

Fundir vegna vinnslu aðalskipulags Garðabæjar

Dags: 26.11.2015

Kl: 17-19

Staður: Flataskóli, Garðabæ

Fulltrúar Garðabæjar: Sigurður Guðmundsson, formaður skipulagsnefndar

Arinbjörn Vilhjálmsson, skipulagsstjóri

Eysteinn Haraldsson, bæjarverkfræðingur

Gunnar Einarsson, bæjarstjóri

Fulltrúar ráðgjafa: Árni Ólafsson, verkefnastjóri – Teiknistofa arkitekta

Bergþóra Kristinsdóttir, samgöngusérfræðingur - EFLA

Eva Dís Þórðardóttir, skipulagsfræðingur - EFLA

Yngvi Þór Loftsson, landslagsarkitekt – Landmótun

Óskar Örn Gunnarsson, skipulagsfræðingur – Landmótun

Dagskrá:

1. Sigurður Guðmundsson opnar fundinn
2. Árni Ólafsson kynnir verkefnið og þá kosti sem viðraðir eru

3. Umræður og fyrirspurnir

1. Sigurður fór yfir í byrjun hvernig fundarröðin næstu daga yrði uppbyggð s.s. fyrsti fundur haldinn á Álftanesi síðan í Flataskóla og að lokum fundur um Heiðmörk og útivistarsvæði í Flataskóla 1. desember. Á fyrstu tveimur fundunum er farið yfir sama efnið og einblínt á byggð, byggðamynstur og samgöngur. Síðar eða 1. desember verður fundur þar sem farið er yfir útivist, íþróttir og verndun. Sigurður hvatti fólk til að mæta einnig á þann fund Sigurður benti á að samráð hefði þegar verið haft við ákveðna hagsmunaaðila t.d. hestamenn, íþróttafélög landeigendur o.fl. Sigurður fór yfir skipulagsferlið og benti á að hægt væri að koma ábendingum til Garðabæjar í gegnum netið til 11. janúar og síðan muni tillaga að aðalskipulagi verða kynnt á vormánuðum og gefst þá tækifæri til þess að koma með athugasemdir við mótaða tillögu.
2. Árni fór í gegnum kynninguna.
 - Álftanes
 - Garðaholt
 - Vífilsstaðavegur
 - Lyngás – miðbær Garðabær
 - Borgarlína
 - Hafnarfjarðarvegur í stokk
 - Arnarnes
 - Borgarlínan
 - Hvernig byggð?
 - Hnoðraholt – Vífilsstaðir
 - Golfvöllurinn
 - Þróun byggðar frá Hnoðraholti og niður að golfvellinum?
 - Smalaholt
 - Setberg Svínholt
 - Ofanbyggðavegur
 - Stígakerfi
 - Stutt kynning á flokkun stíga

3. Umræður og fyrirspurnir

Eftir að Árni hafði lokið máli sínu gaf Sigurður orðið til fundargesta. Sigurður ítrekaði að hér væri ekki verið að boða neinar ákvarðanir heldur væri verið að hvetja til umræðu um valkosti. Voru fundargestir beðnir um að segja til nafns og bera upp spurningu og/eða ábendingu.

