

VIÐAUKI 3 - ATHUGASEMDIR VIÐ DRÖG AÐ TILLÖGU AÐ MATSÁÆTLUN

Viðauki 3 - athugasemdir við matsáætlun

"Tumi Tomasson" <tumi@hafro.is>
14.08.2007 14:35

To
<umhverfismat@lh.is>
cc
<allyson@khi.is>

Subject

Athugasemdir vegna tillögu um Sundabraut - Helga J. Bjarnadóttir

Athugasemdir frá eigendum og íbúum í Njörvasundi 2.

Við keyptum húsið að Njörvasundi 2 snemma árs 1998 og höfum búið þar frá ágúst sama ár. Þegar við keyptum vissum við af fyrirhuguðum húsabyggingum við Hólmasund og Sæviðarsund. Áætlunum um þær byggingar var hins vegar breytt á meðan framkvæmd stóð, t.d. voru tennisvellir sem áttu að fá að vera afram teknir undir hús, verkið tók langan tíma, ekki var gengið frá gangstígum fyrr en fyrir tveimur árum og segja má að fullnaðarfrágangi sé enn ekki lokið. Allar þessar framkvæmdir og einkum það hve lengi þær hafa staðið yfir hefur haft mjög neikvæð áhrif á búsetu á svæðinu. Með byggingu á Þróttaravellinum var svæðið, sem er í raun gömul mýri, þurrkað upp enn frekar og jarðvegur seig um tæpa 10 cm við norðurhlíð húss okkar, leiðslur fóru í sundur og fyrir tveimur árum urðum við þess vegna að endurnýja allt skólþ og dren. Við fórum fram á bætur frá Reykjavíkurborg en fengum neitun, án nokkurra skýringa. Reynsla okkar af framkvæmdum í næsta nágrenni er því ekki góð og hefur ollið okkur bæði óþægindum og fjárhagstjóni. Við höfum ráðist í miklar endurbætur á húsi og lóð á þeim árum sem við höfum búið í Njörvasundi 2. Þessi húseign er ævisparnaður okkar og hagsmunir okkar eru því miklir.

Njörvasund 2 stendur nálægt Sæbrautinni þar sem umferðarpungi er sífellt að aukast. Verst er þó að þungaf lutningar hafa aukist mjög og fyrir utan tíðari ferðir flutningabíla, aukna umferð þeirra um kvöld og jafnvel helgar þá hafa bílarnir sjálfir og tengivagnar stækkað og því verður maður þeirra miklu meira var nú en áður. Svifryksmengun er mikil og hávaði hefur aukist, á sama tíma og hljóðmön sem reist var fyrir um 7 árum hefur sigið og dregið hefur úr áhrifum hennar. Ekki verður annað séð en að enn muni draga verulega úr lífgæðum þeirra sem þar búa þegar Sundabrautin kemur, amk ef farið verður eftir þeim valkostum sem nú hafa verið kynntir. Hins vegar er ekki hægt að gera sér ljósa grein fyrir framkvæmdum, hvorki á meðan framkvæmdum stendur, hve lengi slíkar framkvæmdir munu standa yfir né endanlegum áhrifum þeirra. Til þess eru fyrirliggjandi upplýsingar of takmarkaðar. Það er því lágmarkskrafa okkar að þessar áætlanir verði lagðar á borðið sem fyrst.

Samkvæmt þeim upplýsingum sem nú liggja fyrir virðist sem aðkoma Sundaganga verði á móts við Holtaveg og að farið verði niður í göngin á móts við Njörvasund 2. Ljóst er að viðamikil umferðamannvirki hljóti að verða byggð á því sem eftir er af gamla Þróttaravellinum við Hólmasund ef göngin verða fyrir valinu. Ekki verður annað ráðið en að mikil umferðarmannvirki verði fast up við húsið í Njörvasundi 2, og reyndar gæti svo farið að fjarlægja þyrfti húsið. Það er mikilvægt fyrir okkur sem eigum húsið og búum í því að vita nánar hvernig koma á þessum mannvirkjum fyrir. Verði húsið að Njörvasundi 2 látið standa er ljóst að eignin mun falla mikið í verði og verði jafnvel óseljanleg. Það er því krafa okkar að við fáum nánari upplýsingar og að mögulegar mótvægisáðgerðir eða eignarnám verði kynntar okkur sérstaklega þannig

Viðauki 3 - athugasemdir við matsáætlun

að við höfum góðan tíma til að taka ákvarðanir um framtíðarbúsetu og hljótum ekki fjárhagslegan skaða af framkvæmdinni.

Við erum ekki tilbúin til að búa við framkvæmdir við húsgaflinn og stórvirkar vinnuvélar frá morgni til kvölds yfir neitt langt tímabil. Því gerum við það einnig að kröfu okkar að gerð verði grein fyrir framkvæmdaáætlun, verði þau Sundagöng sem nú eru kynnt (þó ekki nógu ítarlega) fyrir valinu. Langlundargeð okkar gagnvart röskun og heilsuspillandi umhverfi vegna hávaða, titrings, vinnuvéla og svifryks er að nálgast þolmörk.

Við bendum á að hægt væri að setja Sundagöng í stökk eða göng suður fyrir þéttusu byggðina þannig að göngin opnist fyrir sunnan Barðavog, þar sem nú þegar eru umfangsmikil umferðarmannvirki.

Virðingarfyllst

Tumi Tómasson, 310552-2409
Marey Allyson Macdonald, 291052-6729

Tumi Tomasson (Ph.D.)
Programme director
United Nations University, Fisheries Training Programme
Marine Research Institute
Skúlagata 4, Reykjavík, ICELAND
Phone: (+354) 575 2083 Fax: (+354) 575 2001 Mobile (+354) 895 9807
Email: tumi@hafro.is www.unuftp

<°)))) >< >< ((((°> <°)))) >< >< ((((°>
<°)))) >< >< ((((°> <°)))) >< >< ((((°>

Viðauki 3 - athugasemdir við matsáætlun

Athugasemdir frá íbúum í kjallara Njörvasunds 2.

Njörvasund 2 stendur nálægt Sæbrautinni þar sem umferðarþungi er sífelld að aukast. Verst er þó að þungaflutningar hafa aukist mjög og fyrir utan tíðari ferðir flutningabíla, aukna umferð þeirra um kvöld og jafnvel helgar þá hafa bílarnir sjálfir og tengivagnar stækkað og því verður maður þeirra miklu meira var nú en áður. Svifryks mengun er mikil og hávaði hefur aukist, á sama tíma og hljóðmön sem reist var fyrir um 7 árum hefur sigið og dregið hefur úr áhrifum hennar. Ekki verður annað séð en að enn muni draga verulega úr lífgæðum þeirra sem þar búa þegar Sundabrautin kemur, amk ef farið verður eftir þeim valkostum sem nú hafa verið kynntir. Hins vegar er ekki hægt að gera sér ljósa grein fyrir framkvæmdum, hvorki á meðan framkvæmdum stendur, hve lengi slíkar framkvæmdir munu standa yfir né endanlegum áhrifum þeirra. Til þess eru fyrirbyggjandi upplýsingar of takmarkaðar. Það er því lágmarkskrafa okkar að þessar áætlanir verði lagðar á borðið sem fyrst.

Samkvæmt þeim upplýsingum sem nú liggja fyrir virðist sem aðkoma Sundaganga verði á móts við Holtaveg og að farið verði niður í göngin á móts við Njörvasund 2. Ljóst er að viðamikil umferðamannvirki hljóti að verða byggð á því sem eftir er af gamla Þróttaravellinum við Hólmasund ef göngin verða fyrir valinu. Ekki verður annað ráðið en að mikil umferðarmannvirki verði fast upp við húsið í Njörvasundi 2, og reyndar gæti svo farið að fjarlægja þyrfti húsið. Það er mikilvægt fyrir okkur sem búum í Njörvasundi 2 að vita nánar hvernig koma á þessum mannvirkjum fyrir. Það er því krafa okkar að við fáum nánari upplýsingar og að mögulegar mótvægisáðgerðir eða eignarnám verði kynntar okkur sérstaklega þannig að við höfum góðan tíma til að taka ákvarðanir um framtíðarþúsetu og hljótum ekki fjárhagslegan skaða af framkvæmdinni.

Við erum ekki tilbúin til að búa við framkvæmdir við húsgaflinn og stórvirkar vinnuvélar frá morgni til kvölds yfir neitt langt tímabil. Því gerum við það einnig að kröfu okkar að gerð verði grein fyrir framkvæmdaáætlun, verði þau Sundagöng sem nú eru kynnt (þó ekki nógu ítarlega) fyrir valinu. Langlundargeð okkar gagnvart röskun og heilsuspillandi umhverfi vegna hávaða, titrings, vinnuvéla og svifryks er að nálgast þolmörk.

Við bendum á að hægt væri að setja Sundagöng í stökk eða göng suður fyrir þéttustu byggðina þannig að göngin opnist fyrir sunnan Barðavog, þar sem nú þegar eru umfangsmikil umferðarmannvirki.

Virðingarfyllst

Eiríkur Briem, 110479-4339

Marín Rós Tumadóttir, 030982-6069

--

Eiríkur Briem

e-mail: eirikurbriem@gmail.com

Phone: +354 847 5504

Viðauki 3 - athugasemdir við matsáætlun

Helga J. Bjarnadóttir
hönnun hf.

Línu-

Efni: Sundbraut 1. áfangi.

Ný tillaga sem nú liggur fyrir um aðkomu Sundaganga inn á Sæbraut milli Holtavegar og Skeiðarvogs mun hafa í för með sér verulega skert lífsgæði fyrir okkur íbúa sem búum í nálægð við þessi fyrirhugðu mannvirki.

