 ökutæki á sólahring. Gerð er athugasemd við þessa gríðarlegu aukningu, vegna þess að ljóst er að umferðarmannvirki bera hana ekki, nema með stórfelldri lækkun á þjónustustigi gatna sem m.a. mun felast í mikilli biðraðamyndun á álagstímum. Mikil aukning slyshættu, hljóðmengunar og loftmengunar er fyrirsjáanleg nái skipulagsbreytingarnar fram að ganga.
- b) **Mikil aukning þungaflutninga.** Áætlað er að 4.000-5.000 ökutæki fylgi höfn og hafnarsvæði. Þetta munu að stórum hluta verða vöru- og þungaflutningabílar af öllum stærðum og gerðum. Engin grein er gerð fyrir samsetningu á tegundum þessara ökutækja í framlögðum gögnum. Götur hverfisins eru ekki byggðar fyrir slíka vöru- og þungaflutninga og þeir eru eitt helsta áhyggjuefni íbúa. Í fyrsta lagi skapast mikil loft- og hávaðamengun af slíkri umferð. Í öðru lagi er slyshætta vegna slíkrar umferðar mikil, ekki síst á daginn þegar börn eru á leið í og úr skóla, íþróttum og öðrum tómstundum. Í þriðja lagi, er slit á götum

margfalt meira þegar þungaflutningar eiga í hlut. Samkvæmt upplýsingum frá Vegagerðinni slítur trukkan með 10 tonna öxulþunga, sem er algeng stærð á vöruflutningabílum hér á landi, götum á við 31 þúsund fólksbíla sem vega 750 kíló. Þetta vekur upp spurningar um burðarþol gatnakerfisins, sérstaklega Kársnesbrautar. Nú þegar hefur orðið vart við jarðvegesskrið í görðum sem liggja að götunni. Ekkert er fjallað um þennan kostnaðarsama áhættuþátt í þeim skýrslum sem lagðar hafa verið fram.

- c) **Kársnesbraut er þegar sprungin.** Samkvæmt upplýsingum úr framlögðum skýrslum er núverandi umferð á Kársnesbraut 9.100 bílar á sólarhring og áætlað er að 4.700 bílar muni bætast við vegna Bryggjuhverfis og Kópavogstúns. Þeir reitir sem þegar er búið að samþykka skv. Rammaskipulagi munu skapa yfir eitt þúsund bíla umferð á Kársnesbraut einni. Þetta þýðir að áhrif þegar samþykka breytinga munu auka umferð um Kársnesbraut um 65%, eða í um 15.000 bíla á sólarhring. Í tillögu um samgönguáætlun Íslands fyrir árin 2007-8, í tillögum aðgerða til að fækka dauðaslysum, er viðmið fyrir hámarksálag á 1+1 vegum (utan þéttbýlis) 10.000-12.000 bílar/sólarhring. Í stórum nágrennasveitarfélögum er haft að viðmiði að engin gata í íbúðarhverfi þurfi að afkasta meira en 9.000 bílum/sólarhring. Í Noregi hefur vegagerðin þá reglu að við 15.000 bíla/sólarhring sé komin þörf á 2 + 2 vegi. Allar þessar upplýsingar styðja þá niðurstöðu að Kársnesbraut sé nú þegar sprungin og geti ekki tekið við meiri umferð, hvort sem er frá hafnarsvæði eða öðrum reitum af rammaskipulagi.
- d) **Viðbótarumferð á Kársnesbraut.** Höfn og hafnarsvæði munu skapa viðbótarumferð sem nemur 4.000-5.000 bílum á Kársnesbraut samkvæmt framlögðum gögnum bæjarins og heildarumferð um Kársnesbraut mun eftir þá breytingu nema um 20.000 bílum á sólarhring. Aðrir hlutar rammaskipulags, að frádregnum áhrifum af flutningi fyrirtækja af endurbótasvæði á landfyllingu, munu samkvæmt upplýsingum Kópavogsbæjar skapa 2.000-3.000 bíla umferð á sólarhring. Samanlagt yrði umferð 21.000-23.000 bílar á sólarhring á Kársnesbraut nái öll áform skv. rammaskipulagi fram að ganga, sem er 3.000-5.000 bílum meira en það sem sagt er vera ítrasta flutningsgeta götunnar. Það er augljóst skv. lið c hér að framan að Kársnesbrautin getur hvorki tekið við viðbótarumferð frá höfn/hafnarsvæði né frekari íbúðabyggð af endurbótasvæði. Jafnvel þótt gripið verði til þeirra mótvægisáðgerða sem þegar hafa verið nefndar, s.s. ljósastýrðra gatnamóta og beygjuvasa, er ljóst að þjónustustig götunnar verður óviðunandi.
- e) **Umferðaráhrif á öðrum götum.** Takmörkuð grein er gerð fyrir áhrifum umferðar á aðrar götur en Kársnesbraut í framlögðum skýrslum, nema á teikningum sem erfitt er fyrir almenna íbúa að átta sig á. Ljóst er að mikil umferðaraukning verður á Vesturvör, Borgarholtsbraut, Kópavogsbraut og Urðarbraut. Einnig er ljóst að mikil umferðarteppa mun skapast í kringum skólana í Skólagerði og Vallagerði/Kópavogsbraut, sem ekki er fjallað um í gögnum bæjarins. Gerð er athugasemd við að ekki skuli betur gerð grein fyrir núverandi umferð og áætlaðri aukningu umferðar á aðrar götur en Kársnesbraut, þannig að íbúar hafi nauðsynlegar upplýsingar um áætluð áhrif skipulagsbreytinganna.

