Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030

Nóvember 2013

C-hluti uppfærður að lokinni auglýsingu, 19. nóvember 2013 og lagður fram við lokaafgreiðslu aðalskipulagsins í borgarstjórn.

C.6. Umsagnir og athugasemdir

Athugasemdir og umsagnir sem bárust á auglýsingatíma, umsögn um athugasemdir, dagsett 18. nóvember og listi yfir breytingar á tillögunni að lokinni auglýsingu, dagsettur, 20. nóvember 2013.

Reykjavíkurborg
Umhverfis og skipulagsvið

Reykjavík, 11. nóvember/18.nóvember 2013
Yfirlesið m.t.t. framsetningar, 28. nóvember

Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030. Tillaga að nýju aðalskipulagi. Yfirlit athugasemda, umsögn um athugasemdir og tillögur um viðbrögð og breytingar.[1] Lagt fram til umræðu í umhverfis- og skipulagsráði þann 13. nóvember og 18. nóvember og til afgreiðslu þann 20. nóvember. Athugasemdir voru lagðar fram og ræddar í umhverfis- og skipulagsráði þann 25. september, 2. október, 16. október og 30. október.

Samþykkt að vísa tillögu að aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 - greinargerð A og B og skipulagsuppdráttum - og lista yfir breytingar og lagfæringar á skipulagsgögnum, dagsettur 15nóv./18.nóv/20.nóv., ásamt umhverfisskýrslu (sbr. 9 gr. laga nr. 105/2006), öðrum fylgigögnum og umsögn um athugasemdir til afgreiðslu í borgarráði, sbr. 1. og 2. mgr. 32. gr. skipulagslaga

Tillaga að nýju aðalskipulagi:

Aðalskipulagið 2010-2030 er endurskoðun á aðalskipulaginu 2001-2024. Tillagan var kynnt í samræmi við 30-31. gr skipulagslaga. Aðalskipulagstillagan var kynnt á tímabilinu 9. ágúst 2013 til 20 september 2013. Frestur til að gera athugasemdir rann út 20. september. Tillagan var kynnt samhliða breytingum á svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 2001-2024. Svæðisskipulagsbreytingin var samþykkt í svæðisskipulagsnefnd höfuðborgarsvæðisins 18. október sl. og vísað til lokafgreiðslu í sveitarstjórnum.

Athugasemdir-yfirlit:

Alls bárust 206 bréf frá einstaklingum, fyrirtækjum, íbúasamtökum, félagasamtök og hópum sem standa að undirskriftarsöfnun. Bréfin varða a.m.k. 250 efnisatriði í tillögunni. Hér að neðan er sett fram lausleg flokkun á athugasemdunum eftir helstu efnisatriðum:

Vatnsmýri. Stefnan um flugvöllinn. 111 aðilar og 69 þúsund undirskriftir á bak við einn aðilann, þ.a. rúmlega 20 þús. undirskriftir Reykvíkinga.

Keldur. Athugsemdir við landnotkun og byggingarmagn frá 125 aðilum, þar af 121 vegna undirskriftarlista.

Rafstöðvarvegur. Þéttingarreitur í Ártúnsholti. Um 60 aðilar, þar af 17 vegna undirskriftarlista.

Úlfarsárdalshverfi. Breytt heildarskipulag hverfis. Um 25 aðilar.

Laugardalur-Suðurlandsbraut. Byggingarreitur norðan götu. Um 25 aðilar.

Miðborgin. Einkum varðandi byggingarmagn og vínveitingaheimildir. Um 20 aðilar.

Græni trefillinn og stígar innan marka lögbýla. 15 aðilar.

Reiðleiðir á Kjalarnesi, í Heiðmörk og víðar. 14 aðilar.

Fossvogsbrú. 4 aðilar.

Hagsmunaaðilar, varðandi landnotkun og byggingarmagn á eigin lóð. 17 aðilar

Ýmsar athugasemdir. Um 100 aðilar.

[1] Skjalið verður sett fram í C-hluta aðalskipulagsins, *C6. Umsagnir og athugasemdir*

UMHVERFIS- OG SKIPULAGSSVIÐ
BORGARTÚN 12-14 105 REYKJAVÍK
SÍMI 411 1111 BRÉFASÍMI 411 3071
NETFANG: SKIPULAG@REYKJAVIK.IS

Einnig liggja fyrir 9 umsagnir, m.a. umsögn Umhverfisstofnunar um aðalskipulagstillöguna og meðfylgjandi umhverfisskýrslu, sbr. 3. mgr. 7. gr. laga um umhverfismat áætlana nr. 105/2010. Sjá aftast í neðangreindu yfirliti.

Neðangreint yfirlit yfir athugasemdir og umsagnir um þær, er sent á alla þá aðila sem gerðu skriflega athugasemd.

Athugasemdirnar hafa verið flokkaðar eftir efnisatriðum. Sett er fram sameiginleg umsögn um þær athugasemdir sem fjalla um sama efnisatriðið í aðalskipulagstillögunni. Vakin er athygli á því að aðili sem gerði athugasemdir við mörg efnisatriði í bréfi sínu, þarf mögulega að lesa svörin á fleiri en einum stað í skjalinu.

Athugasemdir. Umsögn og viðbrögð.

1. Vatnsmýri-flugvöllur

Nr.	Dagsetning	Aðilar	Heimilisfang
21	09.19	Ólafur G. Flóvenz	Silungakvísl 13
25	08.26	Gauti Kjartan Gíslason	Gauti Kjartan Gíslason
26	09.05	Akureyrarbær	Akureyrarbær
27	09.05	Fljótsdalshérað	Fljótsdalshérað
28	09.06	Hrunamannahreppur	Hrunamannahreppur
29	09.12	Hagsmunafélag eigenda einkabygginga á Reykjavíkurflugvelli, Alfhild Peta Nielsen	Alfhild Peta Nilesen
30	09.10	Sigmundur M. Andrésson	Sigmundur M. Andrésson
31	09.12	Björn H. Arnar	Björn H. Arnar
32	09.12	Alfhild Nielsen	Alfhild Nielsen
33	09.12	3OD ehf, Sigurður Ingimarsson	Sigurður Ingimarsson
34	09.12	Edward H. Finnsson, eigandi flugskýlis 29 A	Edward H. Finnsson
35	09.12	Júlíus Björn Þórólfsson	Júlíus Björn Þórólfsson
36	09.12	Helgi Rafnsson	Helgi Rafnsson
37	09.12	Sigurður Ásgeirsson	Sigurður Ásgeirsson
38	09.12	Kvótasalan ehf, eigandi skýlis 34d	Svavar Þorsteinsson
39	09.13	Bjarni Bærings, eigandi skýlis	Edlingerstrasse 26, 81543 Munchen
40	09.13	Hafsteinn Linnet	Hafsteinn Linnet
41	09.12	Anna Snjólaug Arnardóttir	Anna Snjólaug Arnardóttir
42	09.12	Ægir -Ib Wessmann, skýli 35	Ægir -Ib Wessmann
43	09.16	Erling Jóhannesson	Erling Jóhannesson
44	09.16	Örn Karlsson	Örn Karlsson
45	09.16	Íslenska flugsögufélagið, eigandi skýlis 24	
46	09.17	Bláskógabyggð	Bláskógabyggð
47	09.16	Emil Ágústsson	Emil Ágústsson
48	09.16	Þorsteinn Kristleifsson	Þorsteinn Kristleifsson
49	09.17	Svalbarðsstrandarhreppur	Svalbarðsstrandarhreppur
50	09.16	Kristján Árnason, eigandi skýlis 26	Háaleitisbraut 139
51	09.12	Skagafjörður	Skagafjörður
52	09.18	Arnar Þór Emilsson	Arnar Þór Emilsson
53	09.19	Flugklúbburinn Þytur	Þorsteinn Jónsson
54	09.19	Kristján Guðmundsson, eigandi skýlis 33b	Kristján Guðmundsson
55	09.19	Íslenskir fjallaleiðsögumenn	Ingibjörg G. Guðjónsdóttir
56	09.20	Flugmenn, sjúkraflutningamenn, læknar	Þorkell Ásgeir Jóhannsons, Mýflugi
57	09.20	Skildingar ehf	Skildingar ehf, M.B. Jóhannsson
58	09.19	Flugmálafélaga Íslands	Sigurður Ingi Jónsson
59	09.20	Jónas Bjarnason	Stapaseli 11
60	09.20	Svifflugfélag Íslands, Kristján Sveinbjörnsson	Póstbox 8821, 121 Reykjavík
61	09.20	Félag íslenskra einkaflugmanna, Valur Stefánsson	Fluggörðum, Póstholf 1627,

			121 Reykjavík
62	09.18	Leifur Magnússon	Barónsstíg 80
63	08.27	Skipulagsfulltrúi Uppsveita Árnessýslu	
64	09.20	Samtök Ferðaþjónustunnar, Erna Hauksdóttir	Samtök Ferðaþjónustunnar
65	09.19	Icelandair Group, Björgólfur Jóhannesson	Icelandair Group
66	09.19	Magnús Brimar Jóhansson	Skildinganesi 39
67	09.19	Sigurlína Magnúsdóttir	Skildinganesi 39
68	09.19	Berglind Aðalsteinsdóttir	Reykjahlíð 10
69	09.05	Landbyggðin lifi, Sigríður Svavarsdóttir	Sporhömrum 6, 112 Reykjavík
70	09.20	Þyrlufélagið ehf, Reynir Guðmundsson	Bauganesi 28, 101 Reykjavík
71	09.20	Island Aviation ehf, Reynir Guðmundsson	Bauganesi 28, 101 Reykjavík
72	09.13	Eyjafjarðarsveit	Eyjafjarðarsveit
73	09.20	Prýðifélagið Skjöldur, Ingvar Vilhjálmsson	Ingvar Vilhjálmsson
74	09.20	Daníel Friðriksson	Daníel Friðriksson
75	09.19	Garðaflug ehf, Úlfar Henningsson, Hólmfríður Edda Guðmundsdóttir	Úlfar Henningsson
76	09.20	Hjartað í Vatnsmýri	
76	09.20	Hjartað í Vatnsmýri	
84	09.20	Sigurjón Sindrason	Sigurjón Sindrason
80	09.20	Ólafur Viðarsson	Gerðarbrunni 58
82	09.20	Pétur Bjarnason	Gerðarbrunni 60
88	09.20	Sigurður Ingi Jónsson	Sigurður Ingi Jónsson
144	09.20	Kristbjörg Hjaltadóttir	Kristbjörg Hjaltadóttir
169	09.20	Samtök atvinnulífsins, Samtök iðnaðarins, Samtök verslunar og þjónustu, samtök ferðaþjónustunnar	Borgartúni 35
185	09.20	Björgólfur Thorsteinsson, Elsa Guðmundsdóttir	Vesturgötu 73
190	09.20	Þóra Andrésdóttir	Þóra Andrésdóttir
195	09.18	Egill Guðmundsson	Sóleyjarrimi

Athugasemd: *Mótmæla stefnu um landnotkun í Vatnsmýri og lokun flugstarfsemi.*

Umsögn: Tillaga að nýju aðalskipulagi er í samræmi við stefnu gildandi svæðisskipulags 2001-2024, sbr. einnig stefna gildandi aðalskipulags, um breytta landnotkun í Vatnsmýri. Við gerð tillögunnar voru lagðar til grundvallar niðurstöður samstarfsefndar samgönguráðuneytis og Reykjavíkur um framtíð Reykjavíkurflugvallar frá 2007. Sjá kafla um Vatnsmýri í B-hluta greinargerðar og frekari gögn á adalskipulag.is

Viðbrögð/breytingar: Tímasetningum um breytta landnotkun í Vatnsmýri verður breytt í samræmi við samkomulag Reykjavíkurborgar, ríkisins og Icelandair Group, dagsett 25. október 2013. Sjá ennfremur viðbótar samkomulag undirritað af borgarstjóra og innanríkisráðherra, með sömu dagsetningu, um endurskoðun deiliskipulags flugvallarins, stækkun alþjóðlegrar flugstjórnarmiðstöðvar, lokun NA/SV brautar og flutning kennslu- og einkaflugs á annan flugvöll. Frekari skoðun á staðsetningu flugvallar á höfuðborgarsvæðinu er vísað til heildar endurskoðunar svæðisskipulagsins og nefndar Reykjavíkurborgar og Innanríkisráðuneytis, sbr. samkomulag .
Grundvallarstefna aðalskipulagsins um þéttingu byggðar (90%)[2] stendur óbreytt og um blandaða byggð í Vatnsmýri 2030. Breytingar á tímasetningum eru innan ramma gildandi svæðisskipulags og munu ekki raska

[2] Í aðalskipulaginu eru sett fram skýr markmið um að 90% nýrra íbúða skuli rísa innan núverandi þéttbýlismarka. Einnig eru sett fram ákveðin markmið um forgangsröðun þéttingarsvæða (sbr. mynd 9, bls. 27 og mynd 14, bls. 32) þar sem lögð er áhersla að byggja fyrst á svæðum með miðlæga legu sem er auðvelt að þjóna með almenningssamgöngum og/eða í nálægð við miðborg eða annan öflugan atvinnukjarna. Stefna um þéttingu og forgangsröðun svæða er undirstrikuð með því skilgreina tímabil uppbyggingar fyrir hvert

megin forsendum aðalskipulagsins um þéttingu byggðar og forgangsröðun uppbyggingar. Breytt tímasetning á lokun N-S, til ársins 2022, mun kalla á afmarkaðar breytingar varðandi viðkomandi svæði, þ.e. breytt uppbyggingartímabil fyrir reiti 17 og 18 (2022-2030 í stað 2016-2024) á mynd 13 (bls. 30-31), samsvarandi breytingu á mynd 14 (bls. 32), breytt ártal um lokun N-S brautar í töflu á bls. 39 og breytta tímabilsskiptingu á landnotkunarkorti fyrir flugvallarsvæðið á bls. 215. Texti í greinargerð, s.s. í Inngangi, í köflunum Borgin við Sundin og Landnotkun og sérkafla um Vatnsmýri í B-hluta greinargerðar, verða uppfærðir eftir því sem þurfa þykir vegna samkomulagsins og framkominna athugasemda. Ekki er ástæða til að breyta markmiði um að 3.600 íbúðir verði risnar í Vatnsmýri fyrir árið 2030 (sjá bls. 38), sem þýðir þá kröftugri uppbyggingu í Vatnsmýri undir lok skipulagstímabilsins. Forgangsröðun annarra svæða þarf ekki nauðsynlega að breytast en til að tryggja áfram sambærilegt svigrúm í uppbyggingaráætlunum er gerð eftirfarandi breyting á öðrum þéttingarsvæðum, sbr. Mynd 13 í A-hluta greinargerð (samsvarandi breytingar gerðar á Mynd 14, eftir því sem þurfa þykir):

Reitur 17. Vatnsmýri – norður/suður I. 2016-2024 verði **2022-2030**
Reitur 18. Vatnsmýri – norður/suður II. 2016-2024 verði **2022-2030**
Reitur 33. Skeifan. 2020-2024 verði **2016-2024**
Reitur 39. Elliðaárvogur-Vogur. 2016-2024 verði **2014-2024**
Reitur 40. Elliðaárvogur-Höfðar. 2020-2024 verði **2014-2024**
Reitur 29. Köllunarklettur. 2020-2024 verði **2016-2020**

Í neðanmálsgrein (merkt ***) í töflu á mynd 13 verði orðuð þannig: Tímasetning á undirbúningi uppbyggingar. **Til viðmiðunar. Sjá megin markmið um forgangsröðun svæða á Mynd 14.**

byggingarsvæði (sjá mynd 13, bls. 30-31). Þar sem mörg byggingarsvæðanna eru í höndum einkaaðila og almennt erfitt er að sjá fyrir hraða og röð uppbyggingar, er ekki gert upp á milli þéttingarsvæða sem uppfylla hin almennu markmið um forgangsröðun svæða (reitir með miðlæga legu osfrv). Því eru tiltölulega mörg svæði sett á fyrstu tímabil aðalskiplagsins, 2012-2016 og 2016-2020, sem gerir það að verkum að heimildir um uppbyggingu er nokkuð framhlaðnar. Nauðsynlegt er að skapa ákveðinn sveigjanleika í áætlunum aðalskipulagsins, vegna óvissu um framgang uppbyggingar á einstökum reitum og svæðum. Það er hinsvegar skýrt í stefnu aðalskipulagsins að viðmið um hraða uppbyggingar íbúðarhúsnæðis, skuli að meðaltali vera um 700 íbúðir ári á skipulagstímabilinu, sem er í samræmi við gildandi svæðisskipulag, með eðlilegum vikmörkum (sjá um vikmörk á árlegri þörf íbúða á bls. 177). **Varðandi áhrif breyttrar tímasetningar uppbyggingar í Vatnsmýri á markmið um þéttingu í aðalskipulaginu, sjá meðfylgjandi töflu á næstu síðu.**

Áhrif breyttra tímasetninga í Vatnsmýri á megin stefnu aðalskipulagsins um þéttingu byggðar (90%) og forgangsröðun svæða								
					Tímabil	**2020**	**2024**	
		Reitur		Fjödi íbúða				
Vesturbær		1	Keilugrandi	65	2012-2016	65	65	
		2	Lýsisreitur	150	2012-2016	150	150	
		3	Byko-reitur	70	2012-2016	70	70	
		4	Landhelgisreitur	50	2012-2016	50	50	
		5	Héðinsreitur	275	2012-2016	275	275	
		6	Slippasvæði-Nýlendureitu	300	2012-2016	300	300	
		12	Vísindagarðar	300	2012-2016	300	300	
				1210				
		14	Fluggarðar	300	2012-2020	300	300	
		16	Skerjafjörður	800	2012-2020	600	600	200
				1100				
				2310				
Miðborg		7	Miðbakki-TRH	150	2016-2024	75	150	
		8	Kvosin	100	2012-2030	30	65	35
		9	Laugavegur+	250	2012-2030	100	175	75
		10	Skuggahverfi	100	2012-2016	100	100	
		11	Barónsreitur	100	2012-2020	100	100	
				700				
Vatnsmýri		17	Vatnsmýri-norður	950	2016-2024			950
		18	Vatnsmýri-suður	700	2016-2024			700
		19	Vatnsmýri-austur/vestur	3300	2024-			3300
				4950				
				1650				
Hlíðar								
		13	Hlíðarendi	500	2012-2020	500	500	
		15	Öskjuhlíð-HR	300	2012-2020	300	300	
		22	Hampiðjureitur	150	2012-2016	150	150	
		23	Ásholtsreitur	100	2012-2016	100	100	
		24	Einholt-Þverholt	250	2012-2016	250	250	
		25	Laugavegur-Skipholt	100	2012-2030	30	65	35
		35	KHÍ-reitur	50	2012-2020	50	50	
				1450				
				650				
Laugardalur		20	Sætún-Lögreglustöðvar	100	2012-2016	100	100	
		21	Höfðatorg	250	2012-2016	250	250	
		26	Bílanaust	200	2012-2016	200	200	
		27	Kirkjusandur-SVR	150	2016-2020	150	150	
		28	Blómavals	100	2016-2020	100	100	
		34	SS-reitur	150	2016-2020	150	150	
		29	Köllunarklettur	200	2020-2024		200	
	að hluta	30	Suðurlandsbraut-norður	150	2016-2030	75	150	
		33	Skeifan	500	2020-2024		500	
		37	Súðarvogur	400	2012-2016	400	400	
				2200				
Háaleiti	að hluta	30	Suðurlandsbraut-suður	300	2016-2030	100	200	
		31	Kringlan	150	2020-2024		150	
		32	Sléttuvegur	250	2012-2016	250	250	
		36	Borgarspítalareitur	150	2012-2020	150	150	
				850				
Þétting vestan Elliðaáa (N-S braut til 2020/2024)						**5820**	**7065**	
Breiðholt		45	Mjódd	150	2020-2024		150	
		46	Suður-Mjódd	100	2016-2020	100	100	
		47	Fellagarðar	50	2012-2020	50	50	
		48	Gerðuberg	100	2012-2016	100	100	
		49	Suðurhólar	50	2012-2016	50	50	
		50	Suðurfell	50	2016-2020	50	50	
				500				
Árbær		43	Hraunbær 103-105	50	2016-2020	50	50	
		44	Ártúnshöfði-Rafstöðvar	50	2020-2024		50	
		51	Vindás	20	2012-2020	20	20	
				120				
Grafarvogur		38	Elliðaárvogur-Bryggju II	900	2012-2020	900	900	
		39	Elliðarávogur-Vogur	1200	2016-2024	600	600	
		40	Elliðaárvogur-Höfðar	700	2020-2024		700	
		41	Spöngin-Móavegur	100	2012-2016	100	100	
		42	Keldur	400	2024-2030			400
				3300				
				13080				
Grafarholt-Úlfarsárdalur								
		53	Úlfarsárdalur-hverfi I	500	2012-2016	500	500	
		54	Úlfarsárdalur-Leirtjörn	300	2016-2020	300	300	
		55	Úlfarsárdalur-blönduð	300	2024-2030			300
		52	Reynisvatnsás	100	2012-2016	100	100	
				1200				
Þétting austan Elliðaáa (N-S braut til 2020/2024)						**2020**	**2920**	
				14480				
Kjalarnes		56	Grundarhverfi	200		60	130	70
Þétting-heild (N-S braut til 2020/2024)						**7840**	**9985**	
					Hlutfall	**0,891**	**0,906**	
Úthverfi						**960**	**1030**	
					Hlutfall	0,109	0,094	
Alls:						8800	11015	
Íbúðir á ári (athuga miðað við mögulegar heimildir en ekki raunhæf áætlun um hraða uppbyggingar)						1100	918	
Íbúðir á ári - þétting vestan Elliðaáa						728	589	