Parhús okkar í Sæviðarsundi 55 er í u.þ.b. 100 m. fjarlægð frá fyrirhugðuðum mannvirkjum.

Á Sæbraut milli Holtavegar og Skeiðarvogs telur skv. mælingum 2003, 41.826 bílar á sólarhring (skv. framkvæmdasviði Reykjavíkurborgar, Landupplýsingadeild). Þessi tala mun hækka umtalsvert með lagningu Sundaganga.

Loftgæði í Sæviðarsundi eru suma daga slæm vegna svifryksmengunar vegna Sæbrautar og yfir heilsufarsmörkum. Mikið svifryk kemur inn um glugga í okkar húsi og er sólpallur og stólar útivið ávallt með ryklagi á, sérstaklega á veturnar. Svifryksmælingar hafa mælst langt yfir heilsumörkum í nálægð við Sæbraut

Hávaði er töluverður nú þegar og sífelldur umferðarniður heyrir inn um glugga á okkar heimili og ekki séð að hægt sé á að bæta. Nú þegar veldur sú umferð sem nú fer um Sæbraut okkur íbúum töluverðum óþægindum.

Í nýjum hverfum er lögð áhersla á að byggð verði í hæfilegri fjarlægð frá umferðaræðum til að uppfylla skilyrðum um hljóðstig frá umferð. Það eru því ekki hægt að setta sig við að önnur viðmið gildi um gömul hverfi.

Við viljum benda á það að sú kynning sem er á netinu sýnir ekki á neinn hátt umfang þessara mannvirkja og erfitt er fyrir hinn almenna borgar að átta sig á þessu. Við óskum eftir nánari upplýsingum og teikningum um hvernig akgreinar og göng eiga að koma hér upp í nágrenni við okkur.

Hversu mikil umferð er ráðgerð um göngin og Sæbraut á sólarhring?

Hversu mikill hávaði mun fylgja þessari auknu umferð og hver eru hávaðamörk í hverfum?

Hversu mikil svifsryksmengun má bæta við íbúðahverfið ef svifryk er nú þegar yfir heilsufarsmörkum?

Við viljum einnig lýsa yfir furðu okkar á því að í umhverfismati um þessar framkvæmdir er ekki minnst á áhrif mannvirkjanna á okkur íbúana í hverfinu, heldur einungis er rannsakað áhrif á lífríki sjávar, laxa og þörungum svo að eitthvað sé nefnt.

Ef af Sundagöngum verður hlýtur það að vera algjört skilyrði að syðri munnar ganganna komi upp í nálægð við iðnaðarhverfið í Holtagörðum / Súðavogi, fjarri íbúabyggð og að Sæbraut verði sett í stökk.

Með kveðju

Atli Már Jósafatsson, kt.: 230753-3859

Andrea Þormar, kt. :220464-2539

Sæviðarsundi 55,

104 Reykjavík

Viðauki 3 - athugasemdir við matsáætlun

Helga J. Bjarnadóttir
Línuhönnun hf. verkfræðist

Efni: Sundbraut 1. áfangi.

Ný tillaga sem nú liggur fyrir um aðkomu Sundaganga inn á Sæbraut milli Holtavegar og Súðarvogs mun hafa í för með sér verulega skert lífsgæði fyrir okkur íbúa sem búum í nálægð við þessi fyrirhugðu mannvirki.

Parhús okkar í Sæviðarsundi 61 er í u.þ.b. 100 m. fjarlægð frá fyrirhugðuðum mannvirkjum.

Á Sæbraut milli Holtavegar og Skeiðarvogs telur skv. mælingum 2003, 41.826 bílar á sólarhring (skv. framkvæmdasviði Reykjavíkurborgar, Landupplýsingadeild). Þessi tala mun hækka umtalsvert með lagningu Sundaganga.

Loftgæði í Sæviðarsundi eru suma daga slæm vegna svifryksmengunar vegna Sæbrautar og yfir heilsufarsmörkum. Mikið svifryk kemur inn um glugga í okkar húsi og er sólpallur og stólar útivið ávallt með ryklagi á, sérstaklega á veturnar. Svifryksmælingar hafa mælst langt yfir heilsumörkum í nálegð við Sæbraut

Hávaði er töluverður nú þegar og sífelldur umferðarniður heyrir inn um glugga á okkar heimili og ekki séð að hægt sé á að bæta. Nú þegar veldur sú umferð sem nú fer um Sæbraut okkur íbúum töluverðum óþægindum.

Í nýjum hverfum er lögð áhersla á að byggð verði í hæfilegri fjarlægð frá umferðaræðum til að uppfylla skilyrðum um hljóðstig frá umferð. Það eru því ekki hægt að setta sig við að önnur viðmið gildi um gömul hverfi.

Við viljum benda á það að sú kynning sem er á netinu sýnir ekki á neinn hátt umfang þessara mannvirkja og erfitt er fyrir hinn almenna borgar að átta sig á þessu. Við óskum eftir nánari upplýsingum og teikningum um hvernig akgreinar og göng eiga að koma hér upp í nágrenni við okkur. Hversu mikil umferð er ráðgerð um göngin og Sæbraut á sólarhring?

Hversu mikill hávaði mun fylgja þessari auknu umferð og hver eru hávaðamörk í hverfum?

Hversu mikil svifryksmengun má bæta við íbúðahverfið ef svifryk er nú þegar yfir heilsufarsmörkum?

Við viljum einnig lýsa yfir furðu okkar á því að í umhverfismati um þessar framkvæmdir er ekki minnst á áhrif mannvirkjanna á okkur íbúana í hverfinu, heldur einungis er rannsakað áhrif á lífríki sjávar, laxa og þörungum svo að eitthvað sé nefnt.

Ef af Sundagöngum verður hlýtur það að vera algjört skilyrði að syðri munnar ganganna komi upp í nálegð við iðnaðarhverfið í Holtagörðum / Súðavogi, fjarri íbúabyggð og að Sæbraut verði sett í stakk.

Með kveðju

Sigurjón Sigurðsson kt.: 0908613449

Magnea Björk Magnúsdóttir, kt. :290565-5379

Sæviðarsundi 61,

Viðauki 3 - athugasemdir við matsáætlun

"Tumi Tomasson" <tumi@hafro.is>
14.08.2007 14:46

To
<umhverfismat@lh.is>
cc

Subject

Athugasemdir frá íbúum í Njörvasundi 4 vegna tillögu að Sundagöngum og Eyjalausn

Á miðhæð í Njörvasundi 4 búa þau Jensína Þórarinsdóttir, kt. 300531-3069 og sambýlismaður hennar Gísli Guðmundsson, kt. 171130-3289. Gísli er öryrki og þjáist af Alzheimers veiki, en Jensína starfar enn utan heimilis. Þau hafa búið á og átt miðhæðina í um 36 ár. Gísli ratar heim til sín, en víst er að það yrði mjög erfitt fyrir hann að flytja nema þá á lokað hæli, en slíkt stendur reyndar ekki til boða og myndi hafa mikil og neikvæð áhrif á lífgæði hans. Jensína bað mig að koma eftirfarandi athugasemdum á framfæri.

Hún er á móti þeim tillögum að sundagöngum sem nú liggja fyrir. Framkvæmdin og síðar umferð sem kæmi í kjölfarið hefði neikvæð áhrif á heilsu vegna aukins svifryks og hávaða, myndi verðfella fasteignina og gæti skapað hættu fyrir Gísla, sem og reyndar bæði börn og gamalmenni í nágrenninu almennt.

Tumi Tomasson (Ph.D.)
Programme director
United Nations University, Fisheries Training Programme
Marine Research Institute
Skúlagata 4, Reykjavík, ICELAND
Phone: (+354) 575 2083 Fax: (+354) 575 2001 Mobile (+354) 895 9807
Email: tumi@hafro.is www.unuftp

<°))) >< >< ((((°> <°))) >< >< ((((°>
<°))) >< >< ((((°> <°))) >< >< ((((°>

Viðauki 3 - athugasemdir við matsáætlun

Sigurður Helgason <sh@centrum.is>
Sent by: sh@centrum.is
13.08.2007 22:09

To
<umhverfismat@lh.is>
cc

Subject
Athugasemd vegna Sundabrautar bt. Helga J. Bjarnadóttir[*]

Ég sem íbúi við Njörvasund 3 er alfarið á móti öllum lausnum sem ekki fela í sér að "munnar" ganga eða niðurgrafinna kafla komi upp á yfirborðið svo nálægt íbúðabyggð sem raun er á (Eyjalausn og Sundagöng).

Lenging ganga eða niðurgrafinnar umferðar (falinnar) í austur út fyrir Barðavog væri ásættanlegt. Þar er íbúðabyggð fjarlægari umferð.

Virðingarfyllst
Sigurður Helgason
kt 270455 - 7199

Viðauki 3 - athugasemdir við matsáætlun

Ábendingar og athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun vegna lagningu Sundabrautar 1. áfanga.