- f) **Upplýsingar skortir um umferð á Kársnesbraut austan Sæbólsbrautar.** Samtökin hafa miklar áhyggjur af umferð inn og út úr hverfinu, sérstaklega á háannatímum. Ljóst er að samanlögð áhrif vegna aukningar á umferð á Kársnesi og umferð vegna nýs hverfis í Lundi mun skapa verulegt álag á aðkomu inn á Kársnesbraut frá Hafnarfjarðarvegi og umferð út af Kársnesbraut inn á Hafnarfjarðarveg um nýtt hringtorg við Nýbýlaveg. Gerð er athugasemd við að engar tölulegar upplýsingar skuli lagðar fram um núverandi og áætlaða umferð á Kársnesbraut austan Sæbólsbrautar, svo hægt sé að gera sér grein fyrir áætluðu umferðarálagi við endamörk hverfisins.

Frekari upplýsingar er varðar umferð, hljóðvist og svifryksmengun ásamt tilvísun í heimildir má finna í meðfylgjandi samantekt samtakanna (sjá viðauka I).

- 4.7 **Hljóðmengun yfir viðmiðunarmörkum.** Samkvæmt grófu mati Línuhönnunar sem gert var í tengslum við kynningu rammaskipulags eru nú þegar 120 hús á Kársnesi sem hafa hljóðstig yfir viðmiðunargildinu 55 dB(A). Samkvæmt reglugerð ef hávaði fer yfir 55 dB(A) telst ástand óviðunandi og skal skilgreina hvernig hægt er að bæta þar úr. Flest þessara húsa eru við Kársnesbraut og fleiri en ein íbúð er í húsi og ætla má að fjöldi íbúa sem nú býr við óviðunandi hljóðvist sé 350-700 manns. Ekki liggja fyrir nægjanlegar upplýsingar um það hvaða hús munu bætast við vegna umferðar frá höfn, hafnarsvæði og öðrum fyrirhuguðum reitum á rammaskipulagi. Þaðan af síður hefur verið sýnt fram á hvernig hægt er eða verður bætt úr annars óviðunandi ástandi. Af ofansögðu má sjá að **enginn grundvöllur er fyrir íbúa að taka afstöðu til auglýstra breytinga** þar sem ómögulegt er að gera sér grein fyrir afleiðingum breytinganna né heldur hversu miklar skerðingar þær munu hafa á lífsgæði einstakra íbúa.

Samkvæmt upphaflegri skýrslu Línuhönnunar fyrir Kópavogsbæ frá ágúst 2006 er sagt að miða skuli við 55 dB(A) sem hámark og jafnframt er sagt að þegar séu 120 hús séu yfir þeim mörkum. Í endurskoðaðri skýrslu í nóvember 2006 er hinsvegar miðað við 65 dB(A) og sagt að 2 hús séu yfir viðmiðunarmörkum. Samtökin mótmæla harðlega að Kópavogsbær skuli miða upplýsingar um hljóðvist og mat á hljóðmengun við fráviksgildi I sem skv. reglugerð er einungis hægt að miða við ef BRÝNA NAUÐSYN ber til, sem sannarlega er ekki raunin í þessu tilfelli. Ekki er vísað til þess að notast sé við frávik I né heldur að sótt hafi verið um undanþágu til viðeigandi stofnanna. Eins og bæjarskipulagi ætti að vera fullljóst er nauðsynlegt að sækja um leyfi og réttlæta nauðsyn þess ef notast á við frávik. Því telja samtökin engar forsendur til þess að miða gögn við frávik í þessu tilfelli, enda telst slíkt alls ekki sjálfsagt samanber úrskurð Umhverfisstofnanna um mat á umhverfisáhrifum tvöföldunar Reykjanesbrautar.