2. Keldur – landnotkun og byggingarmagn

Nr.	Dagsetning	Aðilar	Heimilisfang
122	09.17	Tilraunastöðin Keldum, Stefanía Þorgeirsdóttir	Tilraunastöðin Keldum, Stefanía Þorgeirsdóttir
123	09.19	Tilraunastöðin Keldum, í meinafræðum, Sigurður Ingvarsson	v/Vesturlandsveg, 112 Reykjavík
124	09.20	Íbúar í Húsahverfi (undirskriftarlisti með 121 nafni)	
190	09.20	Þóra Andrésdóttir	Þóra Andrésdóttir
121	09.10	Landbúnaðarháskóli Íslands	Ágúst Sigurðsson, Hvanneyri, 311 Borgarnesi

Athugasemd: *Mótmæla landnotkun í landi Keldna, umfangi byggðar, að gengið sé um of á græn svæði og ekki sé tekið tillit til núverandi starfsemi á svæðinu, m.a. varðandi tilraunasvæðið við Korpu.*

Umsögn: Tillaga um landnotkun á Keldum og Keldnaholti er óbreytt frá gildandi aðalskipulagi 2001-2024. Með breytingu á AR2001-2024, vegna uppbyggingar Korputorgs (M9), var ennfremur gert ráð fyrir því að tilraunasvæðið við Korpu viki fyrir uppbyggingu væntanlegs þjónustukjarna á mörkum Reykjavíkur og Mosfellsbæjar. Í tillögunni 2010-2030 er dregið verulega úr magni atvinnuhúsnæðis á miðsvæðinu (M4c, M4d). Skilgreining um starfsemi á miðsvæðinu er ennfremur gerð almennari, þ.e. ekki er lengur sérstök áhersla á uppbyggingu á sviði rannsókna, hátækni og þekkingariðnaðar sem er í samræmi við þá framtíðarsýn að slík starfsemi myndi kjarna í Vatnsmýrinni í grennd við háskólana. Umfang byggðar og afmörkun byggingarsvæða verður frekar ákvörðuð í deiliskipulagi. Gætt verður þess, eins og kostur er, að ekki verði gengið á opin svæði með verndargildi og mikið útvistargildi, sbr. ábendingar í athugasemdum. Með minna heildar byggingarmagni á svæðinu verður auðveldar að ná því markmiði. Breytt skilgreining um starfsemi á miðsvæðinu mun ekki hafa áhrif á núverandi starfsemi á svæðinu. Varðandi tilraunasvæðið við Korpu þá eru ekki sérstakar heimildir um þá starfsemi í nýju aðalskipulagi, sbr. gildandi aðalskipulag. Skoða þarf þá starfsemi í samhengi við deiliskipulagsgerð vegna Korputorgs og deiliskipulags golfvallar.

Viðbrögð/breytingar: Leiðir ekki til breytinga á tillögu.

3. Rafstöðvarvegur-þéttingarreitur í Ártúnsholti

Nr.	Dagsetning	Aðilar	Heimilisfang
1	08.21	Guðbrandur Magnússon	Seiðakvísl 38
2	09.09	Vignir Sigurðsson, Guðrún Lárusdóttir	Seiðakvísl 41
3	09.11	Páll Trausti Jörundsson, Inga S. Vilhjálmsdóttir	Seiðakvísl 15
4	09.11	Þórður Kristjánsson, Guðlaug Sveinbjörnsdóttir	Seiðakvísl 13
5	09.10	Vignir Rafn Gíslason, Laufey Björk Þorsteinsdóttir	Seiðakvísl 34
6	09.12	Sigrún Skúladóttir, Jón Þórarinn Sverrisson, Sverrir Jónsson, Hildur Björk Jónsdóttir, Einar Guðjónsson	Seiðakvísl 43
7	09.11	Jón Óli Ólafsson, Ingibjörg Jóna Helgadóttir	Seiðakvísl 14
8	09.13	Margrét Ríkarðsdóttir	Seiðakvísl 30
9	09.12	Guðmundur Ó. Þórðarson, Margrét G. Guðmundsdóttir	Seiðakvísl 32
10	09.17	Anna Ósk Kolbeinsdóttir, Helgi Skúlason	Seiðakvísl 28
11		Guðmundur M. Sigurðsson, Sigurbjörg M. Stefánsdóttir	Seiðakvísl 5
12	09.19	Halldór Frímannsson	Seiðakvísl 20
13	09.19	Brynjólfur Helgason, Sigríður H. Kristinsdóttir	Seiðakvísl 21
14	09.19	Bryndís H. Hannesdóttir, Eggert Guðjónsson	Seiðakvísl 2
15	09.20	Kristinn Bjarnason, Anna Sigríður Blöndal, Helena Júlía Kristinsdóttir, Dagur Edvard Kristinsson	Seiðakvísl 22
16	09.19	Gylfi Rútsson, Ágústa Kristinsdóttir	Seiðakvísl 1
17	09.19	Áslaug Skeggjadóttir	Seiðakvísl 10
18	09.19	Kári F. Guðbrandsson, Sigrún Sigurpálsdóttir	Seiðakvísl 33
19	09.17	Elísabet Kristinsdóttir	Seiðakvísl 3
20	09.20	Þórður Gíslason, Guðrún Árnadóttir	Seiðakvísl 17
21	09.19	Ólafur G. Flóvenz	Silungakvísl 13
22	09.16	Jón Sveinbjörnsson	Rafstöðvarvegi 17
23	09.19	Íbúasamtök Árbæjar, Ártúnsholts og Seláss, Einar Örn Þórisson	Einar Örn Þórisson
24	09.20	Íbúar við Rafstöðvarveg	

Athugasemd: *Mótmæla þéttingu byggðar í Ártúnsholti, við Rafstöðvarveg. Byggingarsvæðið yrði samgöngulega einangrað og þrýst yrði á um að tenging við svæðið yrði í gegnum Ártúnsholtshverfið en ekki um Rafstöðvarveg. Með uppbyggingunni er enn fremur verið að ganga á svæði með útvistargildi.*

Umsögn: Í aðalskipulagi eru settar fram almennar heimildir um landnotkun og uppbyggingu, um það sem að hámarki er leyfilegt að byggja á viðkomandi svæði. Frekari mótun byggðar og endanleg ákvörðun um umfang hennar fer fram við gerð hverfis- og/eða deiliskipulags. Megin forsenda mögulegrar byggðar er að tenging við svæðið verði um Rafstöðvarveg, en hinsvegar verði tryggðar góðar tengingar fyrir gangandi og hjólandi umferð við Ártúnsholtið. Hluti svæðisins hefur verulegt útivistargildi og verður að horfa til þess við frekari skoðun svæðisins í hverfis- og/eða deiliskipulagi. Eðlilegt að skoða þennan möguleika til hlítar í hverfis- og/eða deiliskipulagi.

Viðbrögð/breytingar: Leiðir ekki til efnislegra breytinga á tillögu. Eftirfarandi skilgreining á svæðinu í B-hluta greinargerðar (bls. 280) áréttar að umferðartenging verði um Rafstöðvarveg, eingöngu verði um sérbýli að ræða (þ.e. lágreist byggð) og vistvæn sjónarmið verði höfð að leiðarljósi: „Íbúðarbyggð á tæplega 6 ha svæði. Gert er ráð fyrir að hægt verði að bæta við allt að 50 sérbýlishúsum á svæðinu sem yrðu hluti af núverandi byggð, skóla og þjónustu í Ártúnsholti. Aðkoma að svæðinu verður frá Rafstöðvarvegi. Á svæðinu eru gamlar malarnámur sem byggðin þarf að laga sig að. Skilyrt er að nýbyggðin þróist alfarið með vistvæn sjónarmið að leiðarljósi s.s. með sjálfbærum ofanvatnslausnum, byggingarefnum, flokkun sorps o.s.frv.“

4. Úlfarsárdalshverfi- minna umfang byggðar og breytt skipulag

Nr.	Dagsetning	Aðilar	Heimilisfang
77	09.19	Gunnar Ólafsson	Gunnar Ólafsson
79	09.19	Steinunn Haraldsdóttir	Steinunn Haraldsdóttir
80	09.20	Ólafur Viðarsson	Gerðarbrunni 58
81	09.20	Lex, f.h. Bjargar Östrup Hauksdóttur, Björn Óli Östrup, landeigendur Stóra-Skógar	Karl Axelsson, Lex
82	09.20	Pétur Bjarnason	Gerðarbrunni 60
86	09.19	Bergþóra Kristinsdóttir	Bergþóra Kristinsdóttir
87	09.19	Íbúasamtök Grafarholts	Berghildur Erla Bernharðsdóttir
88	09.20	Sigurður Ingi Jónsson	Sigurður Ingi Jónsson
89	09.20	Árni Jón Sigfússon	Friggjarbrunni 35
90	09.20	Íbúasamtök Úlfarsárdals	Kristinn Steinn Traustason
91	09.20	Vilhjálmur Baldursson	Vilhjálmur Baldursson
157	09. 18	Knattspyrnufélagið Fram	Safamýri 26
190	09.20	Þóra Andrésdóttir	Þóra Andrésdóttir
191	09.20	Ingimundur Stefánsson	Ingimundur Stefánsson
78	09.19	Anna Einarsdóttir, Gísli Gíslason	Gerðarbrunni 44
83	09.20	Magnús Kári Bergmann, Drífa Magnúsdóttir	Lofnarbrunni 2
85	09.20	Ólafur Magnússon, Íris Baldursdóttir	Lofnarbrunni 4
92	09.20	Fríða Hrönn Elmarsdóttir	Lofnarbrunni 42

Athugasemd: *Mótmæla breyttu skipulagi hverfisins þar sem verulega er dregið úr stærð hverfisins miðað við þá stefnu sem mörkuð var í AR2001-2024. Hverfið nær ekki þeirri stærð að það verði sjálfbært. Stefna aðalskipulagsins er óskýr varðandi uppbyggingu á reitum sem liggja að núverandi íbúðarhverfi. Einnig mótmælt mögulegum breytingum á innra skipulagi núverandi hverfis, m.a. varðandi staðsetningu grunnskólans (nr. 78, 83, 85, 92).*

Umsögn: Í aðalskipulagstillögunni (bls. 177, Húsnæði fyrir alla) segir: „Æskilegur íbúafjöldi í sjálfbærum borgarhluta verði 10 þúsund íbúar eða fleiri, og standi undir fjölbreyttum þjónustukjarna, framhaldsskóla og íþróttafélagi“. Hér var m.a. horft til Árbæjarhverfisins sem hefur haft í kringum 10 þúsund íbúa á undanförnum árum. Í skipulagi Úlfarsárdals, samkvæmt tillögunni, er gert ráð fyrir alls um 1.400 íbúðum á skipulagstímabilinu. Í borgarhlutanum verða þá rúmlega 3.700 íbúðir. Miðað við varkárt mat á meðalfjölda íbúa á íbúð (rúmlega 2,5 á íbúð) yrði íbúafjöldinn rúmlega 9.400. Miðað við stöðu hverfisins sem fjölskylduvænt úthverfi, þar sem meðalstærð íbúða er töluvert yfir meðaltali borgarinnar, er ekki ólíklegt að meðalfjöldi íbúa á íbúð verði mun hærri en annars staðar í borginni. Ef miðað er við 2,7 íbúa á íbúð yrði íbúafjöldinn yfir 10 þúsund og yfir 11 þúsund ef miðað er við 3 íbúa á íbúð (sem er algengt viðmið um ný úthverfi í nágrannasveitarfélögunum). Varðandi landnotkun á aðliggjandi reitum núverandi hverfis, kemur skýrt fram að á þeim svæðum er einvörðungu heimil íbúðarbyggð auk starfsemi sem er forsvaranleg í næsta nágrenni við íbúðarbyggð. Hugmyndasamkeppni um skipulag þjónustusvæðis mun leiða í ljós hvort breytingar verði á staðsetningu grunnskólans, miðað við núverandi skipulag. *Sjá einnig svör við athugasemdum Íbúasamtaka Úlfarsársdals, bls. 25, og almennt stefna um þéttingu og forgangsröðun svæða í kaflanum Borgin við Sundin.*

Viðbrögð/breytingar: Leiðir ekki til efnislegra breytinga á tillögu. Skerpt verður á markmiðum og ákvæðum um landnotkun á svæði sem merkt er sem blönduð byggð (BB1) og undirstrikað að þar verði fyrst og fremst heimiluð íbúðarbyggð og starfsemi sem þrífst í nágrenni við íbúðarbyggð. Samráð haft við Skipulagsstofnun um framsetningu landnotkunar á skipulagsuppdrætti. Vinna við gerð hverfisskipulags í Grafarholti-Úlfarsárdal og deiliskipulags á einstökum svæðum geta leitt til breytinga á skilgreiningum aðalskipulagsins.

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

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

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

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

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

6. Laugardalur-Suðurlandsbraut, byggingarreitur norðan götu ofl.

Nr.	Dagsetning	Aðilar	Heimilisfang
99	08.25	Lilja U. Óskarsdóttir	Lilja U. Óskarsdóttir
100	08.23	Benedikt Geirsson	Skeiðarvogi 9
111	09.20	Dansíþróttasamband Íslands	Engjavegi 6
112	09.19	ÍBR, Íþrótta- og ólympíusamband, KSÍ, Getspá, Glímufélagið Ármann, Knattspyrnufélagið Þróttur	Engjavegi 6
113	09.20	Skotíþróttasamband Íslands	Engjavegi 6
114	09.20	Júdósamband Íslands	Engjavegi 6
115	09.20	Akstursíþróttasamband Íslands	Engjavegi 6
116	09.20	Körfuknattleikssamband Íslands	Engjavegi 6
204	09.23	Tennissamband Íslands	Engjavegi 6
205	09.23	Íþróttasamband fatlaðra	Engjavegi 6
206	09.26	Sundsamband Íslands	Engjavegi 6
117	09.20	Íbúasamtökin Laugardal	Sigurður Þórðarson
120	09.19	Andrea Þormar, Atli Már Jósafatsson	Sæviðarsundi 55
163	09.19	Knattspyrnufélagið Þróttur	Engjavegi 7

Athugasemd: *Mótmælt uppbyggingu norðan Suðurlandsbrautar í Laugardal og að gengið sé á opin græn svæði með útivistargildi.*

Umsögn: Í aðalskipulagi eru settar fram almennar heimildir um landnotkun og uppbyggingu, um það sem að hámarki er leyfilegt að byggja á viðkomandi svæði. Frekari mótun byggðar og endanleg ákvörðun um umfang hennar fer fram við gerð hverfis- og/eða deiliskipulags. Gildandi aðalskipulag (AR2001-2024) gefur ákveðnar heimildir um uppbyggingu meðfram norðanverðri Suðurlandsbraut, þar sem gert er ráð fyrir blöndu stofnana og opinna svæða. Tillaga að nýju aðalskipulagi dregur upp ákveðnari mörk landnotkunar og setur skörp skil milli svæða sem eiga að vera opin og græn og svæða þar sem mögulegt er að byggja upp. Forsenda uppbyggingar á umræddu byggingarsvæði (M2g) er að Suðurlandsbraut verði endurhönnuð, gatan og helgunarsvæðið verði betur nýtt og fyrirkomulag bílastæða sunnan götunnar endurskipulagt. Megin viðmiðið er að ekki verði gengið á græn útivistar- og íþróttasvæði í Laugardalnum sjálfum, sbr. afmörkun þeirra í gildandi deiliskipulagi. Mikilvægt er að skoða þennan möguleika til hlítar í hverfis- og/eða deiliskipulagi.

Viðbrögð/breytingar: Leiðir ekki til efnislegra breytinga á tillögu. Skerpt verði á skilgreiningu og forsendum fyrir afmörkun svæðis. Eftirfarandi setning bætist við í kaflann Landnotkun,varðandi skilgreiningu M2g (bls. 206): „Á svæði M2g er gert ráð fyrir blöndu verslunar, þjónustu, skrifstofa og íbúða. Lágreist byggð **(2-4 hæðir)** sem fellur að götumynd Suðurlandsbrautar og með opnum sjónásum til dalsins. **Mögulegt byggingarsvæði er háð því að Suðurlandsbraut verði endurhönnuð og skal miða við að ekki verði gengið á græn útivistar- og íþróttasvæði í Laugardalnum.“** Samsvarandi breyting í kafla um Miðsvæði (bls. 49) og í B-hluta, bls. 257 (Þ50).

7. Græni trefill, landbúnaðarsvæði ofl

Nr.	Dagsetning	Aðilar	Heimilisfang
128	09.20	Esjustofa, Pjetur Árnason	116 Reykjavík
129	08.29	Þorsteinn H Kúld, Kerhólum	Þorsteinn H Kúld, Kerhólum
130	09.12	Kjósarhreppur	Kjósarhreppur
131	09.03	Jón Leví, Söðlagerði úr landi Skrauthóla	Jón Leví…
132	09.18	Snædís Gunnlaugsdóttir, Hofsland	Húsavík
133	09.18	Arnór Jósefsson, Sigursteinn Jósefsson, Reynir Jósefsson, Ólafur G. Jósefsson, Hjarðarnesi	Hjarðarnesi
134	09.18	Haukar Óskarsson, Tindsstöðum	Tindsstaðir
135	09.18	Sigurður Antonsson, Skrauthólum	Skrauthólum
136	09.19	Ingibjörg Svavarsdóttir, landeigandi	Álfheimum 48, 104 Rvík
137	09.19	Sigurbjörn Hjaltason, Norðurkoti	Sigurbjörn Hjaltason, Kiðafelli
138	09.20	Lögmenn Lækjargötu, f. eigendur Vallár, Geir Gunnar Geirsson, Hjördísi Gissurardóttur	Lögmenn Lækjargötu, Sigurður Kári Kristjánsson

Athugasemd: *Mótmælt afmörkun Græna trefilsins gagnvart landbúnaðarlandi/eignarlandi, legu stíga um Græna trefilinn. Einnig ósk um rýmri heimildir um mannvirkjagerð innan Græna trefilsins (nr. 128). Athugasemdir varðandi afmörkun trefilsins beinast einkum að vestur- og norðurhluta Kjalarness.*

Umsögn: Stefna um Græna trefilinn í svæðisskipulaginu 2001-2024 og aðalskipulagi Reykjavíkur lýsir ákveðinni framtíðarsýn sveitarfélaganna um skógræktar- og útivistarbelti sem gengur þvert á sveitarfélagamörk og myndar þegar í fram í sækir samfellt belti, frá suðri til norðurs á höfuðborgarsvæðinu. Við endurskoðun aðalskipulagsins var unnið að lagfæringum á afmörkun Græna trefilsins. Sú endurskoðun náði einkum til austurhluta Kjalarnessins, í samræmi við ábendingar sem komið höfðu frá landeigendum á þeim slóðum. Afmörkun Græna trefilsins í norður- og vesturhluta Kjalarnessins var hinsvegar áfram að mestu í samræmi við gildandi aðalskipulag í auglýstri tillögu. Þó ekki hafi verið ráðgerðar nema lítilsháttar breytingar á Græna treflinum, á svæði þeirra landeigenda sem gera athugasemdir við auglýsta tillögu, þá er rétt að bregðast við framkomnum athugasemdum eins og kostur er. Mörk trefilsins í aðalskipulagstillögu verði endurskoðuð einkum á svæðinu frá Hofslandi og að Norðurkoti og Tindstöðum. Við afmörkun trefilsins verði við það miðað að hann gangi ekki á ræktað og framræst land bújarða og verði almennt takmarkaður að umfangi. Rétt er einnig að minna á að í aðalskipulagstillögunni er tekið skýrt fram að framfylgd stefnu um Græna trefilinn, varðandi skógrækt og stígagerð, sé háð samkomulagi við landeigendur.

Varðandi ósk um opnari heimildir varðandi ferðaþjónustu í jaðri Græna trefilsins er rétt að taka jákvætt í slíkt (sbr. forsendur um Græna trefilinn í svæðisskipulaginu við staðfestingu þess) en setja þarf þó skýr skilyrði fyrir slíkri uppbyggingu í aðalskipulaginu sem fylgt er eftir við gerð deiliskipulags.