9.7.2007

1. Geri ég athugasemd við að umhverfisáhrif vegtengingar við Hallsveg og Strandveg, séu ekki metin. Á núverandi deiliskipulagi er gert ráð fyrir útivistarsvæði fyrir neðan byggðina í Rimahverfi. Vegir og vegtengingar afmarka möguleg svæði fyrir útivistarsvæði. Lega vega og vegtenginga hafa því bein áhrif á staðsetningu útivistarsvæða og því nauðsynlegt að taka inn í matsáætlun umhverfisáhrif þeirra sem sækja myndu útivistarsvæði sem staðsett yrði á gömlu sorphaugunum í Gufunesi.
2. Geri ég athugasemd við kafla 4.3.4 þar sem hættur vegna urðunarstaðarins í Gufunesi verði ekki teknar fyrir. Hættur eru vanreifaðar í skýrslunni frá því 2004. Ljóst er að lega vega og vegtenginga hefur bein áhrif á staðsetningu útivistarsvæðis. Sérstaklega er nauðsynlegt að skoða langtímaáhrif á börn sem myndu sækja stíft í útivistarsvæði sem staðsett yrði á gömlu sorphaugunum í Gufunesi. Ljóst er að ýmis eiturefni og spilliefni eru urðuð þarna í bland við annað sorp. Ljóst er að nokkrir eiturefnapollar eru fyrir hendi en staðsetning þeirra ókunn. Yfir 100 mismunandi snefilgös hafa mælst í sorphaugum en líklega hafa engar mælingar á slíkum snefilgösum farið fram á Gufuneshaugum. Því er ekkert vitað um hversu heilsuspillandi langvarandi vera barna og unglunga á slíku útivistarsvæði myndi hafa. Mörg snefilgasanna eru talin krabbameinsvaldandi og geta framkallað aðra sjúkdóma, sérstaklega á óhörðnuðum börnum og unglungum.
3. Svo virðist sem meira sé hugsað um laxfiskinn en börn í Grafarvogi. Mjög undarlegt og óskynsamlegt er að besta (“heilbrigða”) landrýmið sé tekið undir vegi og vegtengingar og útivistarsvæði skipulögð hinum megin við vegina, á heilsuspillandi sorpurðunarstað. Útivistarsvæðið er því slitið frá byggðinni með mörgum vegum og vegtengingum. Skapast því mikil slyshætta þegar börn og unglingar eru á leið til og frá útivistarsvæðinu.

Viðauki 3 - athugasemdir við matsáætlun



Ábending:

4. Með núverandi og fyrirhuguðum vegtengingum er landnýting mjög slæm; núverandi lega Strandvegur og göngustígs meðfram honum er ekki nógu góð, t.d. Gylfaflöt, Strandvegur og vegur að Gufunesbæ liggja samhliða með nokkurra metra millibili (léleg landnýting). Gangandi vegfarandum er komið fyrir á milli hjólandi umferð og bílaumferð. Útivistarsvæðið á milli Hallsvegur og Gylfaflatar er mjög óhentugt, bæði hallandi og rammað inn af akvegum. Einnig liggja Strandvegur og Gufunesvegur samhliða nokkurn spöl. Útivistarsvæðið er slitið frá byggðinni með öllum þessum vegum og vegtengingum.
5. Meðfylgjandi tillaga að nýrri legu Strandvegur, gerir ráð fyrir að samhliða vegum verði fækkað verulega; Strandvegur milli Borgavegar og Hallsvegur verði færður vestan við Gufunesbæ, nokkurn veginn á jaðar Gufuneshauga og tengist fyrirhuguðu hringtorgi við munna Sundagangna. Rimaflöt verði lengd niður að nýrri legu Strandvegur. Gufunesbær verði tengur Strandvegi með mun styttri aðkeyrslu, sunnan megin. Hringtorgið við munna Sundagangna tilheyrir þá Strandvegi sem tengist Borgavegi með nýrri tengingu.
6. Kostir þessarar nýju legu er að Strandvegur (eða framhald af Hallsvegi, ef menn vilja kalla veginn það) skilur þá á milli hinna heilsuspillandi Gufuneshauga og útivistarsvæðisins. Deiliskipulag hvors svæðis um sig er þá hægt að móta nokkuð óháð hvoru öðru. Aðgengi útivistarsvæðisins er þá mun aðgengilegra frá nærliggjandi byggð í Rimafloti. Vegtenging Rimaflatar skiptir útivistarsvæðinu í tvo hluta og því er gert ráð fyrir víðum undirgöngum. Útivistarsvæðið milli Bæjarflatar og Hallsvegur verður þá hluti af útivistarsvæðinu. Nægjanlegt svæði er þarna til að rúma fyrirhugaða starfsemi útivistarsvæðisins og verður svæðið þá mun vinsælla, aðgengilegra, vinalegra, skjólbetra og heilsusamlegra en núverandi deiliskipulag gerir ráð fyrir.

með kveðju,

Vignir Bjarnason kt. 2108614759, Hrísríma 30, 112 Reykjavík. vbl@simnet.is

Viðauki 3 - athugasemdir við matsáætlun

Reykjavík 15. ágúst 2007.

Helga J. Bjarnadóttir
Línuhönnun hf. Verkfræðistofa
Suðurlandsbraut 4A
108 Reykjavík
Netfang: umhverfismat@lh.is

Athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun, dagsett í júní 2007, vegna 1. áfanga Sundabrautar.

Við undirritaðir eigendur og aðilar að húsfélaginu húsfélaginu Hólmasundi 4 -20, kt. 601100-3120 setjum allan fyrirvara á fyrirliggjandi hugmyndir um Sundagöng vegna umhverfisáhrifa sem fyrirhugaðar vegna framkvæmda og framtíðarumferð mun óvæfengjanlega hafa á nærumhverfi okkar og fasteignir.

Þegar skoðuð eru gögn þ.e. teikningar og skýringar, virðist okkur sem þið höfundar þessarar tillögu leggið litla áherslu á það sem okkur er næst, þ.e. nálægð gangamunna við íbúðahúsin í Hólmasundi.

Það eitt að þessi drög að tillögu hafa verið birt setur okkur íbúa þessarar götu í það sem kalla mætti gíslingu. Þá erum við að tala um að við getum væntanlega ekki selt eignir okkar á eðlilegu verði héðan í frá þar sem við öllum blasir þessi afleita útfærsla á tengingu Sundaganga við Sæbraut á bæjarhlaðinu hjá okkur.

Okkur er ljóst að ekki er búið að ákveða að framkvæma á þennan hátt en hefðum viljað sjá ykkur kveikja á mikilvægi þess að farið verði rækilega í saumana á þessum hluta Sundaganganna.

Við undirritaðir viljum koma á framfæri athugasemdum varðandi umrædda tillögu.

Þá erum við að tala um að rannsakaðir verði í fullri alvöru eftirfarandi þættir:

1. Áhrif á fasteignaverð næst gangamunna, sem nú þegar hefur verið raskað með birtingu "tillögu að matsáætlun", síðan væntanleg áhrif á framkvæmdatíma ganganna og endanlega á rekstartíma þeirra.
2. Hljóðvist þar sem við blasir, gífurleg aukning á umferð plús tveggja akreina brekka í rampi í þessari miklu nálægð við íbúðahúsin.
3. Loftgæði þar sem við blasir gífurleg aukning á umferð og væntanlega, samansafnað óloft við enda þessara löngu ganga sem íbúarnir hljóta að líða fyrir.
4. Raskið og óþægindin sem fyrirsjáanleg eru á framkvæmdatímanum í allri sinni mynd og fjölbreytileika.

Jafnframt þarf að taka tillit til eftirfarandi atriða sem skýrð eru nánar hér á eftir:

- Gera þarf ráð fyrir að áhrifasvæði beinna áhrifa nái til lóðarinnar Hólmasund 4-20 og yfirlitsuppdráttur SBJ-13 lagfærður til samræmis við skilgreiningu áhrifasvæðis beinna áhrifa í kafla 3.3 í tillögu að matsáætlun.
- Lagfæra umfjöllun um skipulag sem er ófullnægjandi, samkvæmt gr. 13. 2.d í reglugerð um umhverfismat áætlana.
- Leggja þarf mat á umhverfisþættina *heilbrigði manna* og *efnisleg verðmæti*, í sér köflum.

Viðauki 3 - athugasemdir við matsáætlun

- Leggja þarf "sérstaka áherslu á" að skoða áhrif fyrirhugaðra framkvæmda á hljóðvist og loftgæði á lóðinni nr. 4-20 við Hólmasund.
- Þegar til stendur að kynna fyrirhugaðar framkvæmdir og/eða skipulagstillögur vegna þeirra, er óskað eftir því að athygli íbúa við Hólmasund sé vakin með dreifibréfi í hús.

Eigendur vilja jafnframt koma því á framfæri að líta beri á Eyjalausn III sem fyrsta valkost, sbr. eftirfarandi rök sem tekin er úr texta fyrirbyggjandi draga að matsáætlun:

- "Heildarakstur á vegakerfinu reiknast hins vegar minni fyrir höfuðborgarsvæðið ef Sundabraut verður lögð skv. Eyjalausn á leið III heldur en í Sundagöngum."
- "Sundagöng með öllum tengingum 14,6 [milljarðar] - Eyjalausn á leið III - mismlæg gatnamót alla leið 10,5*[milljarðar]."
- "Árlegur rekstrarkostnaður Sundaganga (án viðhalds) er metinn vera um 100 milljónir."
- "Austar og utan fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis, þar sem komið er inn á Laugarnesið er ströndin að mestu óröskuð, eitt fárra slíkra svæða í Reykjavík."
- "Í aðalskipulaginu er gert ráð fyrir göngu- og hjólréiðatengingu meðfram stofnbrautinni yfir Elliðaárvog. Sundagöng munu útiloka slíkan stofnstíg, nema með ærnum viðbótarkostnaði."

Nánari skýringar á athugasemdum

Í kafla 2.2 um valkosti er vísað til uppdráttar SBJ-13. Á uppdrættinum eru skilgreind "Mörk athugunarsvæðis og mögulegt svæði beinna áhrifa". Húsfélagið gerir alvarlegar athugasemdir við að ekki skuli gert ráð fyrir að skoða áhrif á lóð Hólmasunds 4-20 sérstaklega m.t.t. beinna áhrifa. Bent er á að í kafla 3.3 segir að um 70- 200 m svæði frá miðlínu valkosta sé skilgreint sem athugunarsvæði fyrir bein áhrif af völdum framkvæmda, þ.m.t. sjónræn áhrif, hljóðvist og loftgæði, með tilvísun í yfirlitsmynd í 1. viðauka (teikning SBJ-13). Lóðin er því innan áhrifasvæðis beinna áhrifa og þarf því að vera til umfjöllunar í mat umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar.

