

FYLGIRIT XI

Umsagnir og athugsemdir á kynningarstigi

Upplýsingar um samráð
við gerð svæðisskipulags
höfuðborgarsvæðisins
2015-2040



Hér á eftir er samantekt á þeim umsögnum og athugasemdum sem bárust svæðisskipulagsnefnd þegar tillagan var kynnt á vinnslustigi skv. 2. mgr. 23. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 í mars og apríl 2014.

Uppsetning er þannig að fyrst eru viðbrögð svæðisskipulagsnefndar við umsögn Skipulagsnefndar ásamt umsögn stofnunarinnar. Næst er viðbrögð svæðisskipulagsnefndar við öðrum umsögnum og athugasemdum sem einnig fylgja með. Þar fylgir einnig með athugasemd frá Grindavík sem barst talsvert eftir að umsagnartíma lauk og varðar afmörkun vatnsverndar á kortum svæðisskipulagsins.

Viðbrögð við umsögnum Skipulagsstofnunar við tillögu að nýju svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins á vinnslustigi.

Skipulagsstofnun setti fram umsögn tillögu að nýju svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins skv.2. mgr. 23. gr. skipulagslaga, í bréfi dags. 12. maí.

Umsögn Skipulagsstofnunar snertir eftirfarandi þætti:

- Forsendur
- Viðfangsefni og samræmi við skipulagsreglugerð
- Áskoranir
- Samband við önnur stjórnvöld og aðra aðila
- Hlutverk SSH og svæðisskipulagsnefndar
- Efnis svæðisskipulagsins og endurskoðun
- Uppbyggingu og framsetningu greinargerðar og uppdráttar
- Hugtök og skilgreiningar

Í umsögninni kemur einnig fram að Skipulagsstofnun telur tillögu að nýju svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins vera metnaðarfullt verk með nútímalegri sýn á hlutverk skipulags til að útfæra sjálfbæra byggð og samgöngur. Vegna hinnar nýju nálgunar og framsetningar þá sé ýmislegt sem vekji upp spurningar og kalli á nánari, útfærslu, skýringar og ef til vill endurskoðun.

Haldnir hafa verið tveir fundir með Skipulagsstofnun til að fara yfir hvernig móta megi nánar tillögu að nýju svæðisskipulagi þannig að skýrt sé hvernig það nýtist sveitarfélögum og öðrum aðilum sem stjórnþæki þrátt fyrir að framsetning sé með allt öðrum hætti en það svæðisskipulag sem í gildi er. Þær tillögur að viðbrögðum við umsögn Skipulagsstofnunar sem hér eru settar fram hafa mótask af þessum fundum, þar sem lagt var upp með að ná sameiginlegum skilningi á hvernig túlka beri stefnu í nýju svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins.

Viðbrögð við umsögn Skipulagsstofnunar eru sett fram hér á eftir. Fyrst kemur úrdráttur úr umsögn Skipulagsstofnunar og þá viðbrögð við þeim, skáletruð með rauðu letri.

1. Forsendur

Athugasemdir Skipulagsstofnunar lúta að því að vísa þurfi skýrar til hvaðan forsendur sem lagðar eru til grundvallar skipulagstillögunni eru fengnar. Á þetta einkum við eftirfarandi:

- a. Hvaða forsendur liggja til grundvallar spá um að íbúum svæðisins fjölgi um ríflega 70 þús. fram til ársins 2040, þegar haft er í huga að miðspá Hagstofu Íslands fyrir landið í heild gerir ráð fyrir að landsmönnum fjölgi um 74 þús. á sama tímabili. Á síðasta áratug var hlutur höfuðborgarsvæðisins í fjölgun landsmanna um ¾.

Íbúaspáin tekur mið af spá um íbúafjölda á höfuðborgarsvæðinu, sem unnin hefur verið í tengslum við sóknaráætlun höfuðborgarsvæðisins. Hún er í fylgiskjali með svæðisskipulaginu en fylgdi ekki með gögnum til umsagnar Skipulagsstofnunar þar sem ekki var búið að ganga frá henni endanlega. Íbúaspáin byggir á spá Hagstofunnar en gerð eru sér spátílfelli þar sem forsendur um aðflutning fólks til landsins er breytt þannig að hann verði hlutfallslega jafn út spátímabilið en hægist ekki á honum líkt og í spá Hagstofunnar. Þá er einnig gert ráð fyrir að hagvöxtur verði

heldur meiri en í miðspá Hagstofunnar. Byggir það spátílfelli einkum á því að þau verkefni sem koma fram í sóknaráætlun nái fram að ganga sem stuðli að auknum vexti í alþjóðageiranum. Mannfjöldaspáin gerir ráð fyrir að hlutfall íbúa á höfuðborgarsvæðinu hækki lítillega eða úr 64,5% í 65-70% af landsmönnum. Vísað verður til fylgiskjalsins í greinargerð.

- b. Hvaða forsendur liggja til grundvallar áætlaðri þörf á íbúðarhúsnæði og hvaða forsendur liggja til grundvallar skiptingar á ólík svæði (sbr. töflu 1)? Sama athugasemd er gerð um atvinnuhúsnæði/störf.

Íbúaspáin er helsta forsend v. áætlaðar þörf á íbúðarhúsnæði. Svæði sem skilgreind hafa verið sem kjarnar og möguleg samgöngumiðuð þróunarsvæði munu koma fram í sér fylgiskjali um byggðarþróun. Fyllri tafla sem sýnir þessi svæði og tengsl þeirra við flokkunina mun verða sett í viðauka til frekari upplýsingar. Vísað verður til fylgiskjalsins í greinargerð.

- c. Hvað ræður legu vaxtarmarka? Hvert er samband legu þeirra og svigrúms til uppbyggingar?

Vaxtarmörkin mótast af þegar ákveðnum byggðarsvæðum í aðalskipulagsáætlunum sveitarfélaga og verður forsendum þeirra og sambandi við svigrúm til uppbyggingar nánar lýst í skipulagstíllögunni. Gott samræmi er við áætlaða uppbyggingarþörf til ársins 2040 en samanlagt hafa sveitarfélögin byggingarsvæði fyrir ríflega 73.000 íbúa. Þegar tekið er tillit til þeirra möguleika sem sveitarfélögin telja sig hafa með þéttingu á samgöngumiðuðum þróunarsvæðum er svigrúm til talsvert meiri uppbyggingar innan vaxtarmarka en þörf er á innan skipulagstímabilsins. Ólíklegt verður að teljast að sveitarfélögin séu tilbúin að gefa byggðarsvæði eftir á þessu stigi. Náist markmið svæðisskipulagsins um nýtt hágæða almenningssamgöngukerfi og þetta byggð meðfram því, skapast forsendur til að endurskoða vaxtarmörkin. Geta ber þess að vaxtarmörkin eru þrengri en gert var ráð fyrir í gildandi svæðisskipulagi.

- d. Í tíllögunni eru sett fram tiltekin þéttleikaviðmið fyrir uppbyggingarsvæði, svo sem 60 íbúðir/ha. Hvaða forsendur liggja hér að baki?

Viðmið um þéttleika eru sóttar til erlendra fyrirmýnda og aðlagðar að okkar aðstæðum. Gerð verður grein fyrir þeim í fylgiriti um Byggðarþróun.

- e. Forsendur og viðmið um almenningssamgöngur kunna að liggja fyrir í útgefinni skýrslu um mat á samgöngusviðsmyndum, en það kemur ekki fram í tíllögunni.

Viðmiðin eru fengin úr EEA report 11/2013 þar sem þau eru notuð til að bera saman gæði almenningssamgangna í Evrópu. Mikilvægt er að nota mælikvarða sem eru samanburðarhæfir út fyrir landssteinana. Gerð er grein fyrir viðmiðunum í fylgiskjali um samgöngur. Vísað verður til skýrslunnar í töflu 2.

- f. Fjalla þarf um tengsl tíllögunnar við gildandi Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2001-2024, ekki aðeins breytta nálgun og framsetningu heldur einnig helstu efnislegar breytingar. Forsendur og viðmið um almenningssamgöngur kunna að liggja fyrir í útgefinni skýrslu um mat á samgöngusviðsmyndum.

Umfjöllun um helstu efnislegar breytingar verður í skipulagsgreinargerð og umhverfisskýrslu. Þar er lögð áhersla á að gera grein fyrir breytingum varðandi uppbyggingarsvæði, samgöngur og

kjarna. Almenn stefna um önnur atriði er í samræmi við gildandi svæðisskipulag.

2. Viðfangsefni og tengsl við skipulagsreglugerð

Eins og tillagan liggur nú telur Skipulagsstofnun vanta nokkuð upp á inntak og skýrleika stefnu um þessi viðfangsefni og er gerð grein fyrir helstu athugasemdum þar að lútandi hér á eftir.

3. Byggðarþróun og verslunarmiðstöðvar

- a. Markmið 1.2 í svæðisskipulagstillögunni fjallar um byggðarþróun og vöxt íbúðarbyggðar. Þarna eru sett fram drög að stefnu um uppbyggingu íbúðarhúsnæðis, en þau eru ófullgerð og því ekki að fullu hægt að taka afstöðu til þeirra. Til dæmis er tafla 1 ófullgerð. Ljóst er þó að þörf virðist á að skýra betur stefnu um miðkjarna og þróunarsvæði. Hvað eru þau hugsuð taka yfir stór svæði? Er hægt að setja fram nánari viðmið eða dæmi til skýringar á þessari stefnu? Eða liggja fyrir forsenduskýrslur sem munu skýra þessar skipulagshugmyndir? Hver eru þéttleikaviðmið fyrir landskjarna og svæðiskjarna? Mælt er með því að setja fjarlægðarviðmið sem nú eru sett fram í metrum einnig fram í tíma (x mín. göngufjarlægð). Þar sem ekki hefur verið sett fram hvernig umfang kjarna- og þróunarsvæða er skilgreint, er erfitt að átta sig á hvernig hægt er í markmiði 1.2 að tölusetja markmið um að auka hlutfall íbúðarbyggðar á miðkjörnum og samgöngumiðuðum þróunarsvæðum úr 30% í 60%.

Tafla 1 er nú fullkláruð og líkt og kemur fram undir lið 1b verður í viðauka upplýsingar um svæði sem dregin hafa verið fram sem möguleg þróunarsvæði. Landfræðileg afmörkun svæðanna verður ekki sýnd í svæðisskipulaginu en markmiðið er að sú afmörkun komi fram í skipulagsáætlunum sveitarfélaganna. Við afmörkun í áætlun sveitarfélaganna þarf að fylgja viðmiðum í töflu 2 sem fjalla bæði um gæði í byggðarmynstri og samgöngum eins og til dæmis fjarlægðir frá stoppistöðvum. Þessi svæði eiga að þróast í takt við almenningssamgöngukerfið. Í töflu 2 vantar þéttleikaviðmið fyrir lands- og svæðiskjarna en þau eru 50-75 íbúðir á hektara. Í fylgiskjali verður gerð grein fyrir svæðunum og fyrstu hugmyndum um nýtt almenningssamgöngukerfi. Sett hafa verið tímaviðmið um göngufjarlægð í töflu 2. Miðað verður við 5-10 mínútur. Fylgst verður með uppbyggingu á kjörnum og samgöngumiðuðum þróunarsvæðum. Þessi svæði hafa verið skilgreind í dag og mun sú greining fylgja í viðauka. Það verður hluti af árangursmælingu að fylgjast með samgöngumiðaðri byggðarþróun og fylla inn í töflu 1.

- b. Nánari útfærslu stefnu um byggðarþróun er vísað til vinnslu svokallaðra þróunaráætlana til fjögurra ára í senn, sem virðist ekki vera fyrirhugað að afgreiða sem svæðisskipulagsákvörðun (sjá grein 1.2.3). Það vekur spurningar um svæðisskipulagið sem stjórnþæki til að stýra byggðarþróun á höfuðborgarsvæðinu. Náist ekki samkomulag milli sveitarfélaganna um gerð slíkra þróunaráætlana, stendur eftir opin stefna í svæðisskipulaginu sem erfitt getur reynst að framfylgja. Það hlýtur að vekja spurningar um hvort ekki sé nauðsynlegt annað hvort eða bæði; að í svæðisskipulaginu sé tilgreint hvernig viðmið um íbúðir í töflu 1 geta skipst á sveitarfélögin á svæðinu og/eða að uppbyggingaráætlun til fyrstu fjögurra ára skipulagstímabils svæðisskipulagsins sé hluti svæðisskipulagsins þegar það er staðfest. Í framhaldinu væru þá slíkar skammtíma þróunaráætlanir afgreiddar sem breytingar eða endurskoðun svæðisskipulagsins. Sama gildir um stefnu svæðisskipulagsins um atvinnuhúsnæði/störf.

Það er mikilvægt að sameignlegur skilningur ríki um hvernig beri að túlka stefnu Höfuðborgarsvæðisins 2040. Með það í huga hefur stefnan og texti um yfirferð hennar verið yfirfarin til að skerpa eftirtöldum þáttum:

Skilgreint frekar hvaða skipulagsþættir eru festir í svæðisskipulaginu og að breytingar á þeim kalli á breytingar á svæðisskipulagi. Stíf stefna sem kallar á breytingu á svæðisskipulagi ef vikið er frá henni. Hún varðar þætti sem hafa mikið svæðisbundið gildi.

Skipulagsþættir sem mörkuð er almenn stefna um í svæðisskipulagi en nánari útfærslu er vísað til aðalskipulags. Svæðisskipulagsnefnd metur í hverju tilviki hvort framlögð stefna í aðalskipulagi er í samræmi við svæðisskipulag eða kallar á breytingu á því. Mat svæðisskipulagsnefndar byggir á rökstuðningi sveitarfélaga um samræmi tillögunnar við H2040 og mati á svæðisáhrifum.

Það hefur legið fyrir frá upphafi verkefnisins að sveitarfélögin vilja ekki setja uppbyggingarkvóta á svæðisskipulagsstigi. Reynsla af notkun þeirra er ekki góð og leiddi til fjölmargra breytinga á gildandi svæðisskipulagi. Ný skipulagslög hafa gert breytingarferli svæðisskipulags þungt í vöfum svo mikil orka færi í að gera breytingar á skipulagstölum, í stað þess að sinna þeim fjölmörgu brýnu verkefnum sem bíða.

Verklag við gerð og samþykkt þróunaráætlunar verður skýrð frekar undir markmið 6.1. Fyrsta fjögurra ára þróunaráætlunin verður unnin í kjölfar næstu sveitarstjórnakosninga. Miðað er við að þróunaráætlanir verði afgreidd í sveitarstjórnnum ásamt fjárhagsáætlunum fyrir 15. desember. Þannig verður stefna svæðisskipulagsins tengd við fjárhagsáætlanir sem er mjög mikilvægt til að stefnan nái fram að ganga. Það er trú þeirra sem standa að tillögunni að það sé mikilvægt að ná að tengja þetta tvennt saman. Það að fara með fjögurra ára þróunaráætlanir sem skipulags- ákvörðun, þ.e. í lögbundið breytingarferli, gerir ferlið mun flóknara. Mikilvægara er að niðurstaða sumra verkefna sem 4 ára þróunaráætlanir fela í sér verði bundin í svæðisskipulag sbr. uppfærða töflu 3 (sjá viðauka).

- c. Í töflu 2 segir um allar tegundir miðkjarna og samgöngumiðaðra þróunarsvæða að tryggja beri að visst hlutfall íbúða sé á viðráðanlegu verði. Hvað má það hlutfall vera að lágmarki til að samræmast stefnu svæðisskipulagsins?

Sett verða viðmið um að hlutfall viðráðanlegs húsnæðis í miðkjörnum og samgöngumiðuðum þróunarsvæðum verði a.m.k. 10%.

- d. Í töflu 2 segir um tengsl bæjarkjarna og samgöngu- og þróunaráss: „Miðað skal við að bæjarkjarnar tengist framtíðar samgöngu- og þróunarási (hágæðakerfi) ef uppbygging styður við nægjanlega eftirspurn farþega“. Sambærilegur texti er einnig um samgöngumiðuð þróunarsvæði. Kemur til álita að bæjarkjarnar og samgöngumiðuð þróunarsvæði tengist ekki samgöngu- og þróunarási?

Almennt er miðað við að samgöngu- og þróunarás tengi alla kjarna. Um kostnaðarsamt verkefni er að ræða sem tekur langan tíma í uppbyggingu og verður væntanlega áfangaskipt. Viðmiðið er sett fram til að sveitarfélögum sé það ljóst, að til að samgöngu og þróunarás með Borgarlínu geti orðið að veruleika, verður að tryggja nægan farþegagrunn. Til þessa verður horft m.a. þegar kemur að ákvörðunum um áfangaskiptingu. Ekki er öruggt að allir kjarnar tengist Borgarlínu á skipulagstímabilinu þó það sé langtíma markmið.

e. Í vinnslutillöguna vantar stefnu og ákvæði um atvinnuhúsnæði/störf.

Áætlun um störf verður sett fram með sama hætti og íbúðir.

f. Undir leiðarljósi 5 er sett fram stefna um svokallað 20 mínútna hverfi sem gengur út á „að íbúar geti gengið að ákveðnum gæðum í þjónustu og umhverfi innan 20 mínútna frá sínu heimili, hvort sem það er í þéttum miðkjarna eða úthverfi“. 20 mínútna gönguvegalengd samsvarar um 1,6 km. Ef dreginn er 1,5 km radíus út frá helstu núverandi bæjarhluta- og hverfiskjörnum á höfuðborgarsvæðinu verður ekki annað séð en að nær öll byggð á höfuðborgarsvæðinu geti í dag talist uppfylla þessa stefnu. Þetta vekur spurningar um inntak stefnunnar? Er hún um status quo? *Inntak stefnunnar verður skýrt frekar. Inntakið snýr að því hvernig samgöngumiðuð byggðar- þróun, vel tengdir kjarnar og samgöngumiðuð þróunarsvæði auka gæði byggðar og bæta aðgengi fólks að þjónustu. Einnig er mótuð stefna um byggðarmynstur og umhverfi sem ýtir undir virka ferðamáta.*

g. Enn á eftir að setja fram stefnu um verslunarmiðstöðvar, stórmarkaði og þess háttar.

Um fjöllum um að uppbyggingu verslunarhúsnæðis verði beint að kjörnum og samgöngumiðum þróunarsvæðum verður styrkt undir markmiði 1.2. Einnig verður fjallað um nauðsyn þess að dreifa ekki uppbyggingu stærri verslana út fyrir kjarnana, þannig að þeir nái að blómstra sem eftirsóknaverðar miðstöðvar verslunar og þjónustu undir markmiði 3.1. og einnig að sé brýn þörf talin á uppbyggingu verslunarsamstæðna (big box) sé þeim beint á svæði sem eru vel tengd við stofnvegi. Í töflu 3 um framfylgd stefnunnar, kemur fram að svæðisskipulagsnefnd á að fjalla um uppbyggingu verslunarsamstæðna utan kjarna og leggja mat á hvort uppbygging þeirra sé í samræmi við stefnu svæðisskipulagsins og leggja mat á svæðisbundið mikilvægi.

4. Samgöngur og vegakerfi

a. Strax í leiðarljósi 1 er sett fram hugmynd um svokallaðan samgöngu- og þróunaráss og sýnd nokkuð abstract skýringarmynd af honum. Hvergi er hins vegar sett fram beint markmið í tillögunni um uppbyggingu hans og lega hans er ekki sýnd á þemauppdráttum. Þó er á skýringarmyndum af honum að skilja (t.d. á bls. 28) að hann gangi í gegnum miðkjarnana, en í töflu 1 er yfirlit yfir hverjir þeir eru. Það ætti því að vera unnt að sýna hugmynd um hann skematískt á þemauppdrætti. Það myndi að mati Skipulagsstofnunar auka á skýrleika tillögunnar ef samgöngu- og þróunarássinn yrði auðkenndur skematískt á þemauppdrætti með áþekktum hætti og nú er gert með miðkjarna (sbr. t.d. þemauppdrátt á bls. 31). Jafnframt er væntanlega tilefni til að setja fram beint markmið um gerð samgöngu- og þróunarássins, eins mikil lykilhugmynd og burðarás eins og hann er í svæðisskipulagstillögunni.

Samgöngu- og þróunaráss er hryggjarstykkið sem gengur þvert á nær öll markmið svæðisskipulagsins. Í kaflanum um framfylgd, markmið 6.2 verður sett fram umfjöllun um þetta lykilverkefni í texta og á tímaási og lögð áhersla á eftirfylgni í töflu 3. Þar sem samgöngu- og þróunaráss er dreginn fram sem lykilverkefnið sem fylgja þurfi eftir.

Sett verður skýrar fram undir markmiði 2.2. að þetta er forgangsverkefni sveitarfélaganna og ríkisins og lega Borgarlínu og samgöngu- og þróunaráss á að liggja fyrir í lok árs 2016. Undir sama markmiði verður í texta umfjöllun um að almennt sé gert ráð fyrir að Borgarlínan rúmist innan núverandi götusniða og ekki sé þörf á niðurrifi hús. Nánari umfjöllun um fyrstu hugmyndir um mögulega legu og hvernig Borgarlínan rúmast í núverandi göturýmum er að finna í fylgiskjali um Samgöngur.

- b. Á bls. 40 (grein 2.2.1) er því vísað til svæðisskipulagsnefndarinnar að útfæra samgöngu- og þróunarásinn án þess að því viðfangsefni sé skýrt vísað inn í breytingu eða endurskoðun á sjálfru svæðisskipulaginu. Skipulagsstofnun telur ljóst að lega samgöngu- og þróunaráss er viðfangsefni sem ekki verður ákveðið óformlega eða á vettvangi einstakra sveitarfélaga, heldur þarf að marka um hann heildstæða stefnu fyrir svæðið í heild og svæðisskipulagið er vettvangur fyrir slíkar ákvarðanir, hvort sem sú hugmynd er fullmótuð nú, eða kemur inn við breytingar eða endurskoðun á svæðisskipulaginu.

Aðgerð 2.2.1 hefur verið umorðuð þannig:

2.2.1 Svæðisskipulagsnefnd, í samvinnu við sveitarfélög, greinir nánar og ákvarðar eins og hægt er legu hágæðakerfis almenningssamgangna og útfærslu samgöngu- og þróunaráss sem sveitarfélögin innleiða í aðalskipulagsáætlanir.

Þeirri grunnvinnu skal lokið fyrir lok árs 2016. Í ferlinu verður hagkvæm áfangaskipting á uppbyggingu kerfisins ákvörðuð út frá núverandi byggð og skipulagðri byggðarþróun. Lega samgöngu og þróunaráss skal bundin í svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins þegar hún liggur fyrir með breytingu eða endurskoðun sbr. töflu 3. Einnig verða uppbyggingartölur endurskoðaðar og sett fram stíf stefna um uppbyggingu sveitarfélaganna á samgöngu- og þróunarásnum.

- c. Þemakort á bls. 31 sýnir Vesturlandsveg, Suðurlandsveg og Reykjanesbraut utan vaxtarmarka. Sama er gert á þemakorti á bls. 41 (nema þar vantar Vesturlandsveg), en innan vaxtarmarkanna eru sýndar stofnleiðir göngu- og hjólréiða auk strætóbiðstöðva árið 2014. Það er ekki skýrt af framsetningu uppdráttarins hvort stofnleiðir göngu- og hjólréiða á kortinu eiga við núverandi ástand eða sýna stefnu svæðisskipulagsins. Og það skýtur óneitanlega skökku við að talið sé tilefni til að sýna stofnleiðir göngu- og hjólréiða og biðstöðvar innan vaxtarmarka, en hvorki stofnvegi né Borgarlínu. Að mati Skipulagsstofnunar þarf að sýna stofnvegi jafnt innan vaxtarmarka sem utan og tengsl við vöruflutningahöfn og innanlandsflugvöll.

Núverandi stofnvegir innan vaxtarmarka verði settir inn á öll þemakort.

- d. Varðandi útfærslu stofnvega, þá er erfitt að sjá hvernig hægt er að vísa ákvörðunum um þá nær alfarið til einstakra sveitarfélaga (eins og gert er um meginstofnvegi í grein 3.2.6 á bls. 53). Að mati Skipulagsstofnunar hlýtur að vera tilefni til að taka samræmdar ákvarðanir um útfærslu aðalleiða um höfuðborgarsvæðið og svæðisskipulagið er vettvangur fyrir slíkar ákvarðanir.

Aðgerð 3.2.6 vísar til markmiðs um aukið samstarf sveitarfélaga á SV-horninu. Aðgerðin setur stofnvegakerfið á höfuðborgarsvæðinu í stærra samhengi.

Um fjöllum, stefna og aðgerðir sem tengjast stofnvegum innan höfuðborgarsvæðisins eru undir markmiði 2.4. Ákvörðunum er ekki vísað til hvers og eins sveitarfélags heldur sameiginlegs vettvangs sveitarfélaga, svæðisskipulagsnefndar, í samráði við ríki. Ennfremur er skert á því í kafla 4 - Innleiðing og árangursmæling, að meginstofnvegir eru skipulagsþættir sem eru festir í svæðisskipulagi. Stefna um þá er stíf stefna og kallar á breytingu á svæðisskipulagi ef vikið er frá henni.

- e. Óljóst er hvernig fyrirhugað er að skilja við ákvarðanir um legu stofnkerfis hjólréiða í svæðisskipulaginu. Sveitarfélögunum er ætlað að innleiða stofnleiðir göngu- og hjólréiða inn í aðalskipulag (grein 2.3.3). Er þar átt við stofnleiðirnar eins og þær eru settar fram á þemauppdráttinum á bls. 41. Hvað þýðir að sveitarfélögin tryggi að skilgreindu þjónustustigi á stofnleiðum göngu- og hjólréiða verði náð (grein 2.3.4)? Hvar er það þjónustustig skilgreint?

Orðalag aðgerða undir markmiði 2.3. verði skert á þann hátt að ljóst verður hvaða stofnleiðir

göngu- og hjólreiða á að innleiða í aðalskipulagi. Þemauppskráttur á bls.41 vísar til núverandi stofnleiða en aðgerðir munu vísa til viðhalds og aukningar. Sveitarfélögin þurfa að innleiða hvoru tveggja. Þjónustustigið er skilgreint af svæðisskipulagsnefnd (SSH) eins og fram kemur í aðgerð 2.3.1. Orðalag verður skerpt til að taka af öll tvímæli.

- f. Sett er fram áhugaverð og fallega framsett skýringarmynd á bls. 43 af núverandi götumynd og endurbættari götumynd á fyrirhuguðum samgöngu- og þróunarási þar sem Borgarlínan er komin inn á endurbættu götumyndinni. Myndin vekur hins vegar spurningar um að hve miklu leyti hún lýsir á trúverðugan hátt raunverulegum aðstæðum á höfuðborgarsvæðinu. Þær götur sem væntanlega koma helst til greina fyrir Borgarlínuna eru almennt með annars konar sniði en þarna er sýnt. Það eru væntanlega í flestum tilfellum vegir með breiðu sniði, tveimur akreinum í hvora átt, miðdeili milli akreina í gagnstæðar áttir, án samsíða bílastæða, ekki með gangstétt við vegkant og með breiðu veghelgunarsvæði.

Skýringarmynd verður breytt á þann hátt að hún sýni ekki núverandi götumynd heldur aðeins æskilegt umhverfi aðalgötu í Kjarna. Í fylgiskjali um samgöngur eru sýnd dæmigerð götusnið og hvernig Borgarlína getur orðið hluti af þeim.

- g. Minnst er á Reykjavíkurflogvöll á einum stað í tillögunni. Í texta neðan við leiðarljós 2 á bls. 36 kemur fram að fulltrúar ríkisins, Reykjavíkurborgar og Icelandair Group hafi gert með sér samkomulag um innanlandsflug sem feli í sér að flugvöllurinn í Vatnsmýri verði starfræktur með tveimur flugbrautum til ársins 2022. Fram kemur að fullkanna þurfi helstu staðsetningarkosti innanlandsflugs á höfuðborgarsvæðinu þannig að hægt sé að taka ákvörðun um framtíðar-staðsetningu sem allra fyrst. Í núgildandi svæðisskipulagi er gert ráð fyrir að flugvallarstarfsemi leggist af í Vatnsmýri. Í núgildandi svæðisskipulagi er ekki stefna um annan flugvöll innan höfuðborgarsvæðisins, en ekki útilokað að til þess geti komið „kjósi samgönguyfirvöld ríkisins að horfa frekar til þess en að flytja innanlandsflug til Keflavíkur.“ Í svæðisskipulagstillögunni nú kemur ekki fram hver stefna sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu er í þessu efni. Hvort Vatnsmýrarsvæðið kemur til uppbyggingar á skipulagstímabilinu og hvar miðstöð innanlandsflugs er staðsett hlýtur hvort tveggja að vera málefni af svæðisbundnu mikilvægi sem falla undir tvö af skylduviðfangsefnum svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins, þ.e. byggðarþróun og samgöngur. Því telur Skipulagsstofnun að við nánari mótun svæðisskipulagstillögunnar þurfi að taka frekar á þessum viðfangsefnum, enda mikilvægt að reyna að vinna að því að fá varanlega niðurstöðu um þessi stóru hagsmunamál sem staðið hafa deilur um og verið óvissa um, um margra ára skeið.

Um fjöllum um Reykjavíkurflogvöll verður ítarlegri og skerpt á þeirri stefnu að mikilvægt sé að finna lausn á þessu viðfangsefni. Málið er í farvegi þar sem verið er að fullkanna aðra valkosti á höfuðborgarsvæðinu en Vatnsmýri. Bætt er við aðgerð undir markmiði 2.1. sem snýr að því að þegar ákvörðun liggja fyrir, eigi síðar en í lok árs 2018, verði innanlandsflugvöllur festur í svæðisskipulagi. Tekið er undir með Skipulagsstofnun að nauðsynlegt er að leysa þetta stóra hagsmunamál frá þeim deilum sem um það hafa staðið. Slíkt verður ekki gert nema í stefnumörkun í samráði ríkis og sveitarfélaga. Niðurstaðan þarf að skila sér í í landsskipulag og aðrar áætlanir ríkisins auk skipulagsáætlanir sveitarfélaga.

5. Veitur

- a. Veitur eru eitt af þeim viðfangsefnum sem ber að marka sameiginlega stefnu um í svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins. Varðar það væntanlega einna helst vatnsveitu, fráveitu og háspennulínur. Lítið hefur verið tekið á þessum efnum enn sem komið er í svæðisskipulagstillögunni.

Almenna nálgunin við svæðisskipulagsvinnuna hefur verið að setja fókus á þau málefni sem þörf er að leysa sérstaklega sem sameiginleg hagsmunamál. Því er í svæðisskipulagstillögunni áherslan á að auka samvinnu vatnsveitna og tengist það nýtingu sameiginlegrar auðlindar. Einnig er horft til háspennulína sem liggja um vatnsverndarsvæði. Í gildandi svæðisskipulagi kemur fram að veitumál séu í föstum farvegi og engin sérstök vandamál aðsteðjandi. Við þróun tillögu að nýju svæðisskipulagi var metið sem svo að þar sem fráveitumál væru í föstum skorðum og samstarf sveitarfélaganna í þeim málaflokki væri mjög mikið, að ekki væri þörf á frekari stefnumótun. Umfjöllun um háspennulínur verður gerð ítarlegri og hnykkt á að áfram muni í svæðisskipulagi gilda sú stefna að háspennulínum innan höfuðborgarsvæðisins verði ekki fjölgað og frekar horft til þess að leggja háspennustrengi í jörðu eða auka flutningsgetu núverandi háspennulína með hærri spennu.

6. Útivistarsvæði, náttúruverndarsvæði og vatnsverndarsvæði

- a. Markmið 4.1 fjallar um að íbúar eigi greiðan aðgang að fjölbreyttum útivistarsvæðum. Í skýringartexta við þetta markmið er megininntakið Græni trefillinn, græni stígurinn og grænir geirar. Þarna vakna spurningar um hlutverk mismunandi kafla svæðisskipulagsins. Græni trefillinn, græni stígurinn og grænu geirarnir eru væntanlega hugsaðir sem algjör lyklatríði í svæðisskipulaginu. Samt er þeirra hvergi getið í markmiðum þessa kafla, og rétt minnst á í leiðarljósi kaflans. Hver er þýðing þemauppráttarins á bls. 58? Það virðist vera tilefni til að skerpa á þessari stefnu.

Tekið er undir með Skipulagsstofnun að Græni trefillinn, græni stígurinn og grænir geirar eru lykil-skipulagsþættir í svæðisskipulaginu. Allir koma þeir fram í texta markmiðs 4.1. Æskilegt er að þeir komi skýrar fram í aðgerðum undir markmiðinu. Þessir lykilþættir verða einnig settir á þema-uppráttinn sem dregur saman öll helstu atriðin í svæðisskipulaginu og birtist í kaflanum, Landnotkun – megindrættir. Einnig verður umfjöllun um Græna trefilinn, -stíginn og -geirana í innleiðingarhlutanum og töflu 3. Þýðing þemauppráttar á bls.58 er að styðja við texta stefnunnar.

- b. Markmið 4.2 fjallar um náttúruverndarsvæði og segir einfaldlega að náttúruverndarsvæði, hverfisverndarsvæði og svæði á náttúruminjaskrá skapi svæðinu sérstöðu og hafi mikilvægt fræðslu- og útivistargildi. En hvaða náttúruverndarsvæði, hverfisverndarsvæði og svæði á náttúruminjaskrá eru á höfuðborgarsvæðinu og hver er stefna svæðisskipulagstillögunnar um þau? Ber að stefna að frekari verndun?

Öll verndarsvæði eru dregin fram í sér fylgiskjali um náttúru og útivist, vísað verður til þess. Skoðað verður sérstaklega að setja inn skýringarmynd með verndarsvæðum í skipulagsgreinargerð. Megin inntak stefnunnar er að ná aukinni samræmingu verndarsvæða og að frekari verndunaráform verði hugsuð heildrænt með allt höfuðborgarsvæðið í huga.

- c. Markmið 4.4 fjallar um vatnsvernd og vatnsgæði. Er hugmyndin að taka hér inn öll ákvæði nýrrar heilbrigðissamþykktar um vatnsvernd á höfuðborgarsvæðinu? Í grein 4.4.5 segir að SSH eigi að vinna með sveitarfélögunum og framkvæmdastjórn vatnsverndar að skilgreiningu mannvirkjabeltis um vatnsverndarsvæðin. Er ekki svæðisskipulagið sá vettvangur þar sem lega og ákvæði um

slíkt mannvirkjabelti þarf að vera ákveðin? Eru merkingar á þemaupprætti á bls. 63 réttar?

Skerpt hefur verið á umfjöllun um mannvirkjabeltið og bætt við ákvæði um að festa skuli beltið í svæðisskipulagi þegar mörkun þess liggur fyrir. Merkingar á þemaupprætti á bls. 63 hafa víxlast og verða lagfærðar.

7. Önnur viðfangsefni

- a. Í svæðisskipulagstillögunni er sett fram stefna um landbúnað (markmið 1.3). Í texta neðan við markmið 1.3 er talað um að eftirsóknarvert sé að gróskumikill landbúnaður sé innan 50 km vegalengdar. Stefna svæðisskipulagstillögunnar um landbúnað þarfnast að mati Skipulagsstofnunar frekari yfirlegu. Er hún að tala til svæða innan höfuðborgarsvæðisins eða utan?

Stefna svæðisskipulagsins um landbúnað nær einungis til aðildarsveitarfélaganna og snýst um mikilvægi þess að vernda gott ræktarland fyrir landbúnað. Ástæðan er ekki síst að það er mikilvægt að ræktun matvæla sé stutt frá markaði, en vegna nálægðar við borgarsvæðið, þá er mikil ásókn í önnur not á landbúnaðarlandi. Viðmið um 50 km lúta að skilgreiningu á staðbundinni framleiðslu sbr. reglugerð um framleiðslu og markaðssetningu aðila undir smáræðismörkum á matvælum og afhendingu frumframleiðenda á litlu magni matvæla beint til neytenda og staðbundinna smásölufyrirtækja.

Eftirfarandi texta verður bætt við umfjöllum um markmið 1.3. til að skerpa á stefnunni: Mikilvægi landbúnaðarsvæða í nálægð við stóran markað er vaxandi. Á sama tíma hefur ásókn í landbúnaðarsvæði í nágrenni við borgarsvæðið aukist. Þörf er á að stíga ákveðin skref til að vernda gott ræktarland. Tækifæri til staðbundinnar matvælaframleiðslu eru t.d. í Kjós, á Kjalarnesi og í Mosfellsdal. Stuðlað þarf að aukinni vernd góðs ræktarlands í samstarfi við nærliggjandi byggðarlög og landskipulagsstefnu.

Einnig verður bætt við nýrri aðgerð sem snýr að nauðsyn þess að landskipulagsstefna taki mið af mikilvægi þess að borgarsvæði hafi aðgang að staðbundnum matvælum með aukinni vernd góðs ræktarlands fyrir matvælaframleiðslu.

- b. Í svæðisskipulagstillögunni er sett fram stefna um samstarf sveitarfélaga á suðvesturhorninu um hagkvæma byggðapróun (markmið 3.2). Skipulagsstofnun vill í því sambandi minna á hlutverk landsskipulagsstefnu og að varðandi þetta viðfangsefni getur verið sérstakt tilefni til að svæðisskipulagið tali til landsskipulagsstefnunnar.

Eftirfarandi texta verður bætt við umfjöllum um markmið 3.2:

Mikilvægt er að ríkið styðji í sinni stefnumörkun við uppbyggingu á þeim svæðum landsins sem eru í örum vexti og leggi þannig sitt af mörkum til farsællar byggðarþróunar á suðvesturhorninu. Ríki og stofnanir þess þurfa ásamt sveitarfélögum að leita leiða til að viðhalda gagnagrunni lykiltalna sem ná yfir allt suðvesturhorn landsins.

Einnig verður bætt við nýrri aðgerð um nauðsyn þess að ríkið í samráði við svæðisskipulagsnefnd taki skýrt á viðfangsefnum sem tengjast hlutverki höfuðborgarsvæðisins gagnvart öðrum landshlutum og tækifærum svæðisins ásamt nágrannabyggðum, til að auka samkeppnishæfni landsins alls. Tryggja þarf að þessi viðfangsefni skili sér alltaf í landsskipulagsstefnu og byggðaaðætlun.

- c. Er ekki talið tilefni til sameiginlegrar stefnumörkunar í svæðisskipulagi um sorpförgun og sorpurðunarsvæði á höfuðborgarsvæðinu?