Einu upplýsingar sem hægt er að finna um hljóðvist miðað við heildaruppbyggingu á Kársnesi er að finna á mynd í rammaskipulagi sem kynnt var í apríl síðastliðnum, sem er á óaðgengilegu formi fyrir íbúa. Gerð er krafa um að verði þeim íbúum sem í hlut eiga gerð nákvæm grein fyrir mótvægisáðgerðum og þeir hafðir með í ráðum frá upphafi varðandi framkvæmd hljóðvarna. Engir íbúar á Kársnesi eiga að þurfa að búa við umferð yfir ítrustu hljóðvistarmörkum, þ.e. 55 dB(A). Það er ljóst að ástandið er óviðunandi fyrir marga íbúa í dag og þrátt fyrir takmarkaðar upplýsingar liggur ljóst fyrir að ástandið mun versna til muna með fyrirsjáanlegri aukningu umferðar.

Samtökin gera þá kröfu að gerðar verði nákvæmar mælingar á hljóðvist við helstu umferðargötur á Kársnesi og að áhrif allra fyrirhugaðra skipulagsbreytinga á hljóðvist verði metin sem heild. Jafnframt er þess krafist að nákvæm grein verði gerð fyrir því hvaða hús munu verða með hljóðvist yfir viðmiðunarmörkun 55 dB(A) og hversu margir íbúar er áætlað að búi og muni búa við óviðunandi hljóðvist eftir breytingar.

- 4.8 **Svifryksmengun.** Engar mælingar á svifryksmengun á Kársnesi hafa farið fram á vegum Kópavogsbæjar, en gerð var rannsókn á yfir 100 stöðum á höfuðborgarsvæðinu. Samkvæmt niðurstöðum hennar er austanvert Kársnes meðal þeirra staða sem sýndu hæsta gildi í rannsókninni. Það er ljóst að aukin umferð, ekki síst umferð vöru- og þungaflutningabíla sem slíta götum hlutfallslega mest, mun auka svifryksmengun við helstu umferðargötur á svæðinu. Hefja verður mælingar á svifryksmengun tafarlaust við helstu umferðargötur á Kársnesi og gæta þess að þær fari reglulega fram héðan í frá. Meta þarf áhrif áætlaðra breytinga á magn svifryks. Ekki er hægt að samþykkja neinar skipulagsbreytingar sem valda umferðaraukningu, sé hætta á að svifryk fari yfir ítrustu heilsuverndarmörk.
- 4.9 **Ófullnægjandi upplýsingar um magn atvinnuhúsnæðis.** Skipulagstillagan felur í sér viðbót hafnsækis atvinnuhúsnæðis sem nemur 54.000 m². Í þeim upplýsingum sem lagðar hafa verið fram í tengslum við aðalskipulagsbreytinguna er hvergi að finna upplýsingar um núverandi fermetrafjölda atvinnuhúsnæðis á hafnarsvæðinu. Óljóst er hversu margir fermetrar leggjast af sem atvinnuhúsnæði vegna flutnings út á landfyllingu og einnig er óljóst hver nettó áhrif eru á heildarfermetrafjölda iðnaðar- og vörugeymslna er á hafnarsvæðinu. Bærinn verður að leggja fram gleggri upplýsingar svo hægt sé að meta umfang breytingarinnar og hlutfallslega aukningu atvinnuhúsnæðis.
- 4.10 **Umhverfismat áætlana er ófullnægjandi.** Samkvæmt lögum um umhverfismat áætlana og leiðbeiningar Skipulagsstofnunar skulu umhverfisskýrslur uppfylla ákveðin skilyrði. Umhverfisskýrsla Kópavogsbæjar fyrir breytingu á aðalskipulagi uppfyllir ekki þessi skilyrði og er ófullnægjandi hvað varðar eftirfarandi þætti:

a) **Engar kannanir, rannsóknir né athuganir hafa farið fram.**

Leiðbeiningar Skipulagsstofnunar um umhverfismat áætlana segja að mikilvægt sé að leita upplýsinga um ástand umhverfis á því svæði sem áætlunin tekur til. Í umhverfisskýrslunni er skýrt tekið fram að engar athuganir eða rannsóknir hafi farið fram í tengslum við matið. Vegna þess hversu mikil áhrif auglýstar og kynntar skipulagsbreytingar á Kársnesi munu hafa á íbúa, verður að gera þá kröfu að málalíbúningur byggi á greinargóðum og nýjum gögnum og athugunum. Sú er því miður ekki raunin. Samtökin krefjast þess að gerðar verði allar þær athuganir og rannsóknir sem fram þurfa að fara samkvæmt leiðbeiningum Skipulagsstofnunar og þá sérstaklega mælingar á umferð á þeim götum sem verða fyrir mestum áhrifum (Kársnesbraut vestan og austan Sæbólsbrautar, Kársnesbraut vestan og austan Urðarbrautar, Vesturvör, Borgarholtsbraut, Kópavogsbraut og Skólagerði). Auk þess þarf að mæla hávaðamengun og loftmengun, þ.m.t. svifryksmengun.

b) Niðurstöður um mikilvæga þætti byggja á huglægu mati eða gömlum upplýsingum

Eftirfarandi dæmi sýna hvernig skortir á rökstuðning í umhverfismati áætlananna:

Sjávarbotn. Áhrifin eru talin óveruleg, en ekki er vísað í neinar heimildir til staðfestingar þessarari niðurstöðu.

Vistkerfi: Vísað er í rannsóknir í Skerjafirði frá áttunda áratugnum og sagt að “trúlega munu fjörur á uppfyllingum þróast í átt að sama tegundaaufgi og samfélagsskipan og náttúrulegar fjörur á svæðinu ef þær frá frið til þess” og að “Miðað við fyrirbyggjandi upplýsingar eru áhrif uppfyllingar lands á hafnarsvæði talin óveruleg á vistfræði sjávarbotns.” Vegna þess hve Fossvogur er mikilvægur mt.t. fuglalífs er eðlilegt að fram fari heildarmat á áhrifum allra núverandi og fyrirbyggjandi landfyllinga á Kársnesi.

Loftgæði: Fram kemur að engar loftgæðamælingar hafi farið fram við megin aðkomuæðar að skipulagssvæðinu, en vísað er í niðurstöður vegna ýmissa vegaframkvæmda á undanförunum árum um að mengun sé vel undir viðmiðunarmörkum.

Slysaætta: Slysaætta er sögð muni aukast við helstu umferðaræðar með aukinni umferð.

Ekkert mat er lagt á aukna slysaþíðni né gerð grein fyrir núverandi ástandi.

Færa þarf betri rök fyrir niðurstöðum matsins hvað varðar ofangreinda þætti með mælingum og öðrum þeim gögnum sem nauðsynleg eru til að færa gild rök fyrir niðurstöðum.

c) Ranglega er farið með upplýsingar varðandi friðlýsingu

Í umhverfisskýrslunni er vísað í Náttúruverndaráætlun og sagt að *stefnt* sé að friðlýsingu strandlengju Kársness. Hið rétta er að Náttúruverndaráætlun 2004-2008 hefur verið samþykkt af Alþingi og þar kemur skýrt fram að ekki sé “stefnt að” friðlýsingu, heldur hefur verið tekin **ákvörðun** um að vinna að friðlýsingu. Stækkun hafnar, frekari landfyllingar og stækkun iðnaðar- og hafnarsvæðis samrýmist ekki þeirri ákvörðun að friðlýsa strandlengju Kársness.

d) Vantalin umferð, ekki gert ráð fyrir íbúabyggð á endurbótasvæði

Skýrslan gerir ekki grein fyrir áætlunum um aukna umferð vegna íbúafjölgunar á vestanverðu nesinu skv. rammaskipulagi, samtals 2.000-2.300 bílar/sólahring á Kársnesbraut, þó að höfundur sé kunnugt um þær (sbr. kaflann “Kynning og samráð” á bls. 1 í skýrslunni og tilvísun í hámarksafkastagetu skv. skýrslu Línuhönnunar vegna rammaskipulags á bls. 11).

Þar sem auglýst skipulagsbreyting er gerð til að rýma endurbótasvæði svo hægt sé að byggja íbúðahúsnaði skv. rammaskipulagi, verður umhverfismatið að taka tillit til þeirra skipulagsáforma hvað varðar umferð og aðra umhverfisþætti.

e) Hljóðstigsupplýsingar miðast við frávik

Skýrslan segir að hljóðstig sé yfir viðmiðunargildi í tveimur húsum meðfram helstu umferðaræðum og er þar verið að vísa í hljóðstigið 65dB(A) í stað 45-55dB(A) samkvæmt núverandi reglugerð. Gerð er alvarleg athugasemd við þetta viðmið sbr. umfjöllun undir lið 4.7.