Viðbrögð/breytingar:
Afmörkun græna trefilsins lagfærð á norðanverðu Kjalarnesi, frá Hofslandi að Norðurkoti/Tindstöðum. Græni trefilinn verði almennt afmarkaður ofan ræktaðs lands og framræsts lands. Stígur færist samsvarandi til. Lega stígs og reiðleið innan Græna trefils miðist almennt við legu gömlu þjóðleiðarinnar. Eftirfarandi verði bætt við skilgreiningu á Græna treflinum í kaflanum Landnotkun, bls. 210-211 (sjá einnig skilgreiningu á bls. 92), varðandi uppbyggingarheimildir í jaðri hans: **„Í jaðri Græna trefilsins er heimilt að byggja upp þjónustu við ferðafólk, s.s. veitinga- og gistiþjónustu, enda verði staðið að hönnun og frágangi mannvirkja þannig að þau falli vel að umhverfinu og valdi ekki neikvæðum umhverfismáhrifum. Uppbygging slíkrar þjónustu skal einkum vera á svæðum sem ekki kalla á nýlagningu vega eða aðra umfangsmikla mannvirkjagerð innan trefilsins."** Í myndtexta á bls. 311 (B-hluti), verði bætt við eftirfarandi texta: „**Göngu- og reiðleiðir innan Græna trefilsins miðist almennt við legu gömlu þjóðleiðarinnar á Kjalarnesi"**

8a. Miðborgin – byggingarmagn og hæðir húsa

Nr.	Dagsetning	Aðilar	Heimilisfang
98	09.20	Íbúasamtök miðborgar	Sverrir Þórarinn Sverrisson
169	09.20	Samtök atvinnulífsins, Samtök iðnaðarins, Samtök verslunar og þjónustu, samtök ferðaþjónustunnar	Borgartúni 35
185	09.20	Björgólfur Thorsteinsson, Elsa Guðmundsdóttir	Vesturgötu 73
189	09.20	Íbúasamtök Vesturbæjar	Ásta Olga Magnúsdóttir
190	09.20	Þóra Andrésdóttir	Þóra Andrésdóttir
190	09.20	Þóra Andrésdóttir	Þóra Andrésdóttir
195	09.18	Egill Guðmundsson	Sóleyjarrimi
195	09.18	Egill Guðmundsson	Sóleyjarrimi
190	09.20	Þóra Andrésdóttir	Þóra Andrésdóttir
98	09.20	Íbúasamtök miðborgar	Sverrir Þórarinn Sverrisson

Athugasemd: *Mótmælt auknu byggingarmagni og stefnu um hæðir bygginga á miðborgarsvæðinu. Almenn mótmæli við of miklar áherslu á þéttingu byggðar í miðborginni og vesturhluta borgarinnar. Einnig mótmæli við of mikilli stýringu á starfsemi í miðborginni (nr. 169).*

Umsögn: Í aðalskipulagstillögunni eru að finna mun ákveðnari stefnumörkun varðandi hæðir húsa og verndun núverandi byggðamynsturs í miðborginni (sjá stefnu um *Borgarvernd,* stefna um *Hæðir húsa* og stefnu um *Miðborgina*) en er að finna í gildandi aðalskipulagi. Rétt er að undirstrika að aðalskipulag gefur hámarksheimildir en endanleg hæð bygginga og byggingarmagn er ávallt ákvarðað í deiliskipulagi og þá innan ramma ákvæða aðalskipulags. Varðandi stýringu á smásöluverslun í miðborginni, þá er í grundvallaratriðum byggt á stefnu aðalskipulagsins 2001-2024 (þróunaráætlun miðborgar), sem hefur verið í gildi í rúm 10 ár. Nýtt aðalskipulag útvíkkar starfsemisstýringu við götuhliðar, þó einkum með 50% reglunni, þar sem engin ein starfsemi má ná yfir meiri en 50% af jarðhæðum við viðkomandi götu, að undanskilinni smásöluverslun. Tilgangurinn með þeirri breytingu er að tryggja að einhæf starfsemi geti ekki yfirtekið heilu göturnar.

Viðbrögð/breytingar: Leiðir ekki til breytinga á tillögu.

8b. Miðborgin – vínveitingaheimildir

Nr.	Dagsetning	Aðilar	Heimilisfang
93	09.20	Gísli Gestsson	Sjafnargata 11
94	09.20	Helgi Björnsson	Grettisgötu 3
95	09.20	Rut Agnarsdóttir	Grettisgötu 3
96	09.20	Helena Bergmann, Sveinbjörn Sveinbjörnsson	Skólavörðustíg 36
97	09.20	Friðþjófur Árnason, Líney Símonardóttir	Lokastígur 15
98	09.20	Íbúasamtök miðborgar	Sverrir Þórarinn Sverrisson

Athugasemd: *Mótmælt afmörkun svæða með vínveitingaheimildum, einkum á svæðum M1c (íbúðarbyggð innan miðborgar).*

Umsögn: Í tillögunni er sett fram skýrari stefna um vínveitingaheimildir og almennt er þrengt að heimildum veitingastaða í flokki III frá gildandi aðalskipulagi. Þau svæði sem nefnd eru í athugasemdum eru í gildandi aðalskipulagi að stærstum hluta annað hvort hluti miðborgar (miðsvæði) eða blönduð byggð (svæðið neðan Hverfisgötu). Samkvæmt gildandi aðalskipulagi eru því veitingastaðir í flokki III almennt heimilir á þeim svæðum, án sérstakra takmarkana í aðalskipulaginu. Í tillögunni eru hinsvegar heimildir um flokk III þrengdar á viðkomandi svæðum og skilyrt að þær verði bundnar við opnunartíma til kl. 1 um helgar og 23 á vikudögum. Ennfremur eru sett sérákvæði um götureiti þar sem íbúðarbyggð er yfir 90 % landnotkunar, þar sem heimildir takmarkast við flokk I og II, sbr. almenn ákvæði um íbúðarbyggð (utan miðborgarsvæðis).

Viðbrögð/breytingar: Leiðir ekki til breytinga á tillögu.

9. Fossvogsbrú

Nr.	Dagsetning	Aðilar	Heimilisfang
125	09.17	Siglingasamband Íslands	Engjavegi 6
126	09.19	Siglingafélag Reykjavíkur-Brokey, Áki Ásgeirsson	Nauthólsvík, pósthólf 73, 101 Reykjavík
127	09.20	Siglingafélagið Ýmir	Siglingafélagið Ýmir
182	09.11	Kópavogsbær	Birgir H. Sigurðsson, Fannborg 6, 200 Kópavogi

Athugasemd: *Mótmæla fyrirhugaðri brú og neikvæðum áhrifum á siglingastarfsemi í Fossvogi. Ítrekað að tillaga taki mið af niðurstöðum vinnuhópsins (nr. 182).*

Umsögn: Möguleg tenging fyrir vistvæna ferðamáta yfir Fossvog lýsir sameiginlegri framtíðarsýn Reykjavíkurborgar og Kópavogs. Umrædd tenging gæti orðið mjög mikilvæg eftir því sem byggð þéttist beggja vegna vogsins. Meta þarf vandlega umhverfisáhrif brúar á lífríki og samfélag (þ.m.t. aðstöðu siglingaklúbba) á neðri skipulagsstigum. Samkvæmt aðalskipulaginu er gert ráð fyrir nýrri smábátahöfn í Skerjafirði, sem yrði utan brúar. *Sjá einnig svar við umsögn Umhverfisstofnunar bls. 48 og afgreiðslu tillögu samkvæmt 9. Gr. laga um umhverfismat áætlana*

Viðbrögð/breytingar: Leiðir ekki til breytinga á tillögu.

10. Hagsmunaaðilar – varðandi landnotkun og byggingarmagn á eigin lóð.

153	08.14	Landey /Landbakki ehf (sjá einnig athugasemd nr. 155)	Hátúni 2b

Athugasemd: *Mótmæla mögulegri skerðingu á lóð Austurbakka v/gatnamóta Kalkofnsvegar og Geirsgötu, vegna breyttrar útfærslu gatnamótanna.*

Umsögn: Breytt hönnun umræddra gatnamóta mun leiða til breyttrar afmörkunar lóða samkvæmt gildandi deiliskipulagi.Í heildina munu byggingarreitir á svæðinu ekki skerðast vegna breyttrar legu gatnamótanna. Við endurskoðun deiliskipulags á svæðinu verður farið yfir afmörkun einstakra lóða og skoðað í heildar samhenginu byggingarmagn einstakra lóða.

Viðbrögð/breytingar: Leiðir ekki til breytinga á tillögu.

155	09.13	Landbakki ehf - JP lögmenn	Höfðatorgi

Athugasemd: *Mótmæla mögulegri skerðingu á lóð Austurbakka v/gatnamóta Kalkofnsvegar og Geirsgötu, vegnar breyttrar útfærslu gatnamótanna.*

Umsögn: Breytt hönnun umræddra gatnamóta mun leiða til breyttrar afmörkunar lóða samkvæmt gildandi deiliskipulagi. Í heildina munu byggingarreitir á svæðinu ekki skerðast vegna breyttrar legu gatnamótanna. Við endurskoðun deiliskipulags á svæðinu verður farið yfir afmörkun einstakra lóða og skoðað í heildar samhenginu byggingarmagn einstakra lóða.

Viðbrögð/breytingar: Leiðir ekki til breytinga á tillögu.

162	09.17	Stólpi ehf	Borgartúni 25

Athugasemd: *Mótmæla mögulegri skerðingu á lóð Austurbakka v/gatnamóta Kalkofnsvegar og Geirsgötu, vegna breyttrar útfærslu gatnamótanna. Byggingarmagn á Austurbakka 2 verði ekki skert.*

Umsögn: Breytt hönnun umræddra gatnamóta mun leiða til breyttrar afmörkunar lóða samkvæmt gildandi deiliskipulagi. Í heildina munu byggingarreitir á svæðinu ekki skerðast vegna breyttrar legu gatnamótanna. Við endurskoðun deiliskipulags á svæðinu verður farið yfir afmörkun einstakra lóða og skoðað í heildar samhenginu byggingarmagn einstakra lóða.

Viðbrögð/breytingar: Leiðir ekki til breytinga á tillögu.

154	09.10	Straumur /FSPB 2 ehf /Lindberg ehf	Borgartúni 25

Athugasemd: *Athugasemdir og tillögur um að auka fjölbreytni og sveigjanleika landnotkunar í Örfirisey, einkum við Fiskislóð 16-30 og lóðar milli Fiskislóðar og Grandagarðs. Þar verði heimiluð blönduð byggð, þ.e. íbúðarbyggð í bland við atvinnuhúsnæði. Athugasemdaraðili hefur látið vinna tillögur að blandaðri byggð á umræddu svæði, sem kynntar verða fyrir borgaryfirvöldum.*

Umsögn: Tekið er undir að æskilegt er að auka fjölbreytni landnotkunar og uppbyggingar í Örfirisey, í ljósi nálægðar við miðborgina og til að styðja við þá þróun sem þegar hefur átt sér stað á svæðinu á undanförnum árum. Það er hinsvegar álitamál hversu stór skref á að taka í því að breyta landnotkun á svæðinu og auka þéttleika byggðar. Hægfæra þróun og smáar breytingar leiða oft af sér æskilegasta borgarumhverfið. Breytingar undanfarin ár í Suðurbugt og við Grandagarða staðfesta að slík nálgun er heppileg. Í aðalskipulagstillögunni er farin sú leið að rýmka almennt heimildir um atvinnu- og þjónustuhúsnæðis á stórum hluta Örfiriseyjar (svæði H2, mynd 6, bls. 55 í Greinargerð A), einkum við Fiskislóð og Grandagarð. Athafnasvæði olíuhafnar (H1a) og fiskihafnar (H1b) eru einu svæðin sem áfram búa við þröngar landnotkunarheimildir. Tilgangur þessara breytinga á svæði H2 er að ýta enn frekar undir fjölbreytni byggðar í Örfirisey, án þess að ný byggð ógni þeirri kjarna atvinnustarfsemi sem er fyrir á svæðinu. Aðalskipulagstillagan gerir hinsvegar ekki ráð fyrir íbúðarbyggð

á svæðinu á skipulagstímabilinu. Hugmyndir um umfangsmikla íbúðarbyggð á svæðinu voru mikið til umræðu árin 2006 og 2007, einkum á mögulegum landfyllingum og þá sem sjálfstæð skólahverfi (lágmark 1200 íbúðir). Íbúðarbyggð á einstaka reitum á svæðinu yrði að skoða í ljósi nálægðar við grunnþjónustuþætti, opin svæði og núverandi skólahúsnæði. Þétting byggðar á svæðinu, í formi íbúða, er því, að svo stöddu ekki talin álitlegur kostur. Rétt er að undirstrika einnig að hugmyndir um íbúðarbyggð á svæðinu voru til umræðu á sama tíma og í gangi var úttekt á framtíðarstaðsetningu olíuhafnar á höfuðborgarsvæðinu. Niðurstaða þeirrar úttektar var að ekki væri tímabært að ráðast í flutning olíuhafnarinnar.

Viðbrögð/breytingar: Ekki er hægt að fallast á tillögu um íbúðarbyggð í Örfirisey, en lagt til að skilgreining landnotkunar á svæði H2 verði rýmkuð lítillega og breytt sbr. neðangreint. Svæðið verði skilgreint með eftirfarandi hætti: *„Gert ráð fyrir hafnsækinni starfsemi og starfsemi sem almennt fellur undir skilgreiningu athafnasvæða, sbr. skipulagsreglugerð. Fjölbreyttari landnotkun er þó heimil við Fiskislóð og Grandagarð, samkvæmt ákvörðun þar um í deiliskipulagi, s.s. verslun, þjónusta og* ***fínlegri atvinnustarfsemi****. Gististaðir í flokki II og III geta verið heimilir, sbr. ákvörðun í deiliskipulagi. Ekki er heimilt að opna nýjar matvöruverslanir á ofangreindum svæðum.* ***Ekki er gert ráð fyrir stækkun/fjölgun matvöruverslana (stórmarkaða) og skal slík starfsemi vera víkjandi á svæðinu****""*

156	**09.18**	**Reitir fasteignafélag hf**	**Kringlunni 4-12, 103 Reykjavík**

Athugasemd: *Óska eftir auknu byggingarmagni á svæðum/lóðum sem félagið hefur umráðarétt yfir, breyttri forgangsröðun uppbyggingar, heimildum um hærri byggð og eftir atvikum endurskoðun á skilgreiningu landnotkunar. Um eftirtalin svæði er að ræða: Miðsvæðin Múlar-Suðurlandsbraut (M2c,d,e), Höfðar (M4a,b), Kringlan (M8), Vatnagarðar-Holtagarðar-Skútuvogur (M9), Spöngin (M11), verslunar- og þjónustusvæði að Sporhömrum 3. Þá er lagt til að Aðalstræti verði breytt í göngugötu (eingöngu aðgengileg fyrir rútur og leigubíla)*

Umsögn:
Varðandi óskir um aukið **byggingarmagn** (magn atvinnuhúsnæðis/fjöldi íbúða) á einstaka lóðum, er ekki unnt að verða við því. Tillaga að aðalskipulagi er háð heimildum um byggingarmagn í svæðisskipulagi, sbr. framlögð svæðisskipulagsbreyting. Undirstrikað er að áætlað byggingarmagn á einstaka atvinnusvæðum, sbr. tafla 3, bls. 50 í greinargerð A, nær eingöngu til atvinnuhúsnæðis. Magn íbúðarhúsnæðis (gefið upp í fjölda íbúða) sem er heimilt á sömu svæðum bætist við það magn sem tilgreint er í umræddri töflu. Gert er ráð fyrir að vikmörk á magni atvinnuhúsnæðis verði áfram -20/+20%, sbr. gildandi aðalskipulag, og verður þeim fyrirvara bætt við í viðkomandi töflur, sbr. tafla um íbúðarhúsnæði (-10%/+20%). Sambærileg vikmörk er sett á magn atvinnuhúsnæðis í svæðisskipulagstillögunni. Einnig er rétt að árétta að dálkur er sýnir áætlaða uppbyggingu til 2030 er fyrst og fremst til viðmiðunar. Ósamræmi milli A hluta aðalskipulags og B hluta verður lagfært varðandi byggingarmagn (byggingarmagn varðandi Spöngina sem kemur fram í B hluta gildir þar). Möguleg aukning byggingarmagns í Spönginni verði skoðuð í tengslum við hverfisskipulag. Varðandi heimild um **spilasal** í flokki II (með áfengisveitingum) á svæði M2c (Suðurlandsbraut-Múlar), þá er það stefna aðalskipulagsins að ný leyfi fyrir slíkum rekstri verði ekki veitt framvegis. Varðandi óskir um víðari heimildir um **hæðir húsa**, þá er vísað til rökstuðnings í Stefnu um hæðir húsa, en jafnframt bent á að mögulegt er að gera frávik frá markmiðum aðalskipulags um allt að 2 hæðir á öðrum svæðum en í miðborginni (hámarksfrávik þar er +1 hæð, sbr. afmörkun miðborgar á mynd 9, bls. 171), ef það er rökstutt sérstaklega í deiliskipulagi. Tillagan gerir ráð fyrir lágreistri byggð norðan Suðurlandsbrautar (M2g), sbr. mynd 10, bls. 172. Skerpt verður betur á því í texta að ný byggð þar miðist almennt við 2-4 hæðir. Skilgreining umrædds svæðis á mynd 13 á bls. 30 verður lagfærð í samræmi við það. Undirbúningur uppbyggingar íbúðarbyggðar á **Kringlusvæðinu**, miðast við tímabilið 2020-2024, sbr.mynd 13 bls. 30 og er til viðmiðunar en mynd 14, bls. 32 lýsir megin markmiðum um forgangsröðun uppbyggingar og þar er gert ráð fyrir að íbúðir á svæðinu rísi ekki fyrr en seint á skipulagstímabilinu. Varðandi ákvæði um randbyggð á Kringlusvæðinu, þá er hér um almennt markmið í aðalskipulagi til frekari útfærslu í deiliskipulagi. Á svæðum þar sem hærri byggingar eru heimilar er mikilvægt að tryggja samfellu í götumyndum og gæði í umhverfinu milli húsanna, svo ekki rísi eingöngu stakstæðir turnar. Varðandi skilgreiningu **Holtagarða** sem miðsvæði M9, þá miðast hún við núverandi starfsemi á svæðisins, sem stórmarkaður og þjónustukjarni við stofnbraut. Í ljósi framboðs almennra miðsvæða í borginni og staðsetningu Holtagarða er ekki tímabært að víkka landnotkunarheimildir fyrir svæðið, s.s. varðandi hótel eða skrifstofuuppbyggingu. Skilgreining fyrir Korputorg (M9) þar sem er gert ráð fyrir möguleika á gagnaveri, er byggð á þeirri forsendu að tengivirki

Landsnets er í næsta nágrenni. Sambærilega heimild fyrir Holtagarða verður að skoða nánar og auglýsa sem staka breytingu á aðalskipulagi ef það er talið forsvaranlegt. Varðandi **Sporhamra 3**, þá er ekki unnt að verða við ósk um breytta landnotkun, sbr. stefnan um *Kaupmanninn á horninu.* Bent er á að íbúðarhúsnæði er heimilt á efri hæðum í slíkum kjörnum.
Tillaga um að gera **Aðalstræti** að göngugötu er vísað til skoðunar í væntanlegu hverfisskipulagi/endurskoðun deiliskipulags í miðborginni. Aðalstræti er flokkað sem „aðrar götur" í aðalskipulaginu, sem táknar í raun að gatan er hvorki stofn- né tengibraut og getur því verið safnbraut, húsagata, vistgata eða göngugata samkvæmt ákvörðun í deiliskipulagi.

Viðbrögð/breytingar: Leiðir ekki til breytinga á tillögu en gerðar verða viðeigandi lagfæringar sbr. umsögn.