Spurningar	Svar
Hannes Garðarsson: Hafnarfjarðarvegur er fullpakkaður í dag hvaða áform eru um að auka afkastagetu hans?	Sigurður: Það er ný búið að samþykkja svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins og þar er búið að setja niður tvær stofnbrautir til Reykjavíkur. Í svæðisskipulaginu er lögð áhersla á að auka almenningssamgöngur. Þeir sem búa næst samgönguásunum nýti þá almenningssamgöngur, þeir sem búa fjær t.d. Álfanes geta þá fengið opnara umferðarflæði. Öll umferð er á leiðinni niður til 101 - það er vandamálið. Það þarf að dreifa uppbyggingu á atvinnustarfsemi til að minnka álagið á miðbæ Reykjavíkur s.s. dreifa umferðinni. Uppbyggingarsvæði fyrir atvinnustarfsemi í Garðabær gætu t.d. verið staðsetning landsspítalans á Vífilstöðum eða uppbygging í Vetrarmýri. Við vildum fá Háskólann í Reykjavík upp á Urriðaholt á sínum tíma en það var ekki vilji til þess. Það er lífsnauðsynlegt að auka almenningssamgöngur á höfuðborgarsvæðinu til þess að þeir sem þurfa að nota bíl eins og Garðabæingar og Hafnfirðingar hafi opnara umferðarflæði. Miðað við 70% fjölgun á höfuðborgarsvæðinu þá gæti stór hluti fjölgunarinnar verið í Garðabæ. Þótt svo að farið verði í allar samgönguúrbætur sem áformaðar eru þá verður samt of mikil umferð ef almenningssamgöngur aukast ekki. Varðandi Hafnarfjarðarveginn þá hafa verið viðræður í gangi við Vegagerðina um úrbætur. Vilji var upphaflega til að setja hann í stökk eða mislæg. Hinsvegar er verið að skoða hvort hægt sé að fara í minni framkvæmdir sem geti létt á ástandinu eins og það er núna. En röðin er líka við gatnamót Arnarnesvegjar. Því er spurningin hvort vandinn færist ekki bara annað. Það er í raun gatnamótin Miklabraut/Kringlumýrarbraut sem býr í raun til þessa röð.
Pétur Kristinsson: Nú er búið að ákveða að setja brú frá Kársnesi yfir í Nauthólsvíkina ! Væri ekki hægt að tengja okkur við þessa leið? Værum ekki nema 10 mín niður í miðbæ Reykjavíkur Gætum við farið yfir frá Arnarnesi og yfir á Kársnes?	Sigurður: Hugmyndir eru um ferjur frá Álfanesi og að flugvælinum í Reykjavík Má skoða það að tengjast Kársnesinu. Kársnesið er núna í ferli í norrænni skipulagssamkeppni þar sem áhersla er á hvernig maður kemur íbúum þaðan og inn í miðborg Reykjavíkur. Verður áhugavert að sjá hvað kemur út úr því. Sigurður benti á

Mætti ekki nota Sjálandið sem ferjuhöfn líka?	korti hvar mögulegt væri að hafa brú eða ferju Arinbjörn: Brúin yfir í Kársnes er ekki bílabrú heldur fótgangandi og hjólandi hugsanlega strætó, áréttar það. Kópavogur hefur rætt við okkur um að tengjast Arnarnesinu t.d. Þessar auka samgöngumöguleikar t.d. ferjur eru ekki ætlaðar bílum. Sigurður: Að sjálfsögðu er tekið tillit til þess í umhverfismatinu. Mikið er um flóðvarnir.
Erling Ásgeirsson: Mögulegur- hugsanlegur golfvöllur út á eyrinni, er ekki verið að taka tillit til hækkunar sjávar þegar skipulagið er unnið og takmörkuð nýting vegna hennar?	Arinbjörn: Í núgildandi aðalskipulagi Álftanes eru gólfkótar hærri vegna flóðahættu. Á þeim stöðum sem eru áhættu svæði vegna flóða þar er til skoðunar að hækka t.d. gólfkóta bygginga. Þetta er eitthvað sem við verðum að skoða. Það verður að teljast betra að golfvöllur fari á flot en íbúðabyggð. Þarf að skoða alvarlega hækkun sjávar. Viðbót: Við vinnslu umhverfismats áætlana er t.d. hækkun sjávar tekinn inn í matið. Sem dæmi má taka að nokkrir kostir eru settir fram fyrir staðsetningu golfvallarins. Þar er metið hvort svæðið sé í flóðahættu. Matið getur leitt í ljós að svæðið er flóðahættusvæði en þá kemur á móti að annað svæði er kannski ekki í flóðahættu og væri þess vegna æskilegra í fjarlægðri framtíð undir íbúðabyggð. Mögulega væri metið að hægt væri að byggja upp golfvöll en ekki þjónustu, verslun eða íbúðabyggð.
Af hverju er þetta kallað Bessastaðagrandi, þetta heitir Selskarð.	Arinbjörn: Þetta heitir líka Bessastaðagrandi skv. örnefnabókum.
Bjarni: Göngu og hjólréiðastígur út fyrir Arnarnesið. Verður ekki samfelldur stígur frá Reykjavík út fyrir Arnarnesið og meðfram ströndinni út að Álftanesi?	Ekki svarað sérstaklega, tekið til skoðunar.
Hannes: Eru til viðmið um fjarlægðir að hesthúsabyggð? Nú fer þétt byggð og hesthús ekki vel saman? Eru viðmið um þetta í skipulagsmálum?	Sigurður: Á fundinum úti á Álftanesi kom það skýrt fram að þau vilja hafa hesthúsbyggðina. Með því er hægt að tala um sveit í borg. Kjóavellir eru með mjög góða aðstöðu og á Garðabær mikið land þar sem ekki er búið að úthluta lóðum. Á eftir að afgreiða þetta mál í vinnunni við aðalskipulagið.
Sæmundur: Hvar byrjar biðröðin eða hvað veldur biðröðinni? Hún byrjar bara heima, erfitt að komast inn á Hafnarfjarðarveginn frá Grundunum því að það er alltaf verið að byggja meira fyrir neðan veg! Hvaða tímarammi er fyrir það að maður geti farið í almennilegt	Sigurður: Bendir á glærana með borgarlínunni. Ef það eru örar ferðir almenningssamgangna á þessum ás þá eykst þéttleikinn við punktana og verður gisnara sem utar dregur. Þeir sem búa næst 500 – 600 m ræðis fjarlægð. Æskilegt og mjög líklegt er að það fólk muni í framtíðinni nýta sér almenningssamgöngur og með því hafa áhrif á umferðina fyrir þá sem ekki hafa kost á