Eftirfarandi texta verður bætt við umfjöllum um markmið 3.2.:

Urðun sorps á Álfsnesi verður hætt eigi síðar en í lok árs 2020. Ekki er gert ráð fyrir nýjum urðunarstað innan höfuðborgarsvæðisins. Lögð verður áhersla að minnka þörf fyrir urðun sorps með aukinni meðhöndlun s.s. gasgerð, endurnýtingu og endurvinnslu. Mikilvægt er að auka samvinnu sorpsamlaga á suðvesturhorninu til að nýta betur þau úrræði sem eru þegar til staðar og samræma betur meðhöndlun úrgangs frá öllu svæðinu.

8. Áskoranir

Skipulagsstofnun bendir á að í kaflanum sé ekki vikið að sambandi höfuðborgarsvæðisins við landsbyggðina og landið í heild, að því frátöldu að nefnt er að íbúar í nágrennabyggðum sæki vinnu, skóla og þjónustu til höfuðborgarsvæðisins. Þá er heldur ekki vikið að spurningum um staðsetningu innanlandsflugvallar. Einnig vekur athygli að ekki er vikið að loftslagsbreytingum og áskorunum tengdum þeim svo sem aðlögun að afleiðingum loftslagsbreytinga og hækkunar sjávarborðs.

Vikið er lítillega að sambandi höfuðborgarsvæðisins við landið allt í umfjöllun um alþjóðlega samkeppnishæfni. Eftirfarandi umfjöllun verður bætt inní kafla um áskoranir:

Umfjöllun um samspil höfuðborgarsvæðisins og annarra landshluta í mannfjöldaþróun landsins alls.

Umfjöllun um veikleika í stjórnkerfinu og samspili ríkis og sveitarfélaga. Áhrif þess á skipulagsáætlanir, sem verða fyrir bragðið ómarkvissar og byggðaðróun tilviljanakennd. Skortur á ákvörðun um Reykjavíkurflogvöll er tengd við þessa umfjöllun.

Skerpt er á umfjöllun um loftslagsbreytingar og þeim áskorunum sem höfuðborgarsvæðið stendur frammi fyrir þeirra vegna.

9. Samband við önnur stjórnvöld og aðila og önnur stjórnþæki

Lítið er vikið að sambandi svæðisskipulagsins við landsskipulagsstefnu og er tilefni til að styrkja þann þátt t.d. með hvaða hætti landsskipulagsstefna getur stutt við stefnu svæðisskipulagsins.

Endurskoða þarf framfylgdarákvæði sem skylda ýmsa aðila sem ekki eru aðilar að svæðisskipulaginu til ýmissa aðgerða. Má þar nefna ríkisstofnanir og fyrirtæki, samtök og háskóla sbr. til dæmis greinar 2.1.11, 2.4.9, 3.1.9, 4.1.8 og 4.2.6. Umorða þarf þessi ákvæði þannig að skýrt sé að forsvaraðilar svæðisskipulagsins muni beita sér fyrir því að fá þessa tilteknu aðila til liðs við sig o.s.frv.

Aukið verður á umfjöllun um samband svæðisskipulags og landskipulagsstefnu með það í huga hvernig landsskipulagsstefna getur stutt við stefnu svæðisskipulagsins.

Bætt verður við texta í lok umfjöllunar um hvert markmið um að vinna þurfi að eftirfarandi aðgerðum til að markmiðið nái fram að ganga. Í þeim texta mun koma fram að þær aðgerðir sem

snúa að öðrum aðilum en standa að svæðisskipulaginu eru sett fram sem nauðsynleg viðbót við aðgerðir sveitarfélaga og að svæðisskipulagsnefnd muni beita sér fyrir því að fá utanaðkomandi aðila til liðs við sig í umræddum aðgerðum. Nauðsynlegt er að draga þær aðgerðir fram og þær undirstrika í raun að byggðarþróun snertir samvinnu margra aðila, ekki síst ríkis og sveitarfélaga.

10. Hlutverk SSH og svæðisskipulagsnefndar

Í tillögunni er nær allri frekari svæðisbundinni stefnumörkun vísað á annan vettvang, og þá fyrst og fremst til leiðbeiningar- og viðmiðavinnu á vegum SSH og gerð svokallaðra þróunaráætlana til fjögurra ára í senn á vegum svæðisskipulagsnefndar í samvinnu við ýmsa aðila. Hér þarf bæði að yfirfara vel hvaða verkefni eiga heima hjá SSH og hver hjá svæðisskipulagsnefndinni í ljósi þess að svæðisskipulagið og svæðisskipulagsnefndin hafa lögbundið hlutverk í þessu tilliti. Nefna má dæmi um hlutverk SSH samkvæmt tillögunni, sem fela í sér ákvarðanir sem ættu að mati Skipulagsstofnunar að vera á hendi svæðisskipulagsnefndar: SSH setur fram samræmdar leiðbeiningar um samgöngumiðaða byggðarþróun (2.1.1). SSH setur fram viðmið um útfærslu og rekstur göngu- og hjólaleiða sem sveitarfélögin hafa til hliðsjónar (2.3.1). Endanleg staðsetning samgöngumiðaðra þróunarsvæða er útfærð af sveitarfélögunum í samvinnu við SSH og Strætó (tafla 2). SSH mótar heildstæða húsnæðisstefnu með áherslu á húsnæði á viðráðanlegu verði (5.2.1).

Allar aðgerðir sem snerta svæðisskipulagsnefnd og SSH hafa verið yfirfarnar með það í huga að færa þær aðgerðir þar sem SSH sinnir verkefnum svæðisskipulagsnefndar undir nefndina sjálfa.

11. Efni svæðisskipulagsins og endurskoðun

Nauðsynlegt er að yfirfara hvaða stefna mun í raun liggja fyrir þegar svæðisskipulagið hefur verið staðfest og hver þeirra verkefna sem falin eru SSH og svæðisskipulagsnefnd á formi leiðbeininga, viðmiða og þróunaráætlana verða að skila sér inn í endurskoðun svæðisskipulagsins og/eða vera mörkuð stefna um strax í fyrstu útgáfu skipulagsins. Í þessu sambandi er einnig minnt á að við upphaf hvers kjörtímabils ber sveitarfélögunum að taka afstöðu til þess hvort þörf er á að endurskoða svæðisskipulagið. Að mati Skipulagsstofnunar virðist full ástæða til að tengja þá greiningar- og stefnumótunarvinnu sem fara þarf fram í byrjun hvers kjörtímabils, vegna ákvörðunar um endurskoðun, inn í framfylgdarákvæði svæðisskipulagsins. Þetta á við fjölmörg atriði – legu og skilgreiningu samgöngu- og þróunaráss og Borgarlínu; staðsetningu, stærð og skilgreiningar miðkjarna og þróunarsvæða; viðmið um fjölda og skiptingu íbúða og starfa á svæði og sveitarfélög; og svona mætti áfram telja.

Eins og fram kemur í umsögn Skipulagsstofnunar er um nýja nálgun í skipulagsmálum og því litlar hefðir að styðjast við í túlkun stefnunnar. Það er því mikilvægt að tryggja að sameiginlegur skilningur ríki á stefnunni og túlkun á því sambandi svæðisskipulags við stefnu hvers sveitarfélags í aðal-skipulagsáætlunum. Þessi þáttur verður því styrktur víðs vegar í greinargerðinni (kaflar 1, 3 og 4) ásamt því að nýrri umfjöllun hefur verið bætt inn undir framfylgdarmarkmiðum 6.1. og 6.2.

Tafla 3 hefur verið yfirfarin og í henni dregið fram hvaða málsmeðferð gildir um mismunandi skipulagsþætti svæðisskipulagsins. Í töflunni eru nefndir þættir sem ekki liggja fyrir nú en eiga að festast í svæðisskipulagi þegar skilgreining þeirra liggur fyrir. Þessir þættir eru; Samgöngu- og þróunaráss þ.m.t. Borgarlína, ný lega meginstofnvega, innanlandsflugvöllur, mannvirkjabelti á

vatnsverndarsvæðum og fjölgun eða fækkun miðkjarna. Tafla 3 fylgir í viðauka til frekari glöggvunar.

Eins og fram kemur í skipulagsslögum ber að meta eftir hverjar sveitarstjórnarkosningar hvort endurskoða skuli svæðisskipulagið. Líkt og Skipulagsstofnun bendir á, er mikilvægt að í því ferli verði lagt mat á hvernig framfylgd svæðisskipulagsins hefur tekist og metið hvort landsskipulagsstefna kalli á breytingar eða forsendur hafi breyst. Mat á framfylgd og forsendum er fyrirskrifaður inn í fjögurra ára þróunaráætlanir. Við gerð þeirra verða mannfjöldaspár endurskoðaðar. Töflur í viðauka um vöxt í sveitarfélögum verða einnig uppfærðar ef nýjar mannfjöldaspár gefa tilefni til. Vel má vera að þær spár gefi tilefni til að endurskoða svæðisskipulag en slíkt verður alltaf háð mati á hverjum tíma.

Höfuðborgarsvæðið er eini landshlutinn þar sem lögbundið er að alltaf skuli vera í gildi svæðisskipulag. Til að mæta þeirri skyldu er bætt við umfjöllun um endurskoðun þess efnis að leita skuli umsagnar Skipulagsstofnunar um hvort beri að endurskoða svæðisskipulagið áður en endanleg ákvörðun er tekin. Rétt er að skoða hvort ekki sé ástæða til að gera breytingar á skipulagsreglugerð gr. 3.9.1 og skerpa á samskiptum Skipulagsstofnunar og svæðisskipulagsnefndar höfuðborgar-svæðisins við mat á hvort endurskoða eigi svæðisskipulagið.

12. Uppbygging og framsetning greinargerðar og uppdrátta

Almennt þarf að yfirfara þemauppdrætti með tilliti til þess hverjir þeirra setja fram stefnu svæðisskipulagsins og hverjir sýna eingöngu núverandi stöðu. Einnig eru tiltekin atriði eingöngu birt á þemauppdráttum (biðstöðvar, fiskihöfn og raflínur) en eiga sér ekki samsvörun í texta og getur það vakið spurningar um skilaboð og vægi þessara þátta.

Það er einnig tilefni til að skýra betur út hlutverk einstakra kafla og samband þeirra og uppdráttanna sem birtir eru í greinargerðinni.

Varðandi uppdrátt á bls. 70-71: Það er spurning hvort tilefni er til að tvískipta – sýna annars vegar allt svæðið og þá fyrst og fremst þau atriði sem eiga við utan vaxtarmarka og síðan að sýna eingöngu sjálft byggða svæðið með þeim ákvæðum sem eiga við það.

Almennt er að mati Skipulagsstofnunar þörf á að þróa áfram framsetningu korta og skýringarmynda áður en gengið verður frá endanlegri skipulagstillögu. Þótt að markmiðið sé að uppdrættir séu skematiskir og lýsi eingöngu grundvallaratriðum og sameiginlegum lykilþáttum, þá verður merking þeirra að vera skýr.

Allir þemauppdrættir verða merktir og settar inn skýringar um hvað þeir fela í sér. Einnig hefur verið bætt við í stefnutextann tilvísunum í þemauppdrætti. Þemauppdráttur á bls. 70-71 dregur saman meginrætti stefnunnar. Hann verður uppfærður þannig að skýrara samband sé milli hans og töflu 3. Ekki er talin þörf að tvískipta uppdrættinum þar sem tákni innan og utan vaxtarmarka komast öll vel til skila.

13. Hugtök og hugtakaskilgreiningar

Á bls. 16 er gert ráð fyrir skilgreiningum nokkurra lykilhugta. Ástæða er til að yfirfara þær skýringar sem gefnar eru við hugtök. Þær fela í einhverjum tilvikum fremur í sér markmið um viðkomandi atriði, heldur en að hugtakið sé skýrt skilgreint sbr. t.d. blönduð byggð,

meginstofnvegir, stofngötur og vaxtarmörk. Í skilgreiningu á stofngötum eru einnig tilgreindar borgargötur án þess að skýra hvað er átt við.

Í skilgreiningu á svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðis er tilefni til að tiltaka þá þætti sem ber að fjalla um í svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðis samkvæmt skipulagsreglugerð.

Skýringar hafa verið yfirfarnar, þeim fjölgað og textinn yfirfarin með það í huga að koma merkingunni betur til skila.

Svæðisskipulagsnefnd telur að með viðbrögðum við umsögn Skipulagsstofnunar og annarra aðila þá hafi tillagan skýrst betur og að gerðum þeim breytingum, tilbúin til formlegar afgreiðslu sveitarfélaga með þeim breytingum sem fram koma í sérstöku fylgiskjali.

Fylgiskjal - Tafla 3.

Stig	Efnisatriði	Málsmeðferð
1. Skipulagsþættir sem eru festir í svæðisskipulagi. Stíf stefna sem kallar á breytingu á svæðisskipulagi ef vikið er frá henni. Hún varðar þætti sem hafa mikið svæðisbundið gildi.	Vaxtarmörk Vatnsvernd Mannvirkjabelti Staðsetningu og útfærsla kjarnar. Meginstofnvegir Lega og útfærsla samgöngu og þróunaráss þ.m.t. biðstöðvar Borgarlínu. Staðsetning hafna í grunnkerfi og innanlandsflugvallar.	Allar breytingar á þessum atriðum skal fara með í samræmi málsmeðferð 22. - 25. gr. skipulagslaga nr. 123/2010
2. Skipulagsþættir sem mörkuð er almenn stefna um í svæðisskipulagi en nánari útfærslu vísað til aðalskipulags. Hún varðar þætti sem kunna að hafa mikið svæðisbundið gildi.	Staðsetning og útfærsla á samgöngumiðuðum þróunarsvæðum utan samgöngu og þróunaráss o.þ.m.t. stoppistöðvum. Breytingar á græna treflinum, grænum geirum og öðrum sameiginlegum útivistarsvæðum. Stofngötur Stofngötur Stofnstígar hjólreiða og aðrir megin útivistarstígar (græni og blái stígurinn). Staðsetning á Háskólum og landspítali Háskólasjúkrahús sem tengjast þekkingarsetri. Verslunarmiðstöðvar (e. mall) utan kjarna og verslunarsamstæður (e. big box). Iðnaðarsvæði sem hefur umtalsverð áhrif umfram nánasta umhverfi.	Svæðisskipulagsnefnd metur í hverju tilviki hvort er í samræmi við svæðisskipulag eða kallar á breytingu á því. Mat svæðisskipulagsnefndar byggir rökstuðningi sveitarfélaga um samræmi tillögunnar við H2040 og mati á svæðisáhrifum. Niðurstaða svæðisskipulagsnefndar segir til um hvort málsmeðferð verði skv. 1. eða 3. stigi.
3. Skipulagsþættir sem mörkuð er almenn stefna um í svæðisskipulagi en nánari útfærslu vísað til aðalskipulags.	Fólkvangar og önnur friðuð svæði. Fjallendi Landbúnaðarsvæði	Allar breytingar á þessum atriðum skal fara með í samræmi málsmeðferð 30. - 32. gr. skipulagslaga nr. 123/2010. Einnig er gerð krafa um að umsögn svæðisskipulagsnefndar liggi alltaf fyrir áður en Skipulagsstofnun staðfestar aðalskipulag sveitarfélaga.

Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu
Hrafnkell Proppé
Hamraborg 9
200 Kópavogi

Reykjavík, 12. maí 2014
Tilvísun:201306060 / 3.7

Efni: Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins til 2040, umsögn um tillögu á vinnslustigi

Skipulagsstofnun barst vinnslutillaga að svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins til umsagnar með erindi svæðisskipulagsnefndar dags. 24. mars 2014. Í minnisblaði Skipulagsstofnunar til svæðisskipulagsstjóra, dags. 30. apríl 2014, var tekið saman yfirlit yfir helstu atriði sem stofnunin telur þörf á að benda á eftir skoðun vinnslutillögunnar og var farið yfir efni þess á fundi undirritaðra með Hrafnkatli Proppé, Páli Guðjónssyni og Páli Hjaltasyni síðastliðinn þriðjudag. Í minnisblaðinu var jafnframt boðað að forsvarsaðilum svæðisskipulagsins yrði send ítarlegri umsögn og er hún sett fram í þessu bréfi.

Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins til 2040 (Höfuðborgarsvæðið 2040) mun fela í sér sameiginlega stefnu um þróun byggðar í Reykjavík, Kópavogi, Garðabæ, Hafnarfirði, Seltjarnarnesi, Mosfellsbæ og Kjósarhreppi. Í inngangi svæðisskipulagstillögunnar kemur fram að áhersla sé lögð á að móta sameiginlega sýn, leiðarljós og markmið í þeim málaflokkum sem sveitarfélögin vilja vinna að breytingum á og sem talin er þörf á að samræma vegna sameiginlegra hagsmuna. Stefnan er sett fram undir fimm leiðarljósum en sjötta leiðarljósið snýr að auknu samstarfi sveitarfélaganna, innleiðingu og eftirfylgni stefnunnar. Vinnslutillagan er sett fram í greinargerð dags. 21. mars 2014 með þemakortum og skýringarmyndum. Umhverfisskýrsla er í 5. kafla greinargerðarinnar.

Skipulagsstofnun ítrekar það sem fram kom í framangreindu minnisblaði að hér er um að ræða umfangsmikið og metnaðarfullt verk þar sem farin er ný leið við nálgun og framsetningu skipulagsstefnu fyrir höfuðborgarsvæðið. Margt er hér afar vel gert og ber að fagna metnaðarfullri og nútímalegri sýn á hlutverk skipulags til að útfæra sjálfbæra byggð og samgöngur. Ný nálgun og sá knappi tími sem verkefnið hefur verið unnið á, hefur þó kannski líka í för með sér að ýmislegt vekur spurningar og kallar á nánari útfærslu, skýringar og ef til vill endurskoðun.

Hér að neðan er farið nánar yfir þau atriði sem nefnd eru í áður nefndu minnisblaði og rædd voru á fundinum sl. þriðjudag. Er farið yfir þau eins og lestur vinnslutillögunnar gaf tilefni til, þótt fram hafi komið á fundinum að þegar sé verið að vinna frekar í ýmsum þessara atriða.

Forsendur

Í tillögunni eru almennt ekki gefnar upplýsingar um hvaða forsendugreining liggur til grundvallar þeim tillögum að stefnu sem settar eru fram. Úr þessu þarf að bæta, með heimildatilvísunum, heimildaskrá, fylgiskjöllum eða vísunum á gögn á netinu, eftir því sem við á.

Dæmi um atriði sem vekja spurningar um forsendur eru áætluð íbúðapróun, áætlanir um íbúðafjölda á mismunandi svæðum, þéttleikaviðmið, almenningssamgönguviðmið og lega vaxtarmark. Spurningar sem vakna í þessu tilliti eru til dæmis:

- Hvaða forsendur liggja til grundvallar spá um að íbúum svæðisins fjölgi um ríflega 70 þús. fram til ársins 2040 þegar haft er í huga að miðspá Hagstofu Íslands fyrir landið í heild gerir ráð fyrir að landsmönnum fjölgi um 74 þús. á sama tímabili. Á síðasta áratug var hlutur höfuðborgarsvæðisins í fjölgun landsmanna um ¾.
- Hvaða forsendur liggja til grundvallar áætlaðri þörf á íbúðarhúsnæði og hvaða forsendur liggja til grundvallar skiptingu á ólík svæði (sbr. töflu 1)? Sama á við varðandi atvinnuhúsnæði/störf.
- Hvað ræður legu vaxtarmarka? Hvert er samband legu þeirra og svigrúms til uppbyggingar? Tillagan virðist ganga út frá að fylgja sviðsmynd B, en þar er gert ráð fyrir að 15% nýrrar byggðar verði utan núverandi byggðarmarka. Ef stærðargráða íbúðauppbýggingar á skipulagstímabilinu er einhversstaðar í grennd við 30 þús. íbúðir, þá virðist vera gert ráð fyrir að ekki verði meira en 4.500 á nýjum uppbyggingarsvæðum. Eins og vaxtarmörkin eru dregin, virðast þau gefa mun meira svigrúm til uppbyggingar á nýbyggingarsvæðum. Spurning vaknar þá um hvernig þau nýtast sem stjórnþæki.
- Í tillögunni eru sett fram tiltekin þéttleikaviðmið fyrir uppbyggingarsvæði, svo sem 60 íbúðir/ha. Hvaða forsendur liggja hér að baki?
- Forsendur og viðmið um almenningssamgöngur kunna að liggja fyrir í útgefinni skýrslu um mat á samgöngusviðsmyndum, en það kemur ekki fram í tillögunni.

Jafnframt er bent á að fjalla þarf um tengsl tillögunnar við gildandi Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2001-2024, ekki aðeins breytta nálgun og framsetningu heldur einnig helstu efnislegu breytingar.

Viðfangsefni svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins

Í skipulagsreglugerð er mælt fyrir um hvaða viðfangsefni skuli mörkuð stefna um í svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins. Þar skal ávallt mörkuð stefna um byggðapróun, verslunarmiðstöðvar, samgöngur og vegakerfi, veitur, útivistarsvæði, náttúruverndarsvæði og vatnsverndarsvæði. Einnig er tilgreint að sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu geti einnig markað sameiginlega stefnu um önnur viðfangsefni svo sem sorpvinnslustöðvar, sorpurðunarsvæði, efnistöku- og efnislosunarsvæði, hafnir og samfélagsþjónusta.

Eins og tillagan liggur nú fyrir vantar nokkuð upp á inntak og skýrleika stefnu um þessi viðfangsefni og er gerð grein fyrir helstu athugasemdum þar að lútandi hér á eftir.

Byggaðapróun og verslunarmiðstöðvar

Í tillögunni er sett fram markmið 1.1 um að þróun þéttbýlis verði innan vaxtarmarka borgarbyggðar. Vaxtarmörkin eru sögð marka skýr skil milli þéttbýlis og dreifbýlis. Ekki er settar fram frekari skýringar eða viðmið í texta um hvar vaxtarmörkin liggja en þau eru sýnd á korti á á bls. 31 og í framhaldi af því á öðrum kortum. Eins og vikið er að, hér að ofan, vakna spurningar um hvaða forsendur liggja að baki því hvar mörkin eru dregin og hvernig þau endurspeгла áherslu á að draga úr óhóflegri dreifingu byggðar, þar sem þau virðast veita talsvert svigrúm fyrir uppbyggingu utan núverandi byggðar.

Markmið 1.2 í svæðisskipulagstillögunni fjallar um byggðaþróun og vöxt íbúðarbyggðar. Þarna eru sett fram drög að stefnu um uppbyggingu íbúðarhúsnæðis, en þau eru ófullgerð og því ekki að fullu hægt að taka afstöðu til þeirra. Til dæmis er tafla 1 ófullgerð. Ljóst er þó að þörf virðist á að skýra betur stefnu um miðkjarna og þróunarsvæði. Hvað eru þau hugsuð taka yfir stór svæði? Er hægt að setja fram nánari viðmið eða dæmi til skýringar á þessari stefnu? Eða liggja fyrir forsenduskýrslur sem munu skýra þessar skipulagshugmyndir? Hver eru þéttleikaviðmið fyrir landskjarna og svæðiskjarna? Mælt er með því að setja fjarlægðarviðmið sem nú eru sett fram í metrum einnig fram í tíma (x mín. göngufjarlægð). Þar sem ekki hefur verið sett fram hvernig umfang kjarna- og þróunarsvæða er skilgreint, er erfitt að átta sig á hvernig hægt er í markmiði 1.2 að tölusetja markmið um að auka hlutfall íbúðarbyggðar á miðkjörnum og samgöngumiðuðum þróunarsvæðum úr 30% í 60%.

Nánari útfærslu stefnu um byggðaþróun er vísað til vinnslu svokallaðra þróunaráætlana til fjögurra ára í senn, sem virðist ekki vera fyrirhugað að afgreiða sem svæðisskipulagsákvörðun (sjá grein 1.2.3). Það vekur spurningar um svæðisskipulagið sem stjórnþæki til að stýra byggðaþróun á höfuðborgarsvæðinu. Náist ekki samkomulag milli sveitarfélaganna um gerð slíkra þróunaráætlana, stendur eftir opin stefna í svæðisskipulaginu sem erfitt getur reynst að framfylgja. Það hlýtur að vekja spurningar um hvort ekki sé nauðsynlegt annaðhvort eða bæði; að í svæðisskipulaginu sé tilgreint hvernig viðmið um íbúðir í töflu 1 geta skipst á sveitarfélögin á svæðinu og/eða að uppbyggingaráætlun til fyrstu fjögurra ára skipulagstímabils svæðisskipulagsins sé hluti svæðisskipulagsins þegar það er staðfest. Í framhaldinu væru þá slíkar skammtíma þróunaráætlanir afgreiddar sem breytingar eða endurskoðun svæðisskipulagsins. Sama gildir um stefnu svæðisskipulagsins um atvinnuhúsnæði/störf.

Í töflu 2 segir um allar tegundir miðkjarna og samgöngumiðaðra þróunarsvæða að tryggja beri að viss hlutfall íbúða sé á viðráðanlegu verði. Hvað má það hlutfall vera að lágmarki til að samræmast stefnu svæðisskipulagsins?

Í töflu 2 segir um tengsl bæjarkjarna og samgöngu- og þróunaráss: „Miðað skal við að bæjarkjarnar tengist framtíðar samgöngu- og þróunarási (hágæðakerfi) ef uppbygging styður við nægjanlega eftirspurn farþega“. Sambærilegur texti er einnig um samgöngumiðuð þróunarsvæði. Kemur til álita að bæjarkjarnar og samgöngumiðuð þróunarsvæði tengist ekki samgöngu- og þróunarási?

Í vinnslutillögunum vantar stefnu og ákvæði um atvinnuhúsnæði/störf.

Undir leiðarljósi 5 er sett fram stefna um svokallað 20 mínútna hverfi sem gengur út á „að íbúar geti gengið að ákveðnum gæðum í þjónustu og umhverfi innan 20 mínútna frá sínu heimili, hvort sem það er í þéttum miðkjarna eða úthverfi“. 20 mínútna gönguvegalengd samsvarar um 1,6 km.

Ef dreginn er 1,5 km radíus út frá helstu núverandi bæjarhluta- og hverfiskjörnum á höfuðborgarsvæðinu verður ekki annað séð en að nær öll byggð á höfuðborgarsvæðinu geti í dag talist uppfylla þessa stefnu. Þetta vekur spurningar um inntak stefnunnar? Er hún um status quo?

Enn á eftir að setja fram stefnu um verslunarmiðstöðvar, stórmarkaði og þessháttar.

Samgöngur og vegakerfi

Strax í leiðarljósi 1 er sett fram hugmynd um svokallaðan samgöngu- og þróunaráss og sýnd nokkuð abstract skýringarmynd af honum. Hvergi er hinsvegar sett fram beint markmið í tillögunni um uppbyggingu hans og lega hans er ekki sýnd á þemauppdráttum. Þó er á skýringarmyndum af honum að skilja (t.d. á bls. 28) að hann gangi í gegnum miðkjarnana, en í töflu 1 er yfirlit yfir hverjir þeir eru. Það ætti því að vera unnt að sýna hugmynd um hann skematískt á þemauppdrætti. Það myndi að mati Skipulagsstofnunar auka á skýrleika tillögunnar ef samgöngu- og þróunarássinn yrði auðkenndur skematískt á þemauppdrætti með áþekktum hætti og nú er gert með miðkjarna (sbr. t.d. þemauppdrátt á bls. 31). Jafnframt er væntanlega tilefni til að setja fram beint markmið um gerð samgöngu- og þróunarássins, eins mikil lykilhugmynd og burðarás einsog hann er í svæðisskipulagstillögunni.

Á bls. 40 (grein 2.2.1) er því vísað til svæðisskipulagsnefndarinnar að útfæra samgöngu- og þróunarássinn án þess að því viðfangsefni sé skýrt vísað inn í breytingu eða endurskoðun á sjálfu svæðisskipulaginu. Skipulagsstofnun telur ljóst að lega samgöngu- og þróunaráss er viðfangsefni sem ekki verður ákveðið óformlega eða á vettvangi einstakra sveitarfélaga, heldur þarf að marka um hann heildstæða stefnu fyrir svæðið í heild og svæðisskipulagið er vettvangur fyrir slíkar ákvarðanir, hvort sem sú hugmynd er fullmótuð nú, eða kemur inn við breytingar eða endurskoðun á svæðisskipulaginu.

Þemakort á bls. 31 sýnir Vesturlandsveg, Suðurlandsveg og Reykjanesbraut utan vaxtarmarka. Sama er gert á þemakorti á bls. 41 (nema þar vantar Vesturlandsveg), en innan vaxtarmarkanna eru sýndar stofnleiðir göngu- og hjólréiða auk strætóbiðstöðva árið 2014. Það er ekki skýrt af framsetningu uppdráttarins hvort stofnleiðir göngu- og hjólréiða á kortinu eiga við núverandi ástand eða sýna stefnu svæðisskipulagsins. Og það skýtur óneitanlega skökku við að talið sé tilefni til að sýna stofnleiðir göngu- og hjólréiða og biðstöðvar innan vaxtarmarka, en hvorki stofnvegi né Borgarlínu. Að mati Skipulagsstofnunar þarf að sýna stofnvegi jafnt innan vaxtarmarka sem utan og tengsl við vöruflutningahöfn og innanlandsflugvöll.

Varðandi útfærslu stofnvega, þá er erfitt að sjá hvernig hægt er að vísa ákvörðunum um þá nær alfarið til einstakra sveitarfélaga (eins og gert er um meginstofnvegi í grein 3.2.6 á bls. 53). Að mati Skipulagsstofnunar hlýtur að vera tilefni til að taka samræmdar ákvarðanir um útfærslu aðalleiða um höfuðborgarsvæðið og svæðisskipulagið er vettvangur fyrir slíkar ákvarðanir.

Óljóst er hvernig fyrirhugað er að skilja við ákvarðanir um legu stofnkerfis hjólréiða í svæðisskipulaginu. Sveitarfélögunum er ætlað að innleiða stofnleiðir göngu- og hjólréiða inn í aðalskipulag (grein 2.3.3). Er þar átt við stofnleiðirnar eins og þær eru settar fram á þemauppdrættinum á bls. 41. Hvað þýðir að sveitarfélögin tryggi að skilgreindu þjónustustigi á stofnleiðum göngu- og hjólréiða verði náð (grein 2.3.4)? Hvar er það þjónustustig skilgreint?

Sett er fram áhugaverð og fallega framsett skýringarmynd á bls. 43 af núverandi götumynd og endurbættri götumynd á fyrirhuguðum samgöngu- og þróunarássi þar sem Borgarlínan er komin inn

á endurbættu götummyndinni. Myndin vekur hinsvegar spurningar um að hve miklu leyti hún lýsir á trúverðugan hátt raunverulegum aðstæðum á höfuðborgarsvæðinu. Þær götur sem væntanlega koma helst til greina fyrir Borgarlínuna eru almennt með annarskonar sniði en þarna er sýnt. Það eru væntanlega í flestum tilfellum vegir með breiðu sniði, tveimur akreinum í hvora átt, miðdeili milli akreina í gagnstæðar áttir, án samsíða bílastæða, ekki með gangstétt við vegkant og með breiðu veghelgunarsvæði.

Minnst er á Reykjavíkflugvöll á einum stað í tillögunni. Í texta neðan við leiðarljós 2 á bls. 36 kemur fram að fulltrúar ríkisins, Reykjavíkurborgar og Icelandair Group hafi gert með sér samkomulag um innanlandsflug sem feli í sér að flugvöllurinn í Vatnsmýri verði starfræktur með tveimur flugbrautum til ársins 2022. Fram kemur að fullkanna þurfi helstu staðsetningarkosti innanlandsflugs á höfuðborgarsvæðinu þannig að hægt sé að taka ákvörðun um framtíðarstaðsetningu sem allra fyrst. Í núgildandi svæðisskipulagi er gert ráð fyrir að flugvallarstarfsemi leggist af í Vatnsmýri. Í núgildandi svæðisskipulagi er ekki stefna um annan flugvöll innan höfuðborgarsvæðisins, en ekki útilokað að til þess geti komið „kjósi samgönguyfirvöld ríkisins að horfa frekar til þess en að flytja innanlandsflug til Keflavíkur.“ Í svæðisskipulagstillögunni nú kemur ekki fram hver stefna sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu er í þessu efni. Hvort Vatnsmýrarsvæðið kemur til uppbyggingar á skipulagstímabilinu og hvar miðstöð innanlandsflugs er staðsett hlýtur hvort tveggja að vera málefni af svæðisbundnu mikilvægi sem falla undir tvö af skylduviðfangsefnum svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins, þ.e. byggðapróun og samgöngur. Því telur Skipulagsstofnun að við nánari mótun svæðisskipulagstillögunnar þurfi að taka frekar á þessum viðfangsefnum, enda mikilvægt að reyna að vinna að því að fá varanlega niðurstöðu um þessi stóru hagsmunamál sem staðið hafa deilur um og verið óvissa um, um margra ára skeið.

Veitur

Veitur eru eitt af þeim viðfangsefnum sem ber að marka sameiginlega stefnu um í svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins. Varðar það væntanlega einna helst vatnsveitu, fráveitu og háspennulínur. Lítið hefur verið tekið á þessum efnum enn sem komið er í svæðisskipulagstillögunni.

Útivistarsvæði, náttúruverndarsvæði og vatnsverndarsvæði

Í svæðisskipulagstillögunni er stefna um útivist, náttúruvernd og vatnsvernd fyrst og fremst sett fram undir leiðarljósi 4. Leiðarljósið setur fram að vefur útivistarsvæða gefi kost á hreyfingu og endurnæringu og að grænn vefur sem tengir strandlengjuna og græna trefillinn dragi fram sérkenni landslags.

Markmið 4.1 fjallar um að íbúar eigi greiðan aðgang að fjölbreyttum útivistarsvæðum. Í skýringartexta við þetta markmið er megininntakið græni trefillinn, græni stígurinn og grænir gearar. Þarna vakna spurningar um hlutverk mismunandi kafla svæðisskipulagsins. Græni trefillinn, græni stígurinn og grænu geararnir eru væntanlegar hugsaðir sem algjör lykilelement í svæðisskipulaginu. Samt er þeirra hvergi getið í markmiðum þessa kafla, og rétt minnst á í leiðarljósi kaflans. Hver er þýðing þemauppráttarins á bls. 58? Það virðist vera tilefni til að skerpa á þessari stefnu.

Markmið 4.2 fjallar um náttúruverndarsvæði og segir einfaldlega að náttúruverndarsvæði, hverfisverndarsvæði og svæði á náttúrumínjaskrá skapi svæðinu sérstöðu og hafi mikilvægt fræðslu- og útivistargildi. En hvaða náttúruverndarsvæði, hverfisverndarsvæði og svæði á

náttúruminjasrá eru á höfuðborgarsvæðinu og hver er stefna svæðisskipulagstillögunnar um þau? Ber að stefna að frekari verndun?

Markmið 4.4 fjallar um vatnsvernd og vatnsgæði. Er hugmyndin að taka hér inn öll ákvæði nýrrar heilbrigðissamþykktar um vatnsvernd á höfuðborgarsvæðinu? Í grein 4.4.5 segir að SSH eigi að vinna með sveitarfélögunum og framkvæmdastjórn vatnsverndar að skilgreiningu mannvirkjabeltis um vatnsverndarsvæðin. Er ekki svæðisskipulagið sá vettvangur þar sem lega og ákvæði um slíkt mannvirkjabelti þarf að vera ákveðin? Eru merkingar á þemaupprætti á bls. 63 réttar?

Önnur viðfangsefni

Í skipulagsreglugerð er eins og að framan segir einnig tilgreint að sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu geti einnig markað sameiginlega stefnu um önnur viðfangsefni svo sem sorpvinnslustöðvar, sorpurðunarsvæði, efnistöku- og efnislosunarsvæði, hafnir og samfélagsþjónusta.

Í svæðisskipulagstillögunni er sett fram stefna um landbúnað (markmið 1.3). Í texta neðan við markmið 1.3 er talað um að eftirsóknarvert sé að gróskumikill landbúnaður sé innan 50 km vegalengdar. Stefna svæðisskipulagstillögunnar um landbúnað þarfnast að mati Skipulagsstofnunar frekari yfirlegu. Er hún að tala til svæða innan höfuðborgarsvæðisins eða utan?

Í svæðisskipulagstillögunni er sett fram stefna um samstarf sveitarfélaga á suðvesturhorninu um hagkvæma byggðapróun (markmið 3.2). Skipulagsstofnun vill í því sambandi minna á hlutverk landsskipulagsstefnu og að varðandi þetta viðfangsefni getur verið sérstakt tilefni til að svæðisskipulagið tali til landsskipulagsstefnunnar.

Er ekki talið tilefni til sameiginlegrar stefnumörkunar í svæðisskipulagi um sorpförgun og sorpurðunarsvæði á höfuðborgarsvæðinu?

Áskoranir

Í kafla 2 er farið yfir helstu áskoranir m.a. fjölgun íbúa höfuðborgarsvæðisins. Gert er ráð fyrir 1,1% fjölgun íbúa til ársins 2040 sem er fjölgun um ríflega 70 þús manns. Því til viðbótar er gert ráð fyrir mikilli fjölgun ferðamanna og jafnframt að íbúum nágrannasveitarfélaganna fjölgi töluvert á tímabilinu. Eins og fram hefur komið, er áætluð íbúafjölgun á höfuðborgarsvæðinu samkvæmt tillögunni nálægt miðspá mannfjöldaspár Hagstofunnar fyrir allt landið til ársins 2040. Skýra þarf forsendur þessarar íbúaspár, með tilliti til mannfjöldaspár Hagstofunnar og líklegar þróunar í nágrannasveitarfélögum og öðrum landshlutum.

Athygli vekur að í kaflanum er ekki vikið að sambandi höfuðborgarsvæðisins við landsbyggðina og landið í heild, að því frátöldu að nefnt er að íbúar í nágrannabyggðum sækji vinnu, skóla og þjónustu til höfuðborgarsvæðisins. Þá er heldur ekki vikið að spurningum um staðsetningu innanlandsflugvallar. Einnig vekur athygli að ekki er vikið að loftslagsbreytingum og áskorunum tengdum þeim svo sem aðlögun að afleiðingum loftslagsbreytinga og hækkunar sjávarborðs.