f) Engin vöktunaráætlun

Samkvæmt leiðbeiningum Skipulagsstofnunar á að setja á fram áætlun um vöktun umhverfisáhrifa til að fylgjast með áhrifum framkvæmda. Skýrslan segir að *Kópavogsbær* telji umfang breytinganna ekki þess eðlis að þær kalli á vöktun. Sérstaka athygli vekur að

skýrsluhöfundur sjálfur tekur ekki afstöðu til málsins. Það er mat samtakanna að setja þurfi fram nákvæma vöktunaráætlun, sérstaklega m.t.t. umferðar og mengunar svo og framkvæmda við landfyllingar.

g) Ekki er gerð grein fyrir umhverfisáhrifum mismunandi valkosta

Í umhverfismati áætlana skal leggja mat á raunhæfa valkosti. Það er ljóst að aðrir kostir en hafnsækin starfsemi koma til greina á því svæði sem hér er til umfjöllunar, en ekki er fjallað um þá í umhverfismatinu. Dæmi um raunhæfa valkosti eru:

- i) Annars konar atvinnustarfsemi sem hentar betur í sambylí við íbúðabyggð t.a.m. skrifstofur og ýmis þjónusta við íbúa.
- ii) Íbúðabyggð, í takt við þá byggð sem fyrir er á Kársnesi.
- iii) Útivistarsvæði fyrir Kópavogsbúa, en Kársnes er eina strandlengjan í landi Kópavogs og því æskilegt að tryggja aðgang íbúa að fjölskylduvænu útivistarsvæði við sjóinn, t.a.m. strandgarði.
- iv) Verslun og þjónusta fyrir íbúa, sem myndi vinna að því markmiði að gera hverfið sjálfbært.
- v) Sambland af tveimur eða fleiri nýtingarmöguleikum sem nefndir eru hér að ofan.
- vi) Geyma landið til framtíðarnotkunar. Í ljósi umræðna um að Reykjavíkflugvöllur verði hugsanlega færður úr Vatnsmýri, gæti hámarks arðsemi af þeim 13,8 hekturum sem hér um ræðir fengist með því að falla frá öllum byggingaráformum í bili. Réttast væri að íbúarnir í gegnum bæjarsjóð, fái að njóta söluandvirðis lóðanna, ef flugvöllurinn fer og svæðið verður skipulagt að hluta eða öllu leyti sem íbúðabyggð í framtíðinni, fremur en þau fyrirtæki sem fengju úthlutað vöruhúsalóðum á grundvelli þess skipulags sem hér um ræðir.

Framkvæma verður ítarlega greiningu á öðrum valkostum og áhrifum þeirra á umhverfi og íbúa. Það er ósk samtakanna að sem mest samvinna verði höfð við íbúa varðandi framtíðarnýtingu svæðisins, t.d. með sérstöku íbúapingi og íbúakosningu. Inn í slíka vinnu gæti fléttast hugmyndasamkeppni um skipulag svæðisins.

h) Ekki eru skoðaðir aðrir staðsetningarkostir fyrir vöruhús og aðra atvinnustarfsemi.

Einn af lykilþáttum umhverfismats áætlana á að bera saman kosti og velja kosti sem valda minni neikvæðum umhverfisáhrifum. Stefna Kópavogsbæjar er að fjölga íbúðum á endurbótasvæði og skapa rými fyrir íbúabyggð með því að flytja athafnastarfsemi burt af endurbótasvæðinu og út á landfyllingu. Ekki er hægt að samþykkja þá forsendu að stefna um endurbótasvæði byggi aðeins á einum valkosti varðandi flutning fyrirtækja. Ef fyrirtæki eiga að flytja á annað borð, skiptir ekki máli hvort þau flytja 500 metra eða 5 km, því kostnaðurinn er nánast sá sami. Þess vegna er hægt að bjóða þeim fyrirtækjum sem hér um ræðir lóðir á öðrum atvinnusvæðum innan Kópavogs sem ekki hafa sömu neikvæðu áhrif á umhverfi og íbúa. Í þessu sambandi hefur t.d. verið horft til uppbyggingar hafnar í Þorlákshöfn sem gæti nýst fyrirtækjum í Kópavogi sem gætu þá staðsett vörhús á lóðum bæjarins við Suðurlandsveg þaðan sem gott aðgengi er að öllum helstu samgönguæðum í og úr höfuðborgarsvæðinu. Sú staðsetning yrði í nálægð við atvinnusvæði Reykjavíkurborgar á Hólmsheiði. Einnig verður að telja líklegt að Kópavogsbær hafi áætlanir um önnur ný atvinnusvæði sem til greina koma.