samgöngukerfi?	að nýta sér almenningssamgöngur. Þetta mun t.d. koma fram í rammaskipulaginu um miðbæ Garðabæjar. Þar sem byggðin þéttist, þar hefur þetta náðst. Við borgarlínuna þar á að vera strætó á 5 mín fresti. Hugsanlega bílastæðahús eða aðstaða til að leggja bílnum sínum við borgarlínuna til að geta farið upp í strætó og haldið áfram inn í Reykjavík. Það er vinnuhópur vegna svæðisskipulagsins að kortleggja æskilega staði en það er ekki tímarammi á þeirri vinnu. Það þurfa að vera örar ferðir á helstu ásunum en ekki upp í hverfi og sækja einn til tvo einstaklinga. Það þurfa að vera stöðvar þar sem margir koma inn. Það er æskilegt að gera sér akrein svipað og er á Miklubrautinni s.s. þessi rauða.
Pétur: Er ekki óraunhæft að segja að Íslendingar eða borgarþátttakar taki strætó í því magni að það hafi áhrif á umferðina? Í alvöru - ég vara við því svo allt fari ekki í hnút!	Sigurður: Við eigum að tala strætó upp en ekki niður. Við þurfum að tala hann upp til þess að aðrir noti strætó sérstaklega þeir sem búa í miðbæ Reykjavíkur. Það verður alltaf þannig að flestir í Garðabæ nota einkabílinn en ef Reykjavík nær að draga úr einkabílanotkun þá léttist á umferðinni.
Í Denver, Colorado, þar hafa þeir leyst samgöngur á þann hátt að það liggur vegur þvert í gegnum Denver og eftir veginum gengur strætó á svona 5 mín bili. Fólkið sem notar þetta greiðir ekki fyrir að nýta sér þessa þjónustu. Þetta er stórkostleg samgöngubót. Það er ekki rætt um þetta hér á landi?	Sigurður: Það er amerískur ráðgjafi sem er að skoða almenningssamgöngukerfið fyrir svæðisskipulagsnefndina. Það þarf að auka almenningssamgöngurnar það er klárt mál.
Verður ekki að koma með aðeins fljótvirkari úrbætur um aðkomu að stofnbrautinni. Það væri hægt að bæta við beygjuakrein við gatnamót Vífilstaðavegar/Hafnarfjarðarvegar, þarna situr fólk í biðröð í 40 mín. Er ekki hægt að gera eitthvað núna? Það er bil þarna við gatnamótin sem hægt er að nota fyrir auka beygjuakrein. Það er ekki fallett en mun hjálpa og þörfin krefur. Það þyrfi bara að lengja aðreinina	Gunnar: Við erum í viðræðum við Vegagerðina um að breikka þessi gatnamót. Viðræðurnar eru að koma þessu inn á samgönguáætlun, 300- 400 milljónir, helst 2015-2018. Áttu að vera mislæg gatnamót en þau kosta um 3 milljarða - þetta var 2007. Eftir hrun hefur ekki verið rætt meira um það. Svona mislæg gatnamót eru dýr. Rætt hefur líka verið um að setja hann í stokk og gera mislægar tengingar. Stokklausnin er einnig mjög dýr, hver kílómetar kostar 1 milljarð. Lofa þessu ekki strax en það hangir saman við að ríkið þarf að fjármagna þetta, við erum ekki tilbúin að lána fyrir framkvæmdinni því stofnbrautakerfið er á herðum ríkisins.
Kjartan: Gætir þú haft glærna uppi um umhverfismatið fyrir tengivegin við Vífilstaðaveg. Tengivegur sem er hluti af því að við erum að tala um umferðarmál og samgöngumál. Ég held það sé hættulegt fyrir okkur þegar rætt er um samgöngumál að setja slíkt mat fram. Klárlega þjónar hann miklum hagsmunum ef um 800	Sigurður: Samkvæmt lögnum í dag þarf að gera þetta. Þetta er faglega gert og gott að skoða þetta í þessu samhengi. Viðbótar svar: Við mat á valkostum er horft á þá umhverfisþætti sem taldir eru verða fyrir áhrifum. Matið getur hinsvegar verið þannig að neikvæð áhrif eru á alla þættina nema 1-2. Ekki