Ekki kemur fram í matsáætlun að hvaða markmiðum er stefnt með byggingu Sundabrautar og þarf því að skýra svo hægt sé að taka afstöðu til hvor lausnin samræmist betur markmiðinu með tengingu yfir Elliðaárvog. Í inngangi kemur fram að Eyjalausn III hafi minni áhrif en Sundagöng á heildarakstur á höfuðborgarsvæðinu. Eyjalausn III samræmist því betur markmiði stjórnvalda um stuðla að minni loftmengun. Þetta vekur spurningu um hvort hægt sé að líta svo á að Sundagöng og Eyjalausn séu tvær sambærilegar leiðir að sama markmiði. Það þarf að vera fullskoðað hvaða möguleikar eru á því að mæta aukinni framtíðarumferð á svæðisvísu, hvort heldur er á milli norður- og vesturhluta Reykjavíkur eða á milli suður- og norðurhluta höfuðborgarsvæðisins, áður en ráðist er í framkvæmdir.

Skoða ber af alvöru að syðri gagnamunni Sundaganga við Sæbraut komi upp sunnan við Skeiðarvog, þar sem slík framkvæmd hefði væntanlega umhverfisáhrif á færri íbúa.

Í kafla 2.2 er vísað til þess að samráð hafi verið haft við íbúasamtök Grafarvogs og Laugardals um fyrirbyggjandi hugmyndir. Eigendum í Hólmasundi hafa ekki verið kynntar fyrirbyggjandi hugmyndir né hefur athygli þeirra verið sérstaklega vakin á opinberum

Viðauki 3 - athugasemdir við matsáætlun

kynningum á þeim, þrátt fyrir að framkvæmdirnar eru líklegar til að hafa veruleg áhrif á hagsmuni eigenda. Úr þessu verður að bæta.

Í kafla 2.2.3 um núllkost vantar að gera grein fyrir hvernig lagt verður mat á umhverfisáhrif, ef ekki verður af tengingu yfir Elliðavog. Í kaflanum segir m.a.: "Umferð á þessum vegum þyngist í samræmi við aukinn umferðapunga skv. umferðarspám og umferðaröryggi mun þ.a.l. að öllum líkindum minnka." Gerð er athugasemd við þessi rök um núllkostinn þar sem þekkt er að aukinn umferðarpungi hægir á umferð og dregur því úr alvarlegum umferðarslysum. Gera þarf ráð fyrir að skoða umhverfisáhrif á sömu eða sambærilega umhverfisþætti fyrir núllkostinn og gert er fyrir Sundagöng og Eyjalausn III.

Gerð er athugasemdi við að í kafla 3.4 sé ekki gerð fullnægjandi grein fyrir samræmi fyrirhugaðra framkvæmda við fyrirliggjandi skipulagsáætlanir, sbr. 13. gr. - liður 2d í reglugerð um mat á umhverfisáhrifum. Í umfjöllun um svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins er vísað í matsskýrslu 2004 sem ekki er nú til kynningar né umfjöllunar og því ekki eðlilegt að vísa í upplýsingar þar. Sama á við um umfjöllun um aðalskipulag. Staðsetning Sundabrautar er sýnd á staðfestum skipulagsuppdrætti Aðalskipulags Reykjavíkur 2001-2024 og ljóst er að hvorugur þeirra valkosta sem nú eru til kynningar eru í samræmi við staðfest aðalskipulag. Þessar upplýsingar um stöðu skipulags hefður átt að koma fram í tillögu að matsáætlun.

Talin eru upp deiliskipulagssvæði sem fyrirhugað framkvæmdasvæði liggur að og er umfjöllun um samræmi fyrirhugaðra framkvæma vísað til frummatsskýrslu. Gerð er athugasemd við að deiliskipulag fyrir Hólmasund skuli ekki meðtalið ekki síst þar sem allar líkur eru á að áhrifasvæði beinna áhrifa falli innan deiliskipulagssvæðisins.

Í umfjöllun um stöðu skipulags hefði átt að koma fram að útgáfa framkvæmdaleyfa er háð breytingum á skipulagsáætlunum. Jafnframt hefði átt að upplýsa að almenningi verði kynntar fyrirhugaðar skipulagsbreytingar og þeim gefinn kostur á að gera athugasemdir við þær, áður en þær eru samþykktar í borgarstjórn. Umfjöllun um umhverfismat áætlana ætti að vera tengt umfjöllun um stöðu skipulags í stað þess að vera í inngangi. Í frummatsskýrslu þarf umfjöllun um skipulagsferlið að vera skýrari.

Í kafla 4.2.2 eru skilgreindir umhverfisþættir sem taldir eru líklegir til að verða fyrir áhrifum á framkvæmdatíma og á rekstrartíma umferðaræðanna. Ljóst er að fyrirhugaðar framkvæmdir munu hafa áhrif á nærumhverfi íbúa og verðgildi fasteigna að Hólmasundi 4-20. Gerð er athugasemd við að ekki sé gert ráð fyrir að leggja mat á umhverfisþáttinn heilbrigði [manna] og efnisleg vermæti. Þetta eru það veigamiklir þættir að umfjöllun um þá þarf að birtast undir eigin yfirskrift.

Í kafla 4.2.6 er gerð grein fyrir hvernig fjallað verður um sjónræn áhrif. Í frummatsskýrsla þarf að koma skýrt fram hvernig ásýnd fyrirhugaðra gatnamannvirkja mun blasa við eignum, þar sem þau eru áformuð í jaðri lóðarinnar.

Í kafla 4.2.9 um hljóðvist eru tilgreind nokkur svæði sem skoðuð verða sérstaklega m.t.t. hljóðstigs. Gerð er athugasemd við að ekki sé einnig gert ráð fyrir að skoða "sérstaklega" hljóðvist á íbúðarlóðum aðliggjandi gangamunna á Sæbraut á milli Holtavegar og Kleppsmýrarveggar (Skeiðavogs) þ.m.t. áhrif á hljóðvist á lóðinni nr. 4-20 við Hólmasund.

Viðauki 3 - athugasemdir við matsáætlun

Í kafla 4.2.11 er fjallað um loftgæði. Minnt er á að meta þarf áhrif á loftgæði á lóðinni nr. 4-20 við Hólmasund vegna nálægðar við gangnamunna Sundaganga, sbr.einnig athugasemdir við kafla 2.2.

Í kafla 4.2.12 er gert ráð fyrir að fjallað verði um umhverfisáhrif á samgöngur og eignir undir sömu yfirskriftinni. Samgöngur og eignir eru gjörólikir umhverfisþættir sem verða fyrir ólíkum áhrifum af ólíkum áhrifavöldum. Því er ítrekuð áður fram komin athugasemd að fjalla þarf um áhrif framkvæmdanna á efnisleg verðmæti á lóðinni.

Hvað varðar umfjöllun í kafla 4.2.13 er minnt á að vegna nálægðar umræddrar lóðar við framkvæmdasvæðið þarf að skoða sérstaklega umhverfisáhrif á lóðina á meðan á framkvæmdum stendur, sérstaklega m.t.t. heilbrigði manna og efnisleg verðmæti vegna líklegs hávaða, ryks, sjónmengunar og titrings á framkvæmdatíma framkvæmda og á rekstartíma umferðaræðanna.

Í kafla 5.1 er fjallað um kynningu og samráð. Umræddur kynningarfundur í Rimaskóla var haldinn á hápunkti sumarleyfa og því eflaust margir í burtu sem annars hefðu sótt fundinn. Kallað er eftir að athygli þeirra sem sérstakra hagsmuna eiga að gæta verði vakin á fyrirhuguðum kynningum með dreifibréfi í hús, þ.m.t.eigendum Hólmasundi 4-20.

Nafn	kt.	Húsnr.
Sesselja Jónsdóttir	040958-3989	10nh
Kim Mortensen	160968-6479	10nh
Finna Magnússon	140671-3989	14NH.
Asta Henriksdóttir	100464-2849	14NH
Andræði Þórhannsson	270143-3939	16NH
Fríðjóna Leifsdóttir	030949-2779	16NH
Dína Magnúsdóttir	300354-4599	20EH
Kristján Víkingsson	200158-2459	20eh
Jóhanna Helgadóttir		
Margrét Jónna Jónsd.	260369-4829	13eh
Gudbrandur Þ. Þorvaldsson	220352-2509	10eh
Dorunn Halla Jónsd.	040642-3159	8eh
Rut Andersen	130353-2909	8mh
Eitíð Sigurðsson	250763-7949	4eh

Viðauki 3 - athugasemdir við matsáætlun

Sæl Helga Jóhanna,
ég vildi nefna tvö atriði sem ég teldi ætti að fjalla um í umhverfismati fyrir Sundabraut 1. áfanga og gera ráð fyrir að greina frá þeim strax í tillögu að matsáætlun:

1. Hljóðvist á framkvæmdartíma varðandi Sundagöng. Lega fyrirhugaðra gangna er að einhverju leyti beint undir eða nálægt íbúabyggð í Laugarneshverfinu. Ef gangnagröftur verður með sprengingum má reikna með að íbúar verða þess varir. Við höfum fengið mikið af athugasemdum og kvörtunum vegna sprenginga á síðustu misserum eftir stefnubreytingu í borginni að koma bílastæðum ekki fyrir ofanjarðar heldur í kjöllurum. Mér finnst að meta verði áhrif sprenginga á ofanjarðarbyggð.
2. Ef Sundagöng verða ofan á liggur fyrir að mikið magn efnis fellur til sem þarf að flytja í burtu og/eða nýta. Mér finnst að umhverfismat þurfi að taka á því með hvaða hætti það verður gert og að endapunktur meðhöndlunarferlis fyrir uppgraftrarefni úr göngum verði nefndur eða hugsað verði um það í matsferlinu. Ekki er nóg að segja að efnið verði notað í aðrar ótilgreindar framkvæmdir eða því verði komið fyrir á stað með leyfi. Mer sýnist að meðhöndlun byggingarúrgangs sé að verða sífellt vaxandi vandamál m.a. vegna umfangsmikilla matsskyldra framkvæmda að ekki sé hægt að minnast ekki á það í matsskýrslu.

