

Pormóður Sveinsson, skipulagsfulltrúi
Norðurhella 2 – 221 Hafnarfjörður

athugasemdir vegna deiliskipulagsbreytinga við Gjótur – (Hraunin) reitir 1.1 og 1.4 með athugasemdafrest til 1.september 2019.

Um samræmi við svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins:

á bls. 27 um leiðarljós 2 svæðisskipulagsins stendur:

„Skipulag samgöngukerfis höfuðborgarsvæðisins tryggir skilvirkar samgöngur fyrir íbúa, atvinnulíf og sífellt fleiri gesti. Áhersla er lögð á eflingu hagkvæmra, vistvænna samgöngumáta sem auka ekki álag á stofnvegakerfið. Skilvirkni samgangna á mælikvarða hagkvæmni og umhverfis er aukin.

Þétt og aðlaðandi uppbygging íbúða og atvinnu í göngufæri frá almenningssamgönguásum gefur einstaklingum og fjölskyldum fjölbreytta valkosti í vali á ferðamáta, sem styður við minni umhverfisáhrif, bætta lýðheilsu og sparnað í samgöngukostnaði heimilanna.

Stofnleiðir vega, almenningssamgangna, göngu og hjóleiða mynda heildstæð kerfi sem tengja sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu og stærri hverfiseiningar þeirra vel saman. Þessi stofnkerfi eru samþætt þannig að vegfarendur eigi auðvelt með að nota fleiri en einn ferðamáta í hverri ferð kjósi þeir það.“

Á bls. 36 er jafnframt að finna töflu 2 – sem fjallar um „samgöngumiðuðu þróunarsvæði“ en þar segir í lokin – „Kröfur um hámarksfjölda bílastæða og aðrir skipulagsskilmálar styðja mjög við notkun almenningssamgangna í ferðum að/frá svæðinu“.

Athugasemd:

Við teljum að deiliskipulagsbreytingin sé ekki í samræmi við svæðisskipulagið. Við teljum að það sé lítið sem ekkert í deiliskipulagsbreytingunni sem ber vott um samræmi við „samgöngumiðuð þróunarsvæði“. Þétting byggðar fjallar ekki um að tryggja jafnmarga fermetra og jafn mörg bílastæði, þétting byggðar fjallar um að nýta þá innviði sem fyrir eru, byggja frekar fyrir fólk en bíla og horfa til almenningssamgangna frekar en einkabílsins. Ef þetta er ekki til staðar, þá er ekki hægt að segja að verið sé að byggja eftir markmiðum svæðisskipulagsins um samgöngumiðuð þróunarsvæði.

Um samræmi við rammskipulagið:

Mikill skortur er á rökstuðningi deiliskipulagsbreytingarinnar við rammskipulagið.

Ósamræmið á íbúðarfjölda:

Hverfi 1. er skipt upp reitum innan hans í samkeppnistillögunni (rammaskipulagi), þar kemur fram að á reit 1.1 og 1.4 að fjöldi íbúða yrði á þessum tveim reitum 151 samtals, (reit 1.1. 78 íbúðir, og reit 1.4 yrði það 73 íbúðir), í nýja auglýstu tillögunni kemur fram að íbúðarfjöldi er 490 talsins, sem er fjölgun um 339 íbúðir.

Þetta kallar á kúvendingu í skólamálum:

Telja verður að þessi aukning sé úr hófi. Þetta þýðir fleira fólk á minni reit, meiri umferð, meira álag á fráveitu, fleiri börn í skóla og leikskóla, og er fordæmisgefandi fyrir hina reitina.

Gatnaskipulag og hönnun:

Öll fyrirheit um góða gatnahönnun nær ekki fram að ganga skv. þessari deiliskipulagsbreytingu.

Hæðir húsa:

Tafla úr rammskipulaginu:

HVERFI	STÆRÐIR	HÆÐIR	BYGGINGAR	ANNAÐ
HVERFI 1 GJÓTUR	Lóðir: 55.970 m ² Viðmið um nýtingu: hámark. bygg.magn: 93.221 m ² NH: um 1,7 um 35% íbúðir um 50% verslun/þjónusta/atvinna um 15% breytilegt	2-8 hæðir	<ul style="list-style-type: none"> Ný randbyggð. Íbúðarhús í SV horni óbreytt. Hægfara/sjálfsprottin þróun við Gjótuhraun. Óbreytt framhlið að Flatahrauni. 	<ul style="list-style-type: none"> Tengsl við ósnortin hraunbolla. Menningartorg austan við Helluhraun 4.