Samtökin gera þá kröfu að lögð verði fram ný umhverfisskýrsla sem fjalli um aðra valkosti í landi Kópavogs en nýja landfyllingu á hafnarsvæði sem valkost vegna flutnings fyrirtækja sem nú starfa á s.k. endurbótarsvæði.

i) **Ekki er gerð grein fyrir viðtækari áhrifum áætlunarinnar, þ.e. samlegðaráhrifum af áður kynntri íbúabyggð.**

Umhverfismati áætlunar er m.a. ætlað að fjalla um samlegðaráhrif skipulagshugmynda, sem ekki er gert í umhverfismati framkvæmda sem fjalla einungis um áhrif einstakra framkvæmda. Það svæði sem hér er til umfjöllunar er hluti af 10 reita rammaskipulagi sem verið hefur til umfjöllunar hjá Kópavogsbæ um langa hríð og kynnt var íbúum í desember sl. Þar er hafnarsvæðið kynnt sem reitur númer 10, en hinir 9 reitirnir gera ráð fyrir byggingu íbúðablokka. Það ber að fjalla um samlegðaráhrif hafnarsvæðis og íbúðabyggðar á endurbótarsvæði í umhverfisskýrslunni og meta áhrif heildarbreytinga á umhverfi, þ.m.t. umferð, mengun og hljóðvist.

j) **Ekki er gerð grein fyrir heildaráhrifum landfyllinga.**

Landfyllingin sem kynnt er í auglýsingunni er 4,8 hektarar, en hún er hluti af 13,8 hektara landfyllingu. Mikil uppfylling hefur átt sér stað undanfarna mánuði án þess að farið hafi fram umhverfismat fyrir framkvæmdina og án þess að framkvæmdaleyfi liggi fyrir svo vitað sé. Þar að auki hafa nýlega verið fylltir upp 6 hektarar steinsnar frá hafnarsvæðinu fyrir s.k. bryggjuhverfi á norðanverðu Kársnesi. Þessu til viðbótar er fyrirhuguð landfylling sem hluta af rammaskipulagi á reitum 1 og 3. Kópavogsbær hefur tilkynnt um 4,8 uppfyllingu í hvert sinn, að því er virðist til þess eins að forðast umhverfismat framkvæmdarinnar. Þess vegna þarf umhverfismat heildarlandfyllinga að fara fram í umhverfismati áætlana. Þetta krefst mun meiri rannsókna og athugana en hér hafa farið fram.

k) **Ekkert mat á hagrænum þáttum**

Samkvæmt umhverfisskýrslu mun nýtt atvinnusvæði á landfyllingu skapa 50-150 störf. Hér er mikil ónákvæmni í framsetningu því þarna er 300% munur á hæstu og lægstu tölu. Þar að auki er engin grein gerð fyrir því hvaða tegund starfa er um að ræða og hver áætlaður fjöldi, tegund og stærð fyrirtækja verður á svæðinu. Engin greining er gerð á áhrifum breytinganna á tekjur og gjöld Kópavogsbæjar og íbúa af þessari atvinnustarfsemi, né af öðrum samanburðarkostum. Gera þarf grein fyrir áætlunum um afkomu Kópavogshafnar og fyrir væntum hagrænum áhrifum uppbyggingar á athafnasvæði á afkomu hafnarinnar. Einnig þarf að gera greiningu á hagrænum áhrifum helstu valkosta.

l) **Aðferðafræði umhverfismatsins**

Umhverfisskýrslan byggir á mjög einfaldri greiningu á umhverfisáhrifum. Í ljósi þess hversu mikilvæg áætlunin er fyrir íbúa á svæðinu væri eðlilegt að nota aðrar aðferðir, t.d. svokallaðar framtíðarmyndir (scenarios) til að skoða ólíkar framtíðarsýnir um þróun svæðisins. Ennfremur er eðlilegt að fram fari kostnaðar- og ábatagreining (cost-benefit analysis) til að vega saman jákvæð og neikvæð áhrif skipulagstillögunnar og helstu valkosta.