Ef þú vilt nánari útfærslu eða frekari rök fyrir ofangreindu heyri ég frá þér.

Bkv.

Lúðvík E. Gústafsson, deildarstjóri
Umhverfissvið Reykjavíkurborgar
Mengunarvarnir
City of Reykjavík - Department of Environment
Div. of Pollution Control, Head of Div.
Skúlagata 19, IS-101 Reykjavík
t-póstur/e-mail: ludvik.gustafsson@reykjavik.is
www.umhverfissvid.is
Sími/Tel.. 00354-411 8500, fax 00354-411 8505

Reglur um trúnað í tölvupóstsamskiptum: <http://www.reykjavik.is/trunadur>

Viðauki 3 - athugasemdir við matsáætlun

Reykjavík, 17. ágúst, 2007

Helga J. Bjarnadóttir
Línuhönnun hf. verkfræðistofa
Suðurlandsbraut 4A
108 Reykjavík.

“Sundabraut 1. áfangi Sundagöng og Eyjalausn.”

Íbúasamtök Grafarvogs og Íbúasamtök Laugardals leggja fram sameiginlegar athugasemdir, kröfur og ábendingar vegna draga að matsáætlun vegna lagningar fyrsta áfanga Sundabrautar.

- 1. ÍL og ÍG mótmæla því og gera alvarlegar athugasemdir við að ekkert samráð var haft við íbúa vegna nýrrar tillögu Eyjalausnar sem lögð er fram án kynningar eða hugmyndavinnu við íbúasamtök og hagsmunaaðila og að hún skuli kynnt sem 1. valkostur (Morgunblaðið 27.6.2007).**
 - Að óbreyttu hafna íbúasamtökin með öllu framlagðri tillögu að Eyjalausn á leið III og skoða þá leið ekki sem kost nema með verulegum breytingum frá núverandi tillögu beggja vegna Elliðavogs, þ.e. í hverfum Laugardals og Grafarvogs.
- 2. ÍL og ÍG benda á að samráð við íbúasamtökin felur í sér annað og meira en tilkynningar til íbúasamtakanna um hvernig hlutirnir skulu vera og ósk um athugasemdir.**
 - Það er sameiginlegur skilningur íbúasamtakanna að samráð feli í sér að íbúasamtökin skuli höfð með í ráðum frá upphafi en komi ekki einungis að málum á seinni stigum og þá með ábendingar og óskir eða sem umsagnaraðili.
- 3. ÍL og ÍG gera athugasemdir við að leið III skuli aftur send í umhverfismat án þess að skýrt sé hvers vegna þess er þörf.**
 - Að kröfu Vegagerðarinnar liggur nú fyrir að meta að nýju Eyjalausn á leið III með smávægilegum breytingum frá fyrri tillögu. Íbúasamtökunum er óljós tilgangur þessarar kröfu og benda á nauðsyn þess að tilgangurinn liggji ljós fyrir og öllum hlutaðeigandi skýr.
- 4. ÍL og ÍG mótmæla tímasetningu á framkomnum drögum að mátsáætlun og þar af leiðandi óheppilegri tímalengd á veittum fresti, þó framlengdur hafi verið um 7 daga. Það má öllum vera ljóst að bæði kynning og frestur til athugasemda er á afar óheppilegum tíma fyrir íbúa vegna sumarleyfa.**
 - Um er að ræða eitt mesta hagsmunamál tugþúsunda íbúa beggja vegna Elliðavogs í skipulagsmálum. Þetta á sérstaklega við þar sem útfærsla á nýrri tillögu að Eyjalausn er lögð fram án samráðs við íbúasamtökin og án annarra kostnaðarútreikninga en vísunar til þeirra fyrri, sem íbúasamtökin gera og hafa gert verulegar athugasemdir við og telja að ekki eiga við rök að styðjast.
- 5. ÍL og ÍG mótmæla og gera athugasemdir við framlagðar tillögur og samiburðargildi þeirra.**
 - Íbúasamtökin telja að kappkosta verði að bera saman sambærilegar lausnir og núverandi framsetning þessara tveggja leiða geri það ekki.
- 6. Íbúasamtök Grafarvogs leggja sérstaka áherslu á það baráttumál sitt að Hallsvegur verði ekki sú hraðbraut utanaðkomandi umferðar í gegnum Grafarvogshverfi sem núverandi tillögur stuðla að.**

Viðauki 3 - athugasemdir við matsáætlun

- Fyrirkomulag tengingar Hallsvegur við Vesturlandsveg er með öllu óásættanleg fyrir íbúa Grafarvogs. Ekkert tillit hefur verið tekið til hagsmuna íbúa við skipulag þessarar tengingar og samráð yfirborðslegt og einungis kynningar á fyrirhugaðri framkvæmd.
 - Tenging Hallsvegur við Sundabraut skv. Eyjalausn á leið III er einnig með öllu óásættanleg fyrir íbúa Grafarvogshverfis og þjónar einungis kostnaðarlegum hagsmunum sem vega allt of þungt í framlagðri tillögu.
7. **Kostnaðarsamanburður á Sundagöngum og Eyjalausn er rangur og var bent á það í samráðsferli vegna fyrri tillagna.**
- Í þessu sambandi viljum við m.a. benda á að inni í kostnaðartölum fyrir Sundagöng eru mislæg gatnamót á mótum Kleppsmýrarvegur/Skeiðarvogs og Sæbrautar upp á 800 millj. kr. Þó fyrir liggja að slík mislæg gatnamót yrði að byggja og sennilega með umtalsvert meiri kostnaði fyrir Eyjalausn á sama stað en hann ekki inni í kostnaðartölum Eyjalausnar.
 - Inn í útfærslu á Eyjalausn ætti að taka tillit til kostnaðar vegna frekari dreifingar umferðar, jafnvel alla leið að Kringlumýrarbraut til samræmis við þá lausn sem Sundagöng gefur. Að öðrum kosti draga úr áætluðum kostnaði við Sundagöng til samræmis við þá lausn sem Eyjalausn á leið III gefur.
 - Sundagöng eru um 4,4 km að lengd, en þverun Elliðavogs í Eyjalausn, aðeins rúmur kílómetri. Eyjalausnin setur alla umferðina í einn punkt innst í Elliðavogi, en Sundagöng dreifa umferð vel í þrjár áttir að sunnanverðu. Leiðin frá Kleppi og að Laugarnesi, er hrein viðbót við umferðarkerfi borgarinnar og léttir mjög á umferðarpunga á Sæbraut. Sundagöng falla því best að markmiðum þeim sem ná á með Sundabraut, þ.e. góð tenging við miðborgina, og um leið austurborgina og Reykjanesbraut, sem flóttaleið frá borginni er þetta öruggari kostur en Eyjalausn, með þremur aðkomum og skjóli á leiðinni og loks ætti hún að létta jafn mikið eða meira af Miklubraut þar sem hún býður upp á fleiri valkosti en Eyjalausn.
 - Ef yfirvöld vilja bera saman svipaða kosti, ætti aðeins að meta kostnað við göng frá Gufunesi við áburðaverksmiðjuna að Kleppi, með einni uppkomu að vestanverðu, þ.e. það sama og Eyjalausn býður uppá.
 - Eðlilegt væri að sleppa kostnaðinum við legginn Kleppur-Sæbraut í samanburðinum þar sem Sundagöng leysa mun stærri umferðarvanda en Eyjaleiðin.
 - Ef þessi aðferð er viðhöfð, verða göngin ódýrari en Eyjalausnin.
 - Að bera saman sambærilega hluti við kostnaðarútreikninga og samanburð á lausnum er því krafa íbúasamtakanna.
8. **ÍL og ÍG óska eftir því að fullt tillit sé tekið til fyrirhugaðrar byggðar og framkvæmda við Úlfarsfellsland og á Hólmsheiði sem nú stendur yfir ásamt tengingum til suðurs og norðurs á umferðaspár og áhrifa tilkomu hennar á umferð á Sundabrautarvegnetið í heild sinni.**
9. **ÍL og ÍG gera kröfu um að fullt tillit verði tekið til rýrnunar á lífsgæðum íbúa við kostnaðaráætlun beggja tillagna.**
- Í því samhengi benda íbúasamtökin á Evrópsk reiknilíkön sem verið er að nota í nágrannalöndum okkar. Einnig segir skýrt í 4. mgr. 2.gr. laga um umhverfismat áætlana nr. 105/2006 að umhverfi sé skilgreint m.a. sem “samfélag, umhverfi manna” og eru þessi þættir raunar fyrstu atriði í upptalningunni sem ekki er í stafrófsröð. Það hlýtur því að vera krafa íbúasamtakanna að þegar slík stórfamkvæmd sem Sundabraut er sé tekið tillit til áhrifa hennar á bæði samfélag og heilbrigði manna eins og segir í lögnum.
10. **Íbúasamtökin benda á að krafa verður gerð til skipulagsyfirvalda um að leggja fram útreikninga, aðferðir og niðurstöður er varða alla þætti er áhrif geta haft á lífsgæði íbúa Laugardals- og Grafarvogshverfa.**