einingar bætast við Álfanes og um 1500 einingar á Garðaholti . Ég vil bara að við veltum því fyrir okkur þegar við gerum svona samfélagslega ábyrgt skjal .	er þar með sagt að framkvæmdin í þessu tilfelli vegurinn verði ekki settur inn á aðalskipulagsáætlunina. Ástæðan er sú að rétt eins og spyrjandi benti á þá geta verið gífurlegir hagsmunir sem vega það þungt að þeir verða ráðandi í ákvarðanatökunni. Ef slíkt kæmi upp þá yrði sú ákvörðun rökstudd í umhverfismati áætlunarinnar.
Sigmar: Ljósinn voru í 10 sek inn á Hafnarfjarðarveginn áður en Sjálandið bættist við, nú er búið að bæta við mikilli byggð. Ennþá er 10 sek. þarf ekki að lengja þennan tíma? Ég beið við Olís fyrir 13 árum núna er röðin niður að Sjálandi!	Sigurður: Bendir á að teppan er líka inni í Hafnarfirði og endar á gatnamótunum. Hafnarfjörður vill beina umferðinni um Ofanbyggðavegin svo á þetta að enda í Kópavogi en þar er veggur líka. Útfærsla ofanbyggðavegar mikilvæg. Aukning á umferð ferðamanna hefur líka áhrif á alla umferð.
Ofanbyggðavegur átti hann ekki að vera framhald af Arnarnesvegi?	Sigurður notar kortið til að útskýra hvernig hann er í gildandi aðalskipulagi
Hannes: Hversu hratt á Garðabær að stækka? Hafa íbúar verið spurðir?	Sigurður: Þetta er ein af lykilspurningunum. Hversu mörg viljum við vera? Uppbygging getur verið eftir 10, 50 eða 100 ár. Hvernig tryggjum við að innviðir séu til staðar og skuldahlutföll! Arinbjörn: Það er betra að spyrja í hvaða röð viljum við byggja heldur með hvaða hraða þar er svo margt sem er óljóst varðandi hraða. Gunnar: Í Danmörku þurfa sveitarfélög að vera með íbúafjölda 20 þúsund eða fleiri. Mín skoðun er að horfa til 20-25 þúsund. Ef það eru mikið fleiri þá hækkar kostnaðarkúrfan og þú missir nándina, lýðræðið, samkenndina og jákvæða félagslega þætti. Þurfum að hugsa hvaða afleiðingar það hafi að vera fleiri? T.d. í Reykjavík þá er farið að skipta borginni í hverfi. Í Reykjavík er þjónustan í hverfunum sú sama og í Garðabæ en borgarbúar upplifa samt eins og þjónustan sé minni. Ég myndi ekki vilja tapa því á kostnað þess að vera fleiri.
Erla: Er ekki mikilvægt fyrir Garðabæ að yngjast? Það þarf að tryggja að samgönguinnviðirnir séu þannig að ungafólkið vilji koma t.d. með hjólastiga. Sem hefur verið afleitar lausnir hingað til en er það ekki að komast í lag? Ungt fólk hjólar mikið	Sigurður: Bendir á korti hvaða stígar eru komnir og hvar þeir eiga að koma. Stígarnir eru komnir inn í Kópavog. Eins eru hugmyndir um að við Hafnarfjarðarveginn verði öflugur stígur.
Friðrik: Hér hafa verið byggðar margar einingar 50 -60 plús. Þetta fólk flytur inn og svo út. Glæður að sjá að nýr kirkjugarður er kominn. Hef áhyggjur af því að Garðakirkjugarðurinn nái ekki að anna því sem þarf að anna. Fólk vill taka frá leiði fyrir t.d. maka. Þarf að hugsa um að stækka garðinn sitthvorumegin en það er mjög stutt eftir af notkun þeirra reita sem eru í notkun	Sigurður: Þetta er eitt viðfangsefni. En það er líka til skoðunar að stækka hann eitthvað en einnig að koma nýjum garði að.