Samband við önnur stjórnvöld og aðila og önnur stjórnþæki

Lítið er vikið að sambandi svæðisskipulagsins við landsskipulagsstefnu og er tilefni til að styrkja þann þátt t.d. með hvaða hætti landsskipulagsstefna getur stutt við stefnu svæðisskipulagsins.

Endurskoða þarf framfylgdarákvæði sem skylda ýmsa aðila sem ekki eru aðilar að svæðisskipulaginu til ýmissa aðgerða. Má þar nefna ríkisstofnanir og fyrirtæki, samtök og háskóla sbr. til dæmis greinar 2.1.11, 2.4.9, 3.1.9, 4.1.8 og 4.2.6. Umorða þarf þessi ákvæði þannig að skýrt sé að forsvarsaðilar svæðisskipulagsins muni beita sér fyrir því að fá þessa tilteknu aðila til liðs við sig o.s.frv.

Hlutverk SSH og svæðisskipulagsnefndar

Í tillögunni er nær allri frekari svæðisbundinni stefnumörkun vísað á annan vettvang, og þá fyrst og fremst til leiðbeiningar- og viðmiðavinnu á vegum SSH og gerðar svokallaðra þróunaráætlana til fjögurra ára í senn á vegum svæðisskipulagsnefndar í samvinnu við ýmsa aðila. Hér þarf bæði að yfirfara vel hvaða verkefni eiga heima hjá SSH og hver hjá svæðisskipulagsnefndinni í ljósi þess að svæðisskipulagið og svæðisskipulagsnefndin hafa lögbundið hlutverk í þessu tilliti. Nefna má dæmi um hlutverk SSH samkvæmt tillögunni, sem fela í sér ákvarðanir sem ættu að mati Skipulagsstofnunar að vera á hendi svæðisskipulagsnefndar: SSH setur fram samræmdar leiðbeiningar um samgöngumiðaða byggðapróun (2.1.1). SSH setur fram viðmið um útfærslu og rekstur göngu- og hjólaleiða sem sveitarfélögin hafa til hliðsjónar (2.3.1). Endanleg staðsetning samgöngumiðaðra þróunarsvæða er útfærð af sveitarfélögunum í samvinnu við SSH og Strætó (tafla 2). SSH mótar heildstæða húsnæðisstefnu með áherslu á húsnæði á viðráðanlegu verði (5.2.1).

Efni svæðisskipulagsins og endurskoðun

Nauðsynlegt er að yfirfara hvaða stefna mun í raun liggja fyrir þegar svæðisskipulagið hefur verið staðfest og hver þeirra verkefna sem falin eru SSH og svæðisskipulagsnefnd á formi leiðbeininga, viðmiða og þróunaráætlana verða að skila sér inn í endurskoðun svæðisskipulagsins og/eða vera mörkuð stefna um strax í fyrstu útgáfu skipulagsins. Í þessu sambandi er einnig minnt á að við upphaf hvers kjörtímabils ber sveitarfélögunum að taka afstöðu til þess hvort þörf er á að endurskoða svæðisskipulagið. Að mati Skipulagsstofnunar virðist full ástæða til að tengja þá greiningar- og stefnumótunarvinnu sem fara þarf fram í byrjun hvers kjörtímabils, vegna ákvörðunar um endurskoðun, inn í framfylgdarákvæði svæðisskipulagsins. Þetta á við fjölmörg atriði – legu og skilgreiningu samgöngu- og þróunaráss og Borgarlínu; staðsetningu, stærð og skilgreiningar miðkjarna og þróunarsvæða; viðmið um fjölda og skiptingu íbúða og starfa á svæði og sveitarfélög; og svona mætti áfram telja.

Uppbygging og framsetning greinargerðar og uppdrátta

Á bls. 15 í tillögunni kemur fram að stefnan sé sett fram í greinargerð og á þemakortum sem marki umgjörð um aðalskipulag sveitarfélaganna. Almennt þarf að yfirfara þemauppdrætti með tilliti til þess hverjir þeirra setja fram stefnu svæðisskipulagsins og hverjir sýna eingöngu núverandi stöðu. Einnig eru tiltekin atriði eingöngu birt á þemauppdráttum (biðstöðvar, fiskihöfn og raflínur) en eiga

sér ekki samsvörun í texta og getur það vakið spurningar um skilaboð og vægi þessara þátta. Einnig má nefna ákveðið misræmi í nákvæmni sbr. að stofnleiðir göngu- og hjólaleiða og opin svæði eru dregin tiltölulega nákvæmt upp á þemakorti á bls. 41 á meðan meginstofnvegir innan vaxtarmarka eru aðeins taldir upp í texta en ekki sýndir á uppdrætti.

Það er einnig tilefni til að skýra betur út hlutverk einstakra kafla og samband þeirra og uppdráttanna sem birtir eru í greinargerðinni. Hvort er til dæmis sá texti sem birtist neðan við leiðarljós hvers kafla rökstuðningur/skýringar eða stefna? Hvaða stöðu hefur textinn sem kemur fram á bls. 27 sem virðist nokkurskonar samantekt á öllum leiðarljósunum. Hvað þýðir þemauppdrátturinn á bls. 41 sem sýnir göngu- og hjólaleiðir ásamt biðstöðvum með mismunandi aðgengi og tíðni ferða? Hvaða þýðingu hefur þemauppdráttur á bls. 51 þar sem sýnd eru ýmis ták eins og stóriðja, fiskihöfn og háskóli. Hvaða þýðingu hefur þemauppdráttur á bls. 53 sem sýnir atriði sem liggja utan höfuðborgarsvæðisins? Og uppdráttur á bls. 58 með grænum geirum og útivistarleið um heiðar og fjalllendi? Hvernig ber að túlka orðalag eins og í texta neðan við markmið 4.3 á bls. 60 þar sem talað er um að „huga að tækifærum“ og „skoða möguleika“. Samræmist það stefnu svæðisskipulagsins ef slík uppbygging er áformuð í aðalskipulagi?

Varðandi uppdrátt á bls. 70-71: Það er spurning hvort tilefni er til að tvískipta – sýna annarsvegar allt svæðið og þá fyrst og fremst þau atriði sem eiga við utan vaxtarmarka og síðan að sýna eingöngu sjálft byggða svæðið með þeim ákvæðum sem eiga við það.

Almennt er að mati Skipulagsstofnunar þörf á að þróa áfram framsetningu korta og skýringarmynda áður en gengið verður frá endanlegri skipulagstillögu. Þótt að markmiðið sé að uppdrættir séu skematískir og lýsi eingöngu grundvallaratriðum og sameiginlegum lykilþáttum, þá verður merking þeirra að vera skýr.

Hugtök og hugtakaskilgreiningar

Á bls. 16 er gert ráð fyrir skilgreiningum nokkurra lykilhugtaka. Ástæða er til að yfirfara þær skýringar sem gefnar eru við hugtök. Þær fela í einhverjum tilvikum fremur í sér markmið um viðkomandi atriði, heldur en að hugtakið sé skýrt skilgreint sbr. t.d. blönduð byggð, meginstofnvegir, stofngötur og vaxtarmörk. Í skilgreiningu á stofngötum eru einnig tilgreindar borgargötur án þess að skýra hvað er átt við.

Í skilgreiningu á svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðis er tilefni til að tiltaka þá þætti sem ber að fjalla um í svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðis samkvæmt skipulagsreglugerð.

Ýmis hugtök koma fram í tillögunni sem tilefni er til að gera ítarlegri skil, annaðhvort þar sem þau koma fyrir í textanum eða með hugtakaskilgreiningum. Það á til dæmis við „þekkingarmiðstöð“, „náttúrurík svæði“ og „græna trefilinn“.

Þótt hér hafi verið settur fram nokkur langur lestur og ítarlegur um atriði sem Skipulagsstofnun telur þörf á að yfirfara og eftir atvikum bæta í svæðisskipulagstillögunni vill stofnunin að lokum ítreka að hér er um að ræða umfangsmikið og metnaðarfullt verk þar sem margt er afar vel gert. En

Þetta er stórt verkefni og því í mörg horn að líta. Stofnunin lýsir sig einnig afar reiðubúna til samráðs við forsvaraðila svæðisskipulagsvinnunnar varðandi frekari mótun svæðisskipulagstillögunnar.



Ásdís Hlökk Theodórsdóttir



Birna Björk Árnadóttir

Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins

Viðbrögð við umsögnum við tillögu að nýju svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins á vinnslustigi.

Inngangur

Á fundi svæðisskipulagsnefndar þann 21. mars 2014 var samþykkt að vísa tillögu að nýju svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins ásamt umhverfisskýrslu og öðrum fylgigögnum, til umsagnar og kynningar, sbr. 2. mgr. 23. gr. skipulagslaga nr. 123/2010.

Í framhaldinu voru tillögurnar ásamt fylgigögnum send til umsagnaraðila og óskað eftir viðbrögðum þeirra fyrir 23. apríl.

Einnig voru haldnir sérstakir rýnifundir með faghópum svæðisskipulagsnefndar sem eru fjórir (samgöngur, byggðarmynstur, náttúru og útivist og grunngerð).

Í greinargerð þessari er fyrst stutt yfirlit yfir umsagnir og gerð tillaga að viðbrögðum. Einnig er vísað til sérstaks breytingarskjals sem fylgir tillögu að nýju svæðisskipulagi. Þar eru tíundaðar þær breytingar sem lagt er til að gerðar verða á tillögunni áður en hún er auglýst.

Umsagnaraðilar og viðbrögð þeirra.

Eftirfarandi listi hefur að geyma yfirlit yfir þá aðila sem hafa skilað inn umsögnum. Umsagnaraðilum er raðað í tímaröð innsendra umsagna og gerð er stuttlega grein fyrir efni þeirra.

Alls bárust umsagnir frá 14 umsagnaraðilum. Þeir eru:

1. Eigendur lögbýlisins og jarðarinnar Selskarð, bréf dags. 3. apríl 2014 sem varðar:
 - Minnt er á réttindi jarðarinnar, að eignaréttindi séu virt og að haft verið samráð við löglega eigendur um skipulag á svæðinu.
2. Hafnarfjarðarbær - skipulags- og byggingaráð, bókun dags. 8. apríl sem varðar:
 - Að ráðið tekur undir megináherslur sem birtast í tillögu að nýju svæðisskipulagi. Sameiginlegri sýn er fagnað og þeirri áherslu að sveitarfélögin fái að hlúa að sínum sérkennum. Lýst er yfir ánægju með tillöguna sem afrakstur mikillar og góðrar samvinnu sveitarfélaga.
3. Reiðveganefnd Kjalarnesþings hins forna, bréf dags. 14. apríl sem varðar:
 - Óskir um að í svæðisskipulaginu komi fram samræmt reiðleiðakerfi milli aðildarsveitarfélaga og byggðarsamlaga.
4. Faxaflóahafnir, bréf dags. 15. apríl sem varðar:
 - Undirtektir með áherslum um fiskihafnir, fiskvinnslu og aðra hafnsækna starfsemi. Gagnrýni á röksemdafærslu fyrir þeirri fullyrðingu að Sundahöfn muni eiga erfitt með að þjónusta stækkandi skip.
5. Seltjarnarneskaupstaður - bókun bæjarstjórnar dags. 16. apríl sem varðar:
 - Ánægju með að litið sé að höfuðborgarsvæðið sem eitt búsetusvæði með sameiginleg grunnkerfi.
6. Umhverfis- og skipulagsnefnd sveitarfélagsins Voga, bréf dags. 16. apríl sem varðar:
 - Að engar athugasemdir séu gerðar við tillöguna að svo stöddu.
7. Vegagerðin, bréf dags. 16. apríl sem varðar:
 - Að skipulagstillagan verði dregin til baka og aðilar gefi sér tíma til að undirbúa og leggja fram að nýju raunsæja tillögu að svæðisskipulagi þar sem ákvörðun er ekki vísað inn í

óljósa farvegi framtíðar. Nánari grein er gerð fyrir athugasemdum Vegagerðarinnar í sérstakri umfjöllun um þær.

8. Samgöngustofa - Mannvirkja og leiðsöguvið, bréf dags 22. apríl, sem varðar:
 - Að engar athugasemdir séu gerðar við tillöguna að svo stöddu.
9. Umhverfis- og skipulagsráð Reykjavíkur, bréf dags. 22. apríl, sem varðar:
 - Mikilvægi þess að sveitarfélögin sameinist um þau megin markmið um sjálfbæra borgarþróun þar sem samtvinnun þéttingar byggðar og uppbyggingu almenningsgangna fari saman. Mikilvægi þess að skapa skrifstofu SSH verðugan sess í framfylgd og eftirfylgni með svæðisskipulagi. Tillögur að lítilsháttar breytingum á orðalagi og framsetningu sem gerð er nánar grein fyrir í sérstakri umfjöllun.
10. Orkuveita Reykjavíkur, bréf dags. 22. apríl sem varðar:
 - Þéttingu byggðar og að það geti kallað á nýjar aðveitustöðvar ef það veitu kerfi sem fyrir er annar ekki fyrirhugaðri viðbót. Ofanbyggðarvegur muni minnka kostnað við að auka aðveitu heits vatns á suðursvæðum. Tillögur að breytingum á orðalagi og framsetningu sem gerð er nánar grein fyrir í sérstakri umfjöllun.
11. Umhverfisstofnun, bréf dags 25. apríl sem varðar:
 - Mikilvægi þess að Borgarlína haldist í hendur við þéttingu núverandi byggðar því annars er hætt á að rýrnum loftgæða á viðkomandi svæðum. Tekið er undir markmið um að auka loftgæði í þéttbýliskörnum. Tekur undir leiðarljós 4 Heilnæmt umhverfi og heilbrigð líf. Markmið um árangursmælingar sé til fyrirmyndar og mikilvægt sé að fylgja því eftir. Tekið er undir að stefna um að hlutdeild ferða með einkabílum minnki því það hafi jákvæð áhrif á hljóðvist og að mikilvægt sé að hafa stefnu og markmið um umferðaröryggi og hljóðvist.
12. Veðurstofan, bréf dags. 25. apríl með tilvísun í bréf dags. 2. júlí 2013 sem varðar:
 - Umsögn við verkefnislýsingu svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins.
13. Landssamtök hjólréiðamanna, tölvubréf dags. 26. apríl sem varðar:
 - Tekið er undir tillögu að nýju svæðisskipulagi í öllum meginráttum. Tillögur að breytingum á orðalagi og framsetningu sem gerð er nánar grein fyrir í sérstakri umfjöllun.
14. Umhverfisnefnd Mosfellsbæjar, bréf dags. 29. apríl sem varðar:
 - Tekið er undir tillögu að nýju svæðisskipulagi í öllum meginráttum. Tillögur að breytingum á orðalagi og framsetningu sem gerð er nánar grein fyrir í sérstakri umfjöllun

Berist umsagnir frá fleiri aðilum síðar verða þær meðhöndlaðar með öðrum umsögnum sem berast á auglýsingatíma Höfuðborgarsvæðisins 2040.

Viðbrögð við umsögnum.

Einungis brugðist er við þeim umsögnum sem eru efnislegar og gefa tilefni til svara. Þeir sem vilja kynna sér umsagnir er bent á viðauka.

Í þeim tilvikum sem umsagnir gefa tilefni til svara eru meginatriði umsagnaraðila dregin fram. Í framhaldinu eru viðbrögð við þeim tíunduð. Breytingarnar sem gerðar verða á tillögunni, með tilvísun í umsagnir, eru tíundaðar í sérskjali.

Eigendur lögbýlisins og jarðarinnar Selskarðs

Óskað eftir að eignaréttindi séu virt af Samtökum sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu og að haft verði samráð við löglega eigendur í sambandi við skipulag á svæðinu.

Viðbrögð

Höfuðborgarsvæðið 2040 leggur ekki til neinar íþyngjandi breytingar á því landi sem vísað er til í bréfinu.

Reiðveganefnd Kjalarnesþings hins forna

Tekið er undir með reiðveganefnd í aðgerð 4.1.2, þar sem fjallað er um að halda við kortagrunni með útivistarstígum.

Viðbrögð

Skerpa má orðalag til að ekki fari milli mála að reiðvegir séu hluti útivistarstíga.

Faxaflóahafnir

Hugmyndum um skoðun á mögulegu nýju hafnarsvæði á skipulagstímanum, sem myndi taka við af Sundahöfn, er hafnað, og bent á að það séu engin efnislög rök sem styðja þá fullyrðingu að Sundahöfn muni í framtíðinni eiga erfitt með að þjónusta stækkandi skip í framtíðinni.

Viðbrögð

Tekið er undir með Faxaflóahöfnum að breyta þurfi orðalagi sem snertir framtíð Sundahafnar og þörf fyrir skoðun á framtíðarhafnaraðstöðu verði tengd mögulegum viðbótar verkefnum sem gætu skapast með auknum siglingum um norðurskautið og umsvifum á Grænlandi.

Umhverfis og skipulagsráð Reykjavíkurborgar

Að beiðni umhverfis- og skipulagsráðs var haldinn sérstakur fundur með fulltrúum borgarinnar þar sem farið var yfir umsögnina. Ábendingarnar eru settar fram undir staflíðum sem og viðbrögð við hverri og einni ábendingu.

a) Skerpa þarf á skilgreiningu landskjarnans, sbr. mynd á bls. 31, m.a. varðandi áætlaðan fjölda íbúða innan hans, sbr. töflu bls. 33. Skynsamlegt væri að bæta við frekar upplýsingum í Viðauka varðandi skilgreiningu einstakra svæða í töflu bls. 33. Höfðar (ekki Vogar) verði skilgreindir sem miðkjarni og hann fái vægi í samræmi við staðsetningu og umfang uppbyggingar. Skoða þarf hvort skilgreina eigi mögulega framtíðarkjarna á kortinu, bls. 31 eða fjalla um slíkt í texta.

Viðbrögð

Rétt er að merkja áhrifasvæði landskjarnans með skematískum hætti á kort á bls. 31. Eðlilegt er að hafa töflu 1 ítarlegri í viðauka. Nafnið Höfðar verður sett inn á töflu 2. Réttmæt ábending um að fjallað sé um framtíðarkjarna, sú umfjöllun verður í töflu 3 undir framfylgdinni.

b) Viðmið um fjarlægðir að almenningssamgöngum eru almennt hógvær og eins markmið um hlutdeild almenningssamgangna árið 2040. Koma þarf fram að kort yfir leiðakerfi almenningssamgangna á bls. 41 er eingöngu til skýringar.

Viðbrögð

Viðmiðin um fjarlægðir eru fengnar úr skýrslu EEA: A closer look at urban transport frá 2013. Þar er miðað við 5 mínútna göngufjarlægð frá biðstöðvum strætisvagna en 10 mínútna ef um hágæðakerfi er að ræða. Skýra þarf flokkunina nánar í töflu 2. Bætt verður við texta við öll þemakort þar sem gert verður grein fyrir

stöðu þeirra.

c) Yfirfara þarf kort á bls. 53 sem sýnir veitur og samgöngumannvirki. Athuga þarf breytta legu Brennimelslínu og fella út Hamraneslínur um Heiðmerkursvæðið, sbr. breytingar sem gerðar voru þegar Suðvesturlínur voru samþykktar á sínum tíma og í ljósi þeirrar framtíðarsýnar að byggð verði upp nýtt tengivirki á Sandskeiði. Skoða þarf einnig þá framsetningu að skilgreina mannvirkjabelti háspennulína og vega í upplandi höfuðborgarsvæðisins.

Viðbrögð

Kort á bls. 53 verður yfirfarið og leiðrétt.

d) Fara þarf betur yfir legu strandstígs, sbr. kort á bls. 58, á Álfsnesi og að stígurinn nái um Kjalarnesið. Skoða þarf betur skilgreiningu eftirfarandi hugtaka: borgarbyggð, þróunaráætlanir til 4 ára, skilvirkni.

Viðbrögð

Lega strandstígs á korti á bls. 58 var lagfærð í útgáfu 2. Hugtakið borgarbyggð er notað fyrir enska orðið urban þar sem orðið þéttbýli nær ekki almennilega utan um það. Þróunaráætlanir til 4 ára verða skilgreindar betur undir markmiði 6.1. Í skýringum um hugtakið skilvirkni eða skilvirkni þéttbýlissamganga er vísað bæði til fjárhagslegrar hagkvæmni og að umhverfisáhrif séu sem minnst.

Orkuveita Reykjavíkur

Ábendingarnar OR eru settar við einstaka númeraðar aðgerðir Höfuðborgarsvæðisins 2040. Viðbrögð eru sett fram undir hverri og einni ábendingu.

4.2.1

Markmið óljóst og þyrfti að skýra betur. Skv. 6. gr. laga nr. 57/1998 um rannsóknir og nýtingu á auðlindum í jörðu er nýting auðlinda úr jörðu háð leyfi Orkustofnunar og hefur hún með höndum stýringu og umsjá neysluvatnsauðlindarinnar.

Viðbrögð

Aðgerðin er talin æskileg til að stuðla að aukinni samvinnu um nýtingu neysluvatns. Það hlýtur að vera til góða að öll veitufyrirtækin verði upplýst um væntanlega fólksfjölgun og uppbyggingaráform sveitarfélaganna í heild. Tilgangur með aðgerðinni er ekki að taka yfir lögbundin hlutverk stofnanna heldur að stuðla að aukinni samræmingu sveitarfélaganna og veitufyrirtækja þeirra við framtíðar nýtingu auðlindarinnar. Ekki er talin ástæða til að gera breytingar á aðgerðinni en upplýsingar OR eru gagnlegar í þá vinnu sem framundan er.

4.4.3. og 4.4.8.

Í áætlunum sínum leitar OR að tryggja öryggi með því að hafa tvö aðskilin vatnstökusvæði með nægilega afkastagetu. Aðrar vatnsveitur búa ekki að slíku. Ef OR á að bjóða öðrum veitum slíkt öryggi þarf að koma til kostnaðarhlutdeild þeirra. Aðrar vatnsveitur á höfuðborgarsvæðinu hafa ekki vinnslugetu umfram eigin þörf til þess að bjóða Reykvíkingum vatn.

Viðbrögð

Aðgerðin nær yfir allar vatnsveitur á höfuðborgarsvæðinu og ekki sett fram með það í huga að ein vatnsveitan beri kostnað fyrir aðrar. Megin markmiðið er að ýtt sé undir samstarf vatnsveita með það í huga að hægt verði að tryggja öryggi allra íbúa höfuðborgarsvæðisins. Ekki er talin ástæða til að gera breytingar á greininni en upplýsingar OR eru gagnlegar í þá vinnu sem framundan er.

4.4.5., 4.4.7 og 4.4.12

Skilgreina þarf betur hvað er átt við með mannvirkjabelti og hvern hátt það vinnur með vatnsverndarsvæðum til einföldunar á mótvægisáðgerðum og viðbrögðum við mengunaróhöppum.

Viðbrögð

Tekið er undir með OR um að skýra þurfi betur mannvirkjabeltið.

4.4.9

OR lýsir sig reiðubúna til að taka þátt í þeim rannsóknum sem hér um ræðir, samanber kafla 1.3. í athugasemdum OR um vatnsvernd höfuðborgarsvæðinu.

Viðbrögð

Ekki er talin ástæða til að gera breytingar á greininni en áhugi OR verður öðrum vonandi hvatning í þeirri vinnu sem framundan er.

Kort bls. 63

Skilgreiningar á vatnsverndarsvæðum eru rangar.

Viðbrögð

Skilgreiningum á korti bls. 63 verður breytt svo þær verði réttar.

Umhverfismat, tafla 4. - 2. Lágmarkar stefnan áhrif á neysluvatn

Er flokkað í flokk "líkur á jákvæðum áhrifum". Ætti heima í flokki "líkur á neikvæðum áhrifum". Ástæðan er sú að ýmsar athafnir manna eins og byggð, umferð, skíðasvæði, ferðaþjónusta og útivist geta mengað grunnvatn og vatnsból eða rýrt þá ímynd sem nauðsynleg er fyrir vatnsvernd og neysluvatn.

Viðbrögð

Tekið er undir að ýmsar athafnir manna geta mengað grunnvatn og vatnsból eða rýrt þá ímynd sem nauðsynleg er fyrir vatnsvernd og neysluvatn. Matsspurningin lítur hins vegar að því hvort að stefna svæðisskipulagsins lágmarki áhrif á neysluvatn. Í tillögu að svæðisskipulagi er skv. markmiði 4.4. sett fram stefna um að vernda vatnsból, samræma nýtingu auðlindarinnar og tryggja framboð af hreinu vatni. Því er það metið svo að líkleg áhrif af tillögu að stefnu svæðisskipulagsins séu jákvæð. Áhrifin eru hins vegar ekki verulega jákvæð því tillagan felur í sér möguleika á aukinni umferð gangandi, hjólandi og akandi um vatnsverndarsvæðin t.d. vegna útivistar og ferðaþjónustu. Hins vegar er ekki stefnt að því að sú umferð verði veruleg og í stefnunni felst að öll umgengni verði í samræmi við vernd vatnsbólanna.

Umhverfismat, tafla 4. - 4. Lágmarkar stefnan hættu vegna náttúruvár.

Engin byggð er fyrirhuguð í Vatnsendakrikum skv. nýju ASK. Kóp. Óljós er hvaða jákvæðu áhrif vega upp á móti neikvæðum áhrifum hvað varðar byggð í Vatnsendahlíð í Kópavogi og Helgafellslandi í Mosfellsbæ. Möguleg uppbygging í Vatnsendahlíð, þar sem skipulagi er frestað, er háð því að mörk vatnsverndar breytist. Vísað er í kafla 2.4. í athugasemdum OR um vatnsvernd á höfuðborgarsvæðinu.

Viðbrögð

Fyrirhuguð byggð í Vatnsendakrikum Kópavogs skv. aðalskipulagi, er háð því að mörk vatnsverndar breytist. Skilgreind Vaxtarmörk höfuðborgarsvæðisins eru dregin utan um þetta svæði í Vatnsendakrikum í samræmi við tillögur um endurskoðun vatnsverndar. Stefna svæðisskipulagstillögunnar um að ekki sé byggt ofar en 100m yfir sjávarmáli er jákvæð vegna þess að t.d. veður getur haft neikvæð áhrif á lífsgæði fólks þegar svo hátt er byggt. Það dregur hins vegar úr jákvæðum áhrifum stefnunnar að vaxtarmörkin gera ráð fyrir að hægt verði að byggja hærra í ákveðnum hverfum eins og dæmi eru tekin um.

Umhverfisstofnun

Ábendingarnar UST eru settar fram undir stafliðum sem og viðbrögð við hverri og einni ábendingu.

- a) Mikilvægt að uppbygging Borgarlínu haldist í hendur við þéttingu núverandi byggðar annars er hætta á rýrnun loftgæða á viðkomandi svæðum. Markmið um þéttingu byggðar á miðlægum svæðum mega ekki rýra loftgæði. Einnig þarf að setja fram stefnu um færri bílastæði miðað við íbúðaeiningu á slíkum miðkjarnasvæðum en áður hefur tíðkast.

Viðbrögð

Tekið er undir með UST um mikilvægi þess að uppbygging Borgarlínu haldist í hendur við þéttingu núverandi

byggðar. Verkefni verður sett á tímaáætlun sem fylgir markmiði 6.2 til að draga þetta mikilvægi fram. Í töflu 2 er sett fram stefna um færri bílastæði á miðkjörnum.

- b) Mikilvægt er að það verði skoðað að almenningssamgöngur nýti annað eldsneyti en jarðefnaeldsneyti. Umhverfisstofnun telur mikilvægt að stutt sé við samgöngur bæði einka- og almenningsfarartækja sem nýti rafmagn eða annað eldsneyti sem ekki flokkast undir jarðefnaeldsneyti.

Viðbrögð

Tekið er undir með UST og bætt verður við svohljóðandi aðgerð undir markmið 2.1

2.1.8. Sveitarfélögin og byggðasamlög leitast við að hraða innleiðingu vistvænnar orku í samgöngur með því að mæta þörfum nýrra orkugjafa í aðal- og deiliskipulagsáætlunum, með vistvænum innkaupum á farartækjum og þjónustu og öðrum hagkvæmum leiðum.

Landssamtök hjólréiðamanna

Ábendingarnar eru margar hverjar almennar hugleiðingar um uppbygginu á höfuðborgarsvæðinu en gefa ekki beint tilefni til sérstakra viðbragða. Þær ábendingar LHM sem gefa tilefni til viðbragða eru settar fram undir staflíðum sem og viðbrögð við hverri og einni ábendingu.

- a) Telja að í umfjöllum um lýðheilsu í kafla 2 ætti að koma fram að umhverfi megi teljast heilsuvænt ef það sé einnig kyrrlátt.

Viðbrögð

Tekið er undir með LHM og orðinu kyrrlátt verður bætt við upptalninguna á heilsuvænu umhverfi.

- b) Bæta við atvinnuhúsnaði í lykiltölur undir aðgerð 1.2.6.

Viðbrögð

Húsnaðisuppygging felur í sér bæði íbúðir og atvinnu húsnaði.

- c) Í töflu 1 vantar upplýsingar um atvinnuhúsnaði sbr. markmið um blöndun.

Viðbrögð

Tekið er undir með LHM verið er að vinna upplýsingar um starfajfjölda á sömu svæðum og koma fram í töflu 1.

- d) Tilgreina ætti nánar fyrirkomulag bílastæða og hvað sé átt við með skipulagsskilmálum í töflu 2.

Viðbrögð

Nánari leiðbeiningar um útfærslu á miðkjörnum og samgöngumiðuðum þróunarsvæðum sem tafla 2 nær yfir verða unnar á síðari stigum í samræmi við aðgerð 1.2.2.

- e) Betra er að nota hugtakið virkir vegfarendur um þann hóp sem gengur og hjólar í stað óvarðir vegfarendur.

Viðbrögð

Tekið er undir með LHM og verður hugtakið virkir vegfarendur skipt út fyrir óvarða enda gott samræmi við hugtakið virkir ferðamátar.

- f) Leggja til að ferðavenjukannanir séu gerðar í september-október svo hlutdeild annarra samgöngumáta en bifreiða sé ekki vanmetið. Benda á að mikilvægt sé að taka árstíðarsveiflur með í ferðavenjukannanir. Leggja til að ferðatími mismunandi vegfarendahópa sé mældur. Tekur undir markmið um vistvæna samgöngustefnu. Leggja til að SSH og svæðisskipulagsnefnd taki saman greinargerð þar sem reynt er að átta sig á upphæðum, skattalegum áhrifum, félagslegum þáttum og áhrifum á samgöngur, af framlögum og

greiðslum, vegna bílastæða, ökustyrkja og bílahlunninda.

Viðbrögð

Mjög góðar ábendingar um heppilega tímasetningu á ferðavenjukönnunum. Ekki er talið rétt að festa í skipulagi hvenær ferðavenjukannanir eru gerðar. Góðar ábendingar um að sveitarfélögin stuðli að því að leitað verði hagkvæmustu lausna og horft sé heildstætt á samgöngukerfið þegar nýir innviðir verða skipulagðir. Aðgerð 2.1.4 verður endurorðuð þannig að hún rými betur við aðgerð 2.1.10 og verður svohljóðandi. "2.1.4 Sveitarfélögin vinna að því að litið verði heildstætt á samgöngur á höfuðborgarsvæðinu leitað verði hagkvæmustu lausna til að ná markmiðum Höfuðborgarsvæðisins 2040. Unnið verður að því að grunnkerfi almenningssamgangna og hjólastíga fái sambærilega stöðu og stofnvegakerfið og fjármagn í stofnframkvæmdir, viðhald og rekstur í áætlunum ríkisins."

- g) Telja að markmið 2.2. um að ná 12% hlutdeild almenningssamgangna sé vart nægjanlega metnaðarfullt. Telja nauðsynlegt að hægt verði að taka reiðhjól með sér í borgarlínu án fyrirhafnar s.br. aðgerð 2.2.7.

Viðbrögð

Taka má undir að 12% hlutdeild almenningssamgangna kann að virðast hógvært markmið í samanburði við sambærilegar borgir á norðlægum slóðum. Horfa verður til þess að markmiðið er að hlutdeildin verði að lágmarki 12%. Takist vel til með útfærslu Borgarlínu og samþættingu almenningssamgangna og hjólreiða eru allar líkur á að árangurinn verði meiri en lágmarkið kveður á um.

- h) Leggja til að aðgreina markmið 2.3. um hlutdeild hjólreiða innan og utan miðsvæða (kjarna). LHM telur raunhæft að árið 2040 sé hægt að ná fram hlutdeild hjólreiða á miðsvæðum í 20%, en utan þeirra 10%. Samtals gæti gangandi og hjólreiðar náð 50% á miðsvæðum en 30 utan. Lagt til að vinna betur að öryggi grunnskólabarna á leið í skóla, að dregið verði úr umferð bíla við skóla og viðunandi reiðhjóla-geymslu-aðstæður séu til staðar.

Viðbrögð

Öll samgöngu markmiðin eru sett fyrir höfuðborgarsvæðið í heild en ekki brotin niður eftir sveitarfélögum eða svæðum. Í viðmið um miðkjarna (tafla 2) eru lagðar áherslur á að umhverfi þar verði sérstaklega göngu- og hjólavænt. Nánari útfærsla á markmiðinu er vísað til aðalskipulags sveitarfélaganna.

- i) Sammála hugmynd í markmiði 2.4 að þróa stofngötur yfir í borgargötur. LHM tekur ekki afstöðu til Sundabrautar en gera kröfu til þess að hægt sé að hjóla samhliða henni, eða betri lausn fyrir hjólandi boðin.

Viðbrögð

Komi til lagningar Sundabrautar yfir á Kjalarnes mun hún leysa núverandi Vesturlandsveg af sem meginstofnvegur. Kröfum LHM er vísað til umfjöllunar um útfærslu Sundabrautar ef / þegar til hennar kemur.

- j) Telja mikilvægt að hagrænir hvatar séu til staðar undir markmiði 5.2, við uppbyggingu húsnæðis miðsvæðis sem dragi úr kostnaði við byggingu þess, og styðji við vistvæna samgöngumáta.

Viðbrögð

Vísað til áframhaldandi vinnu um leiðbeiningar um ákjósanlegar útfærslur byggðarmynstur sem stuðli að gæðum byggðar og sjálftæðum hverfiseiningum sbr. aðgerð 5.1.1.

- k) Eru almennt sammála þeim atriðum sem koma undir leiðarljósi 6. Leggja til að frjáls félagasamtök fái tækifæri til að koma að innleiðingu svæðisskipulags í skipulagsáætlanir sveitarfélaga.

Viðbrögð

Æskilegt er að sveitarfélög útfæri stefnuna í góðu samráði við félagasamtök og aðra íbúa. Hnykkja þarf á því

Í texta að SSH leiti eftir samráði við hagsmunaaðila við gerð sameiginlegra leiðbeininga.

Umhverfisnefnd Mosfellsbæjar

Leggur til að hugað verði að sameiginlegri kortlagningu á land- og náttúrugæðum á höfuðborgarsvæðinu svo sem á fuglalífi, votlendi, skógum, vistkerfum, jarðhitasvæðum, jarðmyndunum, landslagi o.s.frv.

Viðbrögð

Tillagan fellur vel að aðgerðum 4.1.2 og 4.2.1 um að SSH viðhaldi kortagrunni yfir útivistarsvæði og þau svæði sem njóta verndar. Tillögunni er vísaði til þeirrar vinnu sem framundan er.

Vegagerðin

Vegagerðin setti fram umsögn um nýtt svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins á vinnslustigi í bréfi dags. 16. apríl 2014 ásamt greinargerð Verkís. Kjarninn í athugasemdum Vegagerðarinnar er gagnrýni á að sveitarfélögin ætli sér ekki að binda stofnvegi í skipulagsuppdrætti líkt og gert er í hefðbundnum landnotkunarskipulagi eins og nógildandi svæðisskipulag er. Athugasemdirnar snúast að miklu leyti að skipulagið teljist því ekki tilbúið þar sem ekki er búið að festa ákvarðanir í skipulagstillögunni. Í kjölfar breytinga á skiplagslögum hófu sveitarfélögin að athuga hvort ástæða væri til að endurskoða svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins. Fagnefndir sveitarfélaga, svæðisskipulagnefnd, embættismenn og aðrir sem lögðu línurnar áður en sjálf vinnan við endurskoðun hófst skoðuðu sérstaklega hvort breyta ætti umgjörð svæðisskipulags. Sveitarfélögin tóku í framhaldinu ákvörðun um að nýtt svæðisskipulag yrði stefnumótandi skipulag þar sem stefnan væri bundin í texta en ekki á skipulagsuppdrætti.

Í gagnrýni á niðurstöður sviðsmyndagreiningar er einnig gengið út frá því að sviðsmyndirnar séu útfærðir valkostir sem þær eru ekki heldur grófar myndir (sviðsmyndir) af mögulegri framtíð ef þróun í samgöngum verður með ákveðnum hætti. Sviðsmyndagreining er víða notuð við stefnumótun til að draga fram hvernig framtíðarhorfur geta verði breytilegar eftir því í hvaða átt þróunin verður. Nákvæm kostagreining mun verða að síðari stigum í samræmi við lög um mat á umhverfisáhrifum framkvæmda.

Stefna Höfuðborgarsvæðisins 2040 hefur verið unnin með hliðsjón af samgönguáætlun 2011 - 2022, áætlun sem bæði ríki og sveitarfélögum er ætlað að vinna eftir. Í umhverfismati tillögunar kemur skýrt fram að stefnan sé í góðu samræmi við samgönguáætlun og önnur stefnuplögg ríkisins.

Það er ósk svæðisskipulagsnefndar að í stað þess að tíma og orku sé varið í karp um hvort sveitarfélögin hefðu átt að móta svæðisskipulag sem hefðbundið landnotkunarskipulag eða stefnumótandi skipulag virði Vegagerðin ákvörðun sveitarfélaganna sem er í góðu samræmi við skipulagslög. Þar sem stefnumótunar skipulag er n.k. verkefnaáætlun til framtíðar er mikilvægt að Vegagerðin og sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu taki höndum saman við að hrinda í framkvæmd fjölmörgum verkefnum sem eiga sér stoð í samgönguáætlun og tillögum að nýju svæðisskipulagi.

Vegna þeirrar áskorunar Vegagerðarinnar um að draga eigi svæðisskipulagstillöguna til baka er nauðsynlegt að svara athugasemdum efnislega. Á næstu blaðsíðum er farið efnislega yfir þær athugasemdir sem koma fram í bréfi Vegagerðarinnar og greinargerð Verkís. Athugasemdir og viðbrögð eru sett fram undir staflíðum.