Viðauki 3 - athugasemdir við matsáætlun

- Hér er aðallega verið að benda á kröfu íbúasamtakanna er varða aðferðir ásamt niðurstöðum úr mælingum og útreikninga á mengun er varða loftgæði, hljóðvist, umferðarálag, slysaættu, aðgengi gangandi vegfarenda innan hverfis og sjónmengun af völdum brúar og mislægra gatnamóta uppi í íbúðahverfum. Í þessu samhengi má benda á að mælingar umhverfissviðs Reykjavíkur hafa þegar sýnt mengun yfir heilsuverndarmörkum á gatnamótum Skeiðarvogs og Langholtsvegur, steinsnar frá einum grunnskóla, framhaldsskóla og tveimur leikskólum. Akvarðanir sem valda mjög aukinni umferð um svæðið hljóta því að vera alvarleg ógnun við bæði samfélagið og heilbrigði manna.
11. **Í drögum að matsáætlun (Eyjalausn) er því hafnað að lega Hallsvegur verði færð til norðurs sbr. mynd 2.3. með þeim rökum að akstursvegalengd muni aukast á umferðarmannvirki Sundabrautar og þar af leiðandi muni umferð um Gullinbrú aukast um 5000 bíla á sólahring árið 2027.**
- Hér er þá væntanlega verið að hafa áhyggjur af umferð í gegnum Grafarvogshverfi frá annarri byggð eða byggðum því varla veldur þetta 5000 bíla aukningu á sólahring um Gullinbrú frá Grafarvogshverfum árið 2027. Ekki er hreinlega landfræðilegur kostur á stækkun Grafarvogshverfis sem þessu nemur.
 - Íbúasamtök Grafarvogs hafa í langan tíma lagt á það áherslu að Hallsvegur verði ekki þessi fyrirhugaða hraðbraut utanaðkomandi umferðar í gengum Grafarvogshverfi sem skipta mun hverfinu í tvennt með tilheyrandi vandamálum fyrir hverfið.
 - Með þessum rökum er því freklega verið að ganga á hagsmuni íbúa í Grafarvogi án samþykkis eða samráðs um lausnir.
 - Tillagan um lagningu Hallsvegur, svokallaðrar nyrðri legu, var tillaga að hugsanlegri sátt einmitt til að takmarka hraðbrautarakstur í gegnum Grafarvog frá öðrum fyrirhuguðum hverfum.
 - Um lagningu Hallsvegur eins og tillaga er um nú, verður aldrei sátt milli framkvæmdaaðila og íbúa Grafarvogs og til hagsmuna íbúa Grafarvogs verður að taka tillit til.
12. **Í drögum að matsáætlun (Eyjalausn) er Sundabraut sveigð til austurs upp á gömlu haugana í Gufunesi.**
- Það er krafa íbúasamtakanna að Sundabrautin liggi neðar og fjær íbúahverfum, fylgi strandlengjunni og komi upp við áburðaverksmiðjuna og liggi sem fjærst byggð.
 - Með þessu mætti draga úr áhrifum umferðar frá Sundabraut á hverfi Grafarvogs. Í fyrri tillögu um Eyjalausn voru rökkin þau að nauðsyn væri á því að fara í gegnum höfðann í göngum þar sem Sundabrautin lægi betur í landi, færri beygjur og beinni lengri aflíðandi flæði brautarinnar. Hafi þessi rök einhvern tímenn átt við þá verða þau einnig að eiga við nú þegar farið er fyrir höfðann. Því er það óskiljanlegt hvers vegna í þessari nýju tillögu er lagt í að sveigja brautina til austurs upp á haugana. Sé það ætlun skipulagsyfirvalda að vernda svæðið við fyrirhugaða landfyllingu gera íbúasamtökin kröfu um að það liggi þá fyrir til hverra nota landið verður nýtt og það skoðað í samhengi. Að öðrum kosti nýti skipulagsyfirvöld þá möguleika sem lega brautarinnar hefur án tillits til annarrar óskilgreindrar nýtingar á svæði sem ekki er orðið að veruleika í dag.
13. **Íbúasamtökin kalla eftir fréttum að vinnu að mati á umhverfisáhrifum Hallsvegur og benda á mikilvægi niðurstaðna úr því mati fyrir íbúabyggð beggja vegna Elliðavogs.**
14. **Íbúasamtökin leggja á það áherslu að viðunandi lausnir finnist í samráði við íbúa hvað varðar lífsgæði, mengunar- og hljóðvarnir í Laugardals- og Grafarvogshverfum. Sérstaklega er hér bent á fyrirhugaðar útfærslur gangnamunna beggja vegna Elliðavogs í tillögu um fyrirhuguð Sundagöng.**

Viðauki 3 - athugasemdir við matsáætlun

- Hér er einkum átt við að frágangur verði með þeim hætti að áhrif verði sem minnst á nálæga byggð og gangamunnar þannig staðsettir að þeir auki ekki umferð um hverfin. Hér er sérstaklega bent á möguleika á að flytja munnann sem opnast til austurs við Sæbraut að færa megi hann, eða leggja í stokki, austur fyrir gatnamót Skeiðarvogs og Kleppsmýrarvegur til að draga úr mjög aukinni umferð um Holtaveg og Skeiðarvog. Opnuð yrði leið inn og út úr göngunum fyrir hafnarumferð á þessu svæði. Þeir sem eiga erindi inn í hverfið geta án mikillar fyrirhafnar ekið upp á Miklubraut og þaðan inn í hverfið við Réttarholtsveg/Skeiðarvog eða Grensásveg. Einnig verði séð til að munnar við Laugarnestanga séu einnig þannig frágengnir að sem minnst áhrif séu á íbúabyggð þeim megin.

Viðauki 3 - athugasemdir við matsáætlun

Helga J. Bjarnadóttir
Línuhönnun hf. verkfræðistofa
Suðurlandsbraut 4A
108 Reykjavík

Athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun vegna 1.áfanga Sundabrautar, Sundagöng og Eyjalausn

Reykjavík, 6.júlí 2007

Vegna fyrirhugaðrar framkvæmdar við 1.áfanga Sundabrautar vilja Íbúasamtök 3.hverfis (Hlíðar, Holt og Norðurmýri) vekja athygli á að í tillögum um Sundagöng er gert ráð fyrir að vestari gangamunninn komi upp á landfyllingu við Laugarnes sem síðan tengist inn á gatnamót Sæbrautar og Kringlumýrarbrautar.

“Fyrirhuguð jarðgöng munu liggja milli Laugarnes í vestri og Gufuness í austri (mynd 2.1

og viðauki 1 teikning SBJ-01a). Frá gatnamótunum Sæbrautar og Kringlumýrarbrautar er

gert ráð fyrir vegi til norðurs á landfyllingu úti fyrir Kirkjusandi sem mun sveigja til norðausturs og fara inn í vegskála á landfyllingu.” (bls. 5)

Ljóst er að með þessu er verið að beina umferð úr Sundagöngum að stórum hluta inn á Kringlumýrarbraut sem mun óhjákvæmilega auka umferðina verulega frá því sem nú er með tilheyrandi aukningu á mengun sem þegar er mikil og jafnvel yfir hættumörkum. (*Sjá viðtal við Þórarinn Gíslason, lækni í Mbl. 30.jan. 2007*).

Íbúasamtök 3.hverfis leggja á það áherslu að ef ráðist verður í gerð Sundaganga þá verði jafnframt gerðar tilhlýðilegar úrbætur á Kringlumýrarbraut sem hafi það að markmiði að lágmarka mengun út frá bílaumferð og hafa Íbúasamtökin lagt til í því sambandi að Kringlumýrarbraut, ásamt Miklubraut, verði lögð neðanjarðar í stokki eða göngum þar sem þær skera hverfið.

Þessu athugasemdum er hér með komið á framfæri.

Virðingarfyllst,

f.h. stjórnar Íbúasamtaka 3.hverfis

Pálmi Finnbogason

Viðauki 3 - athugasemdir við matsáætlun

Reykjavík 16. ágúst 2007

1. áfangi Sundabrautar

Helga J. Bjarnadóttir
Línuhönnun hf. verkfræðistofa

Athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun vegna Sundabrautar 1. áfanga : Sundagöng og eyjagöng (júní 2007).

Afleidd áhrif á sjónrænna þætta, hljóðvist og loftgæði íbúa í hverfum aðliggjandi að Kringlumýrarbraut (Háaleitis- og Hlíðahverfi) vegna aukinnar umferðar um Kringlumýrarbraut á rekstrartíma Sundagangna/Sundabrautar.

Ef fyrirhuguð Sundagöng/Sundabraut verða tekin í notkun er fyrir séð að umferð um Kringlumýrarbraut eigi eftir að aukast þeirra vegna. Eins og fram kemur í gögnum um Sundabraut 1. er áætlað að í upphafi muni um 10.000 bílar aka um Sundagöng á sólarhring og að fjöldi þeirra aukist í 33.000 bíla.

Af fyrirbyggjandi gögnum er ekki annað að sjá en að meginstraumur umferðar í og úr göngunum á höfuðborgarsvæðinu verði við muna ganganna. Annar munni ganganna verður staðsettur ekki fjarri gatnamótum Sæbrautar og Kringlumýrarbrautar. Búast má við að stór hluti þeirrar umferðar sem um þennan muna fari muni fara um Kringlumýrarbraut.

