



U S T

Umhverfisstofnun

Environment and Food Agency of Iceland

☒ Suðurlandsbraut 24  
IS - 108 Reykjavík, Ísland

☎ (+354) 591 2000

Fax (+354) 591 2010

umhverfisstofnun@ust.is

www.umhverfisstofnun.is

Smári Smáráson,  
skipulagsstjóri  
Fannborg 2  
200 Kópavogur

Reykjavík, 25. janúar 2008

Tilvísun: UST20071200015/ksj

## Tillaga um breytingu á svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 2001-2024, Glaðheimar

Vísað er til erindis frá skipulagsstjóra Kópavogsbæjar er barst Umhverfisstofnun þann 4. desember 2007, þar sem óskað er umsagnar um tillögu að breyttu svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 2001-2024. Breytingin felur í sér að opið svæði sem er 12,6 hektarar og hefur verið til sérstakra nota (hesthúsabyggð) er breytt í blandaða byggð. Svæðið er staðsett í austurhluta Kópavogs. Einnig er tillaga að breyttum tölum nr. 3.1 og 3.2 í svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins þar sem lagt er til aukið byggingarmagn í atvinnuhúsnæði og íbúðarhúsnæði í Kópavogi austur. Fjöldi íbúða eykst um 350 eða u.þ.b. 40 þúsund fermetra. Verslunar- og skrifstofuhúsnæði á svæðinu eykst um 155 þúsund fermetra, en sérhæfðar byggingar (hér hesthús) upp á 14 þúsund fermetra verða fjarlægðar. Fram kemur í inngangi umhverfisskýrslu er fylgir erindinu að stefnumörkun um uppbyggingu Glaðheimasvæðis muni fela í sér framkvæmdir sem eru matskyldar samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 og að áhrif þeirra verði metin á seinni stigum. Samkvæmt upplýsingum frá skipulagsstjóra Kópavogsbæjar eru ráðgerðar framkvæmdir er falla undir lið 25.ii í 1. viðauka laga nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum og varða „byggingu verslunarmiðstöðva stærri en 40.000 m<sup>2</sup> og byggingu bílastæðahúsa fyrir fleiri en 1.400 stæði”.

Í greinargerð er fylgir tillögu að breytingu á svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins kemur fram að breytingin er að því leyti í samræmi við núgildandi svæðisskipulag að uppbyggingin er inni á svæðiskjarna Smárans. Með breytingunni er verið að gera ráð fyrir hraðari uppbyggingu verslunar- og skrifstofurýmis en áður var áætlað. Í greinargerðinni kemur fram að uppbyggingin á Glaðheimareitnum mun valda því að umferð eykst og loftmengun á svæðinu verður meiri. Í skýrslu er fylgir erindinu „Glaðheimar – Kópavogi Umferðasköpun og áhrif á gatnakerfi”, kemur fram að fyrirhuguð umferðarsköpun vegna Glaðheimasvæðis er um 41.000 bílar á sólarhring, einnig kemur skýrt fram að fara þarf í vegafarmkvæmdir, svo sem að Arnarnesvegur verði breikkaður í 4 akreinar og ráðast þarf fyrir í breikkun Reykjanesbrautar í 6 akreinar sunnan Nýbýlavegar en áður var áætlað, ef ástand umferðar í nágrenni Glaðheimasvæðis á að verða viðunandi. Í ofangreindri greinargerð kemur einnig fram að umferðarukningin hefur í för með sér aukin áhrif vegna hljóðvistar, þ.e. hávaðamengun vegna umferðar eykst. Auk þess kemur fram í greinargerðinni að áhrif

umferðarsköpunar og hæðar húsa er háð útfærslu á aðal- og deiliskipulagi á seinni stigum. Í kaflanum um kynningu og samráð í umhverfisskýrslunni kemur fram að samráð hafi verið haft við Vegagerðina vegna fyrirhugaðrar uppbyggingar Glaðheimasvæðisins. Í sama kafla kemur einnig fram að Vegagerðin telji aðgerða þörf ef Reykjanesbrautin eigi að geta annað umferð á „þessum kafla“ sem fyrirsjáanleg er í framtíðinni, og telur Vegagerðin að það muni hafa áhrif á afstöðu Vegagerðarinnar við frekari vinnu vegna skipulags Glaðheimasvæðisins.