- a) Nógildandi svæðisskipulag hefur verið til mjög mikils gagns og tryggt samræmd vinnubrögð ríkis og sveitarfélaga hvað stofnvegakerfi varðar. Það byggði á mikilli greiningarvinnu sem lagði grunn að vönduðu svæðisskipulagi og nákvæmu hvað Vegagerðina snertir. Draga verður í efa að svæðisskipulag sem hver getur útfært eða túlkað að eigin geðþótta verði betra stýritæki til uppbyggingar höfuðborgarsvæðisins

Viðbrögð

Tekið er undir að nógildandi svæðisskipulag hefur verið til gagns hvað stofnvegakerfi varðar. Það er ekki rétt túlkun Vegagerðarinnar að sveitarfélög geti umgengist nýtt svæðisskipulag að eigin geðþótta frekar en það

sem er í gildi nú.

Í ljósi athugasemda Vegagerðarinnar verður tímarammi þeirra samstarfsverkefna við Vegagerðina sem eru framundan settur fram með skýrari hætti.

Áréttað er að við vinnslu fjögurra ára þróunaráætlunar í kjölfar hverra sveitarstjórnarkosninga verður auk þess unnin greining á núverandi stöðu samgangna og spár um þróun umferðar og almenningssamgangna. Þess má geta að nágildandi svæðisskipulag hefur þrátt fyrir skýra framsetningu ekki alfarið tryggt samræmd vinnubrögð ríkis og sveitarfélaga. Má þar sem mikilvægt dæmi nefna að þrátt fyrir að Sundabraut hafi í svæðisskipulagi 2001-2024, aðalskipulagi Reykjavíkur 2001-2024 og aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 verið sett fram með mjög skýrum hætti á ytri leið er enn rætt um að tekið verði frá rými í skipulagi fyrir brautina á innri leið.

- b) Vegagerðin telur mjög varasamt að afgreiða svæðisskipulag á svo skömmum tíma og með svo litlum undirbúningi. Í fylgiskjali eru gerðar efnislegar athugasemdir við þær forsendur sem skipulagið byggir að hluta til á, einkum hvað varðar hagkvæmni léttlesta- eða hraðvagnakerfis. Það er mat Vegagerðarinnar að svo stórar ákvarðanir sem þar eru lagðar til krefjist miklu meiri undirbúnings.

Viðbrögð

Tekið er undir að stórar ákvarðanir krefjast mikils undirbúnings. Eins og fram kemur að ofan er nýtt svæðisskipulag frábrugðið nágildandi svæðisskipulagi, áherslan er á meginstefnu sem byggir á sviðsmyndagreiningu, sem ekki ber að túlka sem valkostagreiningu. Nákvæm útfærsla landnotkunar og grunnkerfa verður bundin í aðalskipulagi sveitarfélaga eftir nánari greiningu í samræmi við stefnu Höfuðborgarsvæðisins 2040.

Eins og áður sagði er lagt upp með að samþykkt svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins 2015-2040 marki upphaf mikilvægra samvinnuverkefna sveitarfélaga og ríkis í stað þess að vera nokkurs konar lokaafurð samvinnu eins og nágildandi svæðisskipulag. Eins og tilgreint er í aðgerðum skipulagstillögunnar og sagt er frá hér að ofan hefst þá ákveðið vinnuferli þar sem virkrar þátttöku Vegagerðarinnar er óskað. Ákveðin framtíðarstefna er sett fram í svæðisskipulagi en engar stórar ákvarðanir um fjárfestingar í samgöngum hafa verið teknar og verða ekki teknar án frekari greiningarvinnu og undirbúnings.

- c) Vegagerðin telur að fjalla eigi um meginstofnvegi höfuðborgarsvæðisins á sama hátt og t.d. gert hefur verið með vatnsvernd í stað þess að sýna bláan fláka sem hvert sveitarfélag getur útfært eftir sínu höfði. Þeir meginstofnvegir sem samstaða er um, ættu að koma fram á sérstökum skipulagsupprætti. Meginstofnvegir, sem ekki hafa að fullu verið ákveðnir skulu settir fram með fyrirvara um nánari ákvörðun síðar.

Viðbrögð

Lagt er upp með að við samþykkt stefnu svæðisskipulags og þeirra aðgerða sem þar eru settar fram skuldbindi SSH, svæðisskipulagsnefnd og sveitarfélögin sig til samstarfs við Vegagerðina um stofnvegakerfið í samræmi við aðgerð 2.4.1. Gert er ráð fyrir að afurð þessarar vinnu verði sameiginleg sýn sveitarfélaganna og Vegagerðarinnar á tæknilegar útfærslur meginstofnvega og stofngatna.

Á sama tíma eiga sveitarfélögin að vinna með svæðisskipulagsnefnd og SSH nánari greiningu og ákvarða legu hágæðakerfis almenningssamgangna og útfærslu samgöngu- og þróunaráss. Óskað er eftir góðu samstarfi við Vegagerðina í því verkefni. Sveitarfélögin innleiða að því loknu legu hágæðakerfis og helstu stoppistöðvar almenningssamgangna í aðalskipulagsáætlanir. Lega hágæðakerfis almenningssamganga og útfærsla samgöngu- og þróunaráss mun hafa áhrif á vöxt umferðar á stofnvegakerfinu, hvar þörf verður á aukinni afkastagetu í framtíðinni og hvar þörf verður á öðrum aðgerðum. Í ljósi þess að niðurstöður ofangreindra verkefna liggja ekki fyrir væri óábyrgt að ákvarða og binda þróun stofnvegakerfisins með of nákvæmum hætti nú.

- d) Hafnarfjarðarvegur (Kringlumýrarbraut) og Nesbraut (Miklabraut) frá Kringlumýrarbraut eru umferðarþyngstu og að mati Vegagerðarinnar hvað þýðingarmestu stofnvegir á höfuðborgarsvæðinu. Það er augljóst að ætlunin er að taka rými af þessum vegum undir léttlesta- eða hraðvagnakerfi þótt það sé

hvergi sagt berum orðum. Umferðarástand á höfuðborgarsvæðinu í dag er almennt mjög gott í alþjóðlegum samanburði. Það er athyglisvert að engin greining er á þessum þætti í skipulagstillögunni. Með breytingu á Hafnarfjarðarvegi og Miklubraut mun þetta ástand gjörbreytast til hins verra. Mikil minnkun ferðahraða mun valda miklu þjóðhagslegu tapi, en tími vegur mjög þungt í öllum arðsemisreikningum, oft um 60%.

Viðbrögð

Tekið er undir að líklega er umferðarástand á höfuðborgarsvæðinu í dag almennt mjög gott í alþjóðlegum samanburði. Sem fyrr segir verður umferðarástand greint nánar í næstu skrefum og reglulega við framfylgd stefnu Höfuðborgarsvæðisins 2040. Ekki stendur til að taka akreinar af umferðar- og þýðingarmestu stofnvegum svæðisins undir léttlesta- eða hraðvagnakerfi. Afkastageta meginstofnvega eða stofngatna verður ekki minnkuð frá því sem hún er í dag nema að greining sýni að ásættanlegt þjónustustig, sbr. aðgerð 2.4.1., náist áfram eða aðilar séu sammála um annað.

Í samræmi við reynslu erlendra borga og nútíma stefnu í borgarsamgöngum benda umferðarspár sviðsmyndagreiningar til að ferðatími aukist meira með óbreyttum ferðarvenjum og vexti bílaumferðar umfram fólksfjölgun en með breyttum ferðavenjum og þéttingu byggðar. Það er því hagur þeirra sem aka umferðarþyngstu og þýðingarmestu stofnvegi höfuðborgarsvæðisins að fleiri ferðist með öðrum hætti og vöxtur bílaumferðar verði hægari í framtíðinni en hann hefur verið síðustu áratugi.

- e) Vegagerðin er hlynnt þeirri hugmynd að stofnvegir verði flokkaðir í a.m.k. tvo flokka. Það er hins vegar ekki hægt að vísa þeirri flokkun að öllu leyti til nefndar sem síðar verður skipuð. Nauðsynlegt er að flokka vegina áður en skipulagið verður samþykkt. Á síðari tímum verður hægt að breyta þeirri flokkun með sameiginlegri ákvörðun sveitarfélaganna og Vegagerðarinnar. Vegagerðin setur fram tillögu sína að flokkun stofnvegakerfis höfuðborgarsvæðisins í bréfinu.

Viðbrögð

Því er fagnað að Vegagerðin sé hlynnt flokkun stofnvega á svæðinu. Í tillögu að nýju svæðisskipulagi eru þeir stofnvegir sem fylla flokk meginstofnvega skilgreindir. Að öðru leyti er vísað í svör að ofan um tillögur að fyrirkomulagi samvinnu sveitarfélaga og Vegagerðarinnar sem framundan er.

Tillaga Vegagerðarinnar að flokkun stofnvegakerfis höfuðborgarsvæðisins sem sett er fram í bréfi stofnunarinnar er þarft og gott innlegg í vinnuna framundan. Tillagan verður birt í fylgiskjali með tillögu að svæðisskipulagi og tekin til nánari greiningar og umræðu við framfylgd svæðisskipulagsins.

- f) Í skipulagstillögunni er fjallað um neikvæð áhrif mislægra vegamóta á nærumhverfið. Að mati Vegagerðarinnar eru mislæg vegamót frekar til þess fallin að bæta lífsgæði en skerða, þau draga mjög úr mengun, hávaða og slysaþættu þó rýmisþörf sé helsti neikvæði fylgiskur þeirra. Mislæg vegamót á höfuðborgarsvæðinu eru tiltölulega lítið rýmisfrek nema við Elliðaárnar. Í AR 2030 er sett sú stefna að ekki verði mislæg vegamót á nokkrum mikilvægum vegamótum, gegn mótmælum Vegagerðarinnar sem benti á að stefnan væri í andstöðu við gildandi svæðisskipulag. Aðalskipulagið var staðfest með fyrirvara um síðari breytingu á svæðisskipulaginu, sem að mati Vegagerðarinnar er á skjön við lög. Með nýju svæðisskipulagi þar sem í engu er tekið á svo veigamiklum sameiginlegum hagsmunum íbúa höfuðborgarsvæðisins er vald um svo veigamiklar ákvarðanir um sameiginlega hagsmuni alfarið fært til einstakra sveitarfélaga. Því vaknar sú spurning til hvers svæðisskipulag er ef ekki til að taka ákvarðanir um sameiginlega hagsmuni.

Viðbrögð

Tekið er undir að mislæg gatnamót hafa ákveðin jákvæð áhrif og eru besta lausnin til að bæta samgöngur á ákveðnum stöðum. Rýmisþörf þeirra er, eins og bent er á, neikvæður fylgiskur, tilkoma þeirra getur gert virkum vegfarendum erfiðara um vik að ferðast milli staða og hindrað flæði milli aðliggjandi hverfa.

Sveitarfélögin vilja horfa heildstætt á samgöngur og leita hagkvæmustu og bestu leiða til að uppfylla ferðaþörf

fólks í framtíðinni með fjölbreyttum hætti en gera sér grein fyrir að mislæg vegamót geta í ákveðnum tilfellum verið hagkvæmasta tæknilausnin.

Því er fagnað að samkvæmt samgönguáætlun 2011-2022 mun ríkið vinna að því að þróa áfram og festa í sessi formlegt verklag við ákvarðanir um uppbyggingu vegakerfisins í þéttbýli þar sem kostnaður og ábati mismunandi leiða að markmiðum samgöngufirvalda er borinn saman. Tekið er undir ályktanir OECD og International Transport Forum sem birtar eru í athugasemdum við samgönguáætlun 2011-2022 en þar segir m.a.:

OECD og ITF telja að ákvörðun um að fjárfesta í aukinni afkastagetu ætti að koma í kjölfar ítarlegrar kostnaðar- og ábatagreiningar sem tekur til víðtækra áhrifa af umferðartöfum. Áhrif á umhverfiskostnað og þá sem ekki nota nýja innviði ætti að meta. Ef kostnaðar- og ábatagreining er takmörkuð (t.d. við hagsmuni veghaldara) er aftur á móti hætt við að aðrar lausnir sem kosta minna, en geta skilað jafnmiklum eða meiri árangri, gleymist.

Hvað mislæg vegamót í Reykjavík varðar verður það sveitarfélag að skapa skilyrði í skipulagi til aukningar á afkastagetu á skilgreindum meginstofnvegum ef þörf krefur. Að öðru leyti er vísað til fjögurra ára þróunaráætlunar og annarrar greiningarvinnu sem framundan er.

- g) Víða í skipulagstillögunni er fjallað um hlutverk annarra, einkum Vegagerðarinnar eða ríkisvaldsins. Það getur ekki verið eðli svæðisskipulags að skipuleggja á annarra kostnað, sérstaklega þegar kostnaður hleypur á hundruðum milljarða króna og jafnvel þegar um er að ræða verkefni sem ekki eru skylduverkefni annarra. Ef sveitarfélögin ætla að koma sér upp léttlestarkerfi verða þau að ganga út frá að kosta það sjálf a.m.k. þar til um annað hefur verið samið.

Viðbrögð

Sem fyrr segir vilja sveitarfélögin leitast við að uppfylla ferðabarfir fólks með sem hagkvæmustum hætti, óháð ferðamáta. Sveitarfélögin vilja því vinna að því að litið verði heildstætt á vélknúnar samgöngur á höfuðborgarsvæðinu með því að grunnkerfi almenningssamgangna fái sambærilega stöðu og stofnvegakerfið og fjármagn í stofnframkvæmdir, viðhald og rekstur í áætlunum ríkisins. Með heildstæðri sýn hins opinbera á fjármagn til samgangna verði stuðlað að því að hagkvæmasta leiðin að markmiðum samgöngufirvalda verði valin.

Það er mat svæðisskiplagsnefndar að ekki sé þjóðhagslega hagkvæmt að horfa þröngt á skipulag borgar-samgangna framtíðarinnar út frá því hvernig ríki, sveitarfélög og einkaaðilar skipta mér sér verkum og kostnaði í dag. Þannig eru settar fyrirfram skorður við leit að bestu lausnum sem geta leitt til óhagræðis.

- h) Meginþráður í skipulagstillögunni eru svokallaðar vistvænar samgöngur og þétting byggðar, stefnan er að umbylta þeirri uppbyggingu á höfuðborgarsvæðinu sem hefur átt sér stað á síðustu 60-70 árum. Ekki er lengur stefnt að því að gera öllum samgöngumátum jafnhátt undir höfði heldur er í skipulaginu markvisst þrengt að einkabílnum. Gert er ráð fyrir að fækka bílastæðum og þrengja meginumferðaræðar eins og virðist eiga að gera með t.d. Hafnarfjarðarveg og Miklubraut. Í allri umfjölluninni um vistvænar samgöngur er þess hvergi getið að árið 2040 er ekki ólíklegt að meginhluti bílaflotans verði knúinn innlendri, vistvænni orku eins og rafmagni. Ekki er heldur ólíklegt að snjalltækni muni ráða ríkjum í bílum með stórauðni öryggi í umferðinni. Svæðisskipulag sem ekki ætlar að þróa heldur bylta verður að taka þessa þætti inn í dæmið.

Viðbrögð

Það er rétt að meginþráður í skipulagstillögunni eru vistvænar samgöngur og þétting byggðar. Ekki er litið svo á að verið sé að umbylta uppbyggingu þó vilji sé til að samgöngur á höfuðborgarsvæðinu þróist á 25 árum í átt að því sem í dag þekkist víða í norðlægum borgum af svipaðri stærð. Þær viðmiðunarborgir stefna á sama tíma flestar hverjar að því að auka enn frekar hlutdeild almenningssamganga, göngu og hjólríða og hafa sumar sett sér markmið um að íbúum og störfum fjölgi án þess að bílaumferð aukist frá því sem hún er í dag. Hér er ekki gengið lengra en svo að stefna að því að umferð aukist hægar en síðustu áratugi. Ekki er stefnt að því að þrengja meginumferðaræðar eins og áður sagði. Gera má ráð fyrir að á samgöngu-

miðuðum þróunarsvæðum og miðkjörnum verði færri bílastæði en ella þar sem uppfylla á ferðaparfir fólks á þeim svæðum með öðrum ferðamátum í auknum mæli.

Í núgildandi svæðisskipulagi er uppbygging stofnvegakerfisins sýnd með mjög skýrum hætti og hún ásamt uppbyggingu annarra gatna til 2024 kostnaðarmetin auk þess sem ítarlegar umferðarspár og framkvæmda-áætlanir voru unnar. Fjallað er um almenningssamgöngur, göngu- og hjólréiðar en uppbyggingu og útfærslu innviða og aðgerða fyrir þá ferðamata er vísað til úrvinnslu á öðrum skipulagsstigum. Fjárveitingar frá ríkinu til uppbyggingar göngu- og hjólréiðastíga tíðkuðust ekki fyrr en árið 2007 og fjármagn frá ríkinu í rekstur almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu kom fyrst árið 2012. Það er því ekki hægt að taka undir þá skoðun Vegagerðarinnar að hingað til hafi öllum samgöngumátum verið gert jafnhátt undir höfði.

Það er ekki lykilhlutverk svæðisskipulags að setja stefnu um eða ákveða tæknilausnir í samgöngum, aðrar opinberar áætlanir marka meginstefnu í þeim málaflokkum. Tekið er undir með ábendingu Vegagerðarinnar að sveitarfélögin geta stuðlað að hraðari orkuskiptum og innleiðingu tæknilausna en ella með sínum skipulagsáætlunum og verður aðgerð þess efnis bætt við undir markmiði 2.1.

Umhverfisstofnun Evrópu hefur bent á að tæknilausnir og nýir orkugjafar dugi ekki til að lönd Evrópu nái markmiðum sínum um samdrátt í losun gróðurhúsalofttegunda frá umferð. Til þess að það náist verði að draga úr vexti bílaumferðar þar sem hægt er að uppfylla ferðaparfir á annan hátt. Í aðgerðaráætlun íslenskra stjórnvalda í loftslagsmálum kemur fram að efling almenningssamgangna, göngu og hjólréiða er efnahagslega skilvirk aðgerð til að draga úr losun frá þéttbýlissamgöngum (ein af tíu lykilaðgerðum stjórnvalda). Í eldsneytisspá Orkuspárnefndar 2012-2050 er því spáð að árið 2040 verði olíunotkun bifreiða á Íslandi um 180 þús. tonn í stað 250 þús. tonna árið 2011, samdráttur verði því innan við 30%. Það má álykta að Orkuspárnefnd telji það ólíklegt að meginhluti bílaflotans verði knúinn með öðrum orkugjöfum en jarðefnaeldsneyti við lok skipulagstímabilsins.

Óháð því hvaða orkugjafa ökutæki munu nota verða rýmisþörf, hljóðvist (hávaði frá dekkjum) og svifryk líklega neikvæðir fylgifyiskar bílaumferðar enn um sinn.

Takist að hraða orkuskiptum í samgöngum verður þó að teljast ólíklegt, m.t.t. lífsferils ökutækja og fleiri þátta, að einkabíll með 1-5 einstaklinga innanborðs verði vistvænni samgöngumáti árið 2040 en almenningsvagn sem flytur tugi eða hundruði farþega í hverri ferð eða reiðhjól knúið af orku knapans.

- i) Í mörgum veigamiklum atriðum er málum vísað til frekari vinnslu hjá SSH, er það til vitnis um hve ómarkviss og lítt unnin skipulagstillagan er. Spurningar vakna hvaða stjórnsýslulegu stöðu SSH hefur til að takast á við slík verkefni. Vegagerðin telur að stefna eigi að því að vinna skipulagstillögu þar sem ákvarðanir um sameiginlega hagsmuni sveitarfélaganna eru teknar, en ekki vísað inn í framtíðina með algjörlega ófyrirsjáanlegum afleiðingum.

Viðbrögð

Svæðisskipulagsnefnd höfuðborgarsvæðisins hefur lögbundna stjórnsýslulega stöðu. Í samkomulagi sveitarfélaganna um svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins er skrifstofu SSH falið það hlutverk að annast stjórnsýsluhluta svæðisskipulagsins. Í tillögu að nýju svæðisskipulagi undir markmiði 6.1. er hnykk enn frekar á hlutverki SSH í umsjá með þau verkefni sem falla undir svæðisskipulagið.

Greinargerð Verkís - hagkvæmi hraðvagna- og léttlestakerfis

- a) Mat á áhrifum byggist á umferðarspám fyrir 2010 og 2040 þar sem gerð er sú nálgun að breytingar þar á milli gerist línulega. Vegna þess að áhrif af hraðvagna- og léttlestakerfi koma ekki í reynd fyrr en þessi kerfi eru komin í notkun, ofmeta spánnar ábatann af breyttum samgöngum í sviðsmyndum B og C. Teljum við líklegt að það ofmat hafi teljanleg áhrif á niðurstöðuna

Viðbrögð

Niðurstöður matsins eru fyrst og fremst ætlaðar til að sýna hlutfallslegan mun milli sviðsmynda og þá var gætt að því að samræmi væri milli forsenda í hverri sviðsmynd, enda er ábatanum jafnskipt í öllum sviðsmyndum. Það er réttmæt ábending að línuleg umferðaraukning og línuleg aukning í ferðatíma og fjarlægð hefur áhrif á ábatamatið. Á þessu frumstigi var það talin ásættanleg nálgun að jafnskipta ábatanum eftir árum, í öllum

sviðsmyndum. Sé gert ráð fyrir að ábatinn falli ekki jafnt á öll árin í matinu og ábatinn sé lítill framan af en falli að mestu til seinna á tímabilinu mun núvirðið lækka eitthvað. Þó er það svo að áhrif þess að stórauka ábatann seinna á tímabilinu á kostnað fyrri hlutans mun að mestu leyti vega upp þá lækkun sem hlýst af núvirðingu fjárhæða í fjárlægri framtíð, í samanburði við að jafnskipta ábatanum. Átt er við að núvirði þess að fá krónu á dag næstu þrjátíu ár er nálægt núvirði þess að fá 50 ára fyrstu 10 árin og 1,25 næstu 20 ár svo dæmi sé tekið. Því var tekin ákvörðun um að jafnskipta ábatanum á tímabilið á þessu stigi meðan ekki liggja ítarlegri upplýsingar fyrir.

Hins vegar er ljóst að þegar farið verður út í svo stóra fjárfestingu þá þarf á seinni stigum að meta nákvæmlega eftirspurn eftir almenningssamgöngum, bestu legu hágæðakerfis, ferðatíma einstaklinga með almenningssamgöngum milli hverfa, áhrif af truflun umferðar á framkvæmdatíma og svo lengi mætti telja. Það er skýrt tekið fram í skýrslunni að á þessu stigi verður að hafa einfaldandi forsendur til grundvallar. Ein slíkra forsendna er að hraðvagnakerfið verði þannig uppbyggt að einstaklingar sjái hag sinn í því að notast við almenningssamgöngur og kerfið sé þannig uppbyggt að notendur hafi ábata af því. Það hlýtur að teljast eðlileg forsenda enda yrði aldrei ráðist í uppbyggingu slíks kerfis með annað í huga.

- b) Æskilegt væri að sjá hugmyndir að legu hraðvagna- og léttlestakerfis svo hægt sé að meta hvort kerfin dugi til að taka við og stuðla að þeim breyttu ferðavenjum sem miðað er við, sérstaklega í sviðsmynd C. Teljum við að kostnaðaraukning við að miða t.d. við 20 km langt kerfi hefði teljanleg áhrif á niðurstöðu matsins.

Viðbrögð

Tekið er undir að nauðsynlegt er að kortleggja nákvæmlega hvar kerfið á að liggja, farþega fjölda á mismunandi leiðum, ferðatíma milli reita o.s.frv. Það er ekki hægt nema með yfirgripsmikilli greiningu. Slík greining verður hluti af kostamati á síðari stigum en á ekki heima innan sviðsmyndagreiningar á frumstigi. Það er ljóst að farið verður út í slíkar greiningar á síðari stigum enda ekki lagt í tugmilljarða fjárfestingu nema að vel ígrunduðu máli. Sú greiningarvinna mun m.a. leiða í ljós hvort hágæðakerfi þarf að vera 15 km, lengra eða styttra til að ná markmiðum sínum.

Tuttugu kílómetra kerfi er vissulega dýrara. Hins vegar eru áhrifin af því í núvirðingu ekki mikil þar sem að stofnkostnaður kerfanna er mjög lágur í hlutfalli við ábata notenda sem er stærsti liður matsins. Þannig hefur slík breyting ekki teljanleg áhrif á heildarniðurstöðuna, sem myndi lækka um 10-20 milljarða, eftir því hvort hraðvagnakerfi eða léttlestarkerfi á í hlut. Sú tala er lág í hlutfalli við áætlaðan ábata notenda í sviðsmyndinni.

- c) Æskilegt er að gerð væri grein fyrir því í skýrslunni hvar íbúða- og atvinnusvæði eru hugsuð í hverri sviðsmynd fyrir sig. Þá væri hægt að svara hvort gera þurfi ráð fyrir viðbótarkostnaði við uppkaup og niðurrif bygginga í einhverjum reitum til að skapa aðstæður fyrir nýja og þéttari byggð. Slíkur stofnkostnaður gæti haft áhrif á niðurstöðu matsins. Arðsemi Sundabrautar byggist á uppbyggingu í Gufunesi, Geldinganesi og Álfsnesi. Ekki er hægt að sjá hvaða forsendur liggja að baki því að Sundabraut er að fullu með í sviðsmynd A, að hluta í B en ekki í C þar sem upplýsingar um uppbyggingu í hverri sviðsmynd eru ekki birtar.

Viðbrögð

Tekið er undir að arðsemin er vissulega háð þeim kostnaði sem fer í að byggja upp samgöngumannvirkin og/eða almenningssamgöngukerfi. Lagning kerfisins getur haft kostnað í för með sér vegna uppkaupa húsa o.fl. en það verður að teljast raunhæf forsenda að kerfið verði lagt á þann hátt sem lágmarkar slíkan kostnað og að erlendar reynslutölur sem notaðar eru nái að fanga raunhæft kostnaðarbil, enda má telja að kostnaður erlendis vegna endurskipulags borgarhluta sé mun hærri en hérlandis, vegna þéttari byggðar. Því er talið að kostnaðarmatið endurspegli að einhverju leyti mögulega endurskipulagningu, uppkaup húsa o.s.frv. Það verður hins vegar aldrei fullyrt, nema að undangenginni ítarlegri kostnaðargreiningu.

Núgildandi svæðisskipulag er tiltölulega hefðbundið landnotkunarskipulag þar sem búið er að ákvarða nokkuð nákvæmlega hversu mikil byggð á að vera í hverjum reit. Nýtt svæðisskipulag á ekki að vera hefðbundið landnotkunarskipulag, skerpa á skilin milli skipulagsstiga og nákvæmri ákvörðun landnotkunar er vísað á aðalskipulagsstig. Því er ómögulegt í sviðsmyndagreiningu á stefnumótunarstigi að meta mögulegan kostnað við uppkaup og niðurrif húsa.

Í umferðarspám fyrir sviðsmynd A er byggð á höfuðborgarsvæðinu til 2040 dreift á þá reiti sem skilgreindir voru í gildandi svæðisskipulagi og í eldri skipulagsáætlunum sveitarfélaganna, sem margar hverjar hafa nú verið endurskoðaðar. Þar er því gert ráð fyrir byggð á ofangreindum svæðum. Í umferðarspám fyrir sviðsmynd B er í meira mæli gert ráð fyrir þéttingu og breytingum í ferðavenjum á völdum svæðum sem liggja vel að almenningssamgöngum í dag. Gerðar voru umferðarspár með og án fyrri áfanga Sundabrautar fyrir sviðsmyndina og bentu þær til að ábati fælist í því að byggja hana til að létta á öðrum stofnvegum, þ.a.l. er fyrri áfangi hennar inni í sviðsmyndinni. Í umferðarspám fyrir sviðsmynd C er gert ráð fyrir meiri þéttingu og meiri breytingum á ferðavenjum á völdum svæðum. Þar sem ekin vegalengd í sviðsmynd C verður skv. spám nánast sú sama árið 2040 og í dag var það metið sem svo að erfitt yrði að réttlæta fjárfestingar í Sundabraut án aukningar í umferð á sama tíma og verið væri að fjárfesta mikið í almenningssamgöngum.

- d) Í sviðsmynd A er gert ráð fyrir að áframhaldandi vöxtur í farþegafjölda (m.v. 2006-2013) geti ekki haldið áfram með sama hætti með núverandi almenningssamgöngukerfi. Æskilegt hefði verið að skoða mögulega A1 þar sem gert hefði verið ráð fyrir áframhaldandi vexti almenningssamgangna og kostnaði við lagfæringar og endurbætur á núverandi kerfi. Val á forsendum í sviðsmynd A hefur mjög mikil áhrif á niðurstöður ábatamats þar sem sú sviðsmynd er sett fram sem núllkostur.

Viðbrögð

Það er eðli kostnaðar-/ábatagreiningar og hagrænna greininga almennt að niðurstöðurnar eru ávallt háðar vali á forsendum. Því var lögð áhersla á að skýra frá helstu forsendum í skýrslunni, sem er ekki venjan í framsetningu á slíkum niðurstöðum. Þá kemur einnig fram að verði farið í verkefnið þurfi að gera ítarlegar kostagreiningar. Eitt slíkt tilvik er nokkurs konar núllkostur í almenningssamgöngum þ.e. að vexti í farþegafjölda verði mætt með endurbótum á núverandi strætisvagnakerfi.

Það er því réttmæt ábending að verði farið í breytingu á almenningssamgöngukerfi þá þarf að greina núllkostinn, þ.e. að umferðaraukningu verði mætt með endurbótum á núverandi strætisvagnakerfi, og bera slíkt saman við uppbyggingu hraðvagnakerfis eða lestarkerfis. Það er eðlilegur hluti af matsferli og verður gert á seinni stigum.

- e) Æskilegt er að gerð sé betri grein fyrir tímasetningu einstakra framkvæmda í hverri sviðsmynd fyrir sig. Margar framkvæmdir í núverandi aðalskipulagstillögum byggjast á mati á fyrirliggjandi þörf fyrir úrbætur og tengjast ekki nema að hluta frekari uppbyggingu. Í sviðsmyndum B og C er gert ráð fyrir óstaðsettum framkvæmdum og öflugum almenningssamgöngukerfum sem þó koma ekki í rekstur fyrr en 7-15 árum eftir að ákvörðun um þau hefur verið tekin. Sú þörf á samgöngubótum sem skapast í millitíðinni og áhrifin af þeirra völdum gæti að okkar mati haft teljanleg áhrif á niðurstöður greiningarinnar.

Viðbrögð

Tekið er undir að tímasetning einstakra framkvæmda og margar aðrar breytur geta haft áhrif á niðurstöður greiningarinnar. Tímasetningar framkvæmda á stofnvegarkerfinu í sviðsmynd A voru ákveðnar í samráði við Vegagerðina á vinnufundum og byggja því á grófu mati Vegagerðarinnar. Á fundunum kom fram að ástand umferðarmála í dag væri almennt mjög gott, ólíklegt væri að miklar vegabætur væru í kortunum fyrr en eftir árið 2020 eða 2025, var þar m.a. vísað til 10 ára tilraunaverkefnis um eflingu almenningssamgangna með tilheyrandi frestun stórframkvæmda sem lýkur ekki fyrr en 2022. Til að hafa borð fyrir báru eru í sviðsmyndum B og C fjárframlög í óstaðsettar vegabætur settar snemma á tímabilinu, áður en gert er ráð fyrir að hágæðakerfi komist í gagnid (2025-2030).

- f) Ábatamatið byggir á mati á greiðsluvilja íbúa/notenda vegna tíma, vegalengdar og slysa auk umhverfisþáttanna hljóð- og loftgæða. Hvorki er fjallað um eða metin áhrif af því að takmarka möguleika íbúa svæðisins á að búa í einbýli eða litlu fjölbýli (sem eru þau búsetuform sem flesta annars vegar dreymir um og hins vegar óska eftir) eða takmarka notkunarmöguleika einkabílsins (sem er það ferðamátaval sem margir velja fyrir t.a.m. mjög stuttar ferðir sem hagkvæmara væri að hjóla eða ganga skv. útreikningum sem ekki taka tillit til greiðsluvilja notenda við að fá að nota einkabílinn).

Viðbrögð

Það er sýn skýrsluhöfunda að ekki verði farið út í þéttingu byggðar né hágæða almenningssamgöngukerfi nema með miklu samráði við hagsmunaaðila þ.á.m. íbúa höfuðborgarsvæðisins. Möguleiki íbúa til að búa í einbýlishúsum eða stærri eignum verður því ekki skertur á þeim svæðum þar sem eftirspurn er eftir þeim. Gert er ráð fyrir að eftirspurn eftir stærra húsnæði verði mætt með framboði. Ef þróun fasteignaverðs í höfuðborginni frá 1994 er hins vegar skoðuð, er ljóst að ásókn höfuðborgarbúa á þéttbýlli svæði er að aukast og því má auka velferð með því að bæta við húsnæði þar sem fasteignaverðið er hæst þ.e. þétta byggð. Þar hentar að bæta við litlum fjölbýlishúsum. Þetta má sjá í skýrslu Sigurðar Jóhannessonar hagfræðings frá 2013 sem gefin var út á vegum Hagfræðistofnunar.

Í búsetukönnun Reykjavíkurborgar frá árinu 2013 kemur einnig fram að hlutfallslega flestir svarendur vildu helst búa í vesturhluta borgarinnar, miðbæ og nærliggjandi hverfum, borið saman við núverandi búsetu. Svarendur leita eftir heldur minna húsnæði en þeir búa nú í og um helmingur svarenda reiknar með að þeir muni flytja í íbúð í fjölbýlishúsi.

Samantektir greiningardeilda bankanna á síðustu vikum og mánuðum benda til að framboð húsnæðis í sérbýli sé verulega umfram eftirspurn og dýrara er að byggja nýtt húsnæði í sérbýli en að kaupa sambærilegt notað húsnæði.

Byggðar- og samgönguskipulag á þessum svæðum myndi taka mið af því að fólk geti búið þar án þess að eiga marga bíla en þó eru notkunarmöguleikar bílsins ekki takmarkaðir, eingöngu að byggðin sé búin þeim búsetugæðum að fólk hafi kost á því að notast við almenningssamgöngur eða virka ferðamáta á þægilegan og skilvirkan hátt.

- g) Í skýrslunni er ekki gerð grein fyrir næmni sviðsmyndanna fyrir breytingum á einsökum forsendum matsins. Æskilegt er að slíkt mat sé fyrirbyggjandi fyrir helstu forsendur s.s. vaxtaþróentu, val á ferðamáta, stofnkostnað o.fl.

Viðbrögð

Í Teresa er möguleiki á að framkvæma næmigreiningar m.t.t. 20 mismunandi forsendna; m.a. tímavirði í frítíma og vinnutíma, aksturskostnaðar, ávöxtunarkröfu, ytri áhrifa og stofnkostnaðar framkvæmda.

Sannreynt var að Monte Carlo hermunin næði að fanga þá dreifni sem niðurstöður næmnigreinar gæfu og því þótti ekki ástæða til að fjalla um niðurstöður slíkrar greiningar að auki.

Niðurstaða

Það er niðurstaða Svæðisskipulagsnefndar að innsendar athugasemdir gefi ekki tillögu til efnislegrar breytinga á svæðisskipulagstillögunni sem kynnt var á vinnslustigi. Margar umsagnir fela í sér ábendingar sem skýra ákveðnar áherslur og er brugðist við því með því að skerpa orðalega eða breyta framsetningu á þemakortum.

Samhliða þessu skjali um viðbrögð við innkomnum athugasemdum er sérstakt breytingarskjal þar sem gerð er sérstaklega grein fyrir öllum breytingum sem gerðar verða á tillögunni áður en hún verður auglýst.

Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu
Hrafnkell Proppé
Hamraborg 9
200 Kópavogi

Reykjavík, 12. maí 2014
Tilvísun:201306060 / 3.7

Efni: Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins til 2040, umsögn um tillögu á vinnslustigi

Skipulagsstofnun barst vinnslutillaga að svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins til umsagnar með erindi svæðisskipulagsnefndar dags. 24. mars 2014. Í minnisblaði Skipulagsstofnunar til svæðisskipulagsstjóra, dags. 30. apríl 2014, var tekið saman yfirlit yfir helstu atriði sem stofnunin telur þörf á að benda á eftir skoðun vinnslutillögunnar og var farið yfir efni þess á fundi undirritaðra með Hrafnkatli Proppé, Páli Guðjónssyni og Páli Hjaltasyni síðastliðinn þriðjudag. Í minnisblaðinu var jafnframt boðað að forsvarsaðilum svæðisskipulagsins yrði send ítarlegri umsögn og er hún sett fram í þessu bréfi.

Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins til 2040 (Höfuðborgarsvæðið 2040) mun fela í sér sameiginlega stefnu um þróun byggðar í Reykjavík, Kópavogi, Garðabæ, Hafnarfirði, Seltjarnarnesi, Mosfellsbæ og Kjósarhreppi. Í inngangi svæðisskipulagstillögunnar kemur fram að áhersla sé lögð á að móta sameiginlega sýn, leiðarljós og markmið í þeim málaflokkum sem sveitarfélögin vilja vinna að breytingum á og sem talin er þörf á að samræma vegna sameiginlegra hagsmuna. Stefnan er sett fram undir fimm leiðarljósum en sjötta leiðarljósið snýr að auknu samstarfi sveitarfélaganna, innleiðingu og eftirfylgni stefnunnar. Vinnslutillagan er sett fram í greinargerð dags. 21. mars 2014 með þemakortum og skýringarmyndum. Umhverfisskýrsla er í 5. kafla greinargerðarinnar.

Skipulagsstofnun ítrekar það sem fram kom í framangreindu minnisblaði að hér er um að ræða umfangsmikið og metnaðarfullt verk þar sem farin er ný leið við nálgun og framsetningu skipulagsstefnu fyrir höfuðborgarsvæðið. Margt er hér afar vel gert og ber að fagna metnaðarfullri og nútímalegri sýn á hlutverk skipulags til að útfæra sjálfbæra byggð og samgöngur. Ný nálgun og sá knappi tími sem verkefnið hefur verið unnið á, hefur þó kannski líka í för með sér að ýmislegt vekur spurningar og kallar á nánari útfærslu, skýringar og ef til vill endurskoðun.