Byggingarmagn fyrir Spöngina í töflu 3, bls. 50, verður leiðrétt sbr. B-hluta greinargerðar.
Bætt verði við eftirfarandi neðanmálsgrein í töflu3 á bls. 50 og töflu 5, bls. 57, sbr. vikmörk í gildandi aðalskipulagi: **Vikmörk byggingarmagns fyrir einstök svæði -/+20%.**

159	**09.19**	**Eimskip**	**Korngörðum 2, 104 Reykjavík**

Athugasemd: *Landnotkun í Sundahöfn og samgöngutengingar við svæðið. Of víðar heimildir um mögulega iðnaðarstarfsemi á svæðinu (mótmæla mögulegum flutningi Björgunar). Áhyggjur af afkastagetu gatnatenginga við svæðið.*

Umsögn: Stefna um landnotkun á svæði H4 Sundahöfn er í meginatriðum óbreytt frá gildandi aðalskipulagi. Áfram er heimild um að mögulegt sé að reka iðnaðarstarfsemi á svæðinu enda verði gerð grein fyrir slíku í deiliskipulagi. Ef gert er ráð fyrir grófri iðnaðarstarfsemi þarf að skoða vandlega umhverfisáhrif þeirra starfsemi og setja ákveðnar kröfur um umgengni og frágang svæðis. Ekki er tímabært að svara sérstækum spurningum varðandi mögulegan flutning Björgunar í Sundahöfn og verður að skoða þau atriði á deiliskipulagsstiginu. Aðalskipulagið markar að jafnaði ekki bindandi stefnu um staðsetningu einstakra atvinnufyrirtækja. Varðandi gatnatengingar og skilvirkni samgangna, skal á það bent að tillagan gerir áfram ráð fyrir Sundabraut sem til framtíðar mun stórauka skilvirkni vöruflutninga til og frá svæðinu. Markmiðið er að tryggja afkastamikil gatnamót við svæðið en undirstrikað er að mislægar tengingar eru ekki einu lausnirnar í því sambandi. Vakin er athygli á að settur er fyrirvari við stefnu borgarinnar um niðurfellingu mislægra gatnamóta og er því máli vísað til heildar endurskoðunar svæðisskipulagsins.

Viðbrögð/breytingar: Leiðir ekki til breytinga á tillögu

160	**09.20**	**Klasi / Elliðaárvogur ehf**	**Bíldshöfði 9**

Athugasemd: *Landnotkun, byggingarmagn og forgangsröðun í Elliðaárvogi, á lóðum félagsins – Eirhöfði 11, Breiðhöfði 10, Eldhöfði 4, 6-8 og 9. Ábendingar um samræmi í tímasetningu uppbyggingar í mismunandi köflum aðalskipulagsins*

Umsögn: Tillaga að blandaðri byggð í Ártúnshöfða og Elliðaárvogi er sett fram með hliðsjón af drögum að rammaskipulagi, sem unnið var að fyrir nokkrum árum, einkum varðandi byggingarmagn, landnotkun og forgangsröðun einstakra áfanga. Markmið rammaskipulagsins sem koma fram í kafla um Elliðaárvoginn á bls. 36-37 eru almennt til viðmiðunar og myndir úr rammaskipulaginu eru til skýringar. Ljóst er að vinna þarf nánara heildarskipulag fyrir svæðið áður en ráðist verður í deiliskipulag einstakra reita, í samvinnu við þá fjölmörgu hagsmunaðila sem eru á svæðinu. Markmið um áfanga í uppbyggingu svæðisins eru sett fram á nokkrum stöðum í greinargerð aðalskipulagsins og verður farið yfir þau og tryggt að fullt samræmi sé á milli, sbr. ábendingar í athugasemd. Varðandi röð uppbyggingarsvæðanna þá (sbr.mynd 21 á bls. 37) þá er ljóst að einhver skörun getur orðið á uppbyggingartímabilum. Hinsvegar er mikilvægt að svæðið byggist upp í heildstæðum áföngum, sbr. möguleg skipting svæðisins í tvö skólahverfi, og íbúðarbyggð rísi ekki á einstökum svæðum fyrr en fyrir liggur tímasetning á flutningi iðnfyrirtækja sem ekki þrífast í nágrenni við íbúðarbyggð. Í aðalskipulaginu eru nú sett mun ákveðnari ákvæði um tímafrest starfsleyfa einstakra fyrirtækja og þá hvenær hin víkjandi starfsemi skal vera á brott. Varðandi óskir um aukið byggingarmagn (magn atvinnuhúsnæðis/fjöldi íbúða) á svæðinu, er ekki unnt að verða við því. Tillaga að aðalskipulagi er háð heimildum um byggingarmagn í svæðisskipulagi, sbr. framlögð svæðisskipulagsbreyting. Undirstrikað er að áætlað byggingarmagn á einstaka

atvinnusvæðum, sbr. tafla 3, bls. 50 í greinargerð A, nær eingöngu til atvinnuhúsnæðis. Magn íbúðarhúsnæðis (gefið upp í fjölda íbúða) sem er heimilt á sömu svæðum bætist við það magn sem tilgreint er í umræddri töflu. Gert er ráð fyrir að vikmörk á magni atvinnuhúsnæðis verði áfram -20/+20%, sbr. gildandi aðalskipulag, og verður þeim fyrirvara bætt við í viðkomandi töflur, sbr. tafla um íbúðarhúsnæði (-10%/+20%). Sambærileg vikmörk er sett á magn atvinnuhúsnæðis í svæðisskipulagstillögunni. Einnig er rétt að árétta að dálkur er sýnir áætlaða uppbyggingu til 2030 er fyrst og fremst til viðmiðunar. Varðandi óskir um víðari heimildir um hæðir húsa, þá er vísað til rökstuðnings í Stefnu um hæðir húsa og almenn markmið um yfirbragð byggðar á nýju þróunarsvæðum. Jafnframt er bent á að mögulegt er að gera frávik frá markmiðum aðalskipulags um allt að 2 hæðir á öðrum svæðum en í miðborginni (hámarksfrávik þar er +1 hæð), ef það er rökstutt sérstaklega í deiliskipulagi. Frekari vinna við skipulag á svæðinu getur leitt í ljós nýjar forsendur varðandi umfang og yfirbragð byggðar og verður þá metið hvort ástæða er til að breyta stefnu aðalskipulagsins.
Varðandi heimildir um íbúðarbyggð á miðsvæðum 4a, 4b, 4c og 4d þá liggur fyrir að vinna þarf heildrænt deiliskipulag fyrir viðkomandi svæði og því eðlilegt að skilyrða mögulega íbúðarbyggð við ákvæði í deiliskiplagi, þar sem mögulegt er að meta nánar möguleg umhverfisgæði íbúðarbyggðar, m.a. m.t.t. til nálægrar iðnaðar- og athafnastarfsemi. Elliðaárvogur er hluti af bíla- og hjólastæðasvæði 2 og er það til að undirstrika það að á svæðinu eigi að rísa þétt blönduð byggð með áherslu á vistvæna ferðamáta, með öflugum tengingum fyrir gangandi og hjólandi umferð og almenningssamgöngur yfir voginn. Reglur um bílastæði og hjólastæði eftir svæðum eru markmið borgarinnar sem skal taka mið af við gerð deiliskipulags. Við gerð deiliskipulags er þó hægt að færa rök til hækkunar eða lækkunar frá hinum almennu viðmiðum um fjölda stæða.

Viðbrögð/breytingar: Tímabil uppbyggingar á einstökum svæðum færð framar og tímasetningar einstakra svæða samræmdar, þannig að auðveldar verði að vinna heildrænt deiliskipulag fyrir allt svæðið. Eftirfarandi breyting er gerð á Mynd 13, bls. 31.

Reitur 39. Elliðaárvogur-Vogur. 2016-2024 verði **2014-2024**
Reitur 40. Elliðaárvogur-Höfðar. 2020-2024 verði **2014-2024**
Í neðanmálsgrein í töflu á mynd 13 (merkt ***) verði orðuð þannig: Tímasetning á undirbúningi uppbyggingar. **Til viðmiðunar. Sjá megin markmið um forgangsröðun svæða á Mynd 14.**
Bætt verði við eftirfarandi neðanmálsgrein í töflu3 á bls. 50 og töflu 5, bls. 57, sbr. vikmörk í gildandi aðalskipulagi: **Vikmörk byggingarmagns fyrir einstök svæði -/+20%.**

164	**09.20**	**Hömlur ehf / Landbankinn**	

Athugasemd: *Tryggt verði meira byggingarmagn í Súðarvogi (Vogabyggð) og athugasemdir við tímasetningu uppbyggingar og þéttleika byggðar við Köllunarklett.*

Umsögn: Varðandi óskir um aukið byggingarmagn (magn atvinnuhúsnæðis/fjöldi íbúða) á svæðinu, er almennt frekar þröngt um vik að gera breytingar þar sem tillaga að aðalskipulagi er háð heimildum um byggingarmagn í svæðisskipulagi, sbr. framlögð svæðisskipulagsbreyting. Varðandi áætlað byggingarmagn við **Súðarvog** (reitur Þ52), sem er eingöngu sett fram í B hluta greinargerðar varðandi atvinnuhúsnæðið, er ljóst að um villu er að ræða í framsetningu textans. Tillagan áætlar að nettóaukning atvinnuhúsnæðis geti verið um 40 þúsund fermetrar, auk 400 íbúða. Uppbygging atvinnuhúsnæðis á svæðinu, þ.e. svæði M19 sem nær að Kleppsmýrarvegi, verði þannig einnig skilgreint í A hluta, þ.e. í töflu 3 á bls. 50. Væntanleg skipulagssamkeppni um Vogabyggð, sem tekið er undir að geti verið heiti svæðisins, mun leiða í ljós hvort ástæða er til að auka frekar við byggingarmagn á svæðinu og þá verði gerð tilheyrandi breyting á aðalskipulaginu 2010-2030.
Varðandi tímasetningu uppbyggingar við **Köllunarklett**, þá byggir hún á almennum markmiðum aðalskipulagsins um forgangsröðun svæða, þar sem margvíslegar forsendur eru lagðar til grundvallar, m.a. fjarlægð frá miðborg (sjá bls. 27 í A-hluta greinargerðar). Í ljósi athugasemdar og við nánari skoðun á markmiðum um forgangsröðun, er ekki óeðlilegt að Köllunarklettur verði í svipuðum forgangi og Kirkjusandur og Sláturfélagsreitur, þ.e. undirbúningur uppbyggingar geti hafist 2016-2020. Varðandi áætlað byggingarmagn atvinnuhúsnæðis við Köllunarklett (reitur Þ47), sem er eingöngu sett fram í B hluta greinargerðar, þá er hér um nettóaukningu húsnæðis á svæðinu að ræða. Tillagan áætlar að nettóaukning atvinnuhúsnæðis geti verið um 60 þúsund fermetrar, auk 200 íbúða. Uppbygging atvinnuhúsnæðis á svæðinu, þ.e. svæði M18 verður einnig skilgreint í A hluta, þ.e. í töflu 3 á bls. 50. Undirstrikað er að áætlað byggingarmagn á einstaka atvinnusvæðum í umræddri töflu nær eingöngu til atvinnuhúsnæðis. Magn íbúðarhúsnæðis (gefið upp í fjölda íbúða) sem er heimilt á sömu svæðum bætist við það magn sem tilgreint

er í töflunni. Gert er ráð fyrir að vikmörk á magni atvinnuhúsnæðis verði áfram -20/+20%, sbr. gildandi aðalskipulag, og verður þeim fyrirvara bætt við í viðkomandi töflur, sbr. tafla um íbúðarhúsnæði (-10%/+20%). Sambærileg vikmörk er sett á magn atvinnuhúsnæðis í svæðisskipulagstillögunni.

Viðbrögð/breytingar: Leiðir ekki til efnislegra breytinga á tillögu, annarra en ofangreindra leiðréttinga og að Köllunarklettur verði settur á sama uppbyggingartímabil og Kirkjusandur. Eftirfarandi breyting er gerð á Mynd 13, bls. 30.

Byggingarmagn á svæðum M19 (40 þúsund fm) og M18 (60 þúsund fm) verður sett fram í töflu 3 á bls. 50, sbr. umsögn hér að ofan og B-hluti greinargerðar.
Reitur 29. Köllunarklettur. 2020-2024 verði **2016-2020**

Bætt verði við eftirfarandi neðanmálsgrein í töflu3 á bls. 50 og töflu 5, bls. 57, sbr. vikmörk í gildandi aðalskipulagi: **Vikmörk byggingarmagns fyrir einstök svæði -/+20%.**

165	**09.20**	**Olíudreifing ehf**	**PO box 4230, 124 Rvík**

Athugasemd: *Gera athugasemd við að stokkur á Mýrargötu er felldur út og áhyggjur af þéttingu byggðar við Mýrargötu, aðalflutningsleið Olíudreifingar.*

Umsögn: Stokkalausn og færsla Mýrargötu var skoðuð ítarlega í vinnu við rammaskipulag svæðisins 2003 til 2005. Ástæður fyrir þessari lausn voru m.a. að skapa samfellu í byggð á Slippasvæðinu við eldri byggð í Vesturbænum og tryggja að Mýrargata annaði framtíðaraukningu umferðar. Aðalskipulagið 2001-2024 gerði m.a. ráð fyrir 700 íbúða landfyllingu við Ánanaust og hugmyndir voru uppi um frekari þéttingu byggðar á landfyllingum útfrá Örfirisey, allt að einu skólahverfi. Öryggissjónarmið vegna olíuflutninga um götuna voru einnig til skoðunar við mótun rammaskipulagsins. Skoðaðar voru nokkrar mögulegar lausnir á stokk, með mismunandi fjölda akreina, margar hverjar erfiðar vegna þrengsla og nálægðar við núverandi byggingar. Árið 2009 ákváðu Faxaflóahafnir í samráði við skipulagssvið borgarinnar að efna til alþjóðlegrar hugmyndasamkeppni um heildarskipulag Gömlu hafnarinnar, Slippasvæðis og Örfiriseyjar, um tengsl hafnarsvæðanna innbyrðis og við miðborgina og Vesturbæinn. Niðurstöður samkeppninnar lágu fyrir árið 2010 og í framhaldi af samkeppninni vann sérstakur stýrihópur að rammaskipulagi gömlu hafnarinnar. Tillaga að nýju rammaskipulagi lá fyrir haustið 2012 og þar er lagt til að fallið verði frá stokkalausnum á Mýrargötu. Helstu rökin fyrir því að falla frá stokkalausn fyrir Mýrargötu eru annars eftirfarandi: 1.Breyttar forsendur um aukningu byggðar vestan Mýrargötu; áform um að fella út 700 íbúða landfyllingu við Ánanaust og falla frá hugmyndum um þróun blandaðrar byggðar á landfyllingu við Örfirisey, sbr. stefnumörkun í tillögu að nýju aðalskiplagi 2010-2030; 2. Taka tillit til verndargildis gömlu verbúðanna í Suðurbugt og endurspegla þannig stefnu um borgarvernd sem kemur fram í tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík; 3. Taka tillit til þeirrar gróskumiklu starfsemi sem hefur þróast á undanförnum árum við Slippinn og Suðurbugt; 4. Breytt viðhorf til hönnunar gatna á miðborgarsvæðinu, sbr. stefnumörkun í tillögu að nýju aðalskipulagi. Til viðbótar þessu má nefna að Íbúasamtök Vesturbæjar fagna tillögu um falla frá stokkalausn á Mýrargötusvæðinu. Tekið er undir mikilvægi þess að tryggja öryggi eldsneytisflutninga frá Örfirisey, einkum í ljósi þéttingar byggðar meðfram Mýrargötu. Huga þarf að mótvægisaðgerðum, sbr. afgreiðsla deiliskipulags Vesturbugtar og Nýlendureitur. Rétt er að árétta að aðalskipulagstillagan felur ekki í sér stefnuákvæði um endurhönnun einstakra gatna, fjölda akreina, beygjureina eða fjarlægð byggðar frá götu og því þarf að taka afstöðu til þeirra atriða á deiliskipulagsstiginu. Mýrargata er áfram skilgreind sem stofnbraut í aðalskipulaginu, sem undirstrikar mikilvægi hennar sem samgöngutengingar í heildarskipulagi borgarinnar. Varðandi stefnu aðalskipulagsins um olíuhöfn í Örfirisey, þá eru ákveðnir fyrirvarar settir við staðsetningu hennar þegar til lengri framtíðar er litið. Í skilgreiningu á svæði H1a segir eftirfarandi: „Á svæðinu skal eingöngu vera birgða-, rekstrar- og þjónustustarfsemi olíustöðvar. **Við heildarendurskoðun svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins verði hugað að framtíðar staðsetningu olíuhafnar**.“ Í kafla um „Tímabundin ákvæði um starfsemi…“, bls. 223, segir eftirfarandi um olíubirgðastöðina: „Starfsemi olíubirgðastöðvar í Örfirisey er heimil til ársins 2024 samkvæmt gildandi starfsleyfi. Lóðarleigusamningur gildir til ársins 2036.“ Undirbúningur heildarendurskoðunar svæðisskipulagsins, sem mun gilda til ársins 2040, er þegar hafinn og má áætla að svæðisskipulagsvinnunni ljúki árið 2015. Skipulag hafnarmál, m.a. olíuhafnarinnar, verða þar til skoðunar og er mikilvægt að endurrýna áhættugreiningu á staðsetningu olíuhafnar í tengslum við þá vinnu.

Viðbrögð/breytingar: Leiðir ekki til breytinga á tillögu

168	09.20	Björgun ehf	Sævarhöfða 33

Athugasemd: *Landnotkun í Ártúnshöfða, flutningur Björgunar. Að fyrirtækinu sé gert að flytja án þess að ásættanleg lausn hafi fundist varðandi framtíðarstaðsetningu fyrirtækisins. Lagt er til að Gufunes verði framtíðarstaðsetning umræddra iðnfyrirtækja.*

Umsögn: Athafnasvæði Björgunar í Ártúnshöfða hefur verið skilgreint sem blönduð byggð allt frá byrjun árs 2003, þegar aðalskipulagið 2001-2024 tók gildi. Samkvæmt AR2001-2024 var athafnasvæði Björgunar hluti byggingarsvæðis fyrir blandaða byggð sem átti að rísa á árunum 2002-2008. Stefna um breytta landnotkun á svæðinu, í aðalskipulagi Reykjavíkur, hefur því legið fyrir um langt skeið. Þá er rétt að minna á að fyrsta skrefið í að þróa blandaða byggð á svæðinu var tekið með uppbyggingu núverandi Bryggjuhverfis, uppbygging sem var að frumkvæði Björgunar í samvinnu við borgaryfirvöld. Tillaga að nýju aðalskipulagi víkur ekki frá fyrri stefnu um breytta landnotkun á svæðinu og setur jafnframt skýrari ákvæði um tímafresti varðandi starfsemi einstakra iðnfyrirtækja. Fyrir liggur að framfylgd stefnu um breytta landnotkun er háð flutning iðnfyrirtækja af svæðinu, m.a. Björgunar. Aðalskipulagið markar ekki sem slíkt bindandi stefnu um staðsetningu einstakra einkafyrirtækja en markmið borgarinnar hefur ávallt verið að vinna með viðkomandi fyrirtækjum að finna ásættanlega nýja staðsetningu og skapa skilyrði til þess í aðalskipulagi. Við endurskoðun aðalskipulagsins var, árið 2010, farið í viðamikla úttekt og samanburð á staðarvalskostum fyrir landfrekan og grófan iðnað sem einnig væri hafnsækin (sjá einnig vinnu við rammaskipulag Elliðaárvogs). Niðurstaða þeirrar úttektar var sú að möguleg iðnaðarhöfn við Kollafjörð var ásættanleg staðsetning, einkum útfrá umhverfis- og skipulagslega sjónarmiðum. Forsenda uppbyggingar á því svæði, er að mati viðkomandi iðnfyrirtækja, háð tilkoma Sundabrautar alla leið. Iðnaðarsvæðið við Kollafjörð er því hugsuð sem möguleg framtíðarlausn og ljóst að finna þarf tímabundna lausn fyrir einstök fyrirtæki á öðrum svæðum. Í samræmi við það hafa verið í gangi viðræður um tímabundna staðsetningu Björgunar í Sundahöfn.

Viðbrögð/breytingar: Leiðir ekki til breytinga á tillögu. Tillagan er óbreytt frá gildandi aðalskipulagi 2001-2024. Miðað er við að áætlun um flutning fyrirtækisins liggi fyrir árslok 2013. Skerpt verður á því að flutningi starfseminnar verði lokið árið 2016.