Umhverfisstofnun gerir eftirfarandi athugasemdir við skipulagstillöguna og umhverfisskýrslu.

### **Fyrirhugaðar skipulagsbreytingar**

Glaðheimasvæðið er 12,6 hektarar að stærð og verður skipulagt sem ein heild og er áætlað byggingarmagn alls 195.000 fermetrar, þannig að ljóst er að nýtingarhlutfall á svæðinu er áætlað hátt, enda eru samkvæmt skipulagsstjóra Kópavogsbæjar framtíðaráform um allt að 30 hæða hús á svæðinu. Skrifstofu- og verslunarhúsnæði yrði næst Reykjanesbraut en íbúðarhúsnæði yrði á austurhluta svæðisins. Athygli vekur að bílakjallarar eru ekki skilgreindir í svæðisskipulagsáætlun, en það hlýtur að gera svæðisskipulagsáætlun skýrari ef áætlanir um þörf og stærðir bílakjallara koma fram í svæðisskipulaginu.

### **Borgarlandslag og byggingarmagn**

Í umfjöllun um borgarlandslag og áhrif fyrirhugaðra áætlana á það kemur eftirfarandi ítrekað fram: „bygging háreistra bygginga er umdeild. Áhrifin eru jákvæð þegar horft er til heildarmyndarinnar og yfirbragðs svæðisins en neikvæð í augum þeirra sem ekki kunna við háreista byggð.“ Umhverfisstofnun telur mikilvægt að framangreind fullyrðing verði vel rökstudd. Það er ljóst að að áhrif háreistra bygginga á Glaðheimasvæðinu geta bæði verið neikvæð og jákvæð þegar horft er til heildarmyndarinnar. Með háreistri byggð fæst þétting byggðar, en ef það er á kostnað loftgæða þá er það ekki jákvætt. Hver áhrifin verða fer einnig eftir því hvort háreista byggðin taki útsýni frá nálægu íbúðar- og atvinnuhúsnæði, en slíkt er erfitt að meta fyrir en á seinni skipulagsstigum. Hvað borgarlandslag varðar er mikilvægt að ný byggð á Glaðheimasvæðinu skyggi ekki á Lindarbyggðina fyrir austan svæðið svo gildi íbúðarbyggðar er reist var fyrir 15 – 20 árum rýni ekki.

### **Aðrar áætlanir**

Umhverfisstofnun tekur undir það að hafa þarf nærliggjandi byggð í huga þ.á.m. fyrirhugaða byggð í Hnoðraholti þegar að nánari útfærslu kemur. Umhverfisstofnun telur að aðalatriðin sem þá þurfi að hafa í huga séu loftgæði, umferðarhávaði, skuggavarp og sviptivindar.

### **Umhverfismat**

Fram kemur í umhverfisskýrslu að til þess að anna aukinni umferð vegna uppbyggingar á Glaðheimasvæðinu og viðbótaruppbyggingu á Smárasvæðinu þurfi miklar vegabætur á svæðinu næst Glaðheimareitnum. Í umfjöllun um valkosti og samanburð á uppbyggingu Glaðheimasvæðis og núllkosta kemur í ljós að loftgæði versna, en eru talin slæm fyrir. Fullýrt er í kaflanum að fyrirhuguð uppbygging muni valda því að eignir í nágrenninu verði verðmætari, en áhrifum á eignir vegna umferðarsköpunar og hæða húsa er vísað til umfjöllunar á seinni skipulagsstigum. Þar sem umfjöllun um áhrif þessara mikilvægu þátta er vísað til umfjöllunar á seinni stigum þá verður að vísa fullyrðingum um áhrif á eignir á seinni skipulagsstig, hvort sem þau eru talin jákvæð eða neikvæð.

## Loftgæði

Varðandi loftgæði eru nokkur atriði sem Umhverfisstofnun gerir athugasemdir við eða telur að þurfi að skýra betur.