Umferðarálag á Kringlumýrarbraut er þegar 80-100% af flutningsgetu. Spáð er að umferðarálag mun aukast um 10 – 20 þús. bíla fram til ársins 2012 á helstu stofnleiðum og verða meiri en þær geta annað. Umferð um Kringlumýrarbraut mun aukast enn frekar við tilkomu Sundagangna/Sundabrautar og bætast við þær tugi þúsunda bifreiða sem aka þegar um Kringlumýrarbraut aka á hverjum sólarhring.

Fyrir séð er að með aukinni umferð um Kringlumýrarbraut eykst sjónræn mengun, hljóðvist og loftgæði versna fyrir íbúa í nærliggjandi hverfum (Háaleitis- og Hlíðahverfi). Þannig munu lífsskilyrði íbúa sem búa við eða í nálægð við Kringlumýrarbraut (innan við 500 m) versna með aukinni umferð um Kringlumýrarbraut og leiða til verri heilsu þeirra. Hér með talin ótalinn fjöldi barna og unglinga á leikskóla- og grunnskólaaldri.

Fjöldi leikskóla og grunnskóla eru staðsettir í um 200 – 300 m. fjarlægð frá götunni.

Íbúasamtök Háaleitis norður fara þess á leit að afleiddar afleiðingar aukinnar umferðar um Kringlumýrarbraut vegna umferðar sem tengist Sundagöng/Sundabraut verði rannsakaðar með tilliti til umhverfisáhrifa á heilsu íbúa sem búa í innan við 500 m. fjarlægð frá Kringlumýrarbraut.

Íbúasamtök Háaleitis norður fara einnig fram á það að sérstaklega verði lagt mat á áhrifa af aukinni umferð um Kringlumýrarbraut (vegna umferðar til og frá Sundabraut) með tilliti til mengunar og áhrifa hennar á heilsu barna og unglinga sem búa innan við 500 m. fjarlægð frá götunni og eða sækja nám í leikskóla og grunnskóla sem eru staðsettir eru í hverfum sem liggja að Kringlumýrarbraut.

Viðauki 3 - athugasemdir við matsáætlun

Á undanförunum áratugum (og sérstaklega undanfarin ár) hafa sjónir manna beinst að áhrifum mengunar frá umferð á heilsu þeirra sem búa við eða nálægt miklum umferðarmannvirkjum.

Þekking á þessu sviði fer stöðugt fram og sífellt bætist við í þekkingarbrunn um áhrifa hennar á heilsu fólks, þar með talinna meðgöngu kvenna, á heilsu nýbura, áhrifa á lungnaþroska barna og unglunga, á öndunar færslu barna, áhrifa á heilsu hjartasjúklinga o.fl. Áhrifa af völdum mengunar á heilsu fólks er gjarnan skipt í áhrifa til skamms tíma og langtímaáhrifa. Áhrifa á heilsu getur verið allt frá því að valda einstaklingum óþægindum til þess að vera lífshættuleg og leiða til dauða.

Til stuðnings ósk okkar á að rannsakadar verði afleiddar afleiðingar fyrirhugaðra Sundabrautar/Sundagangna vitnum við í nokkrar rannsóknir sem gerðar hafa verið á áhrifum mengunar frá umferð á heilsu fólks og þá sérstaklega barna og birst hafa í viðurkenndum vísindaritum. Við leifum okkur að vitna til útdráttá greinanna en hægt er að nálgast greinarnar á slóðum sem fylgja.

Fyrsti útdráttur;
um áhrif mengunar frá umferð á þroska lungna á börnum á aldrinum 10 – 18 ára.

Effect of exposure to traffic on lung development from 10 to 18 years of age: a cohort study

W James Gauderman, Hita Vora, Rob McConnell, Kiros Berhane, et al. The Lancet. London: Feb 17-Feb 23, 2007. Vol. 369, Iss. 9561; pg. 571, 7 pgs

Abstract (Summary)

Whether local **exposure** to major roadways adversely affects **lung**-function growth during the period of rapid **lung development** that takes place between 10 and 18 years of age is unknown. This study investigated the association between residential **exposure to traffic** and 8-year **lung**-function growth. In this prospective study, 3677 children (mean age 10 years [SD 0.44]) participated from 12 southern California communities that represent a wide range in regional air quality. Children were followed up for 8 years, with yearly **lung**-function measurements recorded. For each child, we identified several indicators of residential **exposure to traffic** from large roads. Regression analysis was used to establish whether 8-year growth in **lung** function was associated with local **traffic exposure**, and whether local **traffic effects** were independent of regional air quality. Children who lived within 500 m of a freeway (motorway) had substantial deficits in 8-year growth of forced expiratory volume in 1 s (FEV₁, -81 mL, p=0.01 [95% CI -143 to -18]) and maximum midexpiratory flow rate (MMEF, -127 mL/s, p=0.03 [-243 to -11]), compared with children who lived at least 1500 m from a freeway. Joint models showed that both local **exposure** to freeways and regional air pollution had detrimental, and independent, **effects on lung**-function growth. Pronounced deficits in attained **lung** function at age 18 years were recorded for those living within 500 m of a freeway, with mean percent-predicted 97.0% for FEV₁ (p=0.013, relative to >1500 m [95% CI 94.6-99.4]) and 93.4% for MMEF (p=0.006 [95% CI 89.1-97.7]). Local **exposure to traffic on** a freeway has adverse **effects on** children's **lung development**, which are independent of regional air quality, and which could result in important deficits in attained **lung** function in later life.

Slóð;

<http://proquest.umi.com/pqdweb?index=0&did=1222795671&SrchMode=1&sid=1&Fmt=4&VInst=PROD&VType=PQD&RQT=309&VName=PQD&TS=1187178774&clientId=58027>

Viðauki 3 - athugasemdir við matsáætlun

Annar útdráttur;
mengum frá umferð nærri mikilli umferð

Traffic-related Air Pollution near Busy Roads

The East Bay Children's Respiratory Health Study

Janice J. Kim, Svetlana Smorodinsky, Michael Lipsett, Brett C. Singer, Alfred T. Hodgson and Bart Ostro

Office of Environmental Health Hazard Assessment, California Environmental Protection Agency, Oakland; and Atmospheric Sciences Department and Indoor Environment Department, Environmental Energy Technologies Division, Lawrence Berkeley National Laboratory, Berkeley, California

Correspondence and requests for reprints should be addressed to Bart Ostro, Ph.D., Office of Environmental Health Hazard Assessment, 1515 Clay Street, 16th Floor, Oakland, CA 94612. E-mail: bostro@oehha.ca.gov

Recent studies, primarily in Europe, have reported associations between respiratory symptoms and residential proximity to traffic; however, few have measured traffic pollutants or provided information about local air quality. We conducted a school-based, cross-sectional study in the San Francisco Bay Area in 2001. Information on current bronchitis symptoms and asthma, home environment, and demographics was obtained by parental questionnaire (n = 1,109). Concentrations of traffic pollutants (particulate matter, black carbon, total nitrogen oxides [NO_x], and nitrogen dioxide [NO₂]) were measured at 10 school sites during several seasons. Although pollutant concentrations were relatively low, we observed differences in concentrations between schools nearby versus those more distant (or upwind) from major roads. Using a two-stage multiple-logistic regression model, we found associations between respiratory symptoms and traffic-related pollutants. Among those living at their current residence for at least 1 year, the adjusted odds ratio for asthma in relationship to an interquartile difference in NO_x was 1.07 (95% confidence interval, 1.00–1.14). Thus, we found spatial variability in traffic pollutants and associated differences in respiratory symptoms in a region with good air quality. Our findings support the hypothesis that traffic-related pollution is associated with respiratory symptoms in children.

Slóð: <http://ajrccm.atsjournals.org/cgi/reprint/170/5/520>

Þriðji útdráttur;
mengun frá umferð og eyrnabólgur

Traffic-Related Air Pollution and Otitis Media

Michael Brauer, Ulrike Gehring, Bert Brunekreef, Johan de Jongste, et al. [Environmental Health Perspectives](#). Research Triangle Park: [Sep 2006](#). Vol. 114, Iss. 9; pg. 1414, 5 pgs

>> [Jump to indexing \(document details\)](#)

Full Text (5238 words)

Copyright National Institute of Environmental Health Sciences Sep 2006

[Headnote]

BACKGROUND: Otitis media is one of the most common infections in young children. Although exposure to environmental tobacco smoke is a known risk factor associated with otitis media, little information is available regarding the potential association with air pollution.

OBJECTIVE: We set out to study the relationship between exposure to **traffic-related air pollution** and **otitis**

Viðauki 3 - athugasemdir við matsáætlun

media in two birth cohorts.

METHODS: Individual estimates of outdoor concentrations of **traffic-related air** pollutants-nitrogen dioxide, fine particles [particulate matter with aerodynamic diameters $\leq 2.5 \mu\text{m}$ ($\text{PM}^{\text{sub } 2.5^{\wedge}}$)], and elemental carbon-were calculated for home addresses of approximately 3,700 and 650 infants from birth cohort studies in the Netherlands and Germany, respectively. **Air pollution** exposure was analyzed in relation to physician diagnosis of **otitis media** in the first 2 years of life.

RESULTS: Odds ratios (adjusted for known major risk factors) for otitis media indicated positive associations with traffic-related air pollutants. An increase in $3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ $\text{PM}^{\text{sub } 2.5^{\wedge}}$, $0.5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ elemental carbon, and $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ $\text{NO}^{\text{sub } 2^{\wedge}}$ was associated with odds ratios of 1.13 (95% confidence interval, 1.00-1.27), 1.10 (1.00-1.22), and 1.14 (1.03-1.27) in the Netherlands and 1.24 (0.84-1.83), 1.10 (0.86-1.41), and 1.14 (0.87-1.49) in Germany, respectively.