Hér að neðan er farið nánar yfir þau atriði sem nefnd eru í áður nefndu minnisblaði og rædd voru á fundinum sl. þriðjudag. Er farið yfir þau eins og lestur vinnslutillögunnar gaf tilefni til, þótt fram hafi komið á fundinum að þegar sé verið að vinna frekar í ýmsum þessara atriða.

Forsendur

Í tillögunni eru almennt ekki gefnar upplýsingar um hvaða forsendugreining liggur til grundvallar þeim tillögum að stefnu sem settar eru fram. Úr þessu þarf að bæta, með heimildatilvísunum, heimildaskrá, fylgiskjöllum eða vísunum á gögn á netinu, eftir því sem við á.

Dæmi um atriði sem vekja spurningar um forsendur eru áætluð íbúðapróun, áætlanir um íbúðafjölda á mismunandi svæðum, þéttleikaviðmið, almenningssamgönguviðmið og lega vaxtarmark. Spurningar sem vakna í þessu tilliti eru til dæmis:

- Hvaða forsendur liggja til grundvallar spá um að íbúum svæðisins fjölgi um ríflega 70 þús. fram til ársins 2040 þegar haft er í huga að miðspá Hagstofu Íslands fyrir landið í heild gerir ráð fyrir að landsmönnum fjölgi um 74 þús. á sama tímabili. Á síðasta áratug var hlutur höfuðborgarsvæðisins í fjölgun landsmanna um ¾.
- Hvaða forsendur liggja til grundvallar áætlaðri þörf á íbúðarhúsnæði og hvaða forsendur liggja til grundvallar skiptingu á ólík svæði (sbr. töflu 1)? Sama á við varðandi atvinnuhúsnæði/störf.
- Hvað ræður legu vaxtarmarka? Hvert er samband legu þeirra og svigrúms til uppbyggingar? Tillagan virðist ganga út frá að fylgja sviðsmynd B, en þar er gert ráð fyrir að 15% nýrrar byggðar verði utan núverandi byggðarmarka. Ef stærðargráða íbúðauppbýggingar á skipulagstímabilinu er einhversstaðar í grennd við 30 þús. íbúðir, þá virðist vera gert ráð fyrir að ekki verði meira en 4.500 á nýjum uppbyggingarsvæðum. Eins og vaxtarmörkin eru dregin, virðast þau gefa mun meira svigrúm til uppbyggingar á nýbyggingarsvæðum. Spurning vaknar þá um hvernig þau nýtast sem stjórnþæki.
- Í tillögunni eru sett fram tiltekin þéttleikaviðmið fyrir uppbyggingarsvæði, svo sem 60 íbúðir/ha. Hvaða forsendur liggja hér að baki?
- Forsendur og viðmið um almenningssamgöngur kunna að liggja fyrir í útgefinni skýrslu um mat á samgöngusviðsmyndum, en það kemur ekki fram í tillögunni.

Jafnframt er bent á að fjalla þarf um tengsl tillögunnar við gildandi Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2001-2024, ekki aðeins breytta nálgun og framsetningu heldur einnig helstu efnislegu breytingar.

Viðfangsefni svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins

Í skipulagsreglugerð er mælt fyrir um hvaða viðfangsefni skuli mörkuð stefna um í svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins. Þar skal ávallt mörkuð stefna um byggðapróun, verslunarmiðstöðvar, samgöngur og vegakerfi, veitur, útivistarsvæði, náttúruverndarsvæði og vatnsverndarsvæði. Einnig er tilgreint að sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu geti einnig markað sameiginlega stefnu um önnur viðfangsefni svo sem sorpvinnslustöðvar, sorpurðunarsvæði, efnistöku- og efnislosunarsvæði, hafnir og samfélagsþjónusta.

Eins og tillagan liggur nú fyrir vantar nokkuð upp á inntak og skýrleika stefnu um þessi viðfangsefni og er gerð grein fyrir helstu athugasemdum þar að lútandi hér á eftir.

Byggaðapróun og verslunarmiðstöðvar

Í tillögunni er sett fram markmið 1.1 um að þróun þéttbýlis verði innan vaxtarmarka borgarbyggðar. Vaxtarmörkin eru sögð marka skýr skil milli þéttbýlis og dreifbýlis. Ekki er settar fram frekari skýringar eða viðmið í texta um hvar vaxtarmörkin liggja en þau eru sýnd á korti á á bls. 31 og í framhaldi af því á öðrum kortum. Eins og vikið er að, hér að ofan, vakna spurningar um hvaða forsendur liggja að baki því hvar mörkin eru dregin og hvernig þau endurspegla áherslu á að draga úr óhóflegri dreifingu byggðar, þar sem þau virðast veita talsvert svigrúm fyrir uppbyggingu utan núverandi byggðar.

Markmið 1.2 í svæðisskipulagstillögunni fjallar um byggðaþróun og vöxt íbúðarbyggðar. Þarna eru sett fram drög að stefnu um uppbyggingu íbúðarhúsnæðis, en þau eru ófullgerð og því ekki að fullu hægt að taka afstöðu til þeirra. Til dæmis er tafla 1 ófullgerð. Ljóst er þó að þörf virðist á að skýra betur stefnu um miðkjarna og þróunarsvæði. Hvað eru þau hugsuð taka yfir stór svæði? Er hægt að setja fram nánari viðmið eða dæmi til skýringar á þessari stefnu? Eða liggja fyrir forsenduskýrslur sem munu skýra þessar skipulagshugmyndir? Hver eru þéttleikaviðmið fyrir landskjarna og svæðiskjarna? Mælt er með því að setja fjarlægðarviðmið sem nú eru sett fram í metrum einnig fram í tíma (x mín. göngufjarlægð). Þar sem ekki hefur verið sett fram hvernig umfang kjarna- og þróunarsvæða er skilgreint, er erfitt að átta sig á hvernig hægt er í markmiði 1.2 að tölusetja markmið um að auka hlutfall íbúðarbyggðar á miðkjörnum og samgöngumiðuðum þróunarsvæðum úr 30% í 60%.

Nánari útfærslu stefnu um byggðaþróun er vísað til vinnslu svokallaðra þróunaráætlana til fjögurra ára í senn, sem virðist ekki vera fyrirhugað að afgreiða sem svæðisskipulagsákvörðun (sjá grein 1.2.3). Það vekur spurningar um svæðisskipulagið sem stjórnþæki til að stýra byggðaþróun á höfuðborgarsvæðinu. Náist ekki samkomulag milli sveitarfélaganna um gerð slíkra þróunaráætlana, stendur eftir opin stefna í svæðisskipulaginu sem erfitt getur reynst að framfylgja. Það hlýtur að vekja spurningar um hvort ekki sé nauðsynlegt annaðhvort eða bæði; að í svæðisskipulaginu sé tilgreint hvernig viðmið um íbúðir í töflu 1 geta skipst á sveitarfélögin á svæðinu og/eða að uppbyggingaráætlun til fyrstu fjögurra ára skipulagstímabils svæðisskipulagsins sé hluti svæðisskipulagsins þegar það er staðfest. Í framhaldinu væru þá slíkar skammtíma þróunaráætlanir afgreiddar sem breytingar eða endurskoðun svæðisskipulagsins. Sama gildir um stefnu svæðisskipulagsins um atvinnuhúsnæði/störf.

Í töflu 2 segir um allar tegundir miðkjarna og samgöngumiðaðra þróunarsvæða að tryggja beri að viss hlutfall íbúða sé á viðráðanlegu verði. Hvað má það hlutfall vera að lágmarki til að samræmast stefnu svæðisskipulagsins?

Í töflu 2 segir um tengsl bæjarkjarna og samgöngu- og þróunaráss: „Miðað skal við að bæjarkjarnar tengist framtíðar samgöngu- og þróunarási (hágæðakerfi) ef uppbygging styður við nægjanlega eftirspurn farþega“. Sambærilegur texti er einnig um samgöngumiðuð þróunarsvæði. Kemur til álita að bæjarkjarnar og samgöngumiðuð þróunarsvæði tengist ekki samgöngu- og þróunarási?

Í vinnslutillöguna vantar stefnu og ákvæði um atvinnuhúsnæði/störf.

Undir leiðarljósi 5 er sett fram stefna um svokallað 20 mínútna hverfi sem gengur út á „að íbúar geti gengið að ákveðnum gæðum í þjónustu og umhverfi innan 20 mínútna frá sínu heimili, hvort sem það er í þéttum miðkjarna eða úthverfi“. 20 mínútna gönguvegalengd samsvarar um 1,6 km.

Ef dreginn er 1,5 km radíus út frá helstu núverandi bæjarhluta- og hverfiskjörnum á höfuðborgarsvæðinu verður ekki annað séð en að nær öll byggð á höfuðborgarsvæðinu geti í dag talist uppfylla þessa stefnu. Þetta vekur spurningar um inntak stefnunnar? Er hún um status quo?

Enn á eftir að setja fram stefnu um verslunarmiðstöðvar, stórmarkaði og þessháttar.

Samgöngur og vegakerfi

Strax í leiðarljósi 1 er sett fram hugmynd um svokallaðan samgöngu- og þróunaráss og sýnd nokkuð abstract skýringarmynd af honum. Hvergi er hinsvegar sett fram beint markmið í tillögunni um uppbyggingu hans og lega hans er ekki sýnd á þemauppdráttum. Þó er á skýringarmyndum af honum að skilja (t.d. á bls. 28) að hann gangi í gegnum miðkjarnana, en í töflu 1 er yfirlit yfir hverjir þeir eru. Það ætti því að vera unnt að sýna hugmynd um hann skematískt á þemauppdrætti. Það myndi að mati Skipulagsstofnunar auka á skýrleika tillögunnar ef samgöngu- og þróunarássinn yrði auðkenndur skematískt á þemauppdrætti með áþekktum hætti og nú er gert með miðkjarna (sbr. t.d. þemauppdrátt á bls. 31). Jafnframt er væntanlega tilefni til að setja fram beint markmið um gerð samgöngu- og þróunarássins, eins mikil lykilhugmynd og burðarás einsog hann er í svæðisskipulagstillögunni.

Á bls. 40 (grein 2.2.1) er því vísað til svæðisskipulagsnefndarinnar að útfæra samgöngu- og þróunarássinn án þess að því viðfangsefni sé skýrt vísað inn í breytingu eða endurskoðun á sjálfu svæðisskipulaginu. Skipulagsstofnun telur ljóst að lega samgöngu- og þróunaráss er viðfangsefni sem ekki verður ákveðið óformlega eða á vettvangi einstakra sveitarfélaga, heldur þarf að marka um hann heildstæða stefnu fyrir svæðið í heild og svæðisskipulagið er vettvangur fyrir slíkar ákvarðanir, hvort sem sú hugmynd er fullmótuð nú, eða kemur inn við breytingar eða endurskoðun á svæðisskipulaginu.

Þemakort á bls. 31 sýnir Vesturlandsveg, Suðurlandsveg og Reykjanesbraut utan vaxtarmarka. Sama er gert á þemakorti á bls. 41 (nema þar vantar Vesturlandsveg), en innan vaxtarmarkanna eru sýndar stofnleiðir göngu- og hjólréiða auk strætóbiðstöðva árið 2014. Það er ekki skýrt af framsetningu uppdráttarins hvort stofnleiðir göngu- og hjólréiða á kortinu eiga við núverandi ástand eða sýna stefnu svæðisskipulagsins. Og það skýtur óneitanlega skökku við að talið sé tilefni til að sýna stofnleiðir göngu- og hjólréiða og biðstöðvar innan vaxtarmarka, en hvorki stofnvegi né Borgarlínu. Að mati Skipulagsstofnunar þarf að sýna stofnvegi jafnt innan vaxtarmarka sem utan og tengsl við vöruflutningahöfn og innanlandsflugvöll.

Varðandi útfærslu stofnvega, þá er erfitt að sjá hvernig hægt er að vísa ákvörðunum um þá nær alfarið til einstakra sveitarfélaga (eins og gert er um meginstofnvegi í grein 3.2.6 á bls. 53). Að mati Skipulagsstofnunar hlýtur að vera tilefni til að taka samræmdar ákvarðanir um útfærslu aðalleiða um höfuðborgarsvæðið og svæðisskipulagið er vettvangur fyrir slíkar ákvarðanir.

Óljóst er hvernig fyrirhugað er að skilja við ákvarðanir um legu stofnkerfis hjólréiða í svæðisskipulaginu. Sveitarfélögunum er ætlað að innleiða stofnleiðir göngu- og hjólréiða inn í aðalskipulag (grein 2.3.3). Er þar átt við stofnleiðirnar eins og þær eru settar fram á þemauppdrættinum á bls. 41. Hvað þýðir að sveitarfélögin tryggi að skilgreindu þjónustustigi á stofnleiðum göngu- og hjólréiða verði náð (grein 2.3.4)? Hvar er það þjónustustig skilgreint?

Sett er fram áhugaverð og fallega framsett skýringarmynd á bls. 43 af núverandi götumynd og endurbættri götumynd á fyrirhuguðum samgöngu- og þróunarássi þar sem Borgarlínan er komin inn

á endurbættu götummyndinni. Myndin vekur hinsvegar spurningar um að hve miklu leyti hún lýsir á trúverðugan hátt raunverulegum aðstæðum á höfuðborgarsvæðinu. Þær götur sem væntanlega koma helst til greina fyrir Borgarlínuna eru almennt með annarskonar sniði en þarna er sýnt. Það eru væntanlega í flestum tilfellum vegir með breiðu sniði, tveimur akreinum í hvora átt, miðdeili milli akreina í gagnstæðar áttir, án samsíða bílastæða, ekki með gangstétt við vegkant og með breiðu veghelgunarsvæði.

Minnst er á Reykjavíkflugvöll á einum stað í tillögunni. Í texta neðan við leiðarljós 2 á bls. 36 kemur fram að fulltrúar ríkisins, Reykjavíkurborgar og Icelandair Group hafi gert með sér samkomulag um innanlandsflug sem feli í sér að flugvöllurinn í Vatnsmýri verði starfræktur með tveimur flugbrautum til ársins 2022. Fram kemur að fullkanna þurfi helstu staðsetningarkosti innanlandsflugs á höfuðborgarsvæðinu þannig að hægt sé að taka ákvörðun um framtíðarstaðsetningu sem allra fyrst. Í núgildandi svæðisskipulagi er gert ráð fyrir að flugvallarstarfsemi leggist af í Vatnsmýri. Í núgildandi svæðisskipulagi er ekki stefna um annan flugvöll innan höfuðborgarsvæðisins, en ekki útilokað að til þess geti komið „kjósi samgönguyfirvöld ríkisins að horfa frekar til þess en að flytja innanlandsflug til Keflavíkur.“ Í svæðisskipulagstillögunni nú kemur ekki fram hver stefna sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu er í þessu efni. Hvort Vatnsmýrarsvæðið kemur til uppbyggingar á skipulagstímabilinu og hvar miðstöð innanlandsflugs er staðsett hlýtur hvort tveggja að vera málefni af svæðisbundnu mikilvægi sem falla undir tvö af skylduviðfangsefnum svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins, þ.e. byggðapróun og samgöngur. Því telur Skipulagsstofnun að við nánari mótun svæðisskipulagstillögunnar þurfi að taka frekar á þessum viðfangsefnum, enda mikilvægt að reyna að vinna að því að fá varanlega niðurstöðu um þessi stóru hagsmunamál sem staðið hafa deilur um og verið óvissa um, um margra ára skeið.

Veitur

Veitur eru eitt af þeim viðfangsefnum sem ber að marka sameiginlega stefnu um í svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins. Varðar það væntanlega einna helst vatnsveitu, fráveitu og háspennulínur. Lítið hefur verið tekið á þessum efnum enn sem komið er í svæðisskipulagstillögunni.

Útivistarsvæði, náttúruverndarsvæði og vatnsverndarsvæði

Í svæðisskipulagstillögunni er stefna um útivist, náttúruvernd og vatnsvernd fyrst og fremst sett fram undir leiðarljósi 4. Leiðarljósið setur fram að vefur útivistarsvæða gefi kost á hreyfingu og endurnæringu og að grænn vefur sem tengir strandlengjuna og græna trefillinn dragi fram sérkenni landslags.

Markmið 4.1 fjallar um að íbúar eigi greiðan aðgang að fjölbreyttum útivistarsvæðum. Í skýringartexta við þetta markmið er megininntakið græni trefillinn, græni stígurinn og grænir gearar. Þarna vakna spurningar um hlutverk mismunandi kafla svæðisskipulagsins. Græni trefillinn, græni stígurinn og grænu geararnir eru væntanlegar hugsaðir sem algjör lykilelement í svæðisskipulaginu. Samt er þeirra hvergi getið í markmiðum þessa kafla, og rétt minnst á í leiðarljósi kaflans. Hver er þýðing þemauppráttarins á bls. 58? Það virðist vera tilefni til að skerpa á þessari stefnu.

Markmið 4.2 fjallar um náttúruverndarsvæði og segir einfaldlega að náttúruverndarsvæði, hverfisverndarsvæði og svæði á náttúrumínjaskrá skapi svæðinu sérstöðu og hafi mikilvægt fræðslu- og útivistargildi. En hvaða náttúruverndarsvæði, hverfisverndarsvæði og svæði á

náttúruminjasrá eru á höfuðborgarsvæðinu og hver er stefna svæðisskipulagstillögunnar um þau? Ber að stefna að frekari verndun?

Markmið 4.4 fjallar um vatnsvernd og vatnsgæði. Er hugmyndin að taka hér inn öll ákvæði nýrrar heilbrigðissamþykktar um vatnsvernd á höfuðborgarsvæðinu? Í grein 4.4.5 segir að SSH eigi að vinna með sveitarfélögunum og framkvæmdastjórn vatnsverndar að skilgreiningu mannvirkjabeltis um vatnsverndarsvæðin. Er ekki svæðisskipulagið sá vettvangur þar sem lega og ákvæði um slíkt mannvirkjabelti þarf að vera ákveðin? Eru merkingar á þemaupprætti á bls. 63 réttar?

Önnur viðfangsefni

Í skipulagsreglugerð er eins og að framan segir einnig tilgreint að sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu geti einnig markað sameiginlega stefnu um önnur viðfangsefni svo sem sorpvinnslustöðvar, sorpurðunarsvæði, efnistöku- og efnislosunarsvæði, hafnir og samfélagsþjónusta.

Í svæðisskipulagstillögunni er sett fram stefna um landbúnað (markmið 1.3). Í texta neðan við markmið 1.3 er talað um að eftirsóknarvert sé að gróskumikill landbúnaður sé innan 50 km vegalengdar. Stefna svæðisskipulagstillögunnar um landbúnað þarfnast að mati Skipulagsstofnunar frekari yfirlegu. Er hún að tala til svæða innan höfuðborgarsvæðisins eða utan?

Í svæðisskipulagstillögunni er sett fram stefna um samstarf sveitarfélaga á suðvesturhorninu um hagkvæma byggðapróun (markmið 3.2). Skipulagsstofnun vill í því sambandi minna á hlutverk landsskipulagsstefnu og að varðandi þetta viðfangsefni getur verið sérstakt tilefni til að svæðisskipulagið tali til landsskipulagsstefnunnar.

Er ekki talið tilefni til sameiginlegrar stefnumörkunar í svæðisskipulagi um sorpförgun og sorpurðunarsvæði á höfuðborgarsvæðinu?

Áskoranir

Í kafla 2 er farið yfir helstu áskoranir m.a. fjölgun íbúa höfuðborgarsvæðisins. Gert er ráð fyrir 1,1% fjölgun íbúa til ársins 2040 sem er fjölgun um ríflega 70 þús manns. Því til viðbótar er gert ráð fyrir mikilli fjölgun ferðamanna og jafnframt að íbúum nágrennasveitarfélaganna fjölgi töluvert á tímabilinu. Eins og fram hefur komið, er áætluð íbúafjölgun á höfuðborgarsvæðinu samkvæmt tillögunni nálægt miðspá mannfjöldaspár Hagstofunnar fyrir allt landið til ársins 2040. Skýra þarf forsendur þessarar íbúaspár, með tilliti til mannfjöldaspár Hagstofunnar og líklegar þróunar í nágrennasveitarfélögum og öðrum landshlutum.

Athygli vekur að í kaflanum er ekki vikið að sambandi höfuðborgarsvæðisins við landsbyggðina og landið í heild, að því frátöldu að nefnt er að íbúar í nágrennabyggðum sækji vinnu, skóla og þjónustu til höfuðborgarsvæðisins. Þá er heldur ekki vikið að spurningum um staðsetningu innanlandsflugvallar. Einnig vekur athygli að ekki er vikið að loftslagsbreytingum og áskorunum tengdum þeim svo sem aðlögun að afleiðingum loftslagsbreytinga og hækkunar sjávarborðs.

Samband við önnur stjórnvöld og aðila og önnur stjórnþæki

Lítið er vikið að sambandi svæðisskipulagsins við landsskipulagsstefnu og er tilefni til að styrkja þann þátt t.d. með hvaða hætti landsskipulagsstefna getur stutt við stefnu svæðisskipulagsins.

Endurskoða þarf framfylgdarákvæði sem skylda ýmsa aðila sem ekki eru aðilar að svæðisskipulaginu til ýmissa aðgerða. Má þar nefna ríkisstofnanir og fyrirtæki, samtök og háskóla sbr. til dæmis greinar 2.1.11, 2.4.9, 3.1.9, 4.1.8 og 4.2.6. Umorða þarf þessi ákvæði þannig að skýrt sé að forsvarsaðilar svæðisskipulagsins muni beita sér fyrir því að fá þessa tilteknu aðila til liðs við sig o.s.frv.

Hlutverk SSH og svæðisskipulagsnefndar

Í tillögunni er nær allri frekari svæðisbundinni stefnumörkun vísað á annan vettvang, og þá fyrst og fremst til leiðbeiningar- og viðmiðavinnu á vegum SSH og gerðar svokallaðra þróunaráætlana til fjögurra ára í senn á vegum svæðisskipulagsnefndar í samvinnu við ýmsa aðila. Hér þarf bæði að yfirfara vel hvaða verkefni eiga heima hjá SSH og hver hjá svæðisskipulagsnefndinni í ljósi þess að svæðisskipulagið og svæðisskipulagsnefndin hafa lögbundið hlutverk í þessu tilliti. Nefna má dæmi um hlutverk SSH samkvæmt tillögunni, sem fela í sér ákvarðanir sem ættu að mati Skipulagsstofnunar að vera á hendi svæðisskipulagsnefndar: SSH setur fram samræmdar leiðbeiningar um samgöngumiðaða byggðapróun (2.1.1). SSH setur fram viðmið um útfærslu og rekstur göngu- og hjólaleiða sem sveitarfélögin hafa til hliðsjónar (2.3.1). Endanleg staðsetning samgöngumiðaðra þróunarsvæða er útfærð af sveitarfélögunum í samvinnu við SSH og Strætó (tafla 2). SSH mótar heildstæða húsnæðisstefnu með áherslu á húsnæði á viðráðanlegu verði (5.2.1).

Efni svæðisskipulagsins og endurskoðun

Nauðsynlegt er að yfirfara hvaða stefna mun í raun liggja fyrir þegar svæðisskipulagið hefur verið staðfest og hver þeirra verkefna sem falin eru SSH og svæðisskipulagsnefnd á formi leiðbeininga, viðmiða og þróunaráætlana verða að skila sér inn í endurskoðun svæðisskipulagsins og/eða vera mörkuð stefna um strax í fyrstu útgáfu skipulagsins. Í þessu sambandi er einnig minnt á að við upphaf hvers kjörtímabils ber sveitarfélögunum að taka afstöðu til þess hvort þörf er á að endurskoða svæðisskipulagið. Að mati Skipulagsstofnunar virðist full ástæða til að tengja þá greiningar- og stefnumótunarvinnu sem fara þarf fram í byrjun hvers kjörtímabils, vegna ákvörðunar um endurskoðun, inn í framfylgdarákvæði svæðisskipulagsins. Þetta á við fjölmörg atriði – legu og skilgreiningu samgöngu- og þróunaráss og Borgarlínu; staðsetningu, stærð og skilgreiningar miðkjarna og þróunarsvæða; viðmið um fjölda og skiptingu íbúða og starfa á svæði og sveitarfélög; og svona mætti áfram telja.

Uppbygging og framsetning greinargerðar og uppdrátta

Á bls. 15 í tillögunni kemur fram að stefnan sé sett fram í greinargerð og á þemakortum sem marki umgjörð um aðalskipulag sveitarfélaganna. Almennt þarf að yfirfara þemauppdrætti með tilliti til þess hverjir þeirra setja fram stefnu svæðisskipulagsins og hverjir sýna eingöngu núverandi stöðu. Einnig eru tiltekin atriði eingöngu birt á þemauppdráttum (biðstöðvar, fiskihöfn og raflínur) en eiga

sér ekki samsvörun í texta og getur það vakið spurningar um skilaboð og vægi þessara þátta. Einnig má nefna ákveðið misræmi í nákvæmni sbr. að stofnleiðir göngu- og hjólaleiða og opin svæði eru dregin tiltölulega nákvæmt upp á þemakorti á bls. 41 á meðan meginstofnvegir innan vaxtarmarka eru aðeins taldir upp í texta en ekki sýndir á uppdrætti.

Það er einnig tilefni til að skýra betur út hlutverk einstakra kafla og samband þeirra og uppdráttanna sem birtir eru í greinargerðinni. Hvort er til dæmis sá texti sem birtist neðan við leiðarljós hvers kafla rökstuðningur/skýringar eða stefna? Hvaða stöðu hefur textinn sem kemur fram á bls. 27 sem virðist nokkurskonar samantekt á öllum leiðarljósunum. Hvað þýðir þemauppdrátturinn á bls. 41 sem sýnir göngu- og hjólaleiðir ásamt biðstöðvum með mismunandi aðgengi og tíðni ferða? Hvaða þýðingu hefur þemauppdráttur á bls. 51 þar sem sýnd eru ýmis ták eins og stóriðja, fiskihöfn og háskóli. Hvaða þýðingu hefur þemauppdráttur á bls. 53 sem sýnir atriði sem liggja utan höfuðborgarsvæðisins? Og uppdráttur á bls. 58 með grænum geirum og útivistarleið um heiðar og fjalllendi? Hvernig ber að túlka orðalag eins og í texta neðan við markmið 4.3 á bls. 60 þar sem talað er um að „huga að tækifærum“ og „skoða möguleika“. Samræmist það stefnu svæðisskipulagsins ef slík uppbygging er áformuð í aðalskipulagi?

Varðandi uppdrátt á bls. 70-71: Það er spurning hvort tilefni er til að tvískipta – sýna annarsvegar allt svæðið og þá fyrst og fremst þau atriði sem eiga við utan vaxtarmarka og síðan að sýna eingöngu sjálft byggða svæðið með þeim ákvæðum sem eiga við það.

Almennt er að mati Skipulagsstofnunar þörf á að þróa áfram framsetningu korta og skýringarmynda áður en gengið verður frá endanlegri skipulagstillögu. Þótt að markmiðið sé að uppdrættir séu skematískir og lýsi eingöngu grundvallaratriðum og sameiginlegum lykilþáttum, þá verður merking þeirra að vera skýr.

Hugtök og hugtakaskilgreiningar

Á bls. 16 er gert ráð fyrir skilgreiningum nokkurra lykilhugtaka. Ástæða er til að yfirfara þær skýringar sem gefnar eru við hugtök. Þær fela í einhverjum tilvikum fremur í sér markmið um viðkomandi atriði, heldur en að hugtakið sé skýrt skilgreint sbr. t.d. blönduð byggð, meginstofnvegir, stofngötur og vaxtarmörk. Í skilgreiningu á stofngötum eru einnig tilgreindar borgargötur án þess að skýra hvað er átt við.

Í skilgreiningu á svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðis er tilefni til að tiltaka þá þætti sem ber að fjalla um í svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðis samkvæmt skipulagsreglugerð.

Ýmis hugtök koma fram í tillögunni sem tilefni er til að gera ítarlegri skil, annaðhvort þar sem þau koma fyrir í textanum eða með hugtakaskilgreiningum. Það á til dæmis við „þekkingarmiðstöð“, „náttúrurík svæði“ og „græna trefilinn“.

Þótt hér hafi verið settur fram nokkur langur lestur og ítarlegur um atriði sem Skipulagsstofnun telur þörf á að yfirfara og eftir atvikum bæta í svæðisskipulagstillögunni vill stofnunin að lokum ítreka að hér er um að ræða umfangsmikið og metnaðarfullt verk þar sem margt er afar vel gert. En

Þetta er stórt verkefni og því í mörg horn að líta. Stofnunin lýsir sig einnig afar reiðubúna til samráðs við forsvaraðila svæðisskipulagsvinnunnar varðandi frekari mótun svæðisskipulagstillögunnar.



Ásdís Hlökk Theodórsdóttir



Birna Björk Árnadóttir

Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu.
Hr. Hrafnkell Proppé, svæðisskipulagsstjóri höfuðborgarsvæðisins,
Hamraborg 9,
200 Kópavogi.
ssh@ssh.is

Reykjavík, 3. apríl 2014.

Kynning á vinnslustigi: Nýtt svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2015-2040.

Vísað er í auglýsingu í Fréttablaðinu, 24. mars 2014 þar sem auglýst er nýtt svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2015-2040.

Vakin er athygli Samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu á því, að jörðin Selskarð á beitarrétt á töluverðum hluta lands Hafnarfjarðarbæjar og tiltölulega eignarhlutdeild í óskiptu landi í Garðabæ (sjá meðfylgjandi uppdrátt og skjöl er sýna eignarrétt jarðarinnar), samkvæmt skjalinu Merki á landi Garðakirkju, dags. 7. júní 1890, afsali, dags. 29. maí 1912, lögum nr. 13 frá 22. október 1912, samningi, dags. 30. ágúst 1913 og landskipti á öllu heimalandi Garðakirkju 1932-1935.

Óskað er eftir því að fyrrgreind eignarréttindi verði virt af samtökunum og að haft verði samráð við löglega eigendur í sambandi við skipulag á svæðunum.

Virðingarfyllst,
fyrir hönd eigenda lögbýlisins og jarðarinnar Selskarðs



Jón Lárusson,
Sólheimum 23, 104 Reykjavík, s. 869 6719.
jon.larusson@reykjavik.is



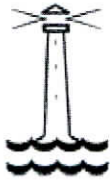
Björn Erlendsson,
Aðallandi 15, 108 Reykjavík, s. 553 1721.
bjorn.erlends@gmail.com

Meðfylgjandi:

1. Selskarð 8 skjöl.
2. Selskarð uppdráttur heimaland, óskipt land og beitarréttareign.
3. Bréf, dags. 25. mars 2014 til Hafnarfjarðarbæjar vegna aðalskipulags.

Afrit: Skipulagsstofnun ríkisins.
Skipulagsstjóri Ásdís Hlökk Theódórsdóttir,
asdishlokk@skipulagsstofnun.is

Umhverfisráðuneytið.
Umhverfisráðherra Sigurður Ingi Jóhannsson,
postur@umh.stjr.is
sigurdur.ingi.johannsson@anr.is



HAFNARFJÖRÐUR

Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu
b.t. Hrafnkells Proppé
Hamraborg 9,
200 Kópavogur

Hafnarfirði, 10. apríl 2014
1109091 GVA

Efni: Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins heildarendurskoðun.

Á fundi skipulags og byggingarráðs 8. apríl s.l., var eftirfarandi erindi:

Svæðisskipulagsnefnd höfuðborgarsvæðisins samþykkti á fundi sínum þann 21. mars 2014 að kynna tillögu um nýtt svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins skv. 2. mgr. 23. gr. skipulagslaga nr. 123/2010. Hrafnkell Proppé svæðisskipulagsstjóri mætir á fundinn og kynnir tillöguna. Sameiginleg kynning með Umhverfis- og framkvæmdaráði.

Skipulags- og byggingarráð þakkar fyrir kynninguna.

Skipulags og byggingarráð tekur undir þær megináherslur sem settar eru fram í tillögu að nýju svæðisskipulagi. Tillagan er afrakstur mikillar og góðar vinnu sem unnin hefur verið bæði á vettvangi SSH, einstakra sveitarfélaga og þá hafa fjölmargir aðilar komið að verkefninu í tengslum við vinnu faghópa sem fjallað hafa um og unnið áfram að einstökum málaflokkum.

Fagnað er þeirri áherslu sem lögð er á sameiginlega sýn fyrir höfuðborgarsvæðið allt um leið og hverju og einu sveitarfélagi er gefinn kostur á að rækta bæði landfræðileg- og söguleg sérkenni innan skilgreinds ramma um byggðarmörk. Einnig eru afar jákvæð markmið um blöndun byggðar og nýtingu lands með hagkvæmum hætti sem um leið munu stuðla að fjölbreyttu og líflegu samfélagi og auka almennt aðgengi að þjónustu, stytta vegalengdir og draga úr loftlagsmengun.

Hafnarfjörður nýtur þeirrar sérstöðu að íbúar í sveitarfélaginu eru hlutfallslega yngri en í nágrannasveitarfélögun og mun því fækkun í heimili ekki hafa teljandi áhrif fyrr en síðar á tímabilinu. Þetta endurspeglast m.a. í markmiðum um þéttingu byggðar og skilgreiningar á byggðarmörkum í landi Hafnarfjarðar.

Í tillögunni er að finna sameiginlega sýn um þróun samgangna þar sem áhersla er lögð á að skilgreina ákveðin þróunarsvæði innan núverandi byggðar. Það opnar á langtíma stefnumörkun hvað varðar uppbyggingu byggðar samhliða svokölluðum samgönguás eins og hann er skilgreindur á höfuðborgarsvæðinu. Þá eru ákvæði um þéttingu byggðar innan byggðamarka jákvæð skref í átt að vistvænni byggð og þar með betri nýtingu innviða á svæðinu öllu. Það gerir hins vegar kröfu um aukin gæði í uppbyggingu húsnæðis í þettri byggð, þar sem vel ígrunduð og vönduð þétting byggðar getur bæði styrkt einstaka byggðarheildir og eftir samspil íbúðar- og atvinnusvæða. Þetta krefst góðrar samvinnu byggingarfulltrúa og skipulagsyfirvalda á svæðinu öllu.



HAFNARFJÖRÐUR

Framsetning svæðisskipulags er nú með óíkum hætti en áður og er nú sett fram sem stefnumótandi áætlun sem síðar útfærist nánar. Það mun án efa leiða til góðrar og jákvæðrar þróunar á skipulagsmál á höfðuðborgarsvæðinu öllu og endurspeglast í skipulagsáætlun hvers sveitarfélags. Það er áskorun fyrir stjórnsýsluna á komandi árum að hlúa vel að svæðisskipulaginu og framgangi þess og er nauðsynlegt að sveitarfélögin gerir ráð fyrir því í samvinnu sín á milli með formlegum hætti þar sem stuðningur við gangaöflun og almenna stefnumótun gæti jafnframt átt sér stað.

Virðingarfyllst,

Bjarki Jóhannesson
Sviðstjóri

Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins
Hamraborg 9
200 Kópavogur
ssh@ssh.is

14.04.2014

Efni : Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2015-2040

Fyrir hönd Reiðveganeftndar í Kjalarnesþingi hinu forna sem er sameiginleg reiðveganeftnd hestamannafélaganna Adams í Kjós, Harðar í Mosfellsbæ, Fáks í Reykjavík, Spretts í Garðabæ og Kópavogi, Sörla í Hafnarfirði, Sóta á Álftanesi, Brimfaxa í Grindvík og Mána í Keflavík er óskað eftir að fram komi á Svæðisskipulagi Höfuðborgarsvæðisins 2015-2040 samræmt reiðleiðakerfi milli aðildarsveitarfélaga og byggðarsamlaga.

Í kynningu Svæðisskipulags á vinnslustigi á bls 56 í umfjöllum um Græna trefilinn segir „Hesthúsahverfi eru samtengd með reiðstígum milli sveitarfélaga“

Á bls 57 grein 4.1.1 segir :

„SSH setur fram leiðbeinandi viðmið um útfærslu sameiginlegra útivistarsvæða og stíga“

Á bls 57 grein 4.1.7 segir :

„Sveitarfélögin leitast við að samræma aðgengi að helstu útivistarsvæðum og net göngu, hjóla og reiðstíga sem tengja sveitarfélögin saman.“

Á bls 57 grein 4.1.9 segir :

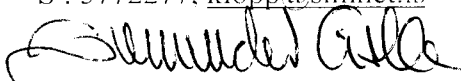
„Svæðisnefnd Landssambands hestamannafélaga og Vegagerðin aðstoði SSH um viðhald upplýsinga um reiðvegi“

Þegar gerðar voru athugasemdir af hálfu Landssambands hestamannafélaga við Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2001-2024 sem nú er gildi, var því svarað til að við næstu endurskoðun á Svæðisskipulagi yrði reiðleiðanet höfuðborgarsvæðisins samræmt og sett inn.

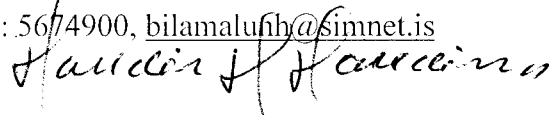
Gerðar hafa verið athugasemdir við nýjustu aðalskipulög Reykjavíkur, Kópavogs og Hafnarfjarðar varðandi reiðleiðir og er víða í sveitarfélögunum ósamræmi á milli reiðleiðtenginga og/eða að reiðleiðir eru ekki settar þar inn, eins og fram kemur í hjálögðum bréfum. Í svari Reykjavíkurborgar er vísað til þess að reiðleiðir komi fram í Svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins sem nú er í vinnslu.

Á vegum Landssambands hestamannafélaga og í samvinnu við Vegagerðina hefur verið unnið að því frá árinu 2007 að setja þær reiðleiðir sem fram koma á aðalskipulögum sveitarfélaga inn í kortasjá sem er öllum aðgengileg á netinu. Á heimasíðunni www.lhhestar.is er hnappur hægra megin merkur „Kortasjá reiðleiðir“ sem opnar inn á kortasjána.

Reiðveganeftnd í Kjalarnesþingi hinu forna
Sæmundur Eiríksson formaður
S : 5772277, klopp@simnet.is



Samgönguneftnd landssambands hestmannaf.
Halldór H Halldórsson formaður
S : 5674900, bilamalunh@simnet.is



Bæjarskipulag Kópavogs

Skipulagsstjóri Birgir Sigurðsson

Fannborg 2

skipulag@kopavogur.is

Kópavogur 15.09.2013

Efni: Aðalskipulag Kópavogs 2012 – 2024

Fyrir hönd reiðveganefndar Spretts eru eftirfarandi athugasemdir gerðar við Aðalskipulag Kópavogs 2012 – 2024 er varðar reiðvegi.