Í kafla um andrúmsloft á bls. 14 er vitnað í mat á umhverfisáhrifum tvöföldunar Reykjanesbautar frá Fífuhammsvegi að Kaplakrika á sínum tíma og áhrif þeirra framkvæmdar á loftgæði. Sagt er frá því að útreikningar tengdir því mati hafi sýnt að nokkur mengunarefni þar á meðal svifryk yrðu vel undir þeim viðmiðunarmörkum sem sett eru fram í reglugerðum. Í þessu sambandi vill Umhverfisstofnun benda á að þeir útreikningar voru gerðir árið 2001 og miðuðu meðal annars við reglugerð nr. 790/1999 um brennisteinsdíoxíð og svifryk í andrúmslofti. Í þeirri reglugerð eru umhverfismörk svifryks  $130 \mu\text{g}/\text{m}^3$  fyrir sólahring. Þessi reglugerð var hins vegar felld úr gildi með reglugerð nr. 251/2002. Við þá breytingu voru heilsuverndarmörk svifryks sett við  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  fyrir sólahring. Nauðsynlegt er að meta styrk mengunarefna með tilliti til þeirra reglugerða sem eru í gildi í dag.

Einnig vill Umhverfisstofnun benda á að í útreikningum fyrir loftmengun í skýrslunni frá 2001 sem vitnað er í var ekki tekið tillit til svifryks vegna malbiksslits eða annarra jarðvegsagna sem þyrlast upp frá akbraut. Aðeins var tekið tillit til svifryks í útblæstri bíla þ.e. sóts. Það er bagalegt og gefur ekki rétta mynd af mögulegri svifryksmengun þar sem svifryk sem þyrlast upp af götu getur verið meira að stærðargráðu heldur en það sem losnar með útblæstri.

Umhverfisstofnun telur nauðsynlegt að leitað verði leiða til að spá betur fyrir um heildarsvifryksmengun vegna umferðar á svæðinu, ekki bara sóthluta svifryksins sem er lítil hluti þess.

Umhverfisstofnun getur ekki tekið undir það að líklegt sé að loftmengun verði vel undir viðmiðunarmörkum sem sett eru í reglugerðum. Ef skoðuð er reynslan frá mælistöðinni við gatnamót Grensásvegur og Miklubrautar er ekki við því að búast. Um Grensásveg fara um 26 þúsund bílar á dag en um Miklubraut 56 þúsund bílar. Svifryksmengun á þessari mælistöð hefur sveiflast talsvert milli ára eftir veðurfari en á árabílinu 1996-2006 fór svifryksmengun yfir heilsufarmörk frá 15 sinnum á ári upp í 45 sinnum á ári. Á Reykjanesbraut gegnum Kópavog er gert ráð fyrir enn meiri umferð heldur en er við mælistöðina á Grensásvegi í dag. Á Reykjanesbraut móts við Dalveg gerir umferðarspá t.d. ráð fyrir að HDU verði 109 þúsund bílar árið 2024. Það er meiri umferð heldur en nokkurs staðar þekkt á höfuðborgarsvæðinu í dag. Ekki er við öðru að búast en að svifryksmengun verði meiri á þessu svæði en á mælistöð á Grensásvegi. Umhverfisstofnun tekur undir það sem fram kemur neðst á bls. 14 í umhverfisskýrslu en þar eru sveitarfélög hvött til að setja upp mælistöð við Reykjanesbraut til að vakta helstu mengunarefni. Hins vegar sér Umhverfisstofnun ekki hvernig þannig mælistöð stuðli að því að halda mengun í lágmarki eins og sagt er í skýrslunni. Umhverfisstofnun telur einnig að skýra verði hvernig þessi uppbygging sé í samræmi við stefnu ríkisstjórnarinnar um sjálfbæra þróun til 2020 eins og haldið er fram. Þar sem um mjög viðamiklar framkvæmdir er að ræða inn á svæði þar sem fyrir er mikil byggð vill Umhverfisstofnun benda á mikilvægi þess að huga vel að mótvægisáðgerðum gegn rykmengun á framkvæmdatíma.