Bjarni: Er komin niðurstaða um staðsetningu fótboltahúss í Ásgarði eða annarsstaðar? Ef það verður í Ásgarði þá geri ég ráð fyrir að það þurfi mikið af bílastæðum?	Sigurður: Við Ásgarð er gert ráð fyrir íþróttasvæði en einnig er til skoðunar að hafa líka svæði við Vetrarmýrina. Á fundinum 1. des verður þetta rætt nánar. Ég get ekki svarað því núna hvort staðsetning hafi verið ákveðin.
Emil: Það voru tveir golfvellar nefndir til sögunnar. Hvað með Urriðavöllum? Eru einhverjar hugmyndir um það hvernig eða hvort þessi völlum verður stækkaður?	Sigurður: Verður farið yfir þetta á fundinum 1. desember. Hvet ykkur til að mæta og þar eru nokkrir kostir inni. Gunnar: Við höfum fengið kynningu frá Oddfellow um þeirra áform og hugmyndir. Það þarf að huga að verndaráætlunum sem eru á hrauninu. Ef það verður gert að fólkvangi. Þá getur verið að hægt verði að hafa brautir þar inni en ef það verður friðlýst þá er það ekki hægt.
Er eins ásókn um búsetu eins og í öðrum sveitarfélögum?	Sigurður: Já það virðist vera, fasteignaverð er hátt í Garðabæ sem gefur einhverja mynd. Þegar við erum að ræða t.d. um hraða á uppbyggingu þarf að hafa í huga að önnur sveitarfélög hafa líka uppbyggingarsvæði. Allir vilja tryggja að það sem gerðist 2007 gerist ekki aftur en það þarf að hafa skynsemi í allri uppbyggingu.
Gunnar: Við höfum miklar áhyggjur af lokun Herjólsbrautar ef eitthvað er til í því? Við erum Garðabæingar og skiljum ekki af hverju er verið að loka á okkur? Allir mjög óhressir með þetta! Sé að það er kominn samfélagslitur utan um Klaustrið hver er staðan á því?	Sigurður: Tekið til skoðunar. Sigurður: Bærinn hefur fest kaup á klaustrinu. Það er deiliskipulag í vinnslu. Það eru hugmyndir um ungbarnaleikskóla o.fl.
	Gunnar: Við höfum verið í samráði við ykkur íbúana og verið er að skoða málið og finna lausn. Í dag er keyrt í gegnum Holtsbúðina en við erum að skoða að bílastæðin verði eingöngu fyrir starfsmenn. Við viljum nýta húsið og akkúrat í þessum töluðum orðum er verið að skoða athugasemdir íbúa. Íbúarnir hafa ekki verið nægilega ánægðir með okkar hugmyndir en við erum að reyna að lenda þessu í samráði við íbúa. Öll skipulagsmál eru þannig að fólk vill helst ekki breyta neinu. Meta þarf hagsmuni, en best er að leysa þetta í samráði við íbúa. Við höfum t.d. verið í samvinnu með hljóðvistarmál með Lundina og þar náðist góð sátt um málið.
Sæmundur: Græna svæðið við Grundirnar. Hvaða áform eru um það? Eru hugmyndir um nýtingu þess? Og hvað með veitingahúsið sem var áformað?	Sigurður: Það er lóð þarna og það er deiliskipulag í vinnslu sem verður auglýst fyrr eða síðar. Hluti svæðisins er útivistarsvæði. Það á að byggja 25 raðhús á þessum reit við hringhúsið. Ekki til skoðunar að byggja meira.
Pálmi: Hver er stefnan í hljóðvistarmálum (hljóðmanir) í bænum? Það setur sterka mynd á bæinn. Það hefur allskonar afleiðingar?	Sigurður: Það er lögbundinn réttur almennings að búa við ákveðna hljóðvist. Sem þýðir að menn þurfa að bregðast við með einhverjum hætti. Bærinn eyðir miklum pening í það. Bæjarverkfræðingur metur hvar og hvernig þarf að vinna þetta. Unnið er að veggjum í