5. Athugasemdir við breytt Svæðisskipulag

- 5.1 Fyrirhuguð staðsetning vörugeymslna á Kársnesi er í **mótsögn við gildandi svæðisskipulag**. Í svæðisskipulagi segir: "Grófari iðnaður og vörugeymslur verða á svæðum sem sérstaklega eru ætluð fyrir slíka starfsemi en önnur atvinnustarfsemi verður í blandaðri byggð með íbúðum, stofnunum og annarri hreinlegri atvinnustarfsemi." Staðsetning vöruhúsa á Kársnesi er ekki í samræmi við þessi ákvæði svæðisskipulags vegna nálægðar við íbúabyggð. Skilgreining svæðisskipulags á iðnaðar- og hafnarstarfsemi er: "sú starfsemi sem af umhverfislegum ástæðum á ekki heima á byggðareitum á skipulagskortum fyrir blandaða byggð eða gerir sérstakar kröfur til umferðarlegra tengsla". Þessi skilgreining undirstrikar í fyrsta lagi að iðnaðar- og vöruhús eiga ekki samleið með íbúðabyggð og í öðru lagi að slík byggð geri kröfu til umferðalegra tengsla sem ekki eru til staðar á Kársnesi.
- 5.2 Í svæðisskipulagi kemur fram að Reykjavíkurhöfn og Hafnarfjarðarhöfn séu vöruflutningahafnir svæðisins og að "ekki verði gert ráð fyrir öðrum vöruflutningahöfnum á höfuðborgarsvæðinu". Ennfremur kemur fram að Kópavogshöfn hafi "takmarkaða möguleika á stækkun" og að hlutverk hennar verði "fyrst og fremst á sviði viðgerða og þjónustu." Það er ljóst að **svæðisskipulag gerir ekki ráð fyrir að Kópavogshöfn sé nýtt sem vöruskipahöfn** eins og bæjaryfirvöld ráðgera og þ.a.l. styður svæðisskipulag ekki þá landnýtingu sem skipulagsbreytingin felur í sér, þ.e. svæði fyrir hafnsækna starfsemi.
- 5.3 Skipulagsbreytingin er ekki í samræmi við svæðisskipulags 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." Skipulagning athafnasvæðis við strandlengju á Kársnesi er þ.a.l. í hrópandi ósamræmi við gildandi svæðisskipulag og gildandi náttúruverndaráætlun. 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 auglýstri skipulagsbreytingu **uppfyllir ekki þá kröfu að vera "nákvæm" úttekt** sbr. kafla 4.3 og 5.4.

6. Athugasemdir við breytt Deiliskipulag

- 6.1 **Hæð atvinnuhúsa.** Deiliskipulagstillagan gerir ráð fyrir byggingu vöruskemma sem eiga að vera 8-12 metra háar. Gerð er athugasemd við hæð húsa. Í fyrsta lagi eru er 12 metra húsin 50% hærri en 8 metra húsin og því ljóst að töluverður munur er á hæð húsa á hafnarsvæðinu. Í öðru lagi er húsagerð almennt á Kársnesi með þeim hætti að um er að ræða einnar til þriggja hæða hús að stærstum hluta. Ekki er hægt að fallast á að hæð atvinnuhúsa á hafnarsvæði sé meiri en almennt gerist á húsum í hverfinu.

- 6.2 **Varðandi umferð, hljóðvist við götur og slysaættu** vegna umferðar er vísað í umfjöllun um aðalskipulag í töluliðum 4.2, 4.3 og 4.4 hér að farman.
- 6.3 **Hávaði frá hafnarsvæði** er mikið áhyggjuefni fyrir íbúa, sérstaklega þá sem næst búa. Á meðan Atlantsskip voru með starfsemi við höfnina kvörtuðu íbúar undan hávaða, m.a. vegna þess að verið var að losa og lesta skip að nóttu til. Hávaðinn barst alla leið yfir á Arnarnes að sögn íbúa þar. Engar tölur eru birtar í umhverfisskýrslu um hávaða og hávaðaaukningu á hafnarsvæði.
- 6.4 Í umhverfisskýrslu vegna deiliskipulagsbreytingar segir: “Ekki er talið að umtalsverð aukning verði í skipakomum fyrst um sinn en þó opnast ýmsir möguleikar verði af fyrirhuguðum framkvæmdum og má gera ráð fyrir að skipakomur aukist eitthvað á næstu árum”. Íbúum hefur verið greint frá því að **einungis sé reiknað með 3-4 skipakomum á mánuði**. Ef skipakomum fjölga hljóta áhrif þess á koma fram með ýmsum hætti, t.d. í umferð og hávaða frá höfn og því verður að gera grein fyrir áhrifum af aukningu.
- 6.5 Gerð, hæð og útlit vöruskemma á hafnarsvæði munu valda **neikvæðum sjónrænum áhrifum**.
- 6.6 Ekki er reiknað með mikum áhrifum atvinnuhúsnaðis á **útsýni** í umhverfisskýrslunni. Sú niðurstaða verður að teljast ólíkleg í tilfelli 12 metra hárra vöruskemma sem hljóta að skyggja á útsýni út á sjóinn frá fjölmörgum húsum. Gera þarf betur grein fyrir þessum þætti.