- ✓ Reiðvegur frá Básaskarði um Stórabás austur á Vatnsendaheiði er sýndur á milli Guðmundarlundar og akvegarinn. Það er óásættanlegt vegna aukinnar umferðar um akveginn og aukinna mannfagnaða í Guðmundarlundi. Reiðvegurinn um Stórabás þarf að vera sérstæður og liggja sunnan akvegar.
- ✓ Reiðvegur af Vatnsendaheiði um Vatnsendahlíð að Vatnsendavatni og hefur verið sýndur á deiliskipulagstillögum sem og á yfirlitsmynd af fyrirhuguðu heildarsvæði Kjóavalla með helstu reiðleiðum, dags. 1. feb. 2008, er ekki sýndur á Aðalskipulaginu, það er ekki ásættanlegt.
- ✓ Á sveitarfélagsupprætti vantar reiðvegi hjá Gunnarshólma og Geirland meðfram Suðurlandsvegi og áfram austur um Sandskeið að reiðvegum við Bolöldu. Einnig vantar reiðvegatengingar við reiðvegi í Mosfellsbæ og Reykjavík þ.e. við Hólmsá, Hraunslóð og Elliðakot.
- ✓ Tengingu vantar frá reiðvegi við Dimmuhvarf við reiðvegakerfi Fáks í Víðidal, t.d. með nýrri göngu og reiðbrú yfir Elliðaár við Heyvað.
- ✓ Reiðvegur um Leirdal (Leirdalshringur) er felldur út af nýju aðalskipulagi, reiðvegur um Leirdal var m.a. grundvöllur deiliskipulags Kjóavalla. Sýndur sem meginreiðleið út frá Kjóavöllum, núverandi og áætlaðar, byggt á gögnum frá Skipulagsdeild Kópavogs og er á yfirlitsmynd af fyrirhuguðu heildarsvæði Kjóavalla með helstu reiðleiðum dags. 1. feb.2008. Hestamenn geta fallist á að reiðvegir um Leirdal falli út af skipulagstillögum, en krefjast þess að aðrar reiðleiðir tengdar Kjóavallasvæðinu komi í staðin.

Sprettur reiðveganefnd

Halldór H. Halldórsson formaður

Brekkuhvarfi 10 203 Kópavogur

Gsm. 892 8678 bilamalunh@simnet.is



Kt.:650169-4259, Harðarbóli, pósth. 344, 270 Mosfellsbær

Reykjavíkurborg Umhverfis- og skipulagssviðs,
Borgartúni 12-14
101 Reykjavík
skipulag@reykjavik.is

16.09.2013

Efni : Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030

Fyrir hönd reiðveganefndar Harðar í Mosfellsbæ eru eftirfarandi athugasemdir gerðar við Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-20130 er varðar reiðvegi :

Reiðveg á Esjumelum vantar á Aðalskipulagið þ.e. reiðvegur frá gömlu brúnni yfir Leirvogsá hjá Varmadal og um Esjumela í Kollafjörð.

Reiðvegur úr Kollafirði norðan og austan svæðis (merkt ÍÞ8) hjá Norðurgröf endar þar. Það vantar á Aðalskipulagið áframhald reiðvegarins með Leirvogsá að Hrafnhólum og tengingu við reiðleiðina um Svínaskarð yfir í Kjósarhrepp. Einnig vantar reiðleiðina áfram austur um, hjá Stardal, sunnan Skálafells og allt að Litla Sauðafelli.

Reiðvegatengingu vantar frá reiðvegi vestan Korpúlfsstaðaár að vaði á ánni við göngubrú sem tengist reiðvegum á Blikastaðanesi.

Reiðvegatengingu frá reiðvegum ofan Almannadals að reiðvegi við Sólheimakot vantar.

Reiðvegatengingu vantar frá Fjárborg á reiðveg austan Fjárborgar.
(Suðurlandsvegur – Hólmsheiði).

Á Aðalskipulag vantar reiðleið með Heiðmerkurvegi sunnan Rauðhóla, það er frá Hringvegi og vestur fyrir Helluvatn.

Alla reiðvegi vantar í útivistarsvæðinu Heiðmörk, krafa er um að reiðvegir sem voru kynntir á deiliskipulagi dags. 10.07.2012 verði á staðfestu Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030.

Reiðvegur sem sýndur er á Aðalskipulagstillögunum (þéttbýlisupprætti) á svæði OP19 þ.e. frá Hólmi yfir Hellur, brunnsvæði Gvendarbrunna og Helluvatn að Elliðavatni telja hestamenn óþarfan og leggja til að hann verði felldur út af skipulagsupprætti.

Hördur Mosfellsbæ reiðveganefnd

Sæmundur Eiríksson formaður
S : 699 7747, klopp@simnet.is

Hafnarfjörður Skipulags- og byggingasvið
Strandgötu 6
220 Hafnarfjörður
bjarkij@hafnarfjordur.is

20.03.2014

Efni : Aðalskipulag Hafnarfjarðar 2013-2025

Fyrir hönd Reiðveganefndar í Kjalarnesþingi hinu forna sem er sameiginleg reiðveganefnd hestamannafélaganna Adams í Kjós, Harðar í Mosfellsbæ, Fáks í Reykjavík, Spretts í Garðabæ og Kópavogi, Sörla í Hafnarfirði, Sóta á Álftanesi, Brimfaxa í Grindvík og Mána í Keflavík eru eftirfarandi athugasemdir gerðar við Aðalskipulag Hafnarfjarðar 2013-2025 er varðar reiðvegi :

Eina reiðleiðatengingin úr Hafnarfirði til suðurs er úr Stórhöfða um Óbrynnishraun og áfram sunnan við Undirhlíðar. Þannig að fyrir hestamenn sem koma úr Mosfellsbæ og Reykjavík eftir reiðleiðinni undir Hjöllunum er orðinn stór krókur sem þarf að fara til norðurs á leiðinni milli Klifsholts og Undirhlíða.

Reiðleiðir sem sýndar voru á Aðalskipulagi 2005-2025 annarsvegar úr Fremstahöfða um Óbrynnishraun að Undirhlíðum og hinsvegar leið frá Hvaleyrarvatni um Kapelluhraun að Vatnsleysuvík hafa verið lagðar af.

Óskað er eftir að leiðin úr Fremstahöfða að Undirhlíðum verið sett inn á Aðalskipulag og að sett verði inn reiðleið sem tengir Hafnarfjörð við Vatnsleysuströnd.

Ósamræmi er á reiðleiðatengingum milli Hafnarfjarðar og Grindavíkur. Reiðleið úr Hafnarfirði er sunnan Undirhlíða en norðan Undirhlíða frá Grindavík. Reiðleið frá Krýsuvík til norðurs er sýnd norðanmegin við Kleifarvatn, en samkvæmt Aðalskipulagi Grindavíkur liggur reiðleiðin norðan við Sveifluháls.

Ósamræmi er á reiðleiðatengingum milli Hafnarfjarðar og Voga á Vatnsleysuströnd. Samkvæmt Aðalskipulagi Voga eru sýndar tvær reiðleiðir frá Vatnsleysuströnd til austurs. Önnur reiðleiðin er um Rjúpnadalhraun á línuvegi en engin reiðleið er sýnd á móti í Hafnarfirði. Hin reiðleiðin er sýnd sunnan Þjóðveggar við Hvassahraun, en engin reiðleið er sýnd á móti í Hafnarfirði.

Óskað er eftir því að sveitarfélögin Hafnarfjörður, Grindavík og Vogar samræmi tengingar á reiðleiðum sín á milli.

Reiðveganefnd í Kjalarnesþingi hinu forna
Sæmundur Eiríksson formaður
S : 699 7747, klopp@simnet.is

Afrit : Grindavík bæjarstjóri
Róbert Ragnarsson
robert@grindavik.is

Vogar bæjarstjóri
Ásgeir Eiríksson
asgeir@vogar.is

Kópavogsbær
Umhverfissvið, Skipulagsdeild
Fannborg 2
200 Kópavogur

Efni : Athugasemdir og ábendingar við tillögu að Aðalskipulagi Kópavogs 2012-2024

Frá Jóhannes V. Oddssyni , formanni Reiðveganefndar Kjalarnesþings hins forna og frá Halldóri H. Halldórssyni formanni Reiðveganefndar Sprettis kom m.a. þessi athugasemd við Aðalskipulag Kópavogs 2012-2024.

„Á sveitarfélagsupprætti vantar reiðleið frá Gunnarshólma og Geirlandi meðfram Suðurlandsvegi og áfram austur um Sandskeið að reiðleiðum við Bolaöldu. Einnig vantar reiðleiðatengingu við reiðvegi í Mosfellsbæ og Reykjavík þ.e. við Hólmsá, Hraunslóð og Elliðakot“

Svar frá Skipulagi Kópavogsbæjar : *„Ekki er gert ráð fyrir reiðleiðum meðfram Suðurlandsvegi þar sem vegurinn fer um land Kópavogs. Skipulagi austan Lækjarbotnlands er frestað vegna ágreinings um lögsögumörk“*

Í aðalskipulagi Reykjavíkur er sýnd reiðleið frá Almannadal norðan hringvegjar á gamla þjóðveginum. Við Geitháls tengist inn á þessa leið, reiðleið frá Mosfellsbæ sem liggur með Hafravatnsvegi. Reiðleiðin er sýnd áfram út að Hólmsá og yfir ána á reiðbrú eða vaði yfir í land Kópavogs. Þaðan er gert ráð fyrir að reiðleiðin haldi áfram í austurátt með Suðurlandsvegi. Við Geirland tengist inn á leiðina, reiðleið úr Mosfellsbæ frá Selvatni um Elliðakot. Í matsáætlun fyrir Suðurlandsveg dagsett maí 2008 er gert ráð fyrir reiðgöngum austan Geirlands, þar færast reiðleiðin suður fyrir Suðurlandsveginn og tengist reiðleið við Bolaöldu í Ölfusi. Þar sem reiðleiðin við Geitháls fer yfir Hólmsá er gert ráð fyrir tengingu við reiðleið úr Reykjavík um Hólmsland og reiðleið sem liggur um Hraunslóð með því að útbúa reiðstíg við eystri brúarstólpann undir bílabrúnni á Suðurlandsveginum.

Fyrirkomulag reiðleiða eins og lýst er hér að ofan er hægt að skoða á kortsjá reiðleiða. Slóðin inn á kortasjá er : <http://www.loftmyndir.is/k/kortasja.asp?client=hestar>
Eða fara inn á lhestar.is og smella á tákn „Kortasjá reiðleiðir“ hægra megin á síðunni.

Óskað er eftir því að Kópavogsbær geri ráð fyrir þessum reiðleiðum og reiðleiðatenginum í Aðalskipulagi Kópavogs.

Virðingarfyllt

Jóhannes V. Oddsson
Reiðveganefnd Kjalarnesþingi hinu forna
vandill@simnet.is
gsm. 893 4144

Halldór H. Halldórsson
Reiðveganefnd Sprettis
bilamalunh@simnet.is
gsm. 892 8678

5. Reiðleiðir (Kjalarnes, Hólmsheiði, Heiðmörk ofl.)

Nr.	Dagsetning	Aðilar	Heimilisfang
141	09.20	Hanna Björk Kristinsdóttir	Hanna Björk Kristinsdóttir
142	09.20	Inga Margrét Friðriksdóttir	Sólvallagata 33
143	09.20	Hestamannafélagið Fákur	Jón Finnur Hansson
144	09.20	Kristbjörg Hjaltadóttir	Kristbjörg Hjaltadóttir
145	09.20	Gunnlaugur Briem	Huldulandi 10
146	09.20	Bergljót Rist	Skriðustekk 4
147	09.20	Svandís Beta Kjartansdóttir, Gísli Einarsson, Guðmundur Valdi Einarsson	Álfheimar 30, Sogavegur 128, Sogavegur 128
148	09.15	Reiðveganefnd í Kjalarnesþingi hinu forna	Jóhannes V. Oddsson
149	09.15	Hestamannafélagið Sprettur	Pósthólf 8314, 128 Rvík
150	09.15	Reiðveganefnd Sprettis	Halldór H. Halldórsson, Brekkuhvarfi 10 203 Kópavogi
151	09.16	Hestamannafélagið Hörður	Sæmundur Eiríksson
152	09.20	Sigurborg Ósk Haraldsdóttir	Sigurborg Ósk Haraldsdóttir

Athugasemd: Vekja athygli á að ýmsar reiðleiðir eru ekki sýndar á skipulagsuppráttum, auk þess sem lagfæra þarf legu einstakra leiða.

Umsögn: Í megin atriðum eru reiðleiðir sýndar óbreyttar frá því sem sýnt er í gildandi aðalskipulagi. Í aðalskipulagi eru eingöngu sýndar helstu leiðir. Vakin er athygli á því að mögulegt er að halda opnum ákveðnum reiðleiðum (í samkomulagi við landeigendur) þó þær séu ekki skilgreindar í aðalskipulagi. Einnig er mögulegt að sýna styttri reiðleiðir í deiliskipulagi, þó þær séu ekki skilgreindar í aðalskipulagi. Þar sem athugasemdir eru frá hestamannafélögum víða af höfuðborgarsvæðinu og margar reiðleiðir varða tengingar milli sveitarfélaga þá er eðlilegt að vísa tillögum að nýjum reiðleiðum til frekari athugunar við heildar endurskoðun svæðisskipulagsins. Heildarsýn á reiðleiðir á höfuðborgarsvæðinu liggur ekki fyrir í gildandi svæðisskipulagi en tækifæri er til þess að skapa slík sýn í vinnu við nýtt svæðisskipulag fyrir höfuðborgarsvæðið. Unnt er að koma til móts, að einhverju leyti, við afmarkaðar athugasemdir sem varða reiðleiðir innan marka Reykjavíkur. Varðandi reiðleiðir í Heiðmörk þá verða þær til ákvörðunar í deiliskipulagi. Varðandi athugasemdir við athafnasvæði í Hólmsheiði, þá er verulega dregið úr umfangi þess frá því sem sýnt er í AR2001-2024. Varðandi athugasemd nr. 152, um hesthúsahverfi við Grundarhverfi, vísast til svars við athugasemd Hverfisráðs Kjalarness (nr. 170), bls. 29.

Viðbrögð/breytingar: Athugasemdir leiða til eftirfarandi breytinga/leiðréttinga á reiðleiðum á þéttbýlisupprætti og sveitarfélagsupprætti: 1. Reiðleið frá Hólmi, yfir Hellur, brunnsvæði Gvendarbrunna að Elliðavatni er felld út (var ekki á AR2001-2024); 2. Reiðleið með Korpu framlengd að mörkum Mosfellsbæjar, við vað nálægt göngubrú; 3. Reiðleið norðan Leirvogsár, með Vesturlandsvegi við Esjumela færð inn á sveitarfélagsupprætti (fyrir mistök datt reiðleið útaf upprætti); 4. Reiðleið (auka leggur) um Hádegismóa felldur út (leiðrétting á korti); 5. Möguleg reiðleið í Úlfarsárdal, upp Úlfarsfellið verði til skoðunar þegar stefna er mörkuð um Úlfarsfellssvæðið, sameiginlega af Reykjavíkurborg og Mosfellsbæ.

Reykjavík, 15. apríl 2014

Tilv. 9.0.7

JÐ/sl

Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu
b.t. Hrafnkels Á. Proppé, svæðisskipulagsstjóra
Hamraborg 9
200 Kópavogi

Efni: Ábendingar og athugasemdir við nokkur atriði varðandi Sundahöfn í nýjum drögum að svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 2015 - 2040

Vísað er til tölvupósts þann 28. mars 2014. s.l. þar sem vakin er athygli á nýjum tillögum um svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2015 - 2040. Þar segir:

„SSH vill vekja athygli ykkar á tillögu á vinnslustigi um nýtt svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2015-2040. Svæðisskipulagsnefnd höfuðborgarsvæðisins samþykkti á fundi sínum þann 21. mars 2014 að kynna tillögu um nýtt svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins skv. 2. mgr. 23. gr. skipulagslaga nr. 123/2010. Svæðisskipulagið, *Höfuðborgarsvæðið 2040*, verður sameiginleg áætlun sveitarfélaganna um náð samstarf um skipulagsmál og vöxt svæðisins næstu áratugi. Ýmis nýmæli og breytingar eru að finna í tillögunni og ber þar helst að nefna vaxtamörk um þéttbýli höfuðborgarsvæðisins, samgöngu- og þróunarás sem tengir svæðið saman og áhersla á að beina framtíðarvexti á vel tengda miðkjarna og þróunarsvæði.“

Hér fylgja nokkrar ábendingar og athugasemdir sem rétt er að koma á framfæri varðandi hvað sagt er um hafnarmál í drögum að svæðisskipulagi.

Í tillögu um nýtt Svæðisskipulag segir:

Leiðarljós 3 Aukin alþjóðleg samkeppnishæfni

Höfuðborgarsvæðið býður upp á eftirsóknarvert umhverfi fyrir fólk, fyrirtæki og fjárfestingar. Miðkjarnar með nútíma samgöngum skapa möguleika á spennandi uppbyggingu fyrir fjölbreytta atvinnustarfsemi um alla borgarbyggðina.

Á bls. 50 segir: Tryggja verður að sjávarútvegur geti þróast áfram sem grunnatvinnugrein með því að festa í sessi hlutverk fiskihafna og ýta undir nýsköpun sem tengist greininni.

Á bls. 50 segir: Sveitafélög tryggja að fiskvinnsla og önnur hafnsækin starfsemi hafi nægjanlegt landrými við helstu fiskihafnir. Óskyldri starfsemi verði beint á samgöngu- og þróunarás eftir því sem við á.

Á bls. 52 segir: Með stækkandi vöruflutningaskipum má búast við að þörf verði á nýrri vöruflutningahöfn sem geti leyst Sundahöfn að hólmi. Mikilvægt er að náð

samstarf verði við ríkið og nágrannabyggðir um framtíðarstaðsetningu meginflutningahafnar landsins.

Á bls. 53 segir: Hafnir á höfuðborgarsvæðinu auki samvinnu með það að markmiði að auka hagkvæmni nýtingar hafnarmannvirkja og hafnsöguskipa og að tryggja nægt framboð að lóðum fyrir hafnsækna starfsemi.

Á bls. 53 segir: Hafnir á höfuðborgarsvæðinu skoði áfram kosti fyrir framtíðar aðalinnflutningshöfn landsins sem gæti tekið við af Sundahöfn í lengri framtíð.

Svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins er ætlað að horfa langt fram á veg til margra áratuga. Tekið er undir það sem sagt er varðandi fiskihafnir og að fiskvinnslu og annari hafnsækinni starfsemi sé í framtíðinni tryggt nægjanlegt landrými til þróunar.

Varðandi Sundahöfn sem megin flutningahöfn höfuðborgarsvæðisins og landsins alls kveður við annan tón. Í skrifum er farið að efast um að stækkandi skip í vöruflutningum geti nýtt Sundahöfn og að fara þurfi í samstarf við ríki og sveitafélög utan höfuðborgarsvæðisins varðandi nýja flutningahöfn. Þessum hugmyndum er andmælt og á það bent að ekki er fótur fyrir rökum um að Sundahöfn og hafnarmannvirki þar geti ekki mætt stækkandi skipum í vöruflutningum til langrar framtíðar.

Gamla höfnin í Reykjavík og síðar Sundahöfn hafa haft mikil áhrif á þróun byggðar í Reykjavík. Þróun atvinnulífs hefur verið samofin þróun hafnarsvæðanna og hafnarsvæðin tvö í raun verið forsenda veigamikils efnahagskerfis höfuðborgarinnar. Tekjur Faxaflóahafna sf. af skipaumferð og vöruflutningum um Sundahöfn eru stór hluti af heildartekjum íslenskra hafna og megin gátt vöruflutninga til og frá Íslandi. Þrjú megin atriði skipta höfuðmáli í þessu efni:

- Traust hafnaraðstaða fyrir móttöku á skipum, sem þarf að þróast í takt við breytingar sem verða á skipum og vöruflutningum og geta um langa framtíð mætt auknum kröfum til aðstöðu og búnaðar
- Gott hafnarland og þróunarrými fyrir starfsemi á landi í góðum samgöngutengslum við sitt markaðs- og þjónustusvæði.
- Nálægð við megin markaðssvæði.

Þessi atriði þarf að leggja til grundvallar við skipulagningu aðstöðu og mannvirkja sem byggð eru til langrar framtíðar. Mikilvægt er að starfsemin í Sundahöfn geti uppfyllt markmið atvinnustefnu Reykjavíkurborgar og markmið langtímastefnu Alþingis í samgöngumálum og flutningum á sjó. Bent er á eftirfarandi:

- Gildandi aðalskipulag Reykjavíkur 2014-2030 miðar við að Sundahöfn verði flutningahöfn Reykjavíkur eins og hún hefur verið og miðstöð vöruflutninga þeirra skipafélaga sem sinna áætlanasiglingum til Íslands.
- Hafnaraðstaða og hafnarmannvirki eru byggð með það fyrir augum að geta nýst um langan aldur og stöðugt er verið að byggja upp nýja og bætta hafnaraðstöðu. Hafinn er undirbúningur að byggingu á nýjum hafnarmannvirkjum fyrir farmstöð Eimskip hf. í Sundahöfn sem þjóna mun stækkandi skipum næstu áratugina og verða lykilbakkar fyrir alla vöruflutninga sem um farmstöð Eimskip munu fara.
- Í dag eru stæðstu gámaflutningaskip Eimskip um 15.000 DWT og ekki er ólíklegt að í langri framtíð geti þessi skip orðið helmingi stærri en þau eru í dag eða um 30.000 –

- 35.000 DWT. Í dag eru stærstu skemmtiferðaskip sem koma til hafnar í Sundahöfn allt að 130.000-135.000 DWT og eru því margfalt stærri en vöruflutningaskipin. Fullyrðingar um að með stækkandi vöruflutningaskipum þurfi nýja vöruflutningahöfn í stað Sundahafnar eru ekki réttar.
- Sundahöfn liggur miðsvæðis í höfuðborginni, allar flutningsleiðir eru greiðar og vörudreifing hagkvæm. Bent er á eftirfarandi forsendu sem sett er fram við gerð svæðisskipulags „áhersla er á að beina framtíðarvexti á vel tengda miðkjarna og þróunarsvæði.“

Virðingarfyllst,


Jón Þorvaldsson,
aðstoðar hafnarstjóri

Afrit:
Haraldur Sigurðsson,
verkefnisstjóri aðal- og svæðisskipulags
Borgartúni 12 – 14, 105 Reykjavík

Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðis 2014-2040

Þriðjudaginn 15. apríl 2014 kl. 17:00 kom bæjarstjórn Seltjarnarness saman til fundar í fundarsal sínum að Austurströnd 2, Seltjarnarnesi og var eftirfarandi bókað:

4.

Málsnúmer 2013060013.

Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðis 2014-2040. Hrafnkell Proppé kynnti drögin sem nú eru á vinnslustigi fyrir nefndinni.

Bæjarstjóri lýsti yfir ánægju sinni með að litið er á höfuðborgarsvæðið sem eitt búsetusvæði með sameiginleg grunnkerfi þar sem gert er ráð fyrir í núverandi vinnslustigi nýtt hágæðakerfi almenningssamgangna þar sem kjarnar allra sveitarfélaganna eru tengdir saman með samgöngu- og þróunarási.

Með kveðju
Gunnar Lúðvíksson, fjármálastjóri
Bæjarskrifstofur Seltjarnarness
Austurströnd 2, 170 Seltjarnarnes
Sími: [595 9100](tel:5959100), Fax: [595 9101](tel:5959101)
Netfang: gunnarlu@seltjarnarnes.is

Fyrirvari/Disclaimer: <http://www.seltjarnarnes.is/tolvupostur/>

Umhverfis- og skipulagsnefnd Sveitarfélagsins Voga - 56

Inbox x



Sigurður Valtýsson <sigurdur@vogar.is>

16 Apr (6 days ago)

to me

Icelandic
English

[Translate message](#)

[Turn off for: Icelandic](#)

Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu

Umhverfis- og skipulagsnefnd Sveitarfélagsins Voga tók neðangreint erindi fyrir á 56. fundi nefndarinnar 15. apríl 2014, skv. bókun:

1305075 - Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2015-2040

Bréf Samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu (SSH), dags. 24.03.2014 um kynningu tillögunnar á vinnslustigi.

Umhverfis- og skipulagsnefnd gerir engar athugasemdir við tillöguna á þessu stigi.

Kveðja,
Sigurður H. Valtýsson
Skipulags- og byggingarfulltrúi
byggingafulltrui@vogar.is
Sveitarfélagið Vogar
Iðndal 2 - 190 Vogar
s. [440 6200](tel:4406200) - f. [440 6201](tel:4406201)



Samtök sveitarfélaga á
höfuðborgarsvæðinu SSH
Hrafnkell Á Proppé, svæðisskipulagsstjóri
Hamraborg 9
200 KÓPAVOGI

Reykjavík, 16. apríl 2014
Tilvísun: 2013030033
EBj/

Efni: Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2015-2040, kynning á vinnslustigi, umsögn

Vegagerðin hefur haft til skoðunar tillögu á vinnslustigi að nýju svæðisskipulagi sem nefnt er Höfuðborgarsvæðið 2040, sbr. bréf SSH dags. 24.03.2014. Vegagerðin hefur einnig átt fulltrúa í faghópi um samgöngur, sem fundaði síðast þann 3. 4. 2014. Í fundargerð frá þeim fundi koma fram margar af þeim athugasemdum, sem Vegagerðin gerir í bréfi þessu við Höfuðborgarsvæðið 2040.

Það er mat Vegagerðarinnar að núgildandi svæðisskipulag hafi, hvað stofnvegakerfi varðar, verið til mjög mikils gagns og tryggt að verulegu leyti samræmd vinnubrögð ríkis og sveitarfélaganna á sviði vegamála. Við undirbúning svæðisskipulagsins 2001-2024 var lagt í mikla greiningarvinnu á stöðu mála, sem lagði síðan góðan grunn að vönduðu svæðisskipulagi. Í umræðunni nú er gjarnan gert lítið úr gildi svæðisskipulagsins, en telja verður að gildi þess hafi meira ráðist af umgengni aðildarsveitarfélaganna um skipulagið en að innihald eða efni þess hafi verið ábótavant. Skipulagið var nákvæmt sem hvað Vegagerðina snertir a.m.k. verður að teljast afar góður kostur og verður að draga í efa að svæðisskipulag sem hver getur útfært eða túlkað að eigin geðþótta verði betra stýritæki til uppbyggingar höfuðborgarsvæðisins.

Við undirbúning að fyrirliggjandi tillögum hefur oft borist í tal að settur hafi verið mjög naumur tímarammi til að vinna að nýju svæðisskipulagi. Vegagerðin telur mjög varasamt að afgreiða svæðisskipulag á svo skömmum tíma og með svo litlum undirbúningi. Í meðfylgjandi fylgiskjali, sem gert er af verkfræðistofunni Verkís eftir að hafa skoðað nokkrar forsendur fyrir skipulagstillögunni, eru gerðar efnislegar athugasemdir við þær forsendur sem skipulagið byggir að hluta til á, einkum hvað varðar hagkvæmni léttlesta- eða hraðvagnakerfis. Það er mat Vegagerðarinnar að svo stórar ákvarðanir sem þar eru lagðar til krefjist miklu meiri undirbúnings.

Í bréfi SSH til Vegagerðarinnar kemur fram að framsetning svæðisskipulagsins sé með öðrum hætti en áður var og sé það í samræmi við ný skipulagslög. Á þetta við um meginmarkmið svæðisskipulagsins um byggðaðróun sveitarfélaganna í heild, en Vegagerðin bendir á að í skipulagslögunum segir einnig eftirfarandi: „Að því marki sem tilefni er til að marka stefnu um staðbundnar ákvarðanir í svæðisskipulagi skal svæðisskipulag jafnframt sett fram á þemauppdráttum með greinargerð og/eða sérstökum skipulagsuppdrætti“. Vegagerðin telur að þessi málsgrein eigi augljóslega við um þætti eins og meginstofnvegi höfuðborgarsvæðisins á

sama hátt og t.d. gert hefur verið með vatnsvernd á höfuðborgarsvæðinu.. Þeir meginstofnvegir, sem samstaða er um, ættu að koma fram á sérstökum skipulagsupprætti. Meginstofnvegir, sem ekki hafa að fullu verið ákveðnir, t.d. vegna þess að umhverfismat hefur ekki farið fram, skulu settir fram með fyrirvara um nánari ákvörðun síðar.

Stofnvegakerfi höfuðborgarsvæðisins er hins vegar alls ekki sýnt á skipulagsupprætti heldur einungis sem blár fláki sem nær frá Kollafirði til Straumsvíkur annars vegar og frá Elliðaám að Rauðhólum hins vegar. Að því er virðist er síðan aðildarsveitarfélögunum ætlað að fylla inn í þennan blá fláka, hverju eftir sínu höfði. Er það væntanlega talið líklegra til árangurs en að ákveða vegakerfið tiltölulega nákvæmlega eins og gert er í núgildandi skipulagi.

Hafnarfjarðarvegur (Kringlumýrabraut) og Nesbraut (Miklabraut) frá Kringlumýrabraut eru umferðarþyngstu og að mati Vegagerðarinnar hvað þýðingarmestu stofnvegir á höfuðborgarsvæðinu. Það er augljóst að ætlunin er að taka rými af þessum vegum undir léttlesta- eða hraðvagnakerfi þótt það sé hvergi sagt berum orðum. Umferðarástand á höfuðborgarsvæðinu í dag er almennt mjög gott í alþjóðlegum samanburði. Ferðahraði er hár og tafir í umferðinni tiltölulega litlar. Það er athyglisvert að engin greining er á þessum þætti í skipulagstillögunni. Með breytingu á Hafnarfjarðarvegi og Miklubraut mun þetta ástand gjörbreytast til hins verra. Mikil minnkun ferðahraða mun valda miklu þjóðhagslegu tapi, en tími vegur mjög þungt í öllum arðsemisreikningum, oft um 60%.

Vegagerðin er hlynnt þeirri hugmynd, sem fram kemur í tillögunni, að stofnvegir verði flokkaðir í a.m.k. tvo flokka eftir mikilvægi eða hlutverki þeirra. Það er hins vegar ekki hægt að vísa þeirri flokkun að öllu leyti til nefndar, sem síðar verður skipuð á vegum SSH. Nauðsynlegt er að flokka vegina áður en skipulagið verður samþykkt. Á síðari tímum verður hægt að breyta þeirri flokkun með sameiginlegri ákvörðun sveitarfélaganna og Vegagerðarinnar, en það er meginmunur á því að vera með fyrstu flokkun strax eða að vera með enga flokkun.

Tillaga Vegagerðarinnar að flokkun stofnvegakerfisins á höfuðborgarsvæðinu er eftirfarandi:

Meginstofnvegir eru greiðfærir vegir fyrir mikla umferð. Skiltaður hraði væri 80/90 km/klst. og akreinafjöldi allt að sex. Æskileg fjarlægð milli gatnamóta er um 1 km. Tekið væri frá land þannig að hægt verði að byggja öll gatnamót mismög eftir því sem þörf krefði, þótt það verði ekki fyrr en eftir árið 2040.

Eftirtaldir vegir verði meginstofnvegir:

- Vesturlandsvegur (Hringvegur) frá Hvalfjarðargöngum um Kjalarnes, Mosfellsbæ og að vegamótum við Suðurlandsveg.
- Suðurlandsvegur (Hringvegur) frá vegamótum við Vesturlandsveg fram hjá Rauðavatni og Norðlingaholti austur að sveitarfélagamörkum við Ölfus.
- Vesturlandsvegur (Nesbraut) frá vegamótum við Hringveg um Ártúnsbrekku að vegamótum við Kringlumýrabraut.
- Sundabraut frá Vesturlandsvegi á Kjalarnesi um Álfsnes, Geldinganes og Gufunes að Sæbraut (Reykjanesbraut).
- Reykjanesbraut (Sæbraut) frá fyrirhuguðum gatnamótum við Sundabraut til suðurs eins og núverandi Reykjanesbraut liggur allt suður og vestur fyrir Straum að sveitafélagamörkum við Vatnsleysustrandahrepp.

- Kringlumýrarbraut/Hafnarfjarðarvegur frá Miklubraut til suðurs, eins og vegurinn liggur í dag að Reykjanesbraut við Kaplakrika.

Aðrir stofnvegir, greiðfærir vegir með skiltaðan hraða hærri en eða jafnan 60 km/klst. Fjarlægð milli gatnamóta helst meiri en 500 m. Gatnamót ljósastýrð í plani.

Eftirtaldir vegir verði í þessum flokki:

- Sæbraut frá Kringlumýrarbraut að Sundabraut.
- Kringlumýrarbraut frá Sæbraut að Miklubraut.
- Breiðholtsbraut frá Reykjanesbraut að Hringvegi.
- Arnarnesvegur frá Reykjanesbraut að Breiðholtsbraut.
- Ofanbyggðarvegur (hugsanlega) ef hann kemur ekki í staðinn fyrir Reykjanesbraut og verði þannig meginstofnvegur
- Álftanesvegur

Auk framangreindra atriða vill Vegagerðin koma á framfæri athugasemdum við einstök önnur atriði svæðisskipulagsins:

Mislæg vegamót:

Í skipulagstillögunni er fjallað um neikvæð áhrif mislægra vegamóta sem skerði lífsgæði nærumhverfis. Að mati Vegagerðarinnar eru mislæg vegamót frekar til þess fallin að bæta lífsgæði en að skerða þau. Þau draga mjög úr mengun, hávaða og sérstaklega slysaþættu, en helsti neikvæði fylgifiskur þeirra er að þau taka mun meira rými en hefðbundin vegamót. Á hitt ber þó að líta að mislæg vegamót á höfuðborgarsvæðinu eru tiltölulega lítið rýmisfrek miðað við það sem gengur og gerist, nema við Elliðaárnar.

Í aðalskipulagi Reykjavíkur er sett sú stefna að ekki verði mislæg vegamót á nokkrum mikilvægum vegamótum. Má þar nefna vegamót Sundabrautar og Sæbrautar (Reykjanesbrautar), Reykjanesbrautar og Bústaðavegar og vegamót Arnarnesvegar og Breiðholtsbrautar. Stefna þessi var sett fram gegn mótmælum Vegagerðarinnar sem benti á að hún væri í andstöðu við gildandi svæðisskipulag. Aðalskipulagið var staðfest með fyrirvara um síðari breytingu á svæðisskipulaginu, sem að mati Vegagerðarinnar er á skjön við lög. Með nýju svæðisskipulagi þar sem í engu er tekið á svo mikilvægum sameiginlegum hagsmunum íbúa höfuðborgarsvæðisins er vald um svo veigamiklar ákvarðanir um sameiginlega hagsmuni alfarið fært til einstakra sveitarfélaga. Því hlýtur að vakna sú spurning til hvers svæðisskipulag er ef ekki til að taka ákvarðanir um sameiginlega hagsmuni.

Hlutverk annarra

Víða í skipulagstillögunni er fjallað um hlutverk annarra. Einkum koma þar við sögu Vegagerðin eða ríkisvaldið. Það getur ekki verið eðli svæðisskipulags að skipuleggja á annarra kostnað, sérstaklega þegar kostnaður hleypur á hundruðum milljarða króna og jafnvel þegar um er að ræða verkefni sem ekki eru skylduverkefni annarra. Ef sveitarfélögin ætla að koma sér upp léttlestakerfi verða þau að ganga út frá að kosta það sjálf a.m.k. þar til um annað hefur verið samið.

Vistvænar samgöngur

Í skipulagstillögunni er meginþráðurinn svokallaðar vistvænar samgöngur og þétting byggðar. Stefnan er að því að umbylta þeirri uppbyggingu á höfuðborgarsvæðinu sem átt hefur sér stað á

síðustu 60 - 70 árum. Í brennidepli er að draga úr vægi einkabílsins, sem þó hefur orðið fyrir valinu hjá flestum og alls ekki alltaf af illri nauðsyn. Ekki er lengur stefnt að því að gera öllum samgöngumátum jafnhátt undir höfði, eins og áður hefur verið talað um, heldur er í skipulaginu markvisst þrengt að einkabílum. Gert er ráð fyrir að fækka bílastæðum og þrengja meginumferðaræðar eins og virðist eiga að gera með t.d. Hafnarfjarðarveg og Miklubraut. Í allri umfjölluninni um vistvænar samgöngur er þess hvergi getið að árið 2040, í lok gildistíma svæðisskipulagsins, er ekki ólíklegt að meginhluti bílaflotans verði knúinn innlendri, vistvænni orku eins og rafmagni. Ekki er heldur ólíklegt að snjalltækni muni ráða ríkjum í bílum með stórauðnu öryggi í umferðinni. Svæðisskipulag sem ekki ætlar að þróa heldur bylta verður að taka þessa þætti inn í dæmið.

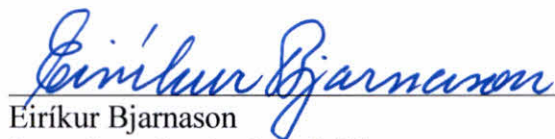
Hlutverk SSH

Í mörgum veigamiklum atriðum er málum vísað til frekari vinnslu hjá SSH. Er það í rauninni til vitnis um hve ómarkviss og lítt unnin skipulagstillagan er. Spurningar vakna hvaða stjórnsýslulegu stöðu SSH hefur til að takast á við slík verkefni. Vegagerðin telur að stefna eigi að því að vinna skipulagstillögu þar sem ákvarðanir um sameiginlega hagsmuni sveitarfélaganna eru teknar, en ekki vísað inn í framtíðina með algjörlega ófyrirsjáanlegum afleiðingum.

Lokaorð

Vegagerðin telur að fyrirbyggjandi tillaga að svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 2015-2040 sé ómarkviss og mikil afturför frá gildandi svæðisskipulagi. Stofnvegakerfi höfuðborgarsvæðisins sem að stofni til á rætur sínar að rekja til aðalskipulags Reykjavíkur á sjöunda áratugnum er sett í uppnám með skipulagstillögunni. Vegagerðin leggur eindregið til að skipulagstillagan verði dregin til baka og aðilar gefi sér tíma til að undirbúa og leggja fram að nýju raunsæja tillögu að svæðisskipulagi þar sem ákvörðunum er ekki vísað inn í óljósa farvegi framtíðar. Vegagerðin áskilur sér að gera frekari athugasemdir við skipulagstillöguna á síðari stigum málsins.