Athugasemd [EDP1]: Það er erfitt að umskrifa þetta í ritað mál þar sem ég átta mig ekki á málinu. Gott ef t.d. Arinbjörn gæti skoðað þetta.

	samvinnu við íbúa sem búa við veggina. Þetta er ávalt smekksatriði og því umdeilt. Eysteinn: Inni á vefnum hjá UST eru upplýsingar um þessi uppbyggingaráform. Við höfum unnið þetta þökkalega hratt.
Helga: Hljóðvarnir og hljóðmön! Súlunes, það þarf að vera hljóðmön við endann á Súlunesi. Það var ekki gert ráð fyrir að hljóðvörnin næði alla niður að Kópavogsdalnum. Við furðum okkur á þessum vinnuháttum! Við töluðum um þetta fyrir síðustu kosningar en ekkert hefur gerst. Hvenær á næsta ári mun þetta verða framkvæmt?	Sigurður: Það er verið að vinna hjólastíg þarna. Gunnar: Send hafa verið áform í dag um hljóðvörnina og framlengingu þeirra niður fyrir húsið þitt. Við báðum landslagsarkitekt bæjarins um að framlengja mönina. Þá ættu þessar hljóðmanir að vera komnar í lag. Geri ráð fyrir að næsta sumar verið ráðist í að klára þetta. Við erum að tala um að hækka manirnar en hluti lendir í Kópavogi. Hljóðmanirnar hafa tvö sjónarmið, tryggja hljóðvörn en svo útsýni. Þess vegna er þetta líka smekksatriði. Framkvæmdatími er að sumri til þess að við getum nýtt efni úr grunnnum.

Sigurður lokaði fundinum og benti fólki á að hægt sé að senda inn athugasemdir eða ábendingar til 11. janúar 2016 inni á heimasíðu bæjarins eða skriflega.

Fundi slitið kl: 19:00

U.þ.b. 82 fundargestir (65/17 kk/kvk)