7. Lokaorð

Samtökin Betri byggð á Kársnesi voru stofnuð 27. júní sl. og hafa unnið ötulllega að því markmiði sínu að bæta lífsgæði íbúa á Kársnesi. Forsvarsmenn samtakanna hafa átt mikil og góð samskipti við íbúa, bæði á fundum og í beinum samtölum. Óhætt er að fullyrða að stuðningur við samtökin er almennur - óháð kyni, aldri, tekjum og stjórnmálaskoðunum og nú undir það síðasta búsetu, því við höfum orðið vör við vaxandi stuðning í öðrum hverfum Kópavogs.

Frásagnir þeirra sem komið hafa að máli við okkur, eiga það flestar sameiginlegt að endurspeglar vonbrigði, vonleysi og vanmátt gagnvart bæjaryfirvöldum, ekki hvað síst hjá þeim sem búið hafa lengst á Kársnesinu. Langflestir eru langeygir eftir breytingum og það jafnvel róttækum, sér í lagi á niðurníddu umhverfi vestast á nesinu, svo fremi sem þær séu í takt við núverandi íbúabyggð. Þetta eru þau sjónarmið sem samtökin hafa túlkað í sínum málflutningi; að gagngerar breytingar séu á mörgum sviðum löngu tímabærar á Kársnesinu. Þær breytingar verði þó að vinna að í samráði og samræmi við vilja íbúanna, með hag þeirra að leiðarljósi.

Íbúum var flestum verulega brugðið við kynningu á nýju rammaskipulagi sem kynnt var í desember sl. Mestu vonbrigðin sneru að þeirri auknu atvinnustarfsemi sem ráðgerð er á svæðinu, ásamt stækkun hafnar og hafnarsvæðis. Íbúar hafa í gegnum tíðina ítrekað komið þeim sjónarmiðum á framfæri við bæjaryfirvöld, að þetta mikla nábyli við jafn umsvifamikinn athafna- og atvinnurekstur sem nú þegar er til staðar, hafi margs konar vanda í för með sér, sérstaklega hvað álag og mengun af völdum bílaumferðar varðar og tillitsskort af hálfu fyrirtækjanna í garð nágretta sinna. Hafa ber hugfast að um raunverulegt fólk og heimili þess er að ræða. Því ber að varast það virðingarleysi að afgreiða viðhorf fólksins og samtakanna sem andstöðu við breytingar þegar samtökin eða íbúarnir lýsa áhyggjum af neikvæðum áhrifum einstakra skipulagstillagna..

Kársnesingar hafa í hundraða tali sett upp borða til að undirstrika vilja sinn til breytinga; breytinga sem er ætlað að bæta lífsgæði þeirra, en ekki skerða á þann hátt sem skipulagstillögur bæjaryfirvalda munu að þeirra mati gera. Þetta eru skýr skilaboð og í raun og veru í fyrsta sinn í sögu bæjarins sem fólk úr öllum flokkum og stéttum hefur sagt hug sinn með jafn áberandi og afgerandi hætti. Yfir fjögur hundruð íbúar komu saman í Salnum þann 15. ágúst 2007 og samþykktu eftirfarandi ályktun, sem við gerum að okkar lokaorðum:

Opinn Íbúafundur vegna skipulagsbreytinga á Kársnesi
haldinn í Salnum 15. ágúst 2007 samþykktir eftirfarandi ályktun.

ÁSKORUN

Fundurinn skorar á bæjaryfirvöld í Kópavogi að falla frá áformum um:

1. stækkun Kópavogshafnar og nýtingu hennar í atvinnuskyni
2. gerð landfyllingar
3. aukningu atvinnuhúsnæðis og hafnsækna starfsemi á hafnarsvæði
4. frekari íbúafjölgun á Kársnesi

Nýjar hugmyndir varðandi landnýtingu á vestanverðu Kársnesi verði ekki lagðar fram nema

- að fyrir liggja nákvæm útfærsla á lausnum í umferðarmálum
- að tryggt sé að hljóðvist og svifryksmengun 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

f.h. stjórnar samtakanna
Betri byggð á Kársnesi

Arna Harðardóttir, formaður

Viðauki 1

Framtíðarbyggð á Kársnesi - samantekt.

Samantekt með tilvísunum og heimildarskrá Betri byggðar á Kársnesi á áður samþykktun, nú auglýstum og fyrirhuguðum breytingum á Kársnesi.