Hér sést glögg að samræmið á milli þessara skipulagáætlana (rammaskipulags og breytingarinnar) er ekkert. Horfið er frá 2-6 hæðum í 4-9 sem verður að teljast yfirgengilegt. Rökleysa felst í því að fram sé haldið að 12 hæðir séu leyfðar nyrst á reitnum (í ca. 800m. fjarlægð frá deiliskiplagssvæðinu sem hér er til umfjöllunnar) og að það réttlæti þessa hæðir þarna. Atvinnuhúsnæði er ekki nálægt því að kasta sömu áhrifum á umhverfið eins og íbúðarhúsnæði, hvorki skólabörn né staðsetning eiga við ef gripið er til þeirra svara.

samanburðartaflan:

HVERFI 1 GJÓTUR / REITUR 1.1 + 1.4 / Tillaga TENDRU/KLASA vs. RAMMASKIPULAG

	RAMMASKIPULAG	TENDRA/KLASI	MISMUNUR
Lóðarstærð	17.774	24.770	39%
Byggingarmagn	36.717	58.808	60%
Nýtingarhlutfall	2,07	2,37	15%
Nýtingarhlutfall miðað við lóðarst. RSK	2,07	3,31	60%
Fjöldi íbúða (100m ²)	230	485	110%
Fjöldi atvinnurýma (200m ²)	32	26	-19%
Fjöldi verslunnarrýma (200m ²)	36	26	-29%
Fjöldi bílastæða	150	648	333%
Fjöldi bílastæða pr. íbúð	0,65	1,34	106%

Það er í alvörunni sorglegt að fara yfir þessa töflu og átta sig á því hvert pólitískt vald er að stefna með þessari deiliskipulagsbreytingu. Það er ekkert samræmi, traustið sem bæjarbúar reiddu sig á þegar rammaskipulagið var kynnt er orðið að engu. Afleiðingarnar verða enn og aftur vantraust íbúa á skipulagsmálum í sveitarfélaginu og algjör skortur á gæðum.

Almennt um deiliskipulagsbreytinguna:

Samráðsferlið við deiliskipulagsbreytinguna er ekkert - og kafli 1.2 í greinagerð kemur einfaldlega fram að (Upplýsingar um auglýsingaferlið – síðar), kynningarferlinu er slegið á frest.

Hér er verið að boða deiliskipulag sem endurspeglar nánast ekkert úr áður nefndu rammaskipulagi. Afbökun og afmyndun þeirrar vinnu sem átt hefur séð stað á sl. árum, bæði í svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins og í rammaskipulagsvinnunni.

“Gert er ráð fyrir hluta stæða ofanjarðar og hluta stæða í bílakjöllum. Gert er ráð fyrir að hámarki 190 bílastæðum ofanjarðar. Með bættum almenningsamgöngum er heimilt að fækka bílastæðum ofanjarðar til að auka umhverfisgæði á útisvæðum.” (bls. 9 úr deiliskipulagsgreinagerð) Hér er verið að sýna árið 2019 að bíllinn hefur meiri forgang en gæði og öryggi þeirra sem ætla að njóta útisvæðanna. Slíkt er á skjön við borgir og bæi sem

vilja láta taka sig alvarlega þegar kemur að skipulagi m.t.t blandaðar byggðar og framtíðar samgangna. Útivistarsvæði eru látin víkja fyrir hundruðum bílastæða ofanjarðar.

Um arkitektúrinn í deiliskipulagsbreytingunni:

“4.1.3 Fjölbreytileiki Fjölbreytileiki skal einkenna hliðar húsa við götu og skal uppbrot þeirra útfæra með mismunandi efnisvali, innskotum eða útskotum að lágmarki 1,2m fyrir hverja 15-20 metra. Þetta ber einnig að hafa í huga við val á þakformum. Til að tryggja fjölbreytni í hönnun skal miðað við að fleiri en ein arkitektastofa komi að hönnun nýbygginga innan svæðisins.” Það er semsé verið að óska eftir því að uppbrot sé einungis á úthliðum sem snúa út á götu, inngarðahlið ekki nefnd og bent á að þetta skuli líka “haft í huga” við þakform. Þetta er með öllu ótrúverðug lýsing á arkitektúr og ber vott um algjört metnaðarleysi. Og til að tryggja fjölbreytni í hönnun skal “miðað við” - þetta orðalag stenst ekki skoðun ef byggingaraðili herjar á bæinn og vill hafa sama aðilann til að teikna. Gerð er alvarleg athugasemd við greinargerðina í heild sinni, en hún er alltof laus - “miðað við”, “hafa í huga” og “möguleiki á..” eru ekki skilmálar, heldur óskir - sem halda ekki þegar á reynir.

Möguleikar Hraunanna, lega þess við framtíðar samgönguás höfuðborgarsvæðisins, núverandi innviðir og staðsetning gerir Hraunin að spennandi kosti. Hafa ber í huga að skipulag sveitarfélagsins síðustu áratugi er ekki eitthvað sem bæjarbúar geta stært sig af. Þrátt fyrir að skipulag og útlit hverfa verði alltaf á einhvern hátt smekksatriði þá ber sveitarfélaginu að vanda sig og hverfa ekki ætíð frá hag heildarinnar í faðm tilvonandi byggingaraðila, með tilheyrandi kostnaðarauka sem skapast af taktlausu byggingarmagni og sprungnum innviðum. Það eru jú útsvarsgreiðendur sem borga á endanum fyrir græðgina.

Með fyrirfram þökk

Haraldur Örn Sturluson
Öldutún 18
220 Hafnarfirði