Virðingarfyllt,



Eiríkur Bjarnason
forstöðumaður áætlanadeildar

Meðfylgjandi: Greinargerð Verkís um hagkvæmni hraðvagna- og léttlestakerfis

Vegagerðin
Jónas Snæbjörnsson og Eiríkur Bjarnason
Borgartún 7
105 Reykjavík

TILV. /BRÉF YÐAR:

VERKNÚMER:
98216-013

DAGS:
2014-03-14

NR:

Hagkvæmni hraðvagna- og léttlestakerfis - Rýni

Verkis hefur lesið yfir skýrsluna *Höfuðborgarsvæðið 2040. Mat á samgöngusviðsmyndum* sem unnin var af Mannvit í tengslum við tillögugerð að svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 2015-2040. Því til viðbótar kom Þorsteinn Hermannsson frá Mannvit og kynnti skýrsluna og aðferðafræðina bak við hana á fundi hjá Verkís föstudaginn 7.mars.

Í framhaldi af lestri skýrslunnar og kynningunni er það mat Verkís að skoða þyrfti eftirfarandi atriði nánar, ef nota á það mat á samgöngusviðsmyndum sem kynnt er í skýrslunni til að byggja ákvarðanatöku um þróun höfuðborgarsvæðisins á.

Umferðarspár

Þar sem mat á áhrifum á samgöngur byggist á umferðarspám fyrir 2010 og 2040 er gerð sú nálgun að breytingar þar á milli gerist línulega. Vegna þess að áhrif af hraðvagna- og léttlestakerfi koma ekki í reynd fyrr en þessi kerfi eru komin í notkun, ofmeta spánnar ábatann af breyttum samgöngum í sviðsmyndum B og C. Teljum við líklegt að það ofmat hafi teljanleg áhrif á niðurstöðuna.

Stofnkostnaður léttlestakerfis

Í matinu er miðað við að lengd hraðvagna- og léttlestakerfis sé um 15 km. Æskilegt væri að sjá hugmyndir að legu kerfisins svo hægt sé að meta hvort kerfin dugi til að taka við og stuðla að þeim breyttu ferðavenjum sem miðað er við, sérstaklega í sviðsmynd C. Teljum við kostnaðaraukning við að miða t.d. við 20 km langt kerfi hefði teljanleg áhrif á niðurstöðu matsins.

Skipulagstölur

Æskilegt er að gerð væri grein fyrir því í skýrslunni hvar íbúða- og atvinnusvæði eru hugsuð í hverri sviðsmynd fyrir sig (og þar með í umferðarspám) og hver t.d. íbúðapétteleiki væri í reitum. Ein af þeim spurningum sem þá væri hægt að svara væri hvort gera þurfi ráð fyrir viðbótarkostnaði við uppkaup og niðurrif bygginga í einhverjum reitum til að skapa aðstæður fyrir nýja og þéttari byggð. Slíkur stofnkostnaður gæti haft áhrif á niðurstöðu matsins.

Í arðsemisreikningum vegna Sundabrautar hefur komið fram að arðsemi hennar byggist á uppbyggingu í Gufunesi, Geldinganesi og Álfsnesi. Stofnkostnaður vegna Sundabrautar er að fullu inni í sviðsmynd A, að hluta til í B og ekki í C. Á grundvelli þeirra upplýsinga sem fram koma í skýrslunni er ekki hægt að sjá hvaða forsendur liggja að baki því að Sundabraut er með í sviðsmynd B en ekki í C. Er gert ráð fyrir byggð á þessum svæðum í sviðsmynd B en ekki í C og hvar er sú byggð þá hugsuð í sviðsmynd C.

Almenningssamgöngur

Í skýrslunni er graf sem sýnir þróun farþegafjölda í almenningssamgöngum. Þar sést að gert er ráð fyrir að vöxtur í almenningssamgöngum frá árinu 2006 muni ekki halda áfram í sviðsmynd A heldur hægjast umtalsvert. Það er gert á grundvelli þeirrar forsendu að áframhaldandi vöxtur í farþegafjölda geti ekki náðst með núverandi almenningssamgöngukerfi en það byggist á mati Strætó á kostnaði við það m.a. að fjölga vögnum og vagnstjórum. Æskilegt hefði verið að skoða mögulega A1 þar sem gert hefði verið ráð fyrir áframhaldandi vexti almenningssamgangna og kostnaði við lagfæringar og endurbætur á núverandi kerfi. Val á forsendum í sviðsmynd A hefur mjög mikil áhrif á niðurstöður ábatamats þar sem sú sviðsmynd er sett fram sem núllkostur.



Samgönguframkvæmdir

Æskilegt er að gerð sé grein fyrir tímasetningu einstakra framkvæmda í hverri sviðsmynd fyrir sig þannig að hægt sé að skoða hverju munar á milli sviðsmynda og hvort línuleg nálgun á áhrifum milli umferðarspáa 2010 og 2040 sé líkleg til að hafa teljanleg áhrif á niðurstöður matsins.

Margar framkvæmdir í núverandi aðalskipulagstillögum byggjast á mati á fyrirliggjandi þörf fyrir úrbætur (s.s. vegna aðgengis, slysa og umhverfis) og tengjast ekki nema að hluta frekari uppbyggingu. Í töflu 8 í skýrslunni er yfirlit yfir stofnkostnað vegaframkvæmda í sviðsmyndum. Í sviðsmynd A eru þessar framkvæmdir sundurliðaðar eftir staðsetningu en í öðrum sviðsmyndum eru framkvæmdir einungis staðsettar að hluta en gert ráð fyrir óstaðsettum framkvæmdum til viðbótar. Til að geta borið sviðsmyndirnar saman er nauðsynlegt að fá sundurliðun á þessum framkvæmdum.

Í sviðsmynd B er að undanskildum framkvæmdum við Sundabraut gert ráð fyrir 12,6 milljörðum í aðrar stofnframkvæmdir, eða hálfum milljarði á ári. Í sviðsmynd C er Sundabraut ekki inni en þess í stað Hlíðarfótur og Kópavogsgöng og gert ráð fyrir 7 milljörðum í aðrar stofnframkvæmdir, eða um 280 milljónum á ári. Til viðbótar þessum framkvæmdum er í sviðsmyndum B og C gert ráð fyrir öflugum almenningssamgöngukerfum sem þó koma ekki í rekstur fyrr en 7-15 árum eftir að ákvörðun um þau hefur verið tekin. Sú þörf á samgöngubótum sem skapast í millitíðinni og áhrifin af þeirra völdum gæti að okkar mati haft teljanleg áhrif á niðurstöður greiningarinnar.

Greiðsluvilji

Ábatamatið byggir á mati á greiðsluvilja íbúa/notenda vegna tíma, vegalengdar og slysa auk umhverfispáttanna hljóð- og loftgæða. Í texta er að auki rætt um jákvæð áhrif þess á lýðheilsu og búsetuþróun að þetta byggð. Þau áhrif eru ekki metin til fjár í ábatamatinu.

Hvorki er fjallað um eða metin áhrif af því að takmarka möguleika íbúa svæðisins á að búa í einbýli eða litlu fjölbýli (sem eru þau búsetuform sem flesta annars vegar dreymir um og hins vegar óska eftir) eða takmarka notkunarmöguleika einkabílsins (sem er það ferðamátaval sem margir velja fyrir t.a.m. mjög stuttar ferðir sem hagkvæmara væri að hjóla eða ganga skv. útreikningum sem ekki taka tillit til greiðsluvilja notenda við að fá að nota einkabílinn).

Næmnigreining

Í skýrslunni er ekki gerð grein fyrir næmni sviðsmyndanna fyrir breytingum á einstökum forsendum matsins. Æskilegt er að slíkt mat sé fyrirliggjandi fyrir helstu forsendur s.s. vaxtaþróentu, val á ferðamáta, stofnkostnað o.fl. áður en

Virðingarfyllst, f.h. VERKÍS hf.

Guðrún Dröfn Gunnarsdóttir



Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu
Hamraborg 9
200 Kópavogi

SGS 22.04.2014
14031140 RS

Efni: Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2015-2040, kynning á vinnslustigi.

Samgöngustofa hefur móttengið til umsagnar tillögu að svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 2015-2040.

Samgöngustofa - Mannvirkja- og leiðsögunsvið þakkar fyrir drög að tillögu um svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2015-2040, sem send voru til kynningar. Samgöngustofa - Mannvirkja- og leiðsögunsvið gerir á þessu stigi málsins engar athugasemdir við drögin.

Virðingarfyllst,

Reynir Sigurðsson

Framkvæmdastjóri Mannvirkja- og leiðsögunsviðs



Reykjavík, 22.apríl 2014

Umhverfis- og skipulagsráð

Mál: Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2015-2040. Drög til kynningar skv. 2. mgr., 23 gr. skipulagslaga.

Vísað er til erindis skrifstofu SSH frá 24. mars sl. þar sem drög að nýju svæðisskipulagi er lagt fram til kynningar og umsagnar sbr. 2. mgr. 23. gr. skipulagslaga. Hér að neðan er að finna umsögn og einstakar athugasemdir umhverfis- og skipulagsviðs við fyrirbyggjandi drög.

Drög að tillögu að nýju svæðisskipulagi fyrir höfuðborgarsvæðið til ársins 2040 er í öllum megin atriðum í góðu samræmi við langtíma stefnumörkun Reykjavíkurborgar í skipulagsmálum. Leiðarljós í fyrirbyggjandi drögum ríma vel við megin markmið AR2010-2030 um hagkvæma og sjálfbæra borgarþróun, þar sem þétting byggðar og almenningssamgöngumiðað borgarskipulag er lagt til grundvallar. Megin áherslur í drögunum eru enn fremur í takti við samkomulag sveitarfélaganna frá ágúst 2012. Áhersla á stefnumótandi atriði í stað staðbundins landnotkunarskipulags er í anda nýrra skipulagslaga og skynsamleg í ljósi þess að áætlanagerð sveitarfélaga í skipulagsmálum er stigskipt. Breytt framsetning og nálgun svæðisskipulagsins er einnig rökrétt í ljósi reynslunnar af framfylgd gildandi svæðisskipulags, sbr. ábendingar sem koma m.a. í skýrslu úttektarnefndar á stjórnkerfi borgarinnar.

Grundvallar markmið hins nýja svæðisskipulags er augin og markvissari samvinna sveitarfélaganna í skipulagsmálum. Það er því mikilvægt að skapa breiða sátt um tillöguna og þær leikreglur sem lagt er upp með, strax í byrjun og tryggja þannig betur að sveitarfélögin vinna saman að því að skapa samkeppnishæft borgarumhverfi á alþjóðavettvangi. Reynslan sýnir að nákvæm og rígbundin áætlun, þar sem sveitarfélögin eru bundin í fjölmörgum smærri atriðum af sameiginlegri áætlun, er ekki líkleg til að auka viljann til virkrar samvinnu. Hinsvegar er mikilvægt að sameinast um ákveðin megin markmið um sjálfbæra borgarþróun - um samtönnun þéttingar byggðar og uppbyggingu almenningssamgangna - sem sveitarfélögin taka hvert og eitt upp í sínu aðalskipulagi og útfæra þar. Eitt grundvallar viðmið er þó fest niður í svæðisskipulaginu með staðbundinni afmörkun á uppdrætti, en það eru vaxtarmörk byggðar. Með þeirri bindingu er tryggt að þétting byggðar verður leiðarljós í byggðapróun á höfuðborgarsvæðinu á næstu áratugum. Aukin áhersla á þéttingu byggðar rímar vel við breytt landslag á húsnæðismarkaði og fyrirsjáanlegar breytingar á aldursamsetningu íbúafjöldans á höfuðborgarsvæðinu, þar sem mest ásókn verður í minni íbúðir á miðlægum svæðum sem auðvelt er að þjóna með öflugum almenningssamgöngum.

Sérstaklega er tekið undir leiðarljós 6 sem fjallar um innleiðingu og framfylgd stefnunnar og þarf að leggja sérstaka áherslu á þann kafla við lokafrágang tillögunnar fyrir auglýsingu. Í því samhengi er einnig tekið undir mikilvægi þess að viðhalda lykiltölum um byggðapróun og skapa skrifstofu svæðisskipulagsmála hjá SSH verðugan sess.

Hér að neðan er að finna athugasemdir og ábendingar við einstök atriði í tillögunni og framsetningu hennar.

- Skerpa þarf á skilgreiningu landskjarnans, sbr. mynd á bls. 31, m.a. varðandi áætlaðan fjölda íbúða innan hans, sbr. töflu bls. 33. Skynsamlegt væri að bæta við frekar upplýsingum í Viðauka varðandi skilgreiningu einstakra svæða í töflu bls. 33.

- Höfðar (ekki Vogar) verði skilgreindir sem miðkjarni og hann fái vægi í samræmi við staðsetningu og umfang uppbyggingar.
- Skoða þarf hvort skilgreina eigi mögulega framtíðarkjarna á kortinu, bls. 31 eða fjalla um slíkt í texta.
- Athuga þarf legu vaxtarmarka við Úlfarsfell
- Viðmið um fjarlægðir að almenningssamgöngum eru almennt hógvær og eins markmið um hlutdeild almenningssamgangna árið 2040.
- Koma þarf fram að kort yfir leiðakerfi almenningssamgagna á bls. 41 er eingöngu til skýringar
- Kort er sýnir meginstofnvegi og önnur samgöngukerfi á bls. 45, þarf að vera enn skematískara.
- Skerpa þarf á skilgreiningum meginstofnvega og stofngatna á bls. 44.
- Breyta þarf orðalagi í markmiði 2.4.5. á bls. 47, þannig að þar standi: “Sveitarfélögin tryggja öruggt og gott flæði bílumferðar á meginstofnvegum **og skapi skilyrði í skipulagi** ef þörf krefur, til aukningar á afkastagetu þeirra með mislægum vegamótum, fjölgun akreina **eða öðrum aðgerðum sem auka skilvirkni bílumferðar**”
- Skýrt þarf að vera að afmörkun landnotkunar á korti á bls. 70-71 feli ekki í sér bindandi stefnu, nema varðandi vaxtarmörk og vatnsvernd. Á umræddu korti eru t.a.m. sýnd með nokkurri nákvæmni landbúnaðarsvæði og opin svæði, sem klárlega er viðfangsefni einstakra sveitarfélaga í aðalskipulagi. Eðlilegra er að sýna útivistarsvæði, sem hafa verið fest í sessi, með táknrænum hætti sem grænir geirar sem teygja sig milli þéttbýlissvæða, en ekki sem afmarkaðar landnotkunarþekjur. Þetta gildir um allmörg önnur kort sem er að finna í greinargerðinni.
- Yfirfara þarf kort á bls. 53 sem sýnir veitur og samgöngumannvirki. Athuga þarf breytta legu Brennimeislínu og fella út Hamraneslínur um Heiðmerkursvæðið, sbr. breytingar sem gerðar voru þegar Suðvesturlínur voru samþykktar á sínum tíma og í ljósi þeirrar framtíðarsýnar að byggð verði upp nýtt tengivirki á Sandskeiði. Skoða þarf einnig þá framsetningu að skilgreina mannvirkjabelti háspennulína og vega í upplandi höfuðborgarsvæðisins.
- Fara þarf betur yfir legu strandstígs, sbr. kort á bls. 58, á Álfsnesi og að stígurinn nái um Kjalarnesið.
- Skoða þarf betur skilgreiningu eftirfarandi hugtaka: borgarbyggð, þróunaráætlanir til 4 ára, skilvirkni.
- Vinna við mótun sviðsmynda og gerð umhverfismats til fyrirmyndar.

Mikilvægt er að fulltrúar Reykjavíkurborgar fundi með svæðisskipulagsstjóra til að fara yfir einstakar athugasemdir, áður en kemur að samþykkt tillögunnar í auglýsingu.

Reykjavíkurborg áskilur sér ennfremur rétt til að gera athugasemdir við svæðisskipulagstillöguna þegar hún verður auglýst samkvæmt 24. gr. skipulagslaga.

Haraldur Sigurðsson

Reykjavík, 22.04.2014

1.4.1.1

Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu,
b.t. svæðisskipulagsstjóra höfuðborgarsvæðisins Hrafnkels Proppé
Hamraborg 9,
200 Kópavogur.

Efni: Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2015-2040, tillaga á vinnslustigi – Umsögn Orkuveitu Reykjavíkur(OR)

Vísað er í tölvupóst svæðisskipulagsnefndar höfuðborgarsvæðisins til Orkuveitu Reykjavíkur, dags. 28. mars sl., varðandi kynningu á nýju svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins, *Höfuðborgarsvæðið 2040*, þar sem óskað var umsagnar um tillögu á vinnslustigi.

Þétting byggðar

Alla jafna er hagræði af því að þetta byggð en huga þarf að því að núverandi veitukerfi anna e.t.v. ekki allri nýrri eftirspurn eftir þjónustu. Það getur kallað á nýja aðveitustöð rafmagns, aukna flutningsgetu rafdreifikerfis og uppbyggingu afkastameiri veitukerfa fyrir rafmagn, heitt og kalt vatn ásamt fráveitu. Hugan þarf vel að staðsetningu og rými í skipulagi fyrir slík mannvirki en slíkar framkvæmdir geta verið kostnaðarsamari á byggðum svæðum en óbyggðum og valdið þar meira ónæði. Einnig er rétt að hafa í huga mótvægisáðgerðir s.s. orkusparnað, skynsamlega nýtingu á heitu og köldu vatni og ofanvatnslausnir þar sem stuðst er við svokallaða blágræna hugmyndafræði. Skerpa þarf á skiptingu ábyrgðar milli lóðarhafa, eigenda veitukerfa og skipulagsyfirvalda við þessar áðgerðir.

Ofanbyggðarvegur (meginstofnvegir)

Ofanbyggðarvegur hefur verið hugsaður sem nýr vegur ofan og austan núverandi byggðar á höfuðborgarsvæðinu og sem ein af aðalleiðum til suðurs. Sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu, sem að máli koma, virðist hafa mismunandi sjónarmið um hann. Orkuveita Reykjavíkur heldur því til haga að verði af þeim uppbyggingaráformum, sem gert er ráð fyrir á suðursvæðum höfuðborgarsvæðisins, kallar það á aukna aðveitu heits vatns og gæti sú aðgerð orðið dýrari en ella verði ekki af lagningu vegarins.

Stefna höfuðborgarsvæðisins 2040 (kafla 3 í tillögu)

Orkuveita Reykjavíkur tekur undir mikilvægi þess að stefnt verði að gerð fjögurra ára þróunaráætlana eftir hverjar sveitarstjórnarkosningar eins og skýrt er frá í kafla 3, *Stefna Höfuðborgarsvæðisins 2040*.

Fyrirtækið gerir eftirfarandi athugasemdir við greinar í kafla 3, *Stefna höfuðborgarsvæðisins 2040*, undirkafla *Leiðarljós 4*, *Markmið 4.4* bls. 62.

4.4.2

Markmið óljóst og þyrfti að skýra mun betur. Samkvæmt 6. gr. laga nr. 57/1998 um rannsóknir og nýtingu á auðlindum í jörðu er nýting auðlinda úr jörðu háð leyfi Orkustofnunar og hefur hún með höndum stýringu og umsjá neysluvatnsauðlindarinnar.

4.4.3

Í áætlunum sínum leitast Orkuveita Reykjavíkur við að tryggja notendum sínum tvöfalt öryggi með því að hafa tvö aðskilin vatnstökusvæði með nægilega afkastagetu hvort fyrir sig. Aðrar vatnsveitur á höfuðborgarsvæðinu búa ekki við slíkt öryggi. Ef Orkuveitan á að bjóða öðrum veitum slíkt öryggi þarf að koma til kostnaðarhlutdeild þeirra. Aðrar vatnsveitur á höfuðborgarsvæðinu hafa ekki vinnslugetu umfram eigin þörf til þess að bjóða Reykvíkum vatn.

4.4.5

Skilgreina þarf betur hvað átt er við með mannvirkjabelti og á hvern hátt það vinnur með vatnsverndarsvæðunum til einföldunar á mótvægisáðgerðum og viðbrögðum við mengunaróhöppum.

4.4.7

Skilgreina þarf mannvirkjabelti samanber athugasemd vegna greinar 4.4.5.

4.4.8

Vísað er í athugasemd vegna greinar 4.4.3.

4.4.9

Orkuveita Reykjavíkur lýsir sig reiðubúna til að taka þátt í þeim rannsóknum sem hér um ræðir, samanber kafla 1.3 í athugasemdum Orkuveitu Reykjavíkur um Vatnsvernd á höfuðborgarsvæðinu – Heildarendurskoðun - Tillögu á vinnslustigi dags. 22. apríl 2014. Þar segir eftirfarandi:

1.3 Nauðsynlegar rannsóknir

Í skýrslu stýrihópsins er mælt með tilteknum rannsóknum, sem geta styrkt vísindalegar undirstöður vatnsverndar á höfuðborgarsvæðinu. Þeirra á meðal eru þessar:

- Ferilprófanir við Elliðavatn
- Ferilprófanir í grennd við Suðurlandsveg
- Boranir og ferilpróf við Hjallamisgengi
- Nýjar borholur og mælingar á Bláfjallasvæðinu

Vísindamenn Orkuveitu Reykjavíkur eru sammála stýrihópnum um nauðsyn þessara rannsókna. Fyrirtækið lýsir sig reiðubúið til að taka þátt í þeim. Skipulegar rannsóknir þar sem leitast er við að skerpa heildarsýn á vatnabúskap á svæðinu hafa ekki farið fram um

árábil. Lagt er til að Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu geri í samráði við vatnsveiturnar á svæðinu og heilbrigðisnefndir og -eftirlit tímasetta áætlun þar sem nauðsynlegum grunnrannsóknnum er forgangsraðað og kostnaðarskipting ákveðin.

4.4.10

Vísað er í kafla 2.1 í athugasemdum Orkuveitu Reykjavíkur um Vatnsvernd á höfuðborgarsvæðinu – Heildarendurskoðun - Tillögu á vinnslustigi dags. 22. apríl 2014. Þar segir eftirfarandi:

2.1 Deiliskipulag Heiðmerkur

Það er mat Orkuveitu Reykjavíkur að vatnsvernd, skógrækt og útivist í Heiðmörk geti átt farsæla samleið enda ríki skilningur á því að hagsmunir vatnsverndar njóti forgangs. Við væntanlega deiliskipulagningu svæðisins þarf að gæta þess að dregið verði úr áhættu af annarri notkun svæðisins en til vatnstöku, s.s. með því að loka fyrir gegnumakstur vélknúinna ökutækja og staðsetja skipulagða áningarstaði og bílastæði með tilliti til vísindalegra upplýsinga um legu grunnvatnsstrauma.

4.4.11

Vísað er í kafla 2.3. og 2.6 í athugasemdum Orkuveitu Reykjavíkur um Vatnsvernd á höfuðborgarsvæðinu – Heildarendurskoðun - Tillögu á vinnslustigi dags. 22. apríl 2014. Þar segir eftirfarandi:

2.3 Bláfjöll – skíðasvæði og ferðamannastaður við Þríhnúka

Orkuveita Reykjavíkur hefur látið í ljós verulegar efasemdir um ágæti áforma um uppbyggingu fjölsóttis ferðamannastaðar við Þríhnúkagíg. Eins og áformum um uppbygginguna var lýst við mat á umhverfisáhrifum stafar vatnsbólum talsverð hættu á framkvæmdatíma og ekki síður á rekstrartíma. Hættan stafar ekki síst frá umferð ferðafólks til og frá Þríhnúkum og samlegðaráhrifum við rekstur skíðasvæðanna.

Í þessu samhengi er líka sérstaklega vakin athygli á umfjöllun í kafla 3.4 hér að neðan varðandi mengunarhættu af vegum og umferð, í þessu tilviki einkum Bláfjallavegi.

Skýrsla stýrihóps styrkir þessa skoðun Orkuveitu Reykjavíkur, ekki síst þar sem í henni er tekið undir það sem Orkuveitan hefur haldið á lofti, að skortur er á rannsóknum á Bláfjallasvæðinu

2.6 Tvöföldun Suðurlandsvegur.

Í áliti Skipulagsstofnunar við mat á umhverfisáhrifum tvöföldunar Suðurlandsvegur er einkum bent á hættu af olíumengun við óhöpp á veginum. Einnig er bent á hættu sem vatnsbólum getur stafað af hálkuvörnum. Orkuveita Reykjavíkur tekur undir þetta og finnst rétt að gerðar verði kröfur um frekari mótvægisáðgerðir, sem taki mið af nýju skipulagi vatnsverndar og reiknuðu aðrennslissvæði vatnsbóla.

4.4.12

Vantar skilgreiningu á mannvirkjabelti sbr. athugasemd við 4.4.5.

Vísað er í kafla 2.5 í athugasemdum Orkuveitu Reykjavíkur um Vatnsvernd á höfuðborgarsvæðinu – Heildarendurskoðun - Tillögu á vinnslustigi dags. 22. apríl 2014. Þar segir eftirfarandi:

2.5 Suðvesturlínur

Landsnet hefur kynnt áform um að leggja Suðvesturlínu um skilgreind vatnsverndarsvæði með tilheyrandi hættu á neikvæðum áhrif á vatnsvernd, vatnsból og neysluvatn. Orkuveita Reykjavíkur telur brýnt að viðhafa ýrustu aðgát við framkvæmdirnar eins og fram hefur komið í umsögn fyrirtækisins um mat á umhverfisáhrifum Suðvesturlína og umsögnum um skipulagsáætlanir á höfuðborgarsvæðinu undanfarið ár. Nauðsynlegt er að setja skýra skilmála sem tryggja beina aðkomu viðkomandi heilbrigðiseftirlits á framkvæmdatíma. Ennfremur þarf að tryggja tilnefningu tengiliðs frá Orkuveitu Reykjavíkur gagnvart framkvæmdaeftirliti á framkvæmdatíma og tryggja að tengiliður sé ávallt upplýstur um allt það sem lýtur að vatnsvernd. Heilbrigðiseftirlit og tengiliðir vatnsveitna þurfa t.d að hafa skýra heimild til að vísa tækjum af svæðinu uppfylli þau ekki kröfur um mengunarvarnir. Sjá ennfremur kafla 3 um heilbrigðissamþykkt.

Svokölluð **vaxtarmörk** við Vatnsendahlíð, sjá kafla 3 Stefna höfuðborgarsvæðisins til 2040, liggja á grannsvæði núgildandi vatnsverndar á höfuðborgarsvæðinu. Í því sambandi er vísað í athugasemdir Orkuveitu Reykjavíkur, kafla 1.2, um Vatnsvernd á höfuðborgarsvæðinu – Heildarendurskoðun - Tillögu á vinnslustigi dags. 22. apríl 2014. Þar segir eftirfarandi:

1.2 Skýrsla stýrihóps um skipulag vatnsverndar á höfuðborgarsvæðinu, mars 2014

Orkuveita Reykjavíkur lítur svo á að vinna stýrihóps um skipulag vatnsverndar á höfuðborgarsvæðinu sé til fyrirmyndar, miðað við þau gögn sem fyrir liggja. Kynning á niðurstöðunum hefur ennfremur verið til eftirbreytni. Orkuveita Reykjavíkur hefur í umsögnum um nýlegar skipulagsáætlanir sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu ítrekað bent á að brýn þörf er á frekari rannsóknum á þeim grunnvatnsstraumum sem sveitarfélögin nýta til öflunar neysluvatns. Í ljósi þess að svo virðist sem afmörkun stýrihópsins á vatnsverndarsvæðum sé ekki byggð á nýjum rannsóknum á grunnvatnsstraumunum, heldur nánari greiningu eldri gagna, mælist Orkuveita Reykjavíkur eindregið til þess að þau öryggismörk, sem afmörkuð eru í valkosti 1, standi og ekki verði við þeim hróflað nema að fenginni nýrri og aukinni þekkingu á grunnvatnsstraumunum.

Orkuveita Reykjavíkur er einnig þeirrar skoðunar að aflétting vatnsverndar á Elliðavatninu sjálfu hljóti einnig að ráðast af vernd annarra náttúrugæða en grunnvatns.

Skilgreining á vatnsverndarsvæðum höfuðborgarsvæðisins á korti bls. 63 er röng.

Umhverfismat, athugasemdir við töflu 4 bls. 96 í kafla 5

2. Lágmarkar stefnan áhrif á neysluvatn?

Er flokkað í flokk „líkur á jákvæðum áhrifum“. Ætti heima í flokki „líkur á neikvæðum áhrifum“. Ástæðan er sú að ýmsar athafnir manna eins og byggð, umferð, skíðasvæði, ferðaþjónusta og útivist geta mengað grunnvatn og vatnsból eða rýrt þá ímynd sem nauðsynleg er fyrir vatnsvernd og neysluvatn.

4. Lágmarkar stefnan hættu vegna náttúruvárs?

Engin byggð er fyrirhuguð í Vatnsendakrikum samkvæmt nýju aðalskipulagi Kópavogs.

Óljóst er hvaða jákvæðu áhrif vega upp á móti neikvæðum áhrifum hvað varðar byggð í Vatnsendahlíð í Kópavogi og Helgafellslandi í Mosfellsbæ. Möguleg uppbygging í Vatnsendahlíð, þar sem skipulagi er frestað, er háð því að mörk vatnsverndar breytist. Vísað er í kafla 2.4 í athugasemdum Orkuveitu Reykjavíkur um Vatnsvernd á höfuðborgarsvæðinu – Heildarendurskoðun - Tillögu á vinnslustigi dags. 22. apríl 2014. Þar segir eftirfarandi:

2.4 Vatnsendahlíð og Vatnsvík í Elliðavatni

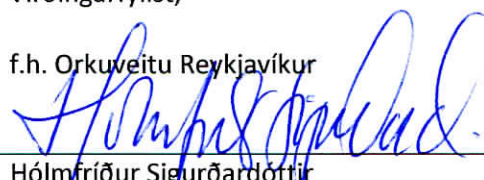
Eitt afkastamesta vatnstökusvæði Orkuveitu Reykjavíkur er við Myllulæk. Í næsta nágrenni hefur Kópavogsbær lýst áformum um umfangsmikla íbúðabyggð. Í skýrslu stýrihóps eru settir fram þrír kostir á afmörkun vatnsverndar. Í ljósi þess að svo virðist sem afmörkun stýrihópsins á vatnsverndarsvæðum sé ekki byggð á nýjum rannsóknum á grunnvatnsstraumunum, heldur nánari greiningu eldri gagna, mælist Orkuveita Reykjavíkur eindregið til þess að þau öryggismörk, sem afmörkuð eru í valkosti 1, standi og ekki verði við þeim hróflað nema að fenginni nýrri og aukinni þekkingu á grunnvatnsstraumunum.

Í þessu samhengi vekur Orkuveita Reykjavíkur einnig máls á því að afléttingu vatnsverndar á Elliðavatninu sjálfu hlýtur að verða að skoða í samhengi við önnur náttúrugæði en vatnstöku.

Frekari umfjöllun er um vatnsverndarsvæðin í meðfylgjandi athugasemdum Orkuveitu Reykjavíkur um Vatnsvernd á höfuðborgarsvæðinu – Heildarendurskoðun - Tillögu á vinnslustigi dags. 22. apríl 2014.

Virðingarfyllst,

f.h. Orkuveitu Reykjavíkur


Hólmfríður Sigurðardóttir
umhverfisstjóri


Inga Dóra Hrólfsdóttir
framkvæmdastjóri OR Veitna

Fylgiskjal:

Athugasemdir Orkuveitu Reykjavíkur um Vatnsvernd á höfuðborgarsvæðinu – Heildarendurskoðun - Tillögu á vinnslustigi dags. 22. apríl 2014.

Afrit:

Framkvæmdastjórn vatnsverndar á höfuðborgarsvæðinu
Heilbrigðisnefnd Hafnarfjarðar- og Kópavogssvæðis
Heilbrigðisnefnd Kjósarsvæðis
Heilbrigðisnefnd Reykjavíkur

Heilbrigðisnefnd Suðurlands
Skipulagsstofnun
Vatnsveita Kópavogs
Vatnsveita Hafnarfjarðar
Vatnsveita Garðabæjar
Vatnsveita Mosfellsbæjar
Vatnsveita Seltjarnarness



Hrafnkell Proppé <hrafnkell@ssh.is>

Fw: Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2015 - 2040. Drög að tillögu

1 message

Kristín S Jónsdóttir <kristins@umhverfisstofnun.is>

25 April 2014 10:37

To: Hrafnkell Proppé <hrafnkell@ssh.is>

Sæll

hér kemur umsögn um ofangrið erindi

með kveðju

Kristín S Jónsd.

Bréf

Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu
Hrafnkell Proppé
Hamraborg 9
200 Kópavogur

Reykjavík, 23. apríl 2014
UST20140300254

Efni: Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2015 - 2040. Drög að tillögu

Vísað er til erindis Samtaka Sveitarfélaga á Höfuðborgarsvæðinu er barst 24. mars sl þar sem óskað er umsagnar Umhverfisstofnunar um drög að tillögu svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins 2015 – 2040.

Hagkvæmur vöxtur höfuðborgarsvæðisins

Í umfjöllun um vöxt

höfuðborgarsvæðisins er eitt af markmiðunum að: *Meginþungi vaxtar verði beint á miðkjarna og önnur samgöngumiðuð þróunarsvæði. Hlutfall íbúðabygðar á þeim svæðum vaxi úr 30% í 66% af allri borgarbyggðinni.* Einnig kemur fram í greinargerðinni að ætlunin sé að byggja upp hraðar almenningssamgöngur s.k. Borgarlínu. Að mati Umhverfisstofnunar er mikilvægt að uppbygging Borgarlínu haldist í hendur við þéttingu núverandi byggðar annars er hætta á rýrnun loftgæða á viðkomandi svæðum. Markmið um þéttingu byggðar á miðlægum svæðum mega ekki rýra loftgæða. Einnig þarf að setja fram stefnu um færri bílastæði miðað við íbúðaeiningu á slíkum miðkjarnasvæðum en áður hefur tíðkast.

Vistvænar samgöngur

Umhverfisstofnun

bendir á að um leið og sveitarfélög eru hvött til að styðja við val á vistvænum samgöngum er mikilvægt að það verði skoðað að almenningssamgöngur nýti annað eldsneyti en jarðefnaeldsneyti. Umhverfisstofnun telur mikilvægt að stutt sé við samgöngur bæði einka- og almenningsfarartækja sem nýti rafmagn eða önnur eldsneyti sem ekki flokkast undir jarðefnaeldsneyti.

Umhverfisstofnun tekur undir markmið 2.4.11 um að unnið verði að því að auka loftgæði í helstu þéttbýliskjörnum á höfuðborgarsvæðinu og að kortlagningu umferðarhávaða verði viðhaldið.

Leiðarljós

Umhverfisstofnun

tekur undir leiðarljós 4 og markmiðum til að ná því. Stofnunin leggur áherslu á að gott aðgengi verði að fjölbreyttum útivistarsvæðum, þ.m.t. við þær aðstæður að yfir/undir miklar samgönguæðar er að fara á leið frá heimilum að útivistarsvæðum.

Náttúruvernd

Umhverfisstofnun

tekur undir áherslur um landvörslu og umhverfisfræðslu á náttúruminjasvæðum á höfuðborgarsvæðinu. Umhverfisstofnun tekur einnig undir það markmið að sveitarfélögin vinni að samræmdum umgengnisreglum á verndarsvæðum. Umhverfisstofnun bendir á að samningur varðandi umsjón er milli einstakra sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu annars vegar og stofnunarinnar hins vegar um eftirfarandi svæði: Álafoss í Mosfellsbæ, Gálghraun, Skerjafjörður innan Garðabæjar, Varmárósar í Mosfellsbæ, Vífilstaðavatn í Garðabæ. Engir samningar hafa verið gerðir um eftirfarandi svæði: Ástjörn og Ásfjall Hafnarfirði, Hamarinn Hafnarfirði, Hleinar Hafnarfirði, Hvaleyrarlón Hafnarfirði, Kaldárhraun og Gjárnar Hafnarfirði, Litluborgir Hafnarfirði, Stekkjahraun Hafnarfirði. Bakkatjörn Seltjarnarnesi, Gróttu Seltjarnarnesi. Eldborg Bláfjöllum Reykjavík, Fossvogsbakkar Reykjavík, Háubakkar Reykjavík, Laugarás Reykjavík. Hlið Álfanesi, Kasthúsatjörn Álfanesi. Tröllabörn Kópavogi, Víghólar Kópavogi.

Óvíst er með umsjónarsamning á eftirtöldum svæðum: Borgir Kópavogi, Skerjafjörður Kópavogi. Rauðhólar Reykjavík. Valhúsahæð Seltjarnarnesi. Tungufoss Mosfellsbæ. Ofangreind friðlýst svæði hafa öll sína sérstöðu og er mikilvægt að sveitarfélögin standi fyrir fræðslu um svæðin ekki síst ef um takmarkanir er að ræða í friðlýsingunni s.s. að óheimilt sé að heimsækja viðkomandi svæði á meðan á varpi stendur vegna fuglaverndar.

Landvörður hefur starfað eitt sumar að landvörslu á höfuðborgarsvæðinu og skv. landvörsluskýrslu frá 2013 er margoft sem þarf að bæta á ofangreindum svæðum, allt frá því að tína rusl og fjarlægja ágengar tegundir í að lagfæra skilti og bekk.

Umhverfisstofnun tekur undir hugmyndir um Esjuvang.

Árangursmæling

Umhverfisstofnunar

telur markmið um árangursmælingar til fyrirmyndar og telur mikilvægt að þeim verði fylgt eftir af kostgæfni.

Umhverfismat

Fram kemur í

umhverfisskýrslu að engin bein stefna sé sett um umferðaröryggi og hljóðvist, en að önnur stefnumið geti haft áhrif á þessa tvo þætti. Umhverfisstofnun tekur undir að stefna um að hlutdeild ferða með einkabílum minnki, hafi jákvæð áhrif á hljóðvist. Einnig það að áhersla á fólk fari ferða sinna gangandi og hjólandi hafi jákvæð áhrif á hljóðvist. Umhverfisstofnun bendir á að þrátt fyrir góða stefnu og markmið þá er hætta fyrir hendi að þétting byggðar á miðsvæðum komi á undan breyttum ferðavenjum og því sé mikilvægt að hafa stefnu og markmið um umferðaröryggi og hljóðvist.