CONCLUSIONS: These findings indicate an association between exposure to **traffic-related air** pollutants and the incidence of **otitis media**. Given the ubiquitous nature of **air pollution** exposure and the importance of **otitis media** to children's health, these findings have significant public health implications.

Slóð;

<http://proquest.umi.com/pqdlink?index=1&did=1134273641&SrchMode=1&sid=2&Fmt=4&VInst=PROD&VType=PQD&RQT=309&VName=PQD&TS=1187179276&clientId=58027>

Fjórði útdráttur;

loftmengun og heilbrigði í öndunarfærum barna

Air Pollution and Child Respiratory Health: A Case-Crossover Study in Australia and New Zealand

Adrian G Barnett, Gail M Williams, Joel Schwartz, Anne H Neller, et al. American Journal of Respiratory and Critical Care Medicine. New York: Jun 1, 2005. Vol. 171, Iss. 11; pg. 1272, 7 pgs

>> [Jump to indexing \(document details\)](#)

Full Text (4683 words)

Copyright American Thoracic Society Jun 1, 2005

[Headnote]

Rationale: The strength of the association between outdoor air pollution and hospital admissions in children has not yet been well defined. **Objectives:** To estimate the impact of outdoor air pollution on respiratory morbidity in children after controlling for the confounding effects of weather, season, and other pollutants. **Methods:** The study used data on respiratory hospital admissions in children (three age groups: < 1, 1-4, and 5-14 years) for five cities in Australia and two in New Zealand. Time series of daily numbers of hospital admissions were analyzed using the case-crossover method; the results from cities were combined using a random-effects metaanalysis.

Measurements and Main Results: Significant increases across the cities were observed for hospital admissions in children for pneumonia and acute bronchitis (0, 1-4 years), respiratory disease (0, 1-4, 5-14 years), and asthma (5-14 years). These increases were found for particulate matter with a diameter less than $2.5 \mu\text{m}$ ($\text{PM}^{\text{sub } 2.5^{\wedge}}$) and less than $10 \mu\text{m}$ ($\text{PM}^{\text{sub } 10^{\wedge}}$), nephelometry, $\text{NO}^{\text{sub } 2^{\wedge}}$, and $\text{SO}^{\text{sub } 2^{\wedge}}$. The largest association found was a 6.0% increase in asthma admissions (5-14years) in relation to a 5.1-ppb increase in 24-hour $\text{NO}^{\text{sub } 2^{\wedge}}$.

Conclusions: This study found strong and consistent associations between outdoor air pollution and short-term increases in childhood hospital admissions. A number of different pollutants showed significant associations, and these were distinct from any temperature (warm or cool) effects.

Slóð;

<http://proquest.umi.com/pqdlink?index=1&did=848860561&SrchMode=1&sid=4&Fmt=4&VInst=PROD&VType=PQD&RQT=309&VName=PQD&TS=1187179569&clientId=58027>

Fimmti útdráttur;

Viðauki 3 - athugasemdir við matsáætlun

um áhrif loftmengunar á öndunarfæri og ofnæmis í börnum

Clinical & Experimental Allergy

Volume 35 Issue 10 Page 1279-1287, October 2005

Long-term exposure to background air pollution related to respiratory and allergic health in schoolchildren

C. Pénard-Morand, D. Charpin, C. Raheison, C. Kopferschmitt, D. Caillaud, F. Lavaud, I. Annesi-Maesano (2005)

Background The impact of air pollution on asthma and allergies still remains a debate.

Objective Our cross-sectional study was intended to analyse the associations between long-term exposure to background air pollution and atopic and respiratory outcomes in a large population-based sample of schoolchildren.

Methods Six thousand six hundred and seventy-two children aged 9–11 years recruited from 108 randomly schools in six French cities underwent a clinical examination including a skin prick test (SPT) to common allergens, exercise-induced bronchial reactivity (EIB) and skin examination for flexural dermatitis. The prevalence of asthma, allergic rhinitis (AR) and atopic dermatitis was assessed by a standardized health questionnaire completed by the parents. Three-year-averaged concentrations of air pollutants (NO_2 , SO_2 , PM_{10} and O_3) were calculated at children' schools using measurements of background monitoring stations.

Results After adjusting for confounders, EIB, lifetime asthma and lifetime AR were found to be positively related to an increase in the exposure to SO_2 , PM_{10} and O_3 . The adjusted odds ratios (aOR) per increase of $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ of SO_2 was 1.39 (95% confidence interval (CI)=1.15–1.66) for EIB and 1.19 (1.00–1.41) for lifetime asthma. The aOR for lifetime AR per increase of $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ of PM_{10} was 1.32 (CI=1.04–1.68). Moreover, SPT positivity was associated with O_3 (aOR=1.34; CI=1.24–1.46). Associations with past year symptoms were consistent, even if not always statistically significant. Results persisted in long-term resident (current address for at least 8 years) children. However, no consistent positive association was found with NO_2 .

Conclusions A moderate increase in long-term exposure to background ambient air pollution was associated with an increased prevalence of respiratory and atopic indicators in children.

Slóð: <http://www.blackwell-synergy.com/doi/full/10.1111/j.1365-2222.2005.02336.x>

Sjötti útdráttur;

Viðauki 3 - athugasemdir við matsáætlun

um áhvirf loftmengunar á skólabörn

Science of The Total Environment

Volume 368, Issues 2-3, 15 September 2006, Pages 565-573

Long-term personal exposure to traffic-related air pollution among school children, a validation study

Sofie Van Roosbroeck^a, Janine Wichmann^b, Nicole A.H. Janssen^c, Gerard Hoek^a, Joop H. van Wijnen^d, Erik Lebret^c and Bert Brunekreef^{a, e}

^aInstitute for Risk Assessment Sciences, Utrecht University, P.O. Box 80176, 3508 TD Utrecht, The Netherlands

^bSchool of Health Systems and Public Health, University of Pretoria, South Africa

^cCenter for Environmental Health Research, National Institute for Public Health and the Environment (RIVM), Bilthoven, The Netherlands

^dDepartment of Environmental Medicine, Municipal Health Service Amsterdam (GG&GD), The Netherlands

^eJulius Center for Health Sciences and Primary Care, University Medical Center Utrecht, The Netherlands

Received 7 December 2005; revised 10 March 2006; accepted 23 March 2006. Available online 2 May 2006.

Abstract

Several recent studies suggest an association between long-term exposure to traffic-related air pollution and health. Most studies use indicators of exposure such as outdoor air pollution or traffic density on the street of residence. Little information is available about the validity of these measurements as an estimate of long-term personal exposure to traffic-related air pollution. In this pilot study, we assessed outdoor and personal exposure to traffic-related air pollution in children living in homes on streets with different degree of traffic intensity.

The personal exposure of 14 children aged 9–12 years to ‘soot’, NO_x (NO and NO₂) was assessed in Amsterdam between March and June 2003. Each child's personal exposure was monitored during four repeated 48-h periods. Concurrently, in- and outdoor NO_x measurements were carried out at the school and at the home of each participating child. Measurements were supplemented by a questionnaire on time activity patterns and possible indoor sources. Flow-controlled battery operated pumps in a made-to-fit backpack were used to sample personal exposure to ‘soot’, determined from the reflectance of PM_{2.5} filters. Exposure to NO_x was assessed using Ogawa passive samplers. Children living near busy roads were found to have a 35% higher personal exposure to ‘soot’ than children living at an urban background location, despite that all children attended the same school that was located away from busy roads. Smaller contrasts in personal exposure were found for NO (14%), NO₂ (15%) and NO_x (14%). This finding supports the use of ‘living near a busy road’ as a measure of exposure in epidemiological studies on the effects of traffic-related air pollution in children.

Slóð: http://www.sciencedirect.com/science?_ob=ArticleURL&_udi=B6V78-4JVTBMR-2&_user=1829816&_coverDate=09%2F15%2F2006&_alid=609225124&_rdoc=11&_fmt=full&_orig=search&_cdi=5836&_sort=d&_docanchor=&_view=c&_ct=64&_acct=C000039758

Viðauki 3 - athugasemdir við matsáætlun

[_version=1&_urlVersion=0&_userid=1829816&md5=6dc0c215f72184debe37198f5fa1cd8c](http://www.who.int/document/E86575.pdf)

Einnig bendum við á eftirfarandi heimildir viðurkenndra stofnanna og samtaka til stuðnings erindi okkar en í þessum heimildum er að finna nánari upplýsingar um almenn áhrif mengunar en sérstaklega áhrif mengunar á börn.

Effects of Air Pollution on Children's Health and Development

Slóð;

<http://www.euro.who.int/document/E86575.pdf>

Health Aspects of Air Pollution; Results from the WHO Project “Systematic Review of Health Aspects of Air Pollution in Europe”

Slóð;

<http://www.euro.who.int/document/E83080.pdf>

The Health Impacts of Urban Sprawl; Air Pollution

Slóð; <http://www.ocfp.on.ca/local/files/Urban%20Sprawl/UrbanSprawl-AirPollution.pdf>

Íbúasamtök Háaleitis norður benda á að mun fleiri rannsóknir eru til um þetta efni sem og áhrif mengunar frá umferð á heilsu annarra hópa s.s. á þungaðra kvenna, nýbura, hjartveikra o.fl. og bendum yfirvöldum á að kynna sér þær frekar.

Reykjavík 16. ágúst 2007,
fyrir hönd stjórnar Íbúasamtaka Háaleitis norður

Birgir Björnsson
- formaður

Birgir Björnsson
Kt.290161-5929
Háaleitisbraut 42
108 Reykjavík