167	09.18	Landspítali	Eiríksgötu 5, 101 Rvík
167	09.18	Landspítali	Eiríksgötu 5, 101 Rvík
167	09.18	Landspítali	Eiríksgötu 5, 101 Rvík

Athugasemd: *Athugasemdir við landnotkun á svæði Landspítala í Fossvogi, við Klepp og við Grensás. Athugasemdir við skilgreiningu miðsvæða M5b-BSÍ reitur og M5e-NLSH reits, að þær séu ekki í samræmi við samkomulag frá 16.mars 2012. Almennar ábendingar um misræmi og villur í framsetningu.*

Umsögn: Aðalskipulagstillagan gerir ráð fyrir uppbyggingu og sameiningu á starfsemi Landspítalans við Hringbraut samkvæmt samþykktu deiliskipulagi. Í samræmi við á stefnu er eðlilegt að huga að endurskipulagningu svæðis Landspítalans í **Fossvogi**. Tillagan gerir ráð fyrir að hluti af hinni rúmgóðu lóð spítalans í Fossvogi geti þróast sem íbúðarbyggð, þ.e. jaðrar lóðarinnar til suðurs og austurs. Þar er gert ráð fyrir íbúðarbyggð sem er í takt við aðliggjandi byggð. Skilgreining lóðarinnar er að öðru leyti áfram svæði fyrir samfélagsþjónustu, en heimildir um starfsemi er lítillega víkkaðar. Tímasetning uppbyggingar og endurskipulagning svæðisins mun ráðast af framgangi uppbyggingar við Hringbraut. Ljóst er að samstarf þar að vera á milli Reykjavíkurborgar og handhafa lóðarinnar, en tækifæri er til að skoða skipulag svæðisins nánar í hverfis- og deiliskipulagi. Í aðalskipulagstillögunni er landnotkun á svæði **Klepps** afmörkuð nánar en gert er í aðalskipulaginu 2001-2024. Í tillögunni er undirstrikað að svæði til norðurs og austurs verði opin útivistarsvæði, kjarnastarfsemi Klepps verði áfram skilgreind á svæði fyrir samfélagsþjónustu (stofnanasvæði sbr. gildandi aðalskipulag), en svæðið til suðurs verði tekið til deiliskipulagningar sem blanda opins svæðis og þjónustu- og verslunarsvæðis. Deiliskipulag síðastnefnda svæðisins er þó háð niðurstöðum um legu og útfærslu Sundabrautar, sem liggur sunnan svæðisins. Í væntanlegu deiliskipulagi er mikilvægt að taka tillit til nálægðar við starfsemi spítalans og tryggt að verulegur hluti svæðisins verði áfram opið útivistarsvæði. Svæði **Grensásdeildar** verður afmarkað á skipulagsuppdrætti sem svæði fyrir samfélagsþjónustu og merkt S2, eins og önnur svæði Landspítalans. Jafnframt er lagt til að svæðum fyrir samfélagsþjónustu verði gerð skil í kaflanum Skapandi borg, en ekki eingöngu í kaflanum um Landnotkun. Varðandi skilgreiningar miðsvæða M5b og M5e verða þær endurmetnar, eftir því sem við á, m.t.t. samningsins frá 16. mars 2012. Tekið er undir sjónarmið um

aðgengi að Landspítalanum og greiðir leiðir sjúkrabíla frá öllum hverfum höfuðborgarsvæðisins. Varðandi almennar ábendingar um lagfæringar þá verður tekið tillit til þeirra eins og kostur.

Viðbrögð/breytingar: Skilgreiningar fyrir svæði M5b og M5e endurskoðaðar í samræmi við samning frá 16. mars 2012, landnotkun Grensásdeildar færð inná uppdrátt og skipulagsögn lagfærð í samræmi við umsögn og almennar ábendingar í athugasemd.

161	**09.20**	**Stúdentaráð Háskóla Íslanda**	**Stúdentaheimilinu Háskólatorgi, 101 Reykjavík**

Athugasemd: *Ábendingar varðandi skipulag háskólasvæðis, að stefna um háskólasvæðið sé ekki nægjanlega skýr í tillögunni. Tryggt verði nægilegt rými fyrir stúdentaíbúðir og bílastæði. Ennfremur verði tryggðar góðar samgöngur að háskólasvæðinu fyrir alla ferðamáta.*

Umsögn: Tillaga að nýju aðalskipulagi gerir ekki ráð fyrir breytingum á svæðum Háskóla Íslands frá gildandi aðalskipulagi og talið er að tryggt sé nægilegt rými fyrir starfsemi skólans til næstu áratuga. Það hefur ekki verið hefð fyrir því í aðalskipulagi, að marka ítarlega stefnu um svæði háskólanna eða annarra stofnana, sem búa við mikið lóðarrými. Stefnu um uppbyggingu svæðanna er mörkuð að mestu í deiliskipulagi og mögulega að einhverju leyti í hverfisskipulagi. Fyrir dyrum stendur að halda skipulagssamkeppni á svæðum Háskóla Íslands og þar verður m.a. lagt upp með það að skilgreina frekar rými fyrir stúdentaíbúðir í næsta nágrenni við kennslubyggingar. Í stefnu um matvöruverslanir er tilgreint að þær geti verið heimilar á svæðum fyrir samfélagsþjónustu, þ.e. háskólasvæðinu, en gera skal grein fyrir þeim í deiliskipulagi. Aðalskipulagið markar ekki heildræna stefnu um íbúðir fyrir námsmenn, en horft hefur verið til vaxandi þarfir fyrir slíkar íbúðir og allnokkur þróunarsvæði eru sérmerkt sem möguleg svæði fyrir námsmannaíbúðir, sjá reitir nr. 12, 13, 14, 15, 23, 35 í töflu 13 bls.29, auk Þ32 á bls. 249. Að öðru leyti er vísað til Innleiðingar á húsnæðisstefnu borgarinnar, sem gerð er grein fyrir í fylgiskjalinu C.8. *Framfylgd*, sem fylgir aðalskipulaginu við loka afgreiðslu þess. Varðandi samgöngur að háskólasvæðinu þá er tekið undir sjónarmið um eflingu almenningssamgangna, gangandi og hjólandi. Varðandi vaxandi umferðarþunga einkabíla, vegna íbúafjölgunar, á gatnamótum Kringlumýrarbrautar-Miklubrautar, þá er vísað til markmiða aðalskipulagsins um breyttar ferðarvenjur og þeirrar staðreyndar að umferð í vesturhluta borgarinnar hefur vaxið takmarkað eða dregist saman síðastliðin 10 ár, þrátt fyrir verulega þéttingu íbúðarbyggðar.

Viðbrögð/breytingar: Leiðir ekki til breytinga á tillögu

166	**09.20**	**Orkuveita Reykjavíkur**	**Bæjarhálsi 1, 110 Rvík**

Athugasemd: *Vatnsvernd og landnýting í upplandi Reykjavíkur, sbr. umsagnir/athugasemdir dagsettar 30. október 2012 og 3. júní 2013. Einnig meðfylgjandi athugasemdir Orkuveitu Reykjavíkur við svæðisskipulagsbreytingu, dagsett 20. september 2013 og aðalskipulag Kópavogs dagsettar 20. september 2013. Tekið er undir markmið sem koma fram í Umhverfis- og auðlindastefnu aðalskipulagsins og markmið í kaflanum Vatnsveita og vatnsvernd. Undirstrikað er mikilvægi þess að fullkanna Hólmsheiðina varðandi vatnsvernd áður teknar eru ákvarðanir um mögulegt flugvallarstæði á svæðinu og eðlilegt að bíða niðurstaðna í heildarendurskoðun vatnsverndar. Áréttaðar eru fyrri athugasemdir um umferðartengingar um Heiðmerkursvæðið og það álag sem er á svæðinu sem vinsælasta útivistarsvæðið í útmörk höfuðborgarsvæðisins. Brýnt er að viðhafa ítrustu aðgát við lagningu Suðvesturlína á svæðum vatnsverndar. Mælt er eindregið með því að heimild um endurbyggingu sumarhúsa í Græna treflinum nái eingöngu til svæða innan trefilsins sem eru utan vatnsverndarsvæða. Gera þarf skýrari grein fyrir því, í texta greinargerðar (bls. 111-112) að Heiðmörk er á skilgreindu vatnsverndarsvæði.*

Umsögn: Horft verður til athugasemda og ábendinga við endurbætur á umhverfisskýrslu og eftir atvikum öðrum skipulagsgögnum, einkum varðandi umfjöllun um mótvægisaðgerðir og eftirfylgni, sbr. afgreiðsla tillögu skv. 9. gr. laga um umhverfismat áætlana. Frekari könnun á mögulegu flugvallarsvæði í Hólmsheiði mun fela í sér ítarlega athugun á vatnsvernd og áhættugreiningu og niðurstöður heildar endurskoðun vatnsverndar munu liggja fyrir áður en nokkrar ákvarðanir verða teknar um skipulagsbreytingar. Bætt verður við í texta í greinargerð að Heiðmörk er á vatnsverndarsvæði. Athugasemd um umferð um Heiðmerkursvæðið er vísað til deiliskipulagsgerðar. Tekið er undir að vert er að skoða það að setja aðrar heimildir um endurbyggingu sumarhúsa innan Græna trefilsins, sem eru á grannsvæðum vatnsverndar. Hinsvegar er vart forsvaranlegt að bæta slíku ákvæði við í aðalskipulagið að lokinni auglýsingu. Nánari stefnu um sumarhús á slíkum svæðum er mögulegt að setja í deiliskipulagi.

Viðbrögð/breytingar: Leiðir ekki til efnislegra breytinga á tillögu. Bætt verður við í texta í greinargerð að Heiðmörk er á vatnsverndarsvæði.

158	09.20	Knattspyrnufélagið Víkingur	Traðarlandi 1

Athugasemd: *Stækkun íþróttasvæðis inná athafnasvæði Gróðrarstöðvarinnar Markar, sbr. samþykkt Borgarráðs 10. júlí 2010.*

Umsögn: Í samræmi við nýja skipulagsreglugerð eru opin svæði borgarinnar flokkuð nánar niður en gert er í aðalskipulaginu 2001-2024. Ræktunarsvæði og íþróttasvæði eru þannig tilgreind með táknum á skipulagsuppdrætti, án þess þó að dregin séu ákveðin mörk milli viðkomandi svæða í aðalskipulagi. Mörk einstakra undirsvæða á opnum svæðum er almennt ákvörðuð í hverfis- og deiliskipulagi. Það gildir um afmörkun íþróttasvæðis Víkings sem verður ákvarðað, í samræmi við almenna stefnu aðalskipulags, í hverfis- og/ eða deiliskipulagi. Ljóst er að ræktunarstarfsemi Gróðrarstöðvarinnar Markar er víkjandi starfsemi á svæðinu, þ.e. innan lögsögumarka Reykjavíkur. Í ljósi þess að samningur Markar nær til ársins 2016 og að stór hluti ræktunarstarfsins fer fram á aðliggjandi svæði innan marka Kópavogs, var ákveðið að tilgreina með tákni starfsemi stöðvarinnar á skipulagsuppdrætti og táknið sett alveg við sveitarfélagamörkin. Til að undirstrika það að starfsemi Markar er víkjandi innan Reykjavíkur er skilgreint nýtt svæði fyrir gróðrarstöðvar við Stekkjarbakka (sjá Lr4 á skipulagsuppdrætti og Þ73 í skipulagi Breiðholts). Til að undirstrika betur stækkun Víkingssvæðisins til suðurs, sbr. samþykkt Borgarráðs 10. júlí 2010, verður skerpt á orðalagi í þeim skilgreiningum sem vitnað er til í athugasemd.

Viðbrögð/breytingar: Skilgreining í texta greinargerðar(B hluta) verður lagfærðar sbr. umsögn og undirstrikað að íþróttasvæði Víkings verði afmarkað í hverfis- og/eða deiliskipulagi í samræmi við samþykkt Borgarráðs 10. júlí 2010.

163	09.19	Knattspyrnufélagið Þróttur	Engjavegi 7

Athugasemd: *Íþróttasvæði Þróttar verði skilgreint sérstaklega á uppdrætti. Varað við að skipulagt verði uppbyggingarsvæði norðan Suðurlandsbrautar.*

Umsögn: Þróttur býr við þá sérstöðu að vera með höfuðstöðvar innan helsta útivistarsvæðis Reykjavíkur og í nágrenni við höfuðstöðvar íþróttahreyfingar landsins, m.a. þjóðarleikvanginn. Má það vera ástæðan að ekki er gerð nægilega grein fyrir þeirrar aðstöðu í skipulagsgögnum. Gerð verður bragarbót á þessum, bæði með viðeigandi merkingu á skipulagsuppdrátt og texta í B-hluta greinargerðar, þar sem skipulagi einstakra borgarhluta er lýst. Varðandi bætta aðstöðu Þróttar almennt, þá er því vísað til deiliskipulagsgerðar í Laugardalnum. Varðandi tillögu um mögulega uppbyggingu norðan Suðurlandsbrautar, þá skal það undirstrikað að forsenda hennar er að ekki verði gengið á græn svæði með útivistargildi og ætluð eru undir íþróttastarfsemi, sjá að öðru leyti kafla 6 hér að framan.

Viðbrögð/breytingar: Íþróttasvæði Þróttar verði merkt á skipulagsuppdrætti og gerð grein fyrir texta í B-hluta greinargerðar, en nánari afmörkun þess verður ákveðin í deiliskipulagi.

11. Ýmsar athugasemdir

Nr.	Dagsetning	Aðilar	Heimilisfang
25	08.26	Gauti Kjartan Gíslason	Gauti Kjartan Gíslason

Athugasemd: *Staðsetning Landspítala verði endurskoðuð.*

Umsögn: Staðsetning Landspítala var staðfest í gildandi aðal- og svæðisskipulagi. Sjá enn fremur sérstakar breytingar á svæðis- og aðalskipulagi frá 2012 og rökstuðning fyrir staðarvali sem þar kemur fram. Athugasemdin varðar því ekki efnisatriði aðalskipulagstillögunnar, þ.e. breytingar sem boðaðar eru í nýju aðalskipulagi.

Viðbrögð/breytingar: Leiðir ekki til breytinga á tillögu .

Nr.	Dagsetning	Aðilar	Heimilisfang
80	09.20	Ólafur Viðarsson	Gerðarbrunni 58

Athugasemd: *Þétting atvinnubyggðar of mikil vestan Kringlumýrarbrautar.*

Umsögn: Megin markmið aðalskipulagsins er að fjölga íbúum í nálægð við stærstu atvinnukjarnana eins og miðborgina og fjölga störfum í búðarhverfum þar sem framboð starfa er lítið í dag. M.ö.o. að skapa betra jafnvægi í dreifingu starfa um borgina. Í samræmi við þetta er lögð áhersla á þéttingu íbúðarbyggðar í vesturhluta borgarinnar. Hinsvegar er það einnig lykil markmið að efla miðborgina almennt og byggja upp sérhæfðan atvinnukjarna í Vatnsmýri með áherslu á rannsóknir og þekkingariðnað. Þ.a.l. verður áfram áhersla á töluverða uppbygging á atvinnuhúsnæðis á miðborgarsvæðinu. Þessi markmið togast lítillega á, en þrátt fyrir það sýna áætlanir aðalskipulagsins um þróun til ársins 2030, að störfum pr. íbúa muni fækka í vesturhluta borgarinnar en störfum pr. íbúa mun fjölga í austurhluta borgarinnar.

Viðbrögð/breytingar: Leiðir ekki til breytinga á tillögu .

Nr.	Dagsetning	Aðilar	Heimilisfang
87	09.19	Íbúasamtök Grafarholts	Berghildur Erla Bernharðsdóttir

Athugasemd: *Mótmæla íbúðarbyggð við Reynisvatn.*

Umsögn: Í aðalskipulagi eru settar fram almennar heimildir um landnotkun og uppbyggingu, um það sem er að hámarki leyfilegt að byggja á viðkomandi svæði. Frekari mótun byggðar og endanleg ákvörðun um umfang hennar fer fram við gerð hverfis- og/eða deiliskipulags. Svæði næst Reynisvatni er skilgreint sem íbúðarbyggð en tekið er skýrt fram í lýsingu svæðis (Skipulag borgarhluta, bls. 297), að um sé að ræða blöndu íbúðarbyggðar og opinna svæða. Á svæðinu verður því ekki þéttbyggð viðbót við núverandi íbúðarhverfi, heldur er þeim möguleika haldið opnum að þarna rísi takmörkuð íbúðarbyggð í takt við niðurstöðu hverfisskipulags og/eða deiliskipulagsvinnu, t.a.m. íbúðir fyrir eldri borgara.

Viðbrögð/breytingar: Leiðir ekki til breytinga á tillögu .

Nr.	Dagsetning	Aðilar	Heimilisfang
88	09.20	Sigurður Ingi Jónsson	Sigurður Ingi Jónsson

Athugasemd: *Of litlar samgöngubætur fyrir einkabílinn. Of fá bílastæði ráðgerð við þéttingarreiti*

Umsögn: Í aðalskipulagstillögunni er ekki fallið frá stórum gatnaframkvæmdum eins og Sundabraut og Öskjuhlíðargöng og möguleika á stokk/jarðgöngum undir Miklubraut er haldið opnum. Lagt er til að horfið verði frá mislægum gatnamótum á nokkrum stöðum, þar sem þau valda óæskilegum umhverfisáhrifum á aðliggjandi byggð og útivistarsvæði og/eða umferðarspá eða kröfur um umferðaröryggi sýna ekki fram á þörf fyrir slík gatnamót á skipulagstímabilinu. Stefnan um niðurfellingu mislægra gatnamót er þó með skýrum fyrirvara vegna afstöðu Vegagerðarinnar, þar sem um þjóðvegi í þéttbýli er að ræða. Rétt er að undirstrika að afkastagetu og umferðaröryggi má vel tryggja með vel hönnuðum ljósagatnamótum. Í tillögunni er lögð áhersla á að þróun

umferðar á einstökum götum verði vöktuð, umferðarspár endurrýndar reglulega og fylgst verði vel með breytingum á ferðavenjum á skipulagstímabilinu, sbr. markmið þar um. Ákvarðanir um tímasetningar einstakra gatnaframkvæmda verði teknar á þeim grunni, á forsendum skilvirkni, umferðaröryggis og umhverfisáhrifa umferðar. Í aðalskipulaginu eru settar almennar reglur um bílastæði og hjólastæði eftir svæðum, sem eru markmið borgarinnar sem skal taka mið af við gerð deiliskipulags. Nauðsynlegt er að marka slíka stefnu í aðalskipulaginu, þar sem ekki eru lengur að finna sértæk ákvæði um fjölda bílastæða í skipulags- og byggingarreglugerð. Markmið bíla- og hjólastæðastefnu aðalskipulagsins er að ýta undir vistvænni ferðavenjur og stuðla að heildstæðara yfirbragði byggðar. Bent er á að við gerð deiliskipulags er þó hægt að færa rök til hækkunar eða lækkunar frá hinum almennu viðmiðum um fjölda stæða.

Viðbrögð/breytingar: Leiðir ekki til breytinga á tillögu .

Nr.	Dagsetning	Aðilar	Heimilisfang
90	09.20	Íbúasamtök Úlfarsárdals	Kristinn Steinn Traustason

Athugasemd: *Ýmsar athugasemdir við almenna stefnumörkun aðalskipulagsins. Sjá númer á lista athugasemda/spurninga í bréfi Íbúasamtakanna.*

Umsögn:

1.Samantekt á athugasemdum og hugmyndum, sem komu fram á íbúafundum, er að finna á adalskipulag.is fyrir hvern borgarhluta. Þessar athugasemdir voru flokkaðar eftir því hvort þær ættu við aðalskipulagsmálefni, hverfis- eða deiliskipulag eða framkvæmdaatriði. Slík samantekt liggur fyrir og er sjálfsagt að gera hana aðgengilega. Fyrirliggjandi tillaga lýsir því auðvitað hvaða stefnuatriði hafa orðið ofan á varðandi Úlfarsárdal og Grafarholt. Fyrir liggur að ekki hefur verið unnt að koma til móts við nærri allar athugasemdir sem fram komu á íbúafundum, einkum sem varða stór stefnuatriði aðalskipulagsins og mörgum ábendingum var vísað til neðri skipulagsstiga. Hinsvegar er það álit umhverfis- og skipulagssviðs að megin sjónarmið um áherslur, sem fram komu á vel flestum íbúafundunum, hafi ratað inní megin markmið aðalskipulagsins.

2-8.Vísað til kafla 4 hér að framan.Hverfisskipulagsvinna fyrir borgarhlutann mun draga upp skýrari heildarmynd af skipulagi svæðis og væntanleg hugmyndasamkeppni um skipulag þjónustusvæðis neðst í dalnum mun gera það líka. Niðurstöður úr þeirri vinnu geta hæglega leitt til breytinga á aðalskipulaginu

9. Aðalskipulagið gerir ekki lengur ráð fyrir kirkjugarði á svæðinu. Aðalskipulagstillagan gerir ráð fyrir mögulegum kirkjugarði í Geldinganesi. Umrætt svæði verður opið grænt svæði. Mikilvægt er að sameiginleg stefnumörkun Reykjavíkurborgar og Mosfellsbæjar um Úlfarsfellið taki til þessa svæðis einnig

10-11, 13. Megin markmið aðalskipulagsins er að fjölga íbúum í nálægð við stærstu atvinnukjarnana eins og miðborgina og fjölga störfum í búðarhverfum þar sem framboð starfa er lítið í dag. M.ö.o. að skapa betra jafnvægi í dreifingu starfa um borgina. Í samræmi við þetta er almennt lögð áhersla á þéttingu íbúðarbyggðar í vesturhluta borgarinnar, þar sem störfin eru flest. Hinsvegar er það einnig lykil markmið að efla miðborgina almennt og byggja upp sérhæfðan atvinnukjarna í Vatnsmýri með áherslu á rannsóknir og þekkingariðnað. Þ.a.l. verður áfram áhersla á töluverða uppbygging á atvinnuhúsnæðis á miðborgarsvæðinu. Þessi markmið togast lítillega á, en þrátt fyrir það sýna áætlanir aðalskipulagsins um þróun til ársins 2030, að störfum pr. íbúa muni fækka í vesturhluta borgarinnar en störfum pr. íbúa muni fjölga í austurhluta borgarinnar.