Virðingarfyllt

Kristín S Jónsdóttir

Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu
Hrafnkell Á. Proppé, svæðisskipulagsstjóri
Hamraborg 9
200 Kópavogi
ssh@ssh.is

Dags. 25.4.2014
Tilv. 5618-0-0005
Mál 2013-96
Máll. 0.5

Með bréfi dags. 24. mars 2014 óskuðu Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu eftir ábendingum Veðurstofunnar við tillögu að nýju svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 2015-2040.

Veðurstofan vísar til umsagnar sinnar dags. 9. apríl 2013 og athugasemda og ábendinga dags. 2. júlí sama ár. Er það framlag hér með ítrekað og þess vænst að það komi að góðu gagni við áframhaldandi vinnslu svæðisskipulagsins.

Virðingarfyllt



Hafdís Karlsdóttir
staðgengill forstjóra VÍ

Apríl 2014

Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins, umsögn Landssamtaka hjólréiðamanna

Inngangur

Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2015-2040. SSHs15-40

Landssamtök hjólréiðamanna taka í öllum megindráttum undir þessarri tillögu að svæðisskipulagi. Skynsamleg og faglega stýrð þétting byggðar bætir aðgengi til hjólréiða. LHM fagna því að stefnt sé að því að halda áfram að bæta aðgengi meðal annars með byggingu innviða svo sem stíga og stuðla að því að gefa fleiri íbúum raunverulegt val um að njóta virkra samgöngumáta. Stjórnarmenn LHM sem hafa skoðað plaggid eru á því að drögin setji fram markmið um byggðapróun á höfuðborgarsvæðinu sem eru í meginatriðum raunsæ. Það mat er byggt á ástandi svæðisins í dag og þeirri þekkingu sem stjórnarmenn hafa viðað að sér á ráðstefnum og við lestur efnis um skipulagsmál, og séð frá sjónarhorni aðgengis til hjólréiða og þeim almannahag sem auknum hjólréiðum fylgir. LHM lýsa því sig fylgjandi samþykkt svæðisskipulagsins.

Landssamtök hjólréiðamanna (hér eftir LHM) eru hagsmunasamtök sem hafa að markmiði m.a. að efla hjólréiðar á Íslandi sem heilsusamlegan lífsmáta og sem samgöngutæki. Öll stærstu hjólréiðafélög landsins eiga aðild að LHM. Samtökin eru þó ekki aðeins málsvari félagsmanna hinna ýmsu hjólréiðafélaga sem telja yfir 2000 manns heldur eru þau jafnframt málsvari allra sem hjóla á Íslandi. LHM er aðildarfélag að European Cyclists' Federation, sem eru heildarsamtök fyrir hjólréiðafélög til samgangna og ferðalaga í Evrópu. Aðildarfélag ECF er að finna í flest öllum löndum Evrópu. LHM hlaut samgönguviðurkenningu Reykjavíkurborgar 2012 fyrir virka þátttöku og áhrif í að efla hjólréiðar á Íslandi.

Fulltrúar LHM eru ánægðir með nokkur meginstef í framkomnu frumvarpi en eru með nokkrar þungar athugasemdir við það. Athugasemdirnar eru settar fram hér að neðan í tveimur köflum, almenn umsögn um frumvarpið og athugasemdir við einstakar greinar þess.

Athugasemdir við „Höfuðborgarsvæðið 2040“

2. Helstu áskoranir.

bls.20: Fólksbifreiðaeign landsmanna

Fólksbifreiðaeign landsmanna er ofmetinn um 15-17% í alþjóðlegum samanburði þar sem fólksbifreiðar á skrá á Íslandi eru bornar saman við fólksbifreiðar í umferð í Evrópu. Nánar er fjallað um þetta í athugasemdum við „Höfuðborgarsvæðið 2040 – mat á samgöngusviðsmýndum“.

bls.21: Breytt aldursskipting

Ekki er gerð athugasemd við breytta aldurssamsetningu. Benda má á í sambandi við breytta aldurssamsetningu að hjólreiðanotkun er mest í þeim aldurshópum sem fjölga mikið í 0-19 ára og 40-66 ára. Þeir sem eru eldri en 67 ára hjóla líka mikið í nágrannalöndunum. Gera má ráð fyrir að hjólreiðar verði meira aðlaðandi fyrir þann hóp þegar byggð er þéttari og líka má gera ráð fyrir að þeir sem byrja að hjóla 40-66 ára haldi því áfram fram í elli. Með breyttu byggðamynstri má gera ráð fyrir að hjólreiðar verði meira aðlaðandi fyrir aldurshópinn 20-39 ára sem núna hjólar sennilega minna vegna álags af skutli með börn.

bls.21: Breyttar húsnaðisparfir.

Þéttari byggð stuðlar m.a. að eflingu hjólreiða, og því litur LHM þéttingu byggðar fremur jákvæðum augum. En margir tala um að óraunhæft sé að þetta byggð. Hér eru vangaveltur nokkurra stjórnarmanna LHM um þéttingu byggðar og breyttar húsnaðisparfir: Reyndin hefur verið sú undanfarna áratugi að innviðir samfélagsins nýtast illa vegna sóknar í úthverfi. Grunnskólar tæmast í gamalli byggð en nýir eru byggðir í úthverfum. Nýting leikskóla helst uppi með því að skutla leikskólabörnum milli hverfa og fylgir því mikill akstur. Með skynsamlegri þéttingu byggðar og bættri dreifingu í hverfi er hægt að halda uppi nýtingu innviða eins og grunnskóla og leikskóla og byggja minna af dýrum nýbyggingum til að taka við nýjum börnum. Ástæðan fyrir sókn í úthverfi er sennilega að hluta til að fólk vill búa þar sem önnur börn eru og að þau hafa verið talin heppilegri fyrir börn. Sú ástæða er að heita má úr sögunni með lífsstílsbreytingu síðari ára þar sem kappkostað er að hafa börn upptekin allan daginn í leikskólum, skólum, dagvistum og tómstunda- og íþróttastarfi. Börn eru mun minna úti við heldur en var og margt mælir með því að þennan lífsstíl sé auðveldara að stunda í þéttri byggð en dreifðri. Þessi lífsstílsbreyting er að vísu í sjálfu sér óæskileg fyrir borgarmyndina en með bættri nýtingu nánasta umhverfis við þær stofnanir sem geyma börn og með breyttum ferðavenjum er vegið upp á móti því.

bls.23: Taka má undir að hjólreiðar gegna veigamiklu hlutverki í samgöngum í borgarumhverfi og hafa jákvæð áhrif á mjög marga þætti borgarinnar: Loftgæði, útstreymi gróðurhúsalofttegunda, lýðheilsu, borgarbrag og umhverfi.

bls.23: "Umhverfi má telja heilsuvænt ef það:...." góður listi, þó hann sé ekki tæmandi, en stór þáttur í hvort búsvæði sé heilsuvænt er kyrrð / eða „ekki hávaði“.

bls.23: Vitnað er í „Brynhildarskýrsluna“ um aðgerðir í loftslagsmálum, þar sem fram kemur (þó hefði mátt gera enn skýrari) að hjólreiðar, ganga og almenningssamgöngur séu meðal ábatasömustu leiðirnar til að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda, bæði til skamms og til langs tíma. Jafnvel þótt öflug jákvæð lýðheilsuáhrif hjólreiða (og göngu) hafi ekki verið reiknuð inn. Orkuskipti í samgöngum eru þvert á móti mjög dýr leið sérstaklega til skamms tíma. En þessi niðurstaða virðist ekki koma fram í drögunum að svæðisskipulagi. Sá sem þetta skrifar vill bæta við að leiðin "orkuskipti í samgöngum" er að verulegu leyti óprófuð, og kann að hafa ófyrirséðar erfiðar hliðarverkanir, miðað við eflingu hjólreiða og göngu.

3. Stefna höfuðborgarsvæðisins

Stjórnarmenn LHM hafa trú á þeirri stefnu sem hér mörkuð, að svæðisskipulagið sé upphafið að samvinnu sveitarfélaganna sem þarf að halda áfram frekar en endapunktur samvinnu eins og fyrra svæðisskipulag varð.

bls.27: LHM er algjörlega sammála þeim leiðarljósum sem hér eru sett fram.

Leiðarljós 1.

LHM er sammála Markmiði 1.1.

LHM er sammála Markmiði 1.2.

bls. 32/ markmið 1.2.6 "Sveitarfélögin og Strætó bs. leggja til lykiltölur um húsnaðisuppbyggingu og þróun almenningssamgangna". Þar mætti bæti við: "og fm atvinnuhúsnaðis".

bls.33: Í töflu 1 eða sambærilegu töflu vantar uppbyggingu atvinnuhúsnæðis sbr. markmið um blöndun.

bls.34./bls.6: Borgarlínuna ætti að samflétta við hjóltreiddar: góð aðstaða til að taka hjólin með í vagna, trygg hjólastæði við stoppistöðvar. Þá mætti athuga með hjólaeigukerfi (Bike sharing)

bls.34: Tafla 2

Umfjöllun um bílastæði í Samgöngueinkennum. „Kröfur um hámarksfjölda bílastæða og aðrir skipulagskilmálar styðja mjög við notkun almenningssamgangna í ferðum að/frá svæðinu. Hærri bílastæðagjöld hvetja til notkunar almenningssamgangna.“

Hér má velja því fyrir sér hvort það gæti verið nauðsynlegt að tilgreina nánar um fyrirkomulag bílastæða, það er að skýra frekar hvað er átt við með skipulagsskilmálum. Ef til vill mætti taka saman sér greinargerð um bílastæði, kostnað við þau og áhrif mismunandi gjalddöku og rekstrarforma á samgöngur. Vel kemur til greina að aðgreina bílastæði frá íbúðum þannig að bílastæði séu seld sér og rekin sér en bílaeigendur geti ýmist keypt bílastæði eða tekið þau á langtímaleigu. Það ætti að geta gert íbúðir ódýrari á þéttingarsvæðum enda eru bílastæðin þar dýrari þar sem hærra hlutfall þeirra eru í bílakjöllum. Markmið sveitarfélaganna ætti að vera að hafa nægjanlega mörg bílastæði en þau ætti þó ekki að vera fleiri en nauðsynlegt er og tryggja þarf hámarksnýtingu þeirra yfir sólarhringinn. Mjög óhagkvæmt er að reisa bílastæði sem standa auð megnið af sólarhringnum. Þau taka mikið pláss og vinna gegn markmiðum svæðisskipulagsins. Samnýting bílastæða fyrir mismunandi not á mismunandi tímum sólarhringsins eru hagkvæm. Síðan má velja fyrir sér hvert á að vera hlutverk bílastæðahúsa hins opinbera og einkaaðila og hvernig má hugsa sér að gott fyrirkomulag geti verið tengt bílastæðakortum íbúa.

bls.34: Að setja hámarksfjölda bílastæða á kjörnum kann að vera nauðsynlegt, ekki einungis til að hvetja til notkunar annarra samgöngumáta, heldur til að nýta plássíð frekar til að ná þéttingarmarkmiðum - á mannlegum skala. Íhuga frekar bílastæðakjallara eða stæði í útjarðri kjarnasvæða - tryggja þó stæði fyrir flýtibíla (car sharing)

bls.34: hugtakið "óvarðir vegfarendur" mætti skipta út fyrir "virkir vegfarendur", sem sagt þeir sem ganga og hjóla (skokka, nota línuskautar oþh). Hugtakið óvarðir vegfarendur skilgreinir jákvæða kostir í samgöngum sem einhverskonar frávík.

bls.39: Í umhverfismatinu er vísað í Samgönguáætlun 2011-2022 sem stuðning við stefnu í samræmi við "Umhverfi sem hvetur til hreyfingar og vellíðunar." Vissulega eru jákvæðir punktar í Samgönguáætlun, en hún inniheldur ekki heildstæðan ramma fyrir hjóltreiddaáætlun landsins, né sambærilegt fyrir göngu eða almenningssamgöngur. Þó eru þar mikilvæg og konkret afmörkuð markmið og upphæðir sem skulu fara í fjármögnun lagningu stíga til hjóltreidda og göngu, og í uppbyggingu almenningssamgangna. Úr þessu geti ræst ef vel takist til með að áætlun um sjálfbærar samgöngur, eins og lýst í kafla 2.1.11

LHM er sammála Markmiði 1.3. Báðir hlutar þess ætti að gera það meiri aðhlaðandi og aðgengilegt að hjóla til samgangna.

Leiðarljós 2.

LHM taka undir Markmiði 2.1.

Varðandi ferðavenjukönnun í markmiði 2.1.3 og 2.1.13. Mjög mikilvægt er að ferðavenjukönnun sé gerð með vönduðum hætti og sé framkvæmd á réttum árstíma til að meta hlutfall hjólandi. Fvk. 2002 var gerð í janúar-febrúar og Fvk. 2011 var gerð í október-desember. Báðar þessar kannanir vanmátu líklega hlutfall hjólandi og er líklegt að nánast öll börn sem hjóluðu úr og í skóla hafi verið vantalin í þessum könnunum en þær ná til aldursins 6-80 ára. LHM leggur því til að ferðavenjukannanir verði gerðar í september-október auk þess sem annarra nauðsynlegra gagna sem meðal annars varpa ljós á árstíðasveiflur, verði aflað yfir árið. Það er t.d. sjálfvirkar og handvirkar talningar á hjólandi og gangandi vegfarendum. Einnig þarf að mæla ferðatíma mismunandi vegfarendahópa til að hafa gögn um meðalferðatíma og breytingar á honum. Eðlilegt getur verið að Vegagerðin haldi utan um lykilupplýsingar um ferðavenjur. Nauðsynlegt er að einn aðili haldi utan um og

gangist fyrir að upplýsingum sé aflað en sá aðili þarf að hafa raunverulegan áhuga á því og fjármagn til að sinna þessu hlutverki.

LHM taka heilsuhugar undir markmiðin um að tekin verði upp vistvæn samgöngustefna. Mjög mikilvægt er að samgöngustefna verði tekin upp sem víðast og greiddir samgöngustyrkir til þeirra sem velja sér vistvænar samgöngur, og þá sérstaklega á meðan tíðkast að bílastæðum sé úhlutað sem „ósýnileg“ hlunnindi (og þar af leiðandi ekki skattskyld). Í þessu sambandi má einnig benda á að æskilegt væri að tekin væri saman greinargerð við svæðisskipulagið þar sem reynt er að átta sig á upphæðum, skattalegum áhrifum, félagslegum þáttum og áhrifum á samgöngur, af framlögum og greiðslum, vegna bílastæða, ökustyrkja og bílahlunninda.

LHM er sammála **Markmiði 2.2.**

Það má þó velta fyrir sér hvort markmiðið um 12% hlutdeild almenningssamgangna sé nægjanlega metnaðarfullt.

LHM telur nauðsynlegt að hægt verði að taka reiðhjól með sér í Borgarlínu nýtt hágæðakerfi almenningssamgangna án sérstakrar fyrirhafnar sbr. markmið 2.2.7.

LHM er að mestu sammála **Markmiði 2.3.**

Hér gæti verið rétt að aðgreina markmið um hlutdeild innan og utan miðsvæða. LHM telur raunhæft fram til 2040, að ná markmiði um að hlutdeild hjólreiða verði um 20% á miðsvæðum á höfuðborgarsvæðinu en um 10% utan miðsvæða. Hlutdeild hjólreiða skólabarna ætti að geta orðið um 40-60% eftir grunnskólum enda búa nær öll börn nálægt sínum grunnskóla. Vinna þarf enn betur að öryggi grunnskólabarna á leið í skólann og að dregið verði úr umferð bíla við skólana. Auk þessa þarf að bæta aðstæður til geymslu reiðhjóla við skólana. Gott að læsa stöll og bæði fram- og afturgjörð. Staðsett þannig að þjófar og skemmdarvargar geta ekki unnið óhindrað.

Samtals gæti ganga og hjólreiðar verið um 50% á miðsvæðum en um 30% utan miðsvæða. Margir þeirra sem ganga og hjóla á miðsvæðum munu ferðast á milli miðsvæða með almenningssamgöngum. Sami einstaklingur mun í mörgum tilvikum ganga, hjóla og taka almenningssamgöngur sama daginn.

Ekki er gerð athugasemd við mynd bls. 41 enda er litið svo á að hún sé fyrst og fremst skematísk mynd af legu stofnleiða göngu- og hjólreiðastíga en sýni ekki legu þeirra í smáatriðum sbr. og markmið 2.3.2.

Markmið 2.3

2.3.7 Aðkoma annarra

Eins og getið er undir athugasemd við texta á bls. 23 geta hjólreiðar gegnt veigamiklu hlutverki í samgöngum í borgarumhverfi og hafa jákvæð áhrif á mjög marga þætti borgarinnar : Loftgæði, útstreymi gróðurhúsalofttegunda, lýðheilsu, borgarbrag og umhverfi. Margt bendir til að áhrifin á umferðaröryggi sé oft einnig jákvæð. En það sem mikilvægari sé, er að allir rannsóknir sem meta þessu, virðast komast að því að jákvæð lýðheilsuáhrif hjólreiða vegi miklu mun þyngra en öll áhætta „hjólríðamanna“ af umferðarslysum og loftmengun samanlagt.

Slys eru neikvæður þáttur sem fylgir öllum samgöngum. (Sumir sérfræðingar vilja reyndar ekki tala um slys, og sérstaklega ekki þegar alvarleg slys er að ræða, heldur árekstrar, útafakstrar, ákeyrslur og svo framvegis.) Í punkti 2.3.7 er talað um slys og þá sérstaklega tengd hjólreiðum. Af einhverjum ástæðum hefur myndast sú trú að hjólreiðar séu sérstaklega hættulegar. Sú trú er enn til staðar hjá samgöngufyrirvöldum. Að einhverju leyti kan það að stafa af meir og minna eðlilegri þekkingarskorti hvað varðar hjólreiðar. Vegna þessa þekkingarskorts, er mikilvægt að þekkingu sé byggt upp og leitað bestu fanga erlendis, í bland við að bæta innlenda tölfraði og kannanir. Þá er mikilvægt að leita til hagsmuna- og þekkingarsamtaka hjólreiða, gjarnan bæði innlend og erlend. Merkillegt er að það var fyrst árið 2013 að aðrir en fulltrúar Landssamtaka hjólreiðamanna sóttu heim stærstu og virtasti hjólreiðaráðstefnuröð heims, Velo-city. Borgar-stjórnmalamaður, verkfræðingur í ráðgjafafyrirtæki og blaðamaður mættu auk formanni LHM. Á 1000 manna ráðstefnu embættismanna, vísindamanna, stjórnmalamanna og fólks úr alþjóðlegum stofnunum og frjálsum félagasamtökum. Þar mæta konur og karlar frá um 50 löndum og öllum heimsálfum. Enn hefur enginn stjórnmalamaður í fremstu röð, embættismaður eða vísindamaður séð sig fært að mæta á Velo-city ráðstefnu. Þetta er mögulega vísbending um hvar við erum stödd varðandi þekkingu og viðhorfi. Tengd hjólreiðum er vissulega hærrí tíðni af minniháttar slysum, en virkilega alvarleg slys eru ef eitthvað er

minna um, borið saman við aðra samgöngumáta. Dauðsföll í umferðinni er talið best samburðarkvarðin alþjóðlega, því flokkun á alvarlegum slysum er mjög misjöfn, og misjöfn af hentugleika. Í þessu ljósi er athyglisvert að ekki einn einstaklingur hefur látist í umferðinni á reiðhjólum á Íslandi síðan 1997. Umferðarstofa og önnur samgöngufirvöld hafa ekki séð ástæðu til að minnst á þessu, merkilegt nokk. Í bílum, fótgangandi, á bifhjólum og á hestbaki hafa allt of margir látist á sama tímabili. Á heildina litið er í skýrslu ESB frá 1999 (Cycling the way ahead for towns and cities) reiknað með að slysaáættan tengd hjólríðum sé sambærileg við göngu eða að aka bíl, reiknuð per klukkustund af ferðatíma, eða samtals yfir árið. Þá þarf líka að taka tillit til þess að hjólríðamenn valda minni skaða á öðrum vegfarendum en ökutæki bílstjóra, þegar slys verða. Enn má minna á að lýðheilsupátturinn er jákvæður um 20 falt, lauslega, á móti slysum. Þess vegna lífa hjólríðamenn líka lengur (sjá t.d. Andersen, LB et al 2000, eða HEAT for cycling frá WHO). Leiðin til að fækka slysum enn frekar og ekki síst brúa þröskuldinn sem hræðslan við umferðin myndar, er fyrst og fremst að byggja góð og örugg mannvirki fyrir hjólríðar og stuðla að góðri hjólamenningu með fræðslu og hvatningu.. Alþjóðlega er að verða viðurkennt að því meira sem hjólað er eða gengið í borgum, því öruggari verði að hjóla og ganga („Safety in numbers“ = öryggisáhrif fjöldans)

Markmið 2.4.

LHM er sammála hugmyndum um að þróa stofngötur yfir í borgargötur enda bætist aðgengi til hjólríða samhliða þessa þróun. Þar skipta ekki síst öflugir sálrænir þættir máli. Okkur sýnist líka að fræðimenn séu mjög margir á því að lægri umferðarhraði þýðir í raun greiðari umferð, bætt umferðarflæði, aukin afkastageta, minni hávaði og minni mengun frá bílaumferð.

LHM tekur ekki afstöðu til Sundabrautar hér en gerir kröfu um að hægt verði að hjóla samsíða Sundabraut ef hún verður lögð, eða betri lausn fyrir hjólandi boðin.

Leiðarljós 3.

LHM er sammála **Markmiði 3.1**

Markmiði 3.2 : LHM er sammála markmiði 3.2.5. (3.2.6) og 3.2.8.

Leiðarljós 4.

LHM er sammála **Markmiði 4.1.**

Hér má taka fram að nauðsynlegt er að takmörkuð uppbygging verði á gistihúsnæði í græna treflinum sem er nauðsynleg vegna hjóla- og gönguferða almennings og þá sérstaklega skólabarna, sem ættu að geta nýtt þetta svæði betur í skólastarfinu. Þetta húsnæði þarf ekki endilega að vera upphitað en það þarf salernisaðstöðu og það þarf að vera tengt stígumum og aðkomuvegi fyrir aðdrætti og salernislosun. Það þarf helst að vera utan vatnsverndarsvæða.

Okkur sýnist að markmiðin 4.2, 4.3. og 4.4 geta bætt eða varðveitt möguleika til útivistar og afþreyingu í nærumhverfinu vel, og þannig eflað lýðheilsu og ferðaiðnaði. Hjólríðar passa vel inn í þessa mynd og fyrir suma getur útivist flettast saman við sem samgöngur eða ferðalög.

Leiðarljós 5.

LHM er sammála **Markmiði 5.1.**

Það er mjög mikilvægt að íbúar geti nálgast nauðsynlega þjónustu innan ákveðins radíus. Með 20 mínútna göngu hverfinu er stefnt að því að það sé innan við 1,6 km radíus en það tekur flesta innan við 10 mínútur að hjóla þann radíus jafnvel við erfiðustu skilyrði. Þess má geta að LHM og Hjólafærni hefur notað þennan radíus í sínum kynningum á vegalengdum fyrir hjólandi.

LHM er sammála **Markmiði 5.2.**

Minnt er á að mikilvægt er að gefa kost á að kaupa eða leigja íbúðir án bílastæða á miðsvæðum til að draga úr kostnaði við íbúðir en þar sem hátt hlutfall bílastæða er í kjöllum á miðsvæðum er kostnaður við bílastæði sérstaklega hátt hlutfall íbúðarverðs þar þótt kostnaðurinn við það sé falinn í íbúðarverði. Þegar bílastæði eru innbakað í verði eða leigu á íbúð, þá skekkir það samkeppnina á milli bíls og reiðhjóls, með „öfugum hagrænum

hvata“. Þessi hvati ýtir undur þátt sem samfélagið vill kannski ekki hvetja svona sterkt til, núorðið.

Leiðarljós 6.

LHM er sammála **Markmiði 6.1.**

Nauðsynlegt að haldið verið utan um svæðiskipulagið og því framfylgt í virkri samvinnu sveitarfélaganna.

LHM leggur til að landfræðileg gögn sem aflað verði, verði opin og aðgengileg fyrir aðra til framsetningar gagna.

LHM er sammála **Markmiði 6.2.**

Innleiðing í skipulagsáætlanir.

LHM leggur áherslu á að frjáls félagasamtök fái tækifæri til að koma að innleiðingu svæðisskipulags í skipulagsáætlanir sveitarfélaganna.

Athugasemdir við : „Höfuðborgarsvæðið 2040 – mat á samgöngusviðsmyndum“.

Kafli 1.7 tekur fyrir "Sérakreinar strætisvagna á höfuðborgarsvæðinu" Svæðiskipulagið ætti að halda þeim möguleika opnum að reiðhjól, rafmagnsreiðhjól og kannski leigubílar geti nýtt þessar sérreinar einnig, sérstaklega þar sem umferð ekki er mjög hröð, en þetta tíðkast m.a. í París, London og Ósló.

bls.53: Þar kemur fram að samkvæmt bifreiðaskrá Samgöngustofu voru um 126 þús. fólksbifreiðar á skrá á höfuðborgarsvæðinu í árslok 2012. Það jafngildi 615 fólksbifreiðum á hverja 1000 íbúa.

Einnig kemur fram að á landsvísu sé hér um 650 fólksbifreiðar á hverja 1000 íbúa og er nefnt til samanburðar að í Þýskalandi sé þetta hlutfall 525 en í Svíþjóð, Noregi, Hollandi og Bretlandi sé það á bilinu 450 til 480 fólksbifreiðar á hverja 1000 íbúa [Eurostat, 2014].

Þetta mat er notað á bls. 20 á SSHs15-40. Athygli vekur að í árangursmælingu á bls. 81 er vísað í fjölda fólksbifreiða í umferð á hvern íbúa eins og gert sé ráð fyrir breyttum mælikvarða.

Það mat sem hérna er notað um fjölda fólksbifreiða á skrá á hverja 1.000 íbúa ofmetur bifreiðaeign í alþjóðlegum samanburði en þar er miðað við fólksbifreiðar í umferð. Hlutfall bíla sem er ekki í umferð er um 15-17% á landsvísu og er fólksbifreiðaeign ofmetin sem því nemur í alþjóðlegum samanburði. Fólksbifreiðar í umferð voru um 550 á hverja 1.000 íbúa á landsvísu árið 2011 og ætti að bera þá tölu saman við tölurnar frá Evrópu. Meðfylgjandi er greinargerð um bílaflota landsmanna sem fjallar um þetta atriði.

Athugasemdir við : „Umhverfismat tillögu að svæðisskipulagi“

bls.20: Í kafla 4, er fullýrt að sviðsmynd B, sem fer skemur en sviðsmynd C í að efla skilvirkni í samgöngum og ýtir undir valfrelsi í samgöngum, en einnig leyfir ný atvinnustarfsemi í útjaðrinum, verði tvímælalaust betri fyrir efnahaginn. Þessi niðurstöðu þyrfti að skoða með gagnrýnum augum. Getur verið að matið velti á viðmiðum og viðhorfum varðandi atvinnu-uppbyggingu sem ekki eru í takti við nútíma og framtíð? Er búið að reikna inn jaðarkostnað við áframhaldandi útpenslu. Getur verið að hægt sé að leyfa nokkur atvinnusvæði fyrir utan þéttingarlínuna sem ekki kalla á mikla umferð, og samt verið í góðu samræmi við sviðsmynd C, frekar en að þetta sé sett upp sem svart og hvítt?

Sjá annars athugasemd ofar tengd kafla 2.1.11 í aðalskýrslunni .

Almennar vangaveltur um svæðisskipulagið, bakgrunnsskýrslur og efni þeirra:

Eitt af því helsta sem gagnrýnendur munu tönnlast á er að stefnt sé að því að lækka hlutdeild einkabíla í ferðum á höfuðborgarsvæðinu. Það væri gott að taka það enn skýrar fram að ekki sé ætlunin að handstýra þessari þróun, heldur að vinna með hvata og þætti skipulags sem hafa sýnt sig að auka valfrelsi í samgöngum. Þegar valfrelsi eykst og meðgjöf með plássfrekasta samgöngumátanum verður minnkuð, breytist samsetning í samgöngum. Taka má fram að reynslan erlendis sýnir að þegar þrýstingur á samgöngukerfinu vegna þunga umferðar minnkar þá komi það sér vel fyrir ferðatíma þeirra sem áfram aka bílum um höfuðborgarsvæðið. Fyrirsjáanleiki varðandi ferðatíma kann að aukast.

* Almennt mætti styðja stefnuna betur með tilvísun í stefnur annarra borga, og úttektir á þeim, ásamt fræðigreinum.

* Vantar ekki að benda betur á hvernig bætt umhverfisgæði, bætt lýðheilsa, bætt aðgengi að náttúrulegu umhverfi hafa margar jákvæðar hliðarverkanir og geri höfuðborgarsvæðið samkeppnishæfara ?

* Erlendir stofnanir samþykkja hjólreiðar sem raunhæfan valkost, og dæmi frá norrænum borgum (Þrándheimur, Oulu, Kaupmannahöfn) sýna að þetta sé hægt líka á norðlægum slóðum (Mögulega mætti taka fyrir „The yes, buts“ : Veðrið allt öðruvísi hér á Íslandi, það er hættulegt að hjóla, það er seinlegt að hjóla, ég svitna svo, „fólk hafa kosið bílinn“, „bíllinn skilar peningum í ríkiskassan“, „það geta ekki allir hjólað“)

* Svæðisskipulagið setur fram sýn sem er ný og framandi fyrir marga. Ætti að búa til spurningar og svör með jákvæðum vinkli en sem tekur á venjulegum mótbárum ? (sjá fyrri punkt)

* Stjórn LHM vill hvetja SSH til að taka upp hugtökin virkir samgöngumátar og virkar samgöngur, til að þau festi sig enn betur í sessi. Orð eru til alls fyrst. Oft er notað hugtakið "óvarðir vegfarendur" sem er vandasamt á nokkra vegu : 1) Skilgreinir hjólreiðar og göngu neikvætt (ó-varinn) út frá samanburði við vegfarendum sem taka tonn af stáli meðferðis. Við köllum ekki bílar „vespur með stálbúri“ eða tölum um reynitré sem ekki-björk 2) „Óvarinn vegfarandi“ felur líka í sér fólki á bífhjólu af öllum stærðum, sem skorta marga af jákvæðum eiginleikum hjólreiða, göngu, línuskautar og þess háttar 3) hugtakið ýtir til hliðar hugtök sem eiga rætur sínar í eðli samgöngumátans eða jákvæðar hliðar þess. Alþjóðlega eru hugtökin Active transport og active modes notuð í auknum mæli, og að einhverju leyti farið að taka við af Non-Motorized Transport (NMT). NMT var þó skárri en óvarinn vegfarandi. 4) Ekki bara er óvarinn vegfarandi neikvæð skilgreining út frá því sem það ekki er, heldur dregur orðasambandið upp mynd af þessum samgöngumátum sem óeðlilega hættulegum. Það er að mestu ósatt, en í þeim mæli sem það er satt eru göngur og hjólreiðar hættulegar mikið til vegna ógnunar frá bílum, ekki síst frá þeim stóru, svo sem flutningabílum.

* Gæti SSH ýtt eftir eða hreinlega pantað skýrslu sem gerir úttekt á kostnaði við mismunandi samgöngumáta. Sjá til dæmis kk.dk , Bicycle Accpount 2012 (og 2008) og bakgrunnsskýrslurnar , sem eru sennilega frá COWI.

* Ætti svæðisskipulagið að nefna jákvæð áhrif þess ef löggjöf væri til þannig að mætti takmarka hraða umferðar þegar mikil loftmengun (þmt svifryksmengun) er ? Hræðsla við loftmengun, sem fjölmiðlar og yfirvöld hafa ýtt undir, er einn af þröskuldum fyrir aukningu í hjólreiðum.

* Ef Mat á heilbrigðisáhrifum / Health Impact Assessment yrði beitt, gæti það tryggt stoðir undir niðurstöðum enn frekar . Hér má finna einfalt dæmi um áhrif af aukningu hjólreiða og göngu : HEAT for cycling / walking : heatwalkingcycling.org

* Getur verið að það vanti að leggja mat á sviðsmyndirnar varðandi aukna seiglu / resilience ? (Einn angi er þessi : eftir nokkrar hamfarir síðustu árin, svo sem Fukushima og óveður í suð-austur Asíu og New York, með tilheyrandi rafmagnsleysi og bensínskort, hefur reiðhjólið sýnt sig vera mjög gagnlegt.)

Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu
b.t. Hrafnkels Á. Proppé
Hamraborg 9
200 Kópavogur

Mosfellsbæ, 29.04.2014
nr. erindis 201306129/19.1 tgg

Efni: Athugasemdir umhverfisnefndar Mosfellsbæjar vegna tillögu að svæðisskipulagi

Á 150. fundi umhverfisnefndar Mosfellsbæjar þann 22. apríl 2014, var neðangreint erindi tekið fyrir og svohljóðandi bókun gerð:

Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2015-2040

Tillaga að svæðisskipulagi kynnt stuttlega af hálfu framkvæmdastjóra umhverfissviðs en skipulagið var kynnt ítarlega af hálfu fulltrúa SSH í Listasal Mosfellsbæjar þann 10. apríl 2014.

Umhverfisnefnd gerir að tillögu sinni að þeim athugasemdum verði komið á framfæri við svæðisskipulagsnefnd að hugað verði að sameiginlegri kortlagningu á land- og náttúrugæðum á höfuðborgarsvæðinu svo sem á fuglalífi, votlendi, skógum, vistkerfum, jarðhitasvæðum, jarðmyndunum, landslag o.s.frv. Þannig verði til upplýsingar sem gætu orðið lyftistöng fyrir útivist og ferðaþjónustu á svæðinu til framtíðar. Það er stefna svæðisskipulags að vernda náttúru á höfuðborgarsvæðinu. Til þess að svo megi verða er mikilvægt að framangreindar upplýsingar liggi fyrir.

Afgreiðsla umhverfisnefndar er gerð með fyrirvara um staðfestingu bæjarstjórnar Mosfellsbæjar og verður yður gert viðvart verði afgreiðsla erindis yðar á annan veg í bæjarstjórn heldur en hér er tilkynnt.

Þetta tilkynnist hér með.

Virðingarfyllt,
f.h. umhverfisnefndar Mosfellsbæjar



Tómas Guðberg Gíslason
umhverfisstjóri





Samband sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu

Hamraborg 9
200 Kópavogi

Grindavík, 26. maí 2014
nr. erindis 1404029 ÁH

Á 39. fundi skipulags- og umhverfisnefndar Grindavíkurbæjar 23. apríl. sl., var tekið fyrir neðangreint erindi.

Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2015-2040

Tekin fyrir beiðni Sambandi sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu (SSH) um umsögn á svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 2015-2040.

Skipulags- og umhverfisnefnd áréttar óánægju nefndarinnar að ekki hafi verið svarað erindi Grindavíkurbæjar um að fá áheyrnarfulltrúa inn við gerð svæðisskipulagsins þar sem ljóst var frá árinu 2012 að Hafnarfjarðarbær vildi merkja sér vatnstökusvæði og tilheyrandi vatnsverndarsvæði inn í landi Grindavíkur. Nefndin mótmælir því að búið sé að skilgreina vatnsverndarsvæði innan skipulagsmarka Grindavíkurbæjar án nokkurs samráðs.

Máið var einnig tekið fyrir í bæjarstjórn Grindavíkur þann 29. apríl sl. og var eftirfarandi bókað:

2. 1404029 - Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2015-2040

Ármann Halldórsson sviðsstjóri skipulags- og umhverfissviðs gerði grein fyrir málinu.

Aðrir sem til máls tóku: Bryndís, bæjarstjóri, Páll Jóhann, Páll Gísli, Marta og Vilhjálmur

Bókun

Samband sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu (SSH) óskar eftir umsögn um tillögu að Svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 2015-2040.

Meðal tillagna er að skilgreina vatnsverndarsvæði innan skipulagsmarka Grindavíkurbæjar fyrir mögulegt framtíðarvatnsból fyrir Hafnarfjarðarbæ í Fagradal í landi Krýsuvíkur.

Verði tillagan samþykkt þarf að gera breytingu á Svæðisskipulagi Suðurnesja, Aðalskipulagi Grindavíkurbæjar og í kjölfarið vinna deiliskipulagstillögu áður en vatnstaka getur hafist.

Bæjarstjórn tekur undir með skipulags- og umhverfisnefnd og áréttar óánægju með að ekki hafi verið svarað erindi Grindavíkurbæjar um að fá aðkomu að gerð svæðisskipulagsins þar sem ljóst var frá árinu 2012 að Hafnarfjarðarbær vildi skilgreina vatnstökusvæði og tilheyrandi vatnsverndarsvæði inn í landi Grindavíkur. Bæjarstjórn mótmælir því að í tillögunni sé skilgreint vatnsverndarsvæði innan skipulagsmarka Grindavíkurbæjar án viðeigandi

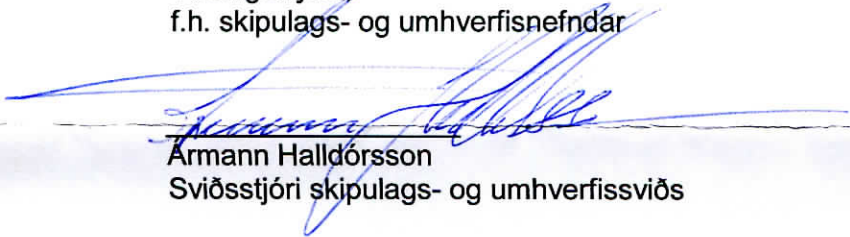


samráðs.

Bæjarstjórn ítrekar beiðni sína um aðkomu að svæðisskipulagsvinnunni og áskilur sér rétt til að sækja allan kostnað vegna vinnslu beiðnarinnar á SSH og eftir atvikum Hafnarfjarðarbæ. Bæjarstjórn beinir því jafnframt til Hafnarfjarðarbæjar að leita sem fyrst heimildar landeiganda í Fagradal fyrir mögulegri vatnstöku, þ.e. Héraðsnefnd Suðurnesja.

Þetta tilkynnist hér með.

Virðingarfyllst,
f.h. skipulags- og umhverfisnefndar


Armann Halldórsson
Sviðsstjóri skipulags- og umhverfissviðs