Í töflu 4 í umhverfisskýrslu er rætt um umhverfisþætti og viðmið. Sem viðmið varðandi andrúmsloft er bent á lög um hollustuhætti og mengunarvarnir nr 7/1998. Umhverfisstofnun

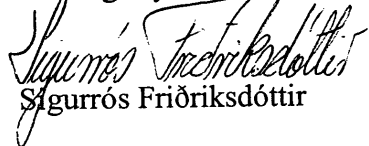
telur eðlilegra að vísa beint í viðkomandi reglugerðir þar sem engin viðmið eru í lögnum sjálfum. Það væri líka í góðu samræmi við það sem fram kemur neðar í sömu töflu þar sem vísað er í reglugerð um hávaða nr. 933/1999.

Í fylgiskjali með umhverfisskýrslunni er gerð grein fyrir umferðarsköpun og áhrif á gatnakerfi vegna uppbyggingar Glaðheimasvæðisins. Á mynd 2.2 má sjá umferðarspá fyrir 2024 með uppbyggingu á Glaðheimasvæðinu og viðbótaruppbyggingu í Smáranum. Þar má sjá að HDU á Reykjanesbraut norðan Arnarnesvegjar er áætluð 64 þúsund bílar. Í áðurnefndri skýrslu um mat á umhverfisáhrifum tvöföldunar Reykjanesbrautar frá Fífuhvammssvegi að Kaplakrika er einnig að finna umferðarspá. Þar er því spáð að árið 2020 verði HDU um þetta sama þversnið 70 þúsund bílar. Sú spá var gerð áður en hugmyndir um uppbyggingu Glaðheimasvæðisins og viðbótaruppbyggingu í Smáranum komu til. Nauðsynlegt er að skýra þennan mun.

### Niðurstaða

Fyrir liggur að svonefnt Glaðheimasvæði er á grenndarsvæði Smárans sem er skilgreindur sem svæðiskjarni á höfuðborgarsvæðinu. Ljóst er af skýrslu yfir umferðarsköpun fyrirhugaðrar uppbyggingar á Glaðheimasvæðinu, að ofangreindar áætlanir kalla á margar og miklar aðgerðir í vegamálum á svæðinu. Niðurstaðan er sú að ef áætlanir um uppbyggingu á Glaðheimasvæðinu ganga eftir verður meiri umferð á gatnakerfinu kringum það svæði en þekkist á höfuðborgarsvæðinu í dag. Umhverfisstofnun telur að áætluð nýting Glaðheimasvæðisins sé afar mikil, þar sem áætlað er að koma byggingarmagni upp á 195 þúsund fermetra á 12,6 hektara svæði. Þetta magn mun gerbreyta svo ásynnd og eðli svæðisins að mikilvægt er að það verði kynnt íbúum í nágrenni Glaðheimasvæðisins vel, hvort sem þeir eru búsettir í Kópavogi eða Garðabæ. Það kemur á óvart að þar sem bílastæðapörf byggðarinnar á að leysa að mestu neðanjarðar að ekki skuli sett fram áætlun um það hve marga fermetra alls þeir bílastæðakjallarar þurfi að vera. Umhverfisstofnun telur að þar sem svæðisskipulag er áætlun um landnotkun þurfi að fjalla um allar slíkar áætlanir í svæðisskipulaginu. Ljóst er að breytingar á umferðarmannvirkjum þurfa að koma til jafnhliða uppbyggingunni og taka þarf tillit til íbúðabyggðar í Lindum. Vonir eru bundnar við færanlega loftmælistöð sem stendur til að nota, en engin aðgerðaráætlun um mótvægisáðgerðir ef loftmengun fer yfir viðmiðunarmörk er í þeim gögnum sem hér eru til umfjöllunar. Umhverfisstofnun væntir þess að sjá slíka áætlun á síðari stigum ef áform um uppbyggingu ganga eftir. Umhverfisstofnun telur að endurskoða verði umfjöllun um loftgæði í umhverfisskýrslu er fylgir skipulagstillögunni sbr. ábendingar hér að framan.

Virðingarfyllst

  
Sigrós Friðriksdóttir



Hjalti J. Guðmundsson  
sviðsstjóri