12. Það er rétt að búið er að fjárfesta verulega í innviðum í Úlfarsárdal og mikilvægt að sú fjárfesting verði sem best nýtt. Í tillögunni er áfram skilgreind umfangsmikil byggingarsvæði vestast í Úlfarsárdal með blandaðri byggð (sjá kafla 4), en byggingarsvæðum austar í dalnum, sem ekki eru í beinu framhaldi núverandi hverfi, er slegið á frest. Uppbygging þeirra svæða hefði kallað á frekari fjárfestingu í innviðum og umfangsmeiri gatnamannvirki, sbr. það að aðalskipulagið 2001-2024 gerði ráð fyrir stofnbraut ofan byggðarinnar, í rótum Úlfarsfells.

14. Stefna aðalskipulagsins er að skapa borgarhluta sem eru að mestu sjálfbærir varðandi þjónustu. Yngsti borgarhlutinn, Grafarholt-Úlfarsárdalur, hefur verið í uppbyggingu og þróun á undanförnum árum. Uppbyggingin hefur hinsvegar verið mun hægari en gera mátti ráð fyrir. Þrátt fyrir breytingar á skipulagi borgarhlutans, sem nýtt aðalskipulag boðar, þá mun fullbyggður borgarhluti ná þeirri stærð sem að öllu jöfnu skapar skilyrði fyrir sjálfbært hverfi varðandi alla helstu þjónustu og verslun. Sjá að öðru leyti kafla 4.

15. Í aðalskipulaginu er sett skýr markmið breyttar ferðavenjur og áherslan er á að bæta aðbúnað gangandi, hjólandi og almenningssamgangna, sbr. núverandi samgönguáætlun ríkisins. Hinsvegar er farið mjög varlega í að þrengja að einkabílnum. Í aðalskipulagstillögunni er ekki fallið frá stórum gatnaframkvæmdum eins og Sundabraut og Öskjuhlíðargöng og möguleika á stokk/jarðgöngum undir Miklubraut er haldið opnum. Lagt er til

að horfið verði frá mislægum gatnamótum á nokkrum stöðum, þar sem þau valda óæskilegum umhverfisáhrifum á aðliggjandi byggð og útivistarsvæði og/eða umferðarspá eða kröfur um umferðaröryggi sýna ekki fram á þörf fyrir slík gatnamót á skipulagstímabilinu. Stefnan um niðurfellingu mislægra gatnamót er hinsvegar með skýrum fyrirvara vegna afstöðu Vegagerðarinnar, þar sem um þjóðvegi í þéttbýli er að ræða. Rétt er að undirstrika að afkastagetu og umferðaröryggi má vel tryggja með vel hönnuðum ljósagatnamótum. Í tillögunni er lögð áhersla á að þróun umferðar á einstökum götum verði vöktuð, umferðarspár endurrýndar reglulega og fylgst verði vel með breytingum á ferðavenjum á skipulagstímabilinu, sbr. markmið þar um. Ákvarðanir um tímasetningar einstakra gatnaframkvæmda og samgöngubóta verði teknar á þeim grunni, á forsendum skilvirkni, umferðaröryggis og umhverfisáhrifa umferðar.

16. Stefnan um aukna þéttingu byggðar í Reykjavík til ársins er rökstudd m.a. með niðurstöðum umhverfismats valkosta til ársins (sjá kaflann Borgin við Sundin, Umhverfisskýrsla og C-hluti. Fylgiskjöl). Rökin fyrir þéttari byggð eru margþætt, einkum umhverfisleg og hagræn og en einnig skipulagsleg, þ.e. þétt borgarumhverfi er lykilþáttur í að skapa aukin gæði byggðar og aðlaðandi borgarumhverfi. Breytingar á húsnæðismarkaði og breytt aldurssamsetning þjóðarinnar styðja ennfremur stefnu um að auka framboð íbúða í fjölbýlishúsnæði á miðlægum svæðum.

17-19. Það er rétt að stærsti hluti nýs íbúðarhúsnæðis í Reykjavík, á skipulagstímabilinu, verður í fjölbýli í þéttri borgarbyggð. Aðalskipulagið ákvarðar þó ekki nákvæmlega hlutfall fjölbýlis og sérbýlis á einstökum reitum. Það liggur fyrir að langmest eftirspurn verður eftir fjölbýli á næstu áratugum, m.a. vegna breyttrar aldurssamsetningar, breytinga á fjölskyldustærðum og kaupgetu ungs fólks til að eignast húsnæði. Í Reykjavík og á höfuðborgarsvæðinu er hlutfall sérbýlis mjög hátt í dag, miðað við borgarsvæði af sambærilegri stærð. Með breyttum húsnæðisþörfum eldri aldurshópa sem nú búa í einbýli í fjölskylduvænum úthverfum má ætla að töluvert losni af einbýlishúsnæði á komandi árum. Því má ætla að forsendur séu til að auka hlutdeild fjölbýlishúsnæðis á komandi árum, ekki eingöngu í Reykjavík heldur öllum sveitarfélögum höfuðborgarsvæðisins. Slík húsnæðisstefna rímar vel við markmið um þéttingu byggðar. Í ljósi núverandi stöðu á húsnæðismarkaði er mikilvægt að auka fjölbreytni búsetukosta fyrir þá sem ekki geta eða vilja fjárfesta í eigin húsnæði. Mikilvægt er að tryggja fjölbreytta húsnæðiskosti fyrir alla félagshópa í öllum borgarhlutum en í stefnu aðalskipulagsins segir jafnframt að húsnæði sem ætlað er fyrir umrædda hópa hafi miðlæga staðsetningu sem auðvelt er að þjóna með almenningssamögnum. Stefna aðalskipulagsins í húsnæðismálum byggir á þegar samþykktri Húsnæðisstefna fyrir Reykjavík, en skjal sem fjallar um innleiðingu hennar verður fylgiskjal með aðalskipulaginu við lokaafgreiðslu þess, sjá C8. *Framfylgd.*

20. Sjá lið 14 hér að ofan og kafla 4 að framan.

21. Sjá lið 10-11 og 13. Nánari útfærsla uppbyggingar er í hverfis- og eða deiliskipulagi þar sem nánar er horft til veðurfarsþátta. Sjá einnig Stefnu um hæðir húsa.

22. Sjá lið 17-19. Möguleg staðsetning innanlandsflugvallar verður til skoðunar við endurskoðun svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins. Sjá ennfremur samkomulag Reykjavíkurborgar og Innanríkisráðuneytis.

23. Vísað er til kaflans Skapandi borg þar sem gerð er grein fyrir helstu atvinnusvæðum borgarinnar, sjá einnig svar í liðum 10-11 og 13.

24. Í aðalskipulagi þarf ávallt að gera ráð fyrir áframhaldandi vexti borgarinnar og nýjum byggingarsvæðum. Hinsvegar er megin áherslan nú á þéttingu byggðar og endurnýjun núverandi hverfa, þ.e. að hlú að því sem fyrir er, sbr. stefna sem kemur fram í kaflanum Borg fyrir fólk og Græna borgin og áhersla borgaryfirvalda að vinna hverfisskipulag fyrir hvern borgarhluta.

Viðbrögð/breytingar: Leiðir ekki til breytinga á tillögu .

Nr.	Dagsetning	Aðilar	Heimilisfang
118	09.20	Íbúasamtökin Laugardal	Sigurður Þórðarson
119	09.20	Íbúasamtökin Laugardal	Sigurður Þórðarson

Athugasemd: *Ekki verði gengið á græn svæði í hverfinu. Sundabraut verði á ytri leið, sbr. samráð við íbúasamtök*

Umsögn: Sundabraut er sýnd á uppdrætti á leið I (ytri leið) en annars er settur almennur fyrirvari um nánari legu, útfærslu og hönnun Sundabrautar í aðalskipulagstillögunni, m.a. vegna þess að niðurstöður umhverfismats liggja ekki fyrir. Nýtt aðalskipulag afmarkar mun nákvæmar græn svæði innan gróinnar byggðar og er það til að undirstrika að ekki verði gengið á slík svæði, sbr. markmið og kröfur um uppbyggingu á þéttingarreitum. Varðandi mögulegan þéttingarreit norðan Suðurlandsbrautar er rétt að undirstrika að í aðalskipulagi eru settar fram almennar heimildir um landnotkun og uppbyggingu, um það sem að hámarki er leyfilegt að byggja á viðkomandi svæði. Frekari mótun byggðar og endanleg ákvörðun um umfang hennar fer fram við gerð hverfis- og/eða deiliskipulags. Gildandi aðalskipulag (AR2001-2024) gefur ákveðnar heimildir um uppbyggingu meðfram norðanverðri Suðurlandsbraut, þar sem gert er ráð fyrir blöndu stofnana og opinna svæða. Tillaga að nýju aðalskipulagi dregur upp ákveðnari mörk landnotkunar og setur skörp skil milli svæða sem eiga að vera opin og græn og svæða þar sem mögulegt er að byggja upp. Forsenda uppbyggingar á umræddu byggingarsvæði (M2g) er að Suðurlandsbraut verði endurhönnuð, gatan og helgunarsvæðið verði betur nýtt og fyrirkomulag bílastæða sunnan götunnar endurskipulagt. Megin viðmiðið er að ekki verði gengið á græn útivistar- og íþróttasvæði í Laugardalnum sjálfum, sbr. afmörkun þeirra í gildandi deiliskipulagi. Mikilvægt er að skoða þennan möguleika til hlítar í hverfis- og/eða deiliskipulagi.

Viðbrögð/breytingar: Leiðir ekki til efnislegra breytinga á tillögu. Skerpt verði á skilgreiningu og forsendum fyrir afmörkun svæðis. Eftirfarandi setning bætist við í kaflann Landnotkun,varðandi skilgreiningu M2g (bls. 206): „Á svæði M2g er gert ráð fyrir blöndu verslunar, þjónustu, skrifstofa og íbúða. Lágreist byggð **(2-4 hæðir)** sem fellur að götumynd Suðurlandsbrautar og með opnum sjónásum til dalsins. **Mögulegt byggingarsvæði er háð því að Suðurlandsbraut verði endurhönnuð og skal miða við að ekki verði gengið á græn útivistar- og íþróttasvæði í Laugardalnum.“** Samsvarandi breyting í kafla um Miðsvæði (bls. 49) og í B-hluta, bls. 257 (Þ50).

Nr.	Dagsetning	Aðilar	Heimilisfang
137	09.19	Sigurbjörn Hjaltason, Norðurkoti	Sigurbjörn Hjaltason, Kiðafelli

Athugasemd: *Stækkun efnistökusvæðis í Norðurkoti*

Umsögn: Í tillögunni er skilgreint efnistökusvæði í Norðurkoti sem er um 3,8 ha að stærð. Tekið er fram að ekki sé heimilt að stækka námuna til norðurs (í átt að náttúruminjasvæði) og að mestu verði miðað við núverandi efnistökusvæði. Í athugasemd er óskað eftir stækkun svæðisins til suðurs um allt að 1 ha. Í ljósi þess að um stækkun til suðurs er að ræða, er hægt að fallast á ósk um stækkun svæðis. Undirstrikað er að meta þarf við afgreiðslu framkvæmdaleyfis hvort efnistakan falli undir lög um mat á umhverfisáhrifum framkvæmda, nr. 106/2000 og hvort gera eigi deiliskipulag fyrir efnistökustaðin, sbr. markmið aðalskipulagsins.

Viðbrögð/breytingar: Afmörkun efnistökusvæðis verður lagfærð á uppdrætti, eins og þörf er á miðað við mælikvarði uppdráttar og viðeigandi texti í greinargerð**.**

Nr.	Dagsetning	Aðilar	Heimilisfang
138	09.20	Lögmenn Lækjargötu, f. eigendur Vallár, Geir Gunnar Geirsson, Hjördísi Gissurardóttur	Lögmenn Lækjargötu, Sigurður Kári Kristjánsson

Athugasemd: *Mótmæla breikkun Vesturlandsvegar, við Vallá.*

Umsögn: Í greinargerð aðalskipulagsins (A-hluti) segir eftirfarandi um Vesturlandsveg á Kjalarnesi: „Stefnt að 2+1 vegi og fækkun teninga við þjóðveg með gerð hliðarvega. Þörf fyrir mislæg gatnamót og breyting í 2+2 veg verður metin útfrá aukning umferðar í framtíðinni.“ Ekki liggur fyrir að hversu miklu leyti veghelgunarsvæði Vesturlandsvegar þarf að stækka, til skemmri tíma vegna 2+1 og lengri tíma með 2+2 vegi. Aðalskipulagið markar ekki staðbundna stefnu um afmörkun slíks svæðis en vísar til Vegalaga. Hönnun og útfærsla vegarins verður ákvörðuð í deiliskipulagi sem kynnt verður hagsmunaaðilum.

Viðbrögð/breytingar: Leiðir ekki til breytinga á tillögu.

Nr.	Dagsetning	Aðilar	Heimilisfang
139	08.13	Reynir Kristinsson, Völlum	Völlum, 116 Rvík
139	08.13	Reynir Kristinsson, Völlum	Völlum, 116 Rvík

Athugasemd: *Tillögur um breytta legu stíga. Athugasemdir við afmörkun athafnasvæðis á Esjumel, að svæðið verði minnkað til austurs en stækkað til suðurs.*

Umsögn: Afmörkun athafnasvæðis á Esjumelum á tillögu miðast að mestu við mörk eignarlands til norðurs og austurs. Við afmörkun þess var tekið mið af drögum af deiliskipulagi sem unnið var af landeigendum Varmadals og rýni á þau áform sem unnin var af ráðgjöfum borgarinnar. Tekið er undir það að lagfæra má afmörkun svæðisins á uppdrætti til austurs og skoða möguleika á stækkun svæðisins til suðurs. Ábendingar um stíga er réttmætar og eðlilegt að endurrýna legu þeirra um svæðið, en stígakerfi á auglýstri tillögu miðaðist að mestu við óbreytt kerfi frá gildandi aðalskipulagi.

Viðbrögð/breytingar: Athafnsvæði á Esjumelum minnkað lítillega til austurs en stækkað samsvarandi til suðurs. Legu stíga breytt í samræmi við athugasemd.

Nr.	Dagsetning	Aðilar	Heimilisfang
140	09.20	Arnór Víkingsson, Ragnheiður Jóna Jónsdóttir, Hrafnhólum	Hrafnhólar

Athugasemd: *Hugmyndir um nýtingu lands og áform um uppbyggingu*

Umsögn: Í athugasemd er áform og áhugaverðar hugmyndir landeigenda um uppbyggingu jarðarinnar kynntar. Efnisleg afstaða til þeirrar verður tekin á deiliskipulagsstiginu.

Viðbrögð/breytingar: Leiðir ekki til breytinga á tillögu.

Nr.	Dagsetning	Aðilar	Heimilisfang
169	09.20	Samtök atvinnulífsins, Samtök iðnaðarins, Samtök verslunar og þjónustu, samtök ferðaþjónustunnar	Borgartúni 35

Athugasemd: *Stofnbrautarkerfið verði skilvirkt*

Umsögn: Í aðalskipulagstillögunni er ekki fallið frá stórum gatnaframkvæmdum eins og Sundabraut og Öskjuhlíðargöng og möguleika á stokk/jarðgöngum undir Miklubraut er haldið opnum. Lagt er til að horfið verði frá mislægum gatnamótum á nokkrum stöðum, þar sem þau valda óæskilegum umhverfisáhrifum á aðliggjandi byggð og útivistarsvæði og/eða umferðarspá eða kröfur um umferðaröryggi sýna ekki fram á þörf fyrir slík gatnamót á skipulagstímabilinu. Stefnan um niðurfellingu mislægra gatnamót er þó með skýrum fyrirvara vegna afstöðu Vegagerðarinnar, þar sem um þjóðvegi í þéttbýli er að ræða. Rétt er að undirstrika að afkastagetu og umferðaröryggi má vel tryggja með vel hönnuðum ljósagatnamótum. Þá er skal bent á að breyttar ferðavenjur munu almennt auka skilvirkni gatnakerfisins. Í tillögunni er lögð áhersla á að þróun umferðar á einstökum götum verði vöktuð, umferðarspár endurrýndar reglulega og fylgst verði vel með breytingum á ferðavenjum á skipulagstímabilinu, sbr. markmið þar um. Ákvarðanir um tímasetningar einstakra gatnaframkvæmda verði teknar á þeim grunni, á forsendum skilvirkni, umferðaröryggis og umhverfisáhrifa umferðar. Stefnumörkun um megin stofnbrautir í Reykjavík er almennt vísað til heildar endurskoðunar svæðisskipulagsins.

Viðbrögð/breytingar: Leiðir ekki til breytinga á tillögu

Nr.	Dagsetning	Aðilar	Heimilisfang
170	09.19	Hverfisráð Kjalarness	Sigríður Pétursdóttir, Dýjahlíð, Kjalarnesi, 116 Reykjavík

Athugasemd: *Gegnsæi við úthlutun og leigu á landi borgarinnar. Heildsætt stígakerfi sem tengi byggð og opin svæði. Spildur 7 og 8 í Skrauthólum í eigu borgar verði nýttar til að tryggja aðgengi að útivist í Esjuhlíðum. Hesthúsahverfi verði nær Grundarhverfi. Öryggi hjólreiðamanna meðfram þjóðvegi.*

Umsögn: Tekið er undir athugasemd um gegnsæi við úthlutun borgarlands til leigu og er athugasemd vísað til skrifstofu Eignar- og atvinnuþróunar. Einnig er tekið undir að heildstætt stígakerfi byggist upp á Kjalarnesi er tengir saman byggð og útivistarsvæði og unnið verði að því að tryggja útivistarleiðir í Esjuhlíðum. Vert er að skoða það að nýta spildur borgarinnar í landi Skrauthóla til að tryggja aðgengi að Esjuhlíðum, sem gæti verið fyrsta skrefið í að þróa Græna trefilinn á þessum slóðum. Varðandi staðsetningu hesthúsahverfis er mikilvægt að það byggist upp á einum stað, en hestamannafélagið hefur lagt til þann stað sem sýndur er á tillögunni. Lagt er til að möguleiki á hesthúsabyggð í nágrenni Grundarhverfis verði kannaður við gerð væntanlegs hverfisskipulags. Varðandi betri aðbúnað hjólreiðamanna þá er mikilvægt að hann verði tryggður við endurhönnun Vesturlandsvegar.

Viðbrögð/breytingar: **Gert verði ráð fyrir að stígar sem tengi byggð við Esjuhlíðar liggi einnig um spildur 7 og 8, í Skrauthólum**, auk núverandi stígs norðan Grundarhverfis. Að öðru leyti leiða athugasemdir ekki til breytinga á sjálfri tillögunni.

Nr.	Dagsetning	Aðilar	Heimilisfang
171	09.17	Betra Breiðholt	Helgi Kristófersson

Athugasemd: *Stekkjarbakki verði klárаður. Göngubrú/undirgöng v/Þórufell verði sett inn. Skíðabrekka verði kláruð. Bílastæði við Fálkaborg, trukkastæði í Breiðholti. Mislæg gatnamót við Bústaðaveg verði ekki felld út*

Umsögn: Stekkjarbakki er sýndur í sömu legu og í gildandi aðalskipulagi. Mögulegar endurbætur á honum, sbr. upprunaleg hönnun hans, hafa ekki verið tímasettar. Vert er að skoða skipulag Stekkjarbakka og endurhönnun hans í hverfisskipulagi. Varðandi göngubrú/undirgöng við Þórufell þá er tákn fyrir þau sýnd óbreytt á skipulagsuppdrætti. Varðandi skíðabrekku, bílastæði við Fálkaborg og trukkastæði við Seljabraut og Lóuhóla, þá er þeim atriðum vísað til hverfisskipulagsvinnu. Varðandi gatnamót Bústaðavegar og Reykjanesbrautar, þá er stefna aðalskipulagsins um niðurfellingu mislægra gatnamót með skýrum fyrirvara vegna afstöðu Vegagerðarinnar, þar sem um þjóðvegi í þéttbýli er að ræða. Endanleg niðurstaða um útfærsla gatnamótanna verður ákveðin við gerð nýs svæðisskipulags og þar til verður fyrirvari um gatnamótin í aðalskipulagi Reykjavíkur.

Viðbrögð/breytingar: Leiðir ekki til breytinga á tillögu.

Nr.	Dagsetning	Aðilar	Heimilisfang
172	09.20	Íbúasamtök Grafarvogs	Jón V. Gíslason

Athugasemd: *Sundabraut sbr. samráð við íbúasamtök. Landfylling og landnotkun við Gufunes. Tengingar Hallsvegar til austurs og vesturs. Óvissa um umhverfisáhrif umferðar*

Umsögn: Sundabraut er sýnd á uppdrætti á leið I (ytri leið) en annars er settur almennur fyrirvari um nánari legu, útfærslu og hönnun Sundabrautar í aðalskipulagstillögunni, m.a. vegna þess að niðurstöður umhverfismats liggja ekki fyrir. Hinar ýmsu útfærslur Sundabrautar á leið I hafa þannig ekki verið útilokaðar. Hallsvegur frá Sundabraut að Vesturlandsvegi er skalaður niður og nú sýndur sem tengibraut í stað stofnbrautar áður. Fallið hefur verið frá blandaðri byggð og landfyllingu í Gufunesi, en settar inn heimildir um að núverandi starfsemi á athafna- og iðnaðarsvæðinu sé heimil áfram en verði víkjandi fyrir þrifalegri byggð þegar líður á skipulagstímabilið. Spár um þróun umferðar til framtíðar eru ávallt háðar allnokkurri óvissu og því er mikilvægt að vakta stöðugt staðbundna þróun umferðar með talningum og mælingum, að öðru leyti er vísað til umhverfisskýrslu.

Viðbrögð/breytingar: Leiðir ekki til breytinga á tillögu.

Nr.	Dagsetning	Aðilar	Heimilisfang
173	09.20	Guðrún Bryndís Karlsdóttir	Guðrún Bryndís Karlsdóttir

Athugasemd: *Stofnbrautarkerfið verði skilvirkt og jafnvægi í dreifingu starfa.*

Umsögn: Í aðalskipulagstillögunni er ekki fallið frá stórum gatnaframkvæmdum eins og Sundabraut og Öskjuhlíðargöng og möguleika á stokk/jarðgöngum undir Miklubraut er haldið opnum. Lagt er til að horfið verði frá mislægum gatnamótum á nokkrum stöðum, þar sem þau valda óæskilegum umhverfisáhrifum á aðliggjandi byggð og útivistarsvæði og/eða umferðarspá eða kröfur um umferðaröryggi sýna ekki fram á þörf fyrir slík gatnamót á skipulagstímabilinu. Stefnan um niðurfellingu mislægra gatnamót er þó með skýrum fyrirvara vegna afstöðu Vegagerðarinnar, þar sem um þjóðvegi í þéttbýli er að ræða. Rétt er að undirstrika að afkastagetu og umferðaröryggi má vel tryggja með vel hönnuðum ljósagatnamótum. Þá er skal bent á að breyttar ferðavenjur munu almennt auka skilvirkni gatnakerfisins. Í tillögunni er lögð áhersla á að þróun umferðar á einstökum götum verði vöktuð, umferðarspár endurrýndar reglulega og fylgst verði vel með breytingum á ferðavenjum á skipulagstímabilinu, sbr. markmið þar um. Ákvarðanir um tímasetningar einstakra gatnaframkvæmda verði teknar á þeim grunni, á forsendum skilvirkni, umferðaröryggis og umhverfisáhrifa umferðar. Stefnumörkun um megin stofnbrautir í Reykjavík er almennt vísað til heildar endurskoðunar svæðisskipulagsins.
Megin markmið aðalskipulagsins er að fjölga íbúum í nálægð við stærstu atvinnukjarnana eins og miðborgina og fjölga störfum í búðarhverfum þar sem framboð starfa er lítið í dag. M.ö.o. að skapa betra jafnvægi í dreifingu starfa um borgina. Í samræmi við þetta er lögð áhersla á þéttingu íbúðarbyggðar í vesturhluta borgarinnar. Hinsvegar er það einnig lykil markmið að efla miðborgina almennt og byggja upp sérhæfðan atvinnukjarna í Vatnsmýri með áherslu á rannsóknir og þekkingariðnað. Þ.a.l. verður áfram áhersla á töluverða uppbygging á atvinnuhúsnæðis á miðborgarsvæðinu. Þessi markmið togast lítillega á, en þrátt fyrir það sýna áætlanir aðalskipulagsins um þróun til ársins 2030, að störfum pr. íbúa muni fækka í vesturhluta borgarinnar en störfum pr. íbúa mun fjölga í austurhluta borgarinnar.

Viðbrögð/breytingar: Leiðir ekki til breytinga á tillögu

Nr.	Dagsetning	Aðilar	Heimilisfang
174	08.26	Hvalfjarðarsveit	Innrimel 3, 301 Akranesi

Athugasemd: *Vesturlandsvegur verði tvöfaldur/Hvalfjarðargöng tvöfölduð*

Umsögn: Í greinargerð aðalskipulagsins (A-hluti) segir eftirfarandi um Vesturlandsveg á Kjalarnesi: „Stefnt að 2+1 vegi og fækkun teninga við þjóðveg með gerð hliðarvega. Þörf fyrir mislæg gatnamót og breyting í 2+2 veg verður metin útfrá aukning umferðar í framtíðinni.“ Aðalskipulagið gerir þannig ráð fyrir því að Vesturlandsvegur verði tvöfaldur í framtíðinni, sbr. einnig breyting á svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins, en fyrir liggur hinsvegar að endurbætur hans verða unnar í áföngum, sbr. stefna Vegagerðarinnar.

Viðbrögð/breytingar: Leiðir ekki til breytinga á tillögu

Nr.	Dagsetning	Aðilar	Heimilisfang
175	09.04	Bragi Bergsson	Bragi Bergsson

Athugasemd: *Almennar athugasemdir við framsetningu og ábendingar einkum varðandi opin svæði*

Umsögn: Í athugasemd eru almennar ábendingar um lagfæringar á framsetningu og staðreyndum.

Viðbrögð/breytingar: Skipulagsgögn lagfærð í samræmi við réttamætar ábendingar.

Nr.	Dagsetning	Aðilar	Heimilisfang
176	09.07	Massimo Santanicchia	Massimo Santanicchia

Athugasemd: *Þétting byggðar verður að vera í takt við sögulegt byggðamynstur borgarinnar. Vantar framtíðarsýn um almenn þróun borgarinnar og áherslur á hagræna þætti. Of mikil áhersla í aðalskipulaginu á vöxt, byggingu húsnæðis og samgöngumannvirkja, í stað þess að horfa á að bæta það sem er fyrir. Verkefnið Torg í biðstöðu þarf að endurskoða. Mikilvægi þess að horfa á höfuðborgarsvæðið í heild.*

Umsögn: Almennt er tekið undir ábendingar og gagnrýni sem kemur fram í athugasemd og mikilvægt að hafa þær í huga við framfylgd aðalskipulagsins. Um margt eru þessi sjónarmið þó undirliggjandi í tillögunni, sbr. aukin áhersla á málaflokka sem settur eru fram í kaflanum Borg fyrir fólk, s.s. Hæðir húsa, Borgarvernd, Gatan sem borgarrými, Gæði byggðar, Kaupmaðurinn á horninu ofl. Í aðalskipulagi til ársins 2030 verður hinsvegar ekki komist hjá því að gera ráð fyrir vexti, sem er mikilvægur fyrir endurnýjun hverfanna, og þá fyrst og fremst í formi þéttingar. Í aðalskipulaginu er almennt settar fram mun skýrari forsendur um þéttingu byggðar og markmið og kröfur þar að lútandi en gert var í aðalskipulaginu 2001-2024, en vissulega er allmargir þéttingarreitir með eldra deiliskipulag sem ekki er auðvelt að umbylta. Við gerð hverfisskipulagsins mun reyna á framfylgd markmiða aðalskipulagsins og er sérstaklega mikilvægt að markmið kaflans Borg fyrir fólk verði haldið á lofti í þeirri vinnu. Varðandi almenna framtíðarsýn sem aðalskipulagið hvílir á, þá má nefna atvinnustefnu borgarinnar sem samþykkt var á síðasta ára, auk stefnumörkunar í fjölmörgum öðrum málaflokkum sem samþykkt hefur verið á undanförnum árum. Almennt er þó ekki vikið mikið frá stefnu aðalskipulagsins 2001-2024 um atvinnuþróun. Varðandi verkefnið Torg í biðstöðu, þá er það ekki hluti aðalskipulagsins en tengist þó stefnumörkun í kaflanum Gatan sem borgarrými. Almennt hafa þessi verkefni tekist mjög vel og vakið fólk til umhugsunar um rými borgarinnar og sérstaklega vannýtta möguleika í göturýminu. Tekið er undir að mikilvægt er að horfa til höfuðborgarsvæðisins í heild og tækifæri er til að skapa nýja sýn fyrir höfuðborgarsvæðið í heildarendurskoðun svæðisskipulagsins, sem nú stendur fyrir dyrum.

Viðbrögð/breytingar: Leiðir ekki til breytinga á tillögu.

Nr.	Dagsetning	Aðilar	Heimilisfang
177	09.06	Gíslína Guðmundsdóttir	Fjólugötu 19a

Athugasemd: *Stuðningur við stefnu AR2030*

Umsögn: Í bréfinu er lýst yfir ánægju með tillögu að nýju aðalskipulagi Reykjavíkur, ekki síst stefnuna varðandi Vatnsmýrina.

Viðbrögð/ breytingar : Leiðir ekki til breytinga á tillögu

Nr.	Dagsetning	Aðilar	Heimilisfang
178	09.10	Ísleifur Gíslason	Ísleifur Gíslason

Athugasemd: *Björgun verði flutt úr Ártúnshöfðanum/Bryggjuhverfi.*

Umsögn: Athafnasvæði Björgunar í Ártúnshöfða hefur verið skilgreint sem blönduð byggð allt frá byrjun árs 2003, þegar aðalskipulagið 2001-2024 tók gildi. Samkvæmt AR2001-2024 var athafnasvæði Björgunar hluti byggingarsvæðis fyrir blandaða byggð sem átti að rísa á árunum 2002-2008. Stefna um breytta landnotkun á svæðinu, í aðalskipulagi Reykjavíkur, hefur því legið fyrir um langt skeið. Þá er rétt að minna á að fyrsta skrefið í að þróa blandaða byggð á svæðinu var tekið með uppbyggingu núverandi Bryggjuhverfis, uppbygging sem var að frumkvæði Björgunar í samvinnu við borgaryfirvöld. Tillaga að nýju aðalskipulagi hvikar því hvergi frá fyrri stefnu um breytta landnotkun á svæðinu og setur jafnframt skýrari ákvæðu um tímafresti starfsleyfa einstakra iðnfyrirtækja. Miðað er við að áætlun um flutning Björgunar liggi fyrir árslok 2013 og flutningi starfseminnar verði lokið 2016.

Viðbrögð/ breytingar: Leiðir ekki til breytinga á tillögu. Tillagan er óbreytt frá gildandi aðalskipulagi 2001-2024. Miðað er við að áætlun um flutning fyrirtækisins liggi fyrir árslok 2013. Skerpt verður á því að flutningi starfseminnar verði lokið árið 2016.

Nr.	Dagsetning	Aðilar	Heimilisfang
179	09.10	Svavar Stefánsson	Svavar Stefánsson

Athugasemd: *Björgun verði flutt úr Ártúnshöfðanum/Bryggjuhverfi.*

Umsögn: Athafnasvæði Björgunar í Ártúnshöfða hefur verið skilgreint sem blönduð byggð allt frá byrjun árs 2003, þegar aðalskipulagið 2001-2024 tók gildi. Samkvæmt AR2001-2024 var athafnasvæði Björgunar hluti byggingarsvæðis fyrir blandaða byggð sem átti að rísa á árunum 2002-2008. Stefna um breytta landnotkun á svæðinu, í aðalskipulagi Reykjavíkur, hefur því legið fyrir um langt skeið. Þá er rétt að minna á að fyrsta skrefið í að þróa blandaða byggð á svæðinu var tekið með uppbyggingu núverandi Bryggjuhverfis, uppbygging sem var að frumkvæði Björgunar í samvinnu við borgaryfirvöld. Tillaga að nýju aðalskipulagi hvikar því hvergi frá fyrri stefnu um breytta landnotkun á svæðinu og setur jafnframt skýrari ákvæðu um tímafresti starfsleyfa einstakra iðnfyrirtækja. Miðað er við að áætlun um flutning Björgunar liggi fyrir árslok 2013 og flutningi starfseminnar verði lokið 2016.

Viðbrögð/ breytingar: Leiðir ekki til breytinga á tillögu. Tillagan er óbreytt frá gildandi aðalskipulagi 2001-2024. Miðað er við að áætlun um flutning fyrirtækisins liggi fyrir árslok 2013. Skerpt verður á því að flutningi starfseminnar verði lokið árið 2016.

Nr.	Dagsetning	Aðilar	Heimilisfang
180	09.10	Ásta Aðalsteins	Ásta Aðalsteins

Athugasemd: *Of mikil þétting íbúðarbyggðar í Mjódd - v/Breiðholtsskóla*

Umsögn: Í tillögunni er gert ráð fyrir þéttingu byggðar í Mjóddinni, m.a. fjölgun íbúða. Það er í samræmi við megin markmið um fjölgun íbúða í grennd við þjónustu- og atvinnukjarna og nálægð við góðar almenningssamgöngur. 150 nýjar íbúðir í Mjódd eru ekki taldar leiða til verulegrar fjölgunar barna á leik- eða grunnskólaaldri. Einnig er líklegt að þær verði ekki byggðar í einum áfanga. Fyrir liggur að miklar sveiflur er á fjölda nemenda í skólahverfum borgarinnar og möguleg áhrif uppbyggingar í Mjódd verður að skoða nánar í hverfis- og/eða deiliskipulagi, þegar fyrir liggur um hverskonar íbúðir verður um að ræða.

Viðbrögð/ breytingar: Leiðir ekki til breytinga á tillögu

Nr.	Dagsetning	Aðilar	Heimilisfang
181	09.12	Þórður Magnússon	Þórður Magnússon

Athugasemd: *Minniháttar efnistaka verði heimiluð í Stardal á tveimur stöðum, þar sem efnistaka hefur verið í tengslum við einstakar framkvæmdir undanfarin ár*

Umsögn: Í töflu 6, á bls. 71 í greinargerð er nefnt að í landi Stardals sé ein frágengin náma og vottuð. Í ljósi þess að langt er í næsta efnistökusvæði á þessum slóðum er hægt að fallast á að skilgreindur verði möguleiki á minniháttar efnistöku í landi Stardals (námur í flokki C),en minnt á að efnistakan er háð framkvæmdaleyfi þar sem sett verða nánari skilyrði um mögulega efnistöku.

Viðbrögð/ breytingar: Bætt verði við tákni fyrir efnistöku í landi Stardals, E8, á sveitarfélagsuppdrátt og tafla 6 á bls. 71 uppfærð í samræmi við umsögn.

Nr.	Dagsetning	Aðilar	Heimilisfang
182	09.11	Kópavogsbær	Birgir H. Sigurðsson, Fannborg 6, 200 Kópavogi

Athugasemd: *Mislæg gatnamót á Breiðholtsbraut/Arnarnesvegi. Fyrirvari við framsetningu lögsögumarka milli sveitarfélaganna.*

Umsögn: Í tillögunni er lagt til að horfið verði frá gerð mislægra gatnamóta við Breiðholtsbraut og væntanlegs Arnarnesvegar. Vegna afstöðu Vegagerðarinnar er þó settur skýr fyrirvari við þá stefnu. Endanleg niðurstaða um útfærsla gatnamótanna verður ákveðin við gerð nýs svæðisskipulags og þar til verður fyrirvara um gatnamótin í aðalskipulagi Reykjavíkur. Varðandi lögsögumörk Reykjavíkur og Kópavogs, þá gerir Reykjavíkurborg sambærilegan fyrirvara, en ljóst er að breyta þarf aðalskipulagi sveitarfélaganna ef nýjar niðurstöður koma fram um mörk sveitarfélaganna.

Viðbrögð/breytingar: Leiðir ekki til breytinga á tillögunni.

Nr.	Dagsetning	Aðilar	Heimilisfang
183	09.19	Stúdentafélag Háskólans í Reykjavík	Halldór H. Gröndal

Athugasemd: *Mótmæla flugvelli í nálægð við háskólann. Telja að A-V brautin víki of seint á skipulagstímabilinu.*

Umsögn: Tillaga að nýju aðalskipulagi er í samræmi við stefnu gildandi svæðisskipulags 2001-2024, sbr. einnig stefna gildandi aðalskipulags, um breytta landnotkun í Vatnsmýri. Áfangaskipting uppbyggingar í Vatnsmýri er því óbreytt frá gildandi aðalskipulagi. Umrædd stefna lá því fyrir þegar tekin var ákvörðun um uppbyggingu Háskólans í Reykjavík. Vegna nýs samkomulags við innanríkisráðuneytið munu tímasetningar einstakra áfanga breytast en röð þeirra ekki. Tekið er undir að mikilvægt er að skapa aukin tengsl milli háskólasvæðanna í Vatnsmýri og mun Reykjavíkurborg kappkosta að stefna aðalskipulagsins um Vatnsmýrina verði framfylgt. Varðandi hljóðmengun frá flugvellinum á háskólasvæðinu, öryggisþætti og einstaka þætti í starfsemi flugvallarins, þá er lagt til að þeir verði til skoðunar við útgáfu starfsleyfis flugvallarins en núverandi leyfi rennur út árið 2016 og við endurskoðun á skipulagsreglum flugvallarins.

Viðbrögð/ breytingar: Leiðir ekki til breytinga á tillögu.

Nr.	Dagsetning	Aðilar	Heimilisfang
184	09.12	Hafnarfjörður	Bjarki Jóhannesson, Norðurhellu 2, 221 Hafnarfirði

Athugasemd: *Miðað við stefnu Reykjavíkurborgar um þéttingu byggðar og yfirbragð byggðar á þéttingarreitum verður mikill meirihluti íbúðaframboðs í Reykjavík fjölbýli til ársins 2050. Þetta vekur upp spurningar um jafnvægi í dreifingu húsagerða um höfuðborgarsvæðið. Jafnframt er lögð áhersla á að trygg og greið aðkoma verði að miðborg Reykjavíkur frá nágrannasveitarfélögunum.*

Umsögn: Það er rétt að stærsti hluti nýs íbúðarhúsnæðis í Reykjavík verður í fjölbýli á skipulagstímabilinu til ársins 2030, þó aðalskipulagið ákvarði ekki nákvæmlega hlutfall fjölbýlis og sérbýlis á einstökum reitum. Aðalskipulagið setur síðan fram forsendur um mögulega þróun til ársins 2050, en þar er ekki um bindandi stefnu að ræða. Það liggur fyrir að langmest eftirspurn verður eftir fjölbýli á næstu áratugum, m.a. vegna breyttrar aldurssamsetningar og breytinga á fjölskyldustærðum. Á höfuðborgarsvæðinu er hlutfall sérbýlis mjög hátt í dag, miðað við borgarsvæði af sambærilegri stærð. Því má ætla að forsendur séu til að auka hlutdeild fjölbýlishúsnæðis í öllum sveitarfélögum höfuðborgarsvæðisins, sem væri í góðu samræmi við markmið um þéttingu byggðar. Tekið er undir að viðmiðið sé að líta á höfuðborgarsvæðið sem eitt búsetusvæði og mikilvægt er að þetta verði til skoðunar í heildar endurskoðun svæðisskipulagsins, þar sem lögð verði til grundvallar greining á núverandi húsnæðisstofni svæðisins og þarfir húsnæðismarkaðarins til langrar framtíðar. Þá er mikilvægt að félagslegar hliðar húsnæðismálanna verði til grundvallar, við mörkun húsnæðisstefnu fyrir höfuðborgarsvæðið.
Varðandi skilvirkar samgöngur til miðborgarinnar, þá gerir aðalskipulagið ekki stórvægilegar breytingar á stofnbrautarkerfinu. T.a.m. er áfram gert ráð fyrir Öskjuhlíðargöngum, Sundabraut og möguleika á stokk/jarðgöngum undir Miklubraut.

Viðbrögð/ breytingar: Leiðir ekki til breytinga á tillögu

Nr.	Dagsetning	Aðilar	Heimilisfang
186	09.20	Guðmundur Löve	Guðmundur Löve

Athugasemd: *Að Ægissíða verði ekki sýnd sem tengibraut og verði 30 km svæði*

Umsögn: Stefna varðandi Ægissíðu er óbreytt frá gildandi aðalskipulagi. Lagt til að Ægissíðan og hönnun götunnar m.t.t. umferðarhraða verði til skoðunar í hverfisskipulagi.

Viðbrögð/breytingar: Leiðir ekki til breytinga á tillögu.

Nr.	Dagsetning	Aðilar	Heimilisfang
187	09.20	Þórir Einarsson	Skaftahlíð 38

Athugasemd: *Neikvæð umhverfisáhrif samgangna og þörf á samgöngubótum. Of mikil þétting íbúðarbyggðar vestan Kringlumýrarbrautar.*

Umsögn: Í aðalskipulagstillögunni er ekki fallið frá stórum gatnaframkvæmdum eins og Sundabraut og Öskjuhlíðargöng og möguleika á stokk/jarðgöngum undir Miklubraut er haldið opnum. Lagt er til að horfið verði frá mislægum gatnamótum á nokkrum stöðum, þar sem þau valda óæskilegum umhverfisáhrifum á aðliggjandi byggð og útivistarsvæði og/eða umferðarspá eða kröfur um umferðaröryggi sýna ekki fram á þörf fyrir slík gatnamót á skipulagstímabilinu. Stefnan um niðurfellingu mislægra gatnamót er þó með skýrum fyrirvara vegna afstöðu Vegagerðarinnar, þar sem um þjóðvegi í þéttbýli er að ræða. Rétt er að undirstrika að afkastagetu og umferðaröryggi má vel tryggja með vel hönnuðum ljósagatnamótum. Þá er skal bent á að breyttar ferðavenjur munu almennt auka skilvirkni gatnakerfisins. Í tillögunni er lögð áhersla á að þróun umferðar á einstökum götum verði vöktuð, umferðarspár endurrýndar reglulega og fylgst verði vel með breytingum á ferðavenjum á skipulagstímabilinu, sbr. markmið þar um. Ákvarðanir um tímasetningar einstakra gatnaframkvæmda verði teknar á þeim grunni, á forsendum skilvirkni, umferðaröryggis og umhverfisáhrifa umferðar. Stefnumörkun um megin stofnbrautir í Reykjavík er almennt vísað til heildar endurskoðunar svæðisskipulagsins.
Megin markmið aðalskipulagsins er að fjölga íbúum í nálægð við stærstu atvinnukjarnana eins og miðborgina og fjölga störfum í búðarhverfum þar sem framboð starfa er lítið í dag. M.ö.o. að skapa betra jafnvægi í dreifingu starfa um borgina. Í samræmi við þetta er lögð áhersla á þéttingu íbúðarbyggðar í vesturhluta borgarinnar. Hinsvegar er það einnig lykil markmið að efla miðborgina almennt og byggja upp sérhæfðan atvinnukjarna í Vatnsmýri með áherslu á rannsóknir og þekkingariðnað. Þ.a.l. verður áfram áhersla á töluverða uppbygging á atvinnuhúsnæðis á miðborgarsvæðinu. Þessi markmið togast lítillega á, en þrátt fyrir það sýna áætlanir aðalskipulagsins um þróun til ársins 2030, að störfum pr. íbúa muni fækka í vesturhluta borgarinnar en störfum pr. íbúa mun fjölga í austurhluta borgarinnar.

Viðbrögð/breytingar: Leiðir ekki til breytinga á tillögu.

Nr.	Dagsetning	Aðilar	Heimilisfang
188	09.20	Inga Dagfinnsdóttir	Laufásvegi 44, 101 Reykjavík

Athugasemd: *Varað við gistiheimilavæðingu íbúðarhverfa og almennt varðandi aukna atvinnustarfsemi innan íbúðarhverfa.*

Umsögn: Í skipulagsreglugerð er íbúðarbyggð skilgreind með eftirfarandi hætti: „Svæði fyrir íbúðarhúsnæðis og nærþjónustu sem því tengist, auk minniháttar atvinnustarfsemi sem samrýmist búsetu eftir því sem nánar er kveðið á um í stefnu skipulagsins“. Samkvæmt gr. 4.3.1. í skipulagsreglugerð skal fjalla sérstaklega um blöndun byggðar í aðalskipulagi. Í samræmi við þetta er sett mun ítarlegri stefnu um landnotkunarheimildir innan íbúðarsvæða í tillögu að nýju aðalskipulagi, miðað við það sem gert er í aðalskipulaginu 2001-2024. Tilgangurinn með því er skerpa á því hvaða atvinnustarfsemi geti mögulega verið innan íbúðarhverfa og þá hvar innan hverfanna. Með skilgreiningu aðalgatna og nærþjónustukjarna innan íbúðarbyggðar, er skýrt betur hvar innan hverfanna er forsvaranlegt að heimila mögulega starfsemi og hvar innan hverfanna það er alls ekki heimilt. Þannig eru t.a.m. gististaðir í flokki II-III almennt ekki heimilir innan íbúðarbyggðar, nema þá við skilgreindar

aðalgötur eða í nærþjónustukjarna. Með því eru stærri gististöðum beint inn á götur sem bera meiri umferð og þar sem forsvaranlegt er að leyfa akstur rútubíla. Með þessari stefnu aðalskipulagsins eru lagðar skýrari línur fyrir íbúðareigendur og fjárfesta sem til lengri tíma ætti að draga úr árekstrum ólíkra hagsmuna og stuðla að skynsamlegri blöndun byggðar í lífvænlegri og fjölbreyttari íbúðarhverfum. Varðandi aukna gistiheimilavæðingu íbúðarhverfa, einkum í grennd við miðborgina, er hægt að taka undir þau sjónarmið sem koma fram í athugasemd og mikilvægt er að fylgjast vel með þeirri þróun á næstu árum. Í stefnu aðalskipulagsins um Miðborgina (bls. 194) er lagt til að unnin verði sérstök stefna og úttekt um hótel og gististaði sem verði kláruð áður en ráðist verður í gerð hverfisskipulags fyrir miðborgina.

Viðbrögð/ breytingar: Leiðir ekki til breytinga á tillögu

Nr.	Dagsetning	Aðilar	Heimilisfang
190	09.20	Þóra Andrésdóttir	Þóra Andrésdóttir

Athugasemd: *Staðsetning Landspítala og byggingarmagn á svæðinu. Ekki of mikla byggð í Vatnsmýri/Öskjuhlíð. Starfsemi Keldna verði á sínum stað. Úlfarsárdalur verði stærra og öflugra hverfi.*

Umsögn: Staðsetning Landspítala var staðfest í gildandi aðal- og svæðisskipulagi. Sjá enn fremur sérstakar breytingar á svæðis- og aðalskipulagi frá 2012 og rökstuðning fyrir staðarvali sem þar kemur fram. Athugasemdin varðar því ekki efnisatriði aðalskipulagstillögunnar, þ.e. breytingar sem boðaðar eru í nýju aðalskipulagi. Vatnsmýrin er mikilvægt þéttingarsvæði í aðalskipulaginu, en þrátt fyrir töluvert þétta byggð á svæðinu er gert ráð fyrir að hátt í 40% lands hennar verði óbyggt, þ.e. opin græn svæði. Öskjuhlíðin er skilgreind sem borgargarður, þ.e. mestan part opið grænt svæði og ekki stendur til að ganga á svæðið með þéttri byggð. Varðandi Keldur og Úlfarsárdal vísast til kafla 2 og 4. Sjá einnig kafla 1 og 8a.

Viðbrögð/breytingar: Leiðir ekki til breytinga á tillögu

Nr.	Dagsetning	Aðilar	Heimilisfang
191	09.20	Ingimundur Stefánsson	Ingimundur Stefánsson

Athugasemd: *Almennar athugasemdir við framsetning, s.s. skýran mun á bindandi stefnu og forsendum, markmið með þéttingu byggðar, mat á þéttingarvalkostum og að ekki er sett fram aðgerðaráætlun með auglýstri tillögu. Skipulagsbreytingar í Úlfarsárdal eru gagnrýndar. Athugasemd er gerð við hvernig staðið var að veitingu leyfis fyrir fjarskiptamastur á Úlfarsfelli. Kostnaður vegna uppbyggingar í Vatnsmýri vantar*

Umsögn: Gerðar eru almennar athugasemdir við framsetningu og vinnubrögð við gerð aðalskipulagsins. Í greinargerð aðalskipulagsins (A-hluti) er tilgreint með skýrum hætti hvaða hluti textans felur í sér bindandi stefnumörkun og ákvæði, sjá skýringar þar um í Inngangi. Skilgreiningar landnotkunar og bindandi ákvæði þar að lútandi er safnað saman í aftasta kafla greinargerðar A, þannig að auðvelt sé að lesa hann með skipulagsuppdráttum. Varðandi framfylgd aðalskipulagsins þá er tekið undir að mikilvægt er að setja fram áætlun um leiðir að markmiðunum. Ekki er hinsvegar raunhæft að leggja slíka áætlun fram og gera hana hluta af bindandi stefnu aðalskipulagsins. Við loka afgreiðslu tillögunnar verður lagt fram skjal um framfylgd helstu stefnumiða aðalskipulagsins en ítarlegri aðgerðaáætlun verður ekki unnin fyrr en að lokinni staðfestingu aðalskipulags og er eðlilegt að endurskoða slíka áætlun reglulega við gerð fjárhagsáætlana.Varðandi samanburð á valkostum um þéttingu byggðar voru skoðaðir valkostir um 75-100%, 50% þéttingu og 0-25% þéttingu. Það er því ekki rétt að ekki hafi verið skoðaðir valkostir með jafnvægi í byggðaþróun. Jafnframt er rétt að benda á að í aðalskipulaginu nú eru sett fram ítarleg viðmið og kröfur til þeirrar byggðar sem á að rísa á þéttingarsvæðum, sem ekki var gert í aðalskipulaginu 2001-2024.
Varðandi athugasemdir um skipulag Úlfarsárdals og stefnubreytingar varðandi þróun borgarhlutans er vísað til kafla 4 hér að framan og bls. 25. Ljóst er að á mörgum reitum í Úlfarsárdal á ekki við að unnið verði hverfisskipulag, eins og réttilega er bent á. Vinna þarf deiliskipulag fyrir viðkomandi reiti en mikilvægt er að forsendur fyrir þá deiliskipulagningu verði lagðar við gerð hverfisskipulags fyrir borgarhlutann Úlfarsárdal-Grafarholt. Varðandi hjólaleiðir um Grafarholt og Úlfarsfellshverfið þá er vert að skoða það nánar í við gerð hverfisskipulags fyrir borgarhlutann og/eða í deiliskipulagi. Umfjöllun um leyfisveitingar fjarskiptamannvirkis á Úlfarsfelli varða ekki einstök efnisatriði í tillögunni. Varðandi skipulag Úlfarsfells sem útivistarsvæðis, þá er mikilvægt að marka stefnu um skipulag á svæðinu í samvinnu við Mosfellsbæ, sbr. fyrirliggjandi samkomulag þar um. Varðandi kostnaðarmat á uppbyggingu í Vatnsmýri þá hefur það ekki verið unnið, frekar en fyrir önnur ný uppbyggingarsvæði. Hinsvegar liggur fyrir að svæðið er vel byggilegt útfrá byggingartæknilegum forsendum

(jarðvegsdýpi er víða 4-5 m og mest 6-7 en hvergi 20 m eins og haldið hefur verið fram. Ekki þarf að fjölyrða um hagkvæmni þess að byggja á svæðinu í ljósi miðlægrar legu svæðisins (sjá skýrslu ParX frá 2006).

Viðbrögð/ breytingar: Leiðir ekki til efnislegra breytinga á tillögunni. Kort yfir hjólaleiðir í B-hluta samræmt korti á bls. 141 í A-hlutanum.

Nr.	Dagsetning	Aðilar	Heimilisfang
192	09.20	Hverfisskipulagsráðgjafar Hlíðum	Hverfisskipulagsráðgjafar Hlíðum

Athugasemd: *Heimild um matvöruverslun í Skógarhlíð. Lagfæringar á landnotkun í Öskjuhlíð, vantar afmörkun á svæði fyrir samfélagsþjónustu ofl, sbr. aðalskipulagið 2001-2024.*

Umsögn: Umrædd svæði í Öskjuhlíð eru fyrir mistök ekki sýnd á þéttbýlisuppdrætti, en engar tillögur hafa verið lagðar verið fram um að breyta landnotkun á svæðinu. Landnotkun verður sýnd áfram sbr. aðalskipulagið 2001-2024. Varðandi ákvæði um matvöruverslun í Skógarhlíð (miðsvæði M7), þá er hér um miðsvæði í næsta nágrenni við eitt þéttbyggðast íbúðarhverfi Reykjavíkur. Í hverfinu eru tvær hverfisverslanir fyrir, Sunnubúð og Samkaup í Suðurveri. Ef opna ætti matvörubúð í Skógarhlíð, þyrfti að meta vandlega áhrif hennar á núverandi verslun. Hægt er að fallast á að setja inn heimild um matvöruverslun í Skógarhlíð, en með þeim skilyrðum að gerð sé sérstök grein fyrir henni í deiliskipulagi, þ.e. áhrif nýrrar verslunar yrði metin á deiliskipulagstiginu.

Viðbrögð/breytingar: Skilgreiningu fyrir miðsvæði M7, Skógarhlíð og tafla 4, bls. 221 breytt í samræmi við athugasemd.

Nr.	Dagsetning	Aðilar	Heimilisfang
193	09.20	Landssamtök hjólreiðamanna	Engjavegi 6

Athugasemd: *Ýmsar ábendingar við stefnuna um Vistvænar samgöngur og almenn markmið aðalskipulagsins.*

Umsögn: Í athugasemd lýsa Landsamtök hjólreiðamanna yfir ánægju með þá stefnu sem kemur fram í nýju aðalskipulagi og telja að stefnan samræmist vel markmiðum þeirra um að auka aðgengi hjólreiða í víðum skilningi. Í ítarlegri athugasemd er margar gagnlegar ábendingar og athugasemdir sem vert er að hafa til hliðsjónar við loka frágang á texta í kaflanum Vistvænar samgöngur, uppfærslu á umhverfisskýrslu, við gerð aðgerðaráætlunar í framhaldi staðfestingar aðalskipulagsins og við gerð hverfisskipulagsins. Ábendingar leiða þó ekki til efnislegrar breytinga á tillögunni. Kort yfir hjólastíga verður þó yfirfarið með hliðsjón af hjólreiðaáætlun Reykjavíkur, Hjólaborgin og þess gæta að samræmi sé á milli. Minnt er á að stefna aðalskipulags má ekki voru of bindandi varðandi breytingar á legu einstakra stíga eða flokkun þeirra og er það ástæðan fyrir að hjólastígar eru sýndir óflokkaðir á korti aðalskipulagsins. Tekið er líka fram að hjólreiðaáætlunin Hjólaborgin, sem endurskoðuð er með reglubundnari hætti en aðalskipulagið, sé lögð til grundvallar við framfylgd stefnu um bættar hjólasamgöngur.

Viðbrögð/svar: Leiðir ekki til breytinga á tillögu, en texti um forsendur í kaflanum Vistvæntar samgöngur og í umhverfisskýrsla uppfærður með hliðsjón af ábendingum. **Kort er sýnir hjólastíga verður yfirlesið og borið saman við kort í Hjólaborginni.**

Nr.	Dagsetning	Aðilar	Heimilisfang
194	09.20	Samtökin betri byggð	Örn Sigurðsson

Athugasemd: *Megin inntak athugasemdar/umsagnar varðar stefnuna um flugvöll í Vatnsmýri og mikilvægi þess að byggja þétta borgarbyggð í Vatnsmýri. Einnig eru ábendingar og gagnrýni er varðar önnur megin markmið aðalskipulagsins og vinnubrögð við gerð þess. Athugasemdir við einstök atriði varða m.a. mislæg gatnamót við Bústaðaveg-Reykjanesbraut, hæðir húsa í Vatnsmýri og of lágan þéttleika byggðar þar, að unnin verði almannavarnaráætlun, of mikil áhersla á þróunarás Örfirisey-Keldur, unnin verði umferðaröryggisáætlun, tryggt verði fjármagn frá ríkinu til að byggja öflugt stofnbrautarkerfi og slæma landnýtingu á svæði Sundahafnar. Með athugsemd/umsögn fylgja ítarlegir viðaukar til frekari rökstuðnings.*

Umsögn: Aðalskipulagið setur fram mjög skýra stefnu varðandi Vatnsmýrina og að flugstarfsemi eigi að víkja þaðan. Ávallt hefur legið fyrir að framfylgd stefnunnar er háð samstarfi við ríkisvaldið og er nýlegt samkomulag við Innanríkisráðuneytið mjög mikilvægt skref í málinu. Stefna um blandaða byggð í Vatnsmýri byggir á verðlaunatillögu úr skipulagssamkeppninni frá 2008. Þéttleiki í Vatnsmýri er þannig miðaður við að byggð verði almennt 3-5 hæðir og að verulegur hluti svæðisins verði opin svæði, sem er mikilvægt til að gæta umhverfissjónarmiða. Borgarhverfi Vatnsmýrar verða mjög þétt á Reykvíska mælikvarða. Þróunarásinn Örfirisey-Keldur er langtímaverkefni sem fjallar um þéttingu byggðar, samhliða eflingu vistvænna samgöngumáta og er því stefna sem nær til fjölmargra þéttingarreita meðfram umræddum samgönguás. Hér er því ekki um eitt byggingarsvæði sem er í mögulegri samkeppni við önnur lykil þróunarsvæði. Varðandi gatnamót Bústaðavegar og Reykjanesbrautar, þá er stefna aðalskipulagsins um niðurfellingu mislægra gatnamót með skýrum fyrirvara vegna afstöðu Vegagerðarinnar, þar sem um þjóðvegi í þéttbýli er að ræða. Endanleg niðurstaða um útfærsla gatnamótanna verður ákveðin við gerð nýs svæðisskipulags og þar til verður fyrirvara um gatnamótin í aðalskipulagi Reykjavíkur. Í aðalskipulaginu er ekki gert ráð fyrir stækkun hafnarsvæða vegna völuflutninga og mun það væntanlega leiða til betri landnýtingar á núverandi svæðum í Sundahöfn. Umferðaröryggisáætlun er venjulega ekki hluti af staðfestri stefnu aðalskipulags, heldur aðgerðaáætlun sem þarf að vera í sífelldri uppfærslu. Tekið er undir að mikilvægt er að vinna heildræna umferðaröryggisáætlun. Almannvarnaráætlun fyrir höfuðborgarsvæðið verður viðfangsefni við heildar endurskoðun svæðisskipulagsins.

Viðbrögð/ breytingar : Leiðir ekki til breytinga á tillögu.

Nr.	Dagsetning	Aðilar	Heimilisfang
195	09.18	Egill Guðmundsson	Sóleyjarrimi

Athugasemd: *Stofnbrautarkerfið verði skilvirkt. Innri leið Sundabrautar verði áfram möguleiki. Of einhæft framboð húsnæðis. Byggð í Geldinganesi myndi styðja við stefnuna um Borgina við Sundin*

Umsögn: Í aðalskipulagstillögunni er ekki fallið frá stórum gatnaframkvæmdum eins og Sundabraut og Öskjuhlíðargöng og möguleika á stokk/jarðgöngum undir Miklubraut er haldið opnum. Lagt er til að horfið verði frá mislægum gatnamótum á nokkrum stöðum, þar sem þau valda óæskilegum umhverfisáhrifum á aðliggjandi byggð og útivistarsvæði og/eða umferðarspá eða kröfur um umferðaröryggi sýna ekki fram á þörf fyrir slík gatnamót á skipulagstímabilinu. Stefnan um niðurfellingu mislægra gatnamót er þó með skýrum fyrirvara vegna afstöðu Vegagerðarinnar, þar sem um þjóðvegi í þéttbýli er að ræða. Rétt er að undirstrika að afkastagetu og umferðaröryggi má vel tryggja með vel hönnuðum ljósagatnamótum. Þá er skal bent á að breyttar ferðavenjur munu almennt auka skilvirkni gatnakerfisins. Í tillögunni er lögð áhersla á að þróun umferðar á einstökum götum verði vöktuð, umferðarspár endurrýndar reglulega og fylgst verði vel með breytingum á ferðavenjum á skipulagstímabilinu, sbr. markmið þar um. Ákvarðanir um tímasetningar einstakra gatnaframkvæmda verði teknar á þeim grunni, á forsendum skilvirkni, umferðaröryggis og umhverfisáhrifa umferðar. Varðandi Sundabraut þá hefur það ávallt verið álit borgarinnar að Sundabraut á leið 1 þjónaði betur hagsmunum borgarinnar og er það undirstrikað í samgöngustefnu aðalskipulagsins. Vegna fyrirvara Vegagerðarinnar, sem vonir standa til að verði nú felldir út, þá hefur möguleikinn á leið 3 ekki verið útilokaður í aðalskipulaginu fram til þessa. Frekari ákvarðanir um megin stofnbrautir í Reykjavík er almennt vísað til heildar endurskoðunar svæðisskipulagsins.
Það er rétt að stærsti hluti nýs íbúðarhúsnæðis í Reykjavík verður í fjölbýli á skipulagstímabilinu til ársins 2030, þó aðalskipulagið ákvarði ekki nákvæmlega hlutfall fjölbýlis og sérbýlis á einstökum reitum. Það liggur fyrir að langmest eftirspurn verður eftir fjölbýli á næstu áratugum, m.a. vegna breyttrar aldurssamsetningar og breytinga á fjölskyldustærðum. Enn fremur er ljóst er að hlutfall sérbýlis í borginni er bærilega hátt í dag, í samanburði við norrænar borgir af sambærilegri stærð, og líklegt að losni stöðugt um slíkt húsnæði á skipulagstímabilinu með breyttum húsnæðisþörfum eldri aldurshópa. Það er hinsvegar mikilvægt að fylgjast ávallt vel með þróun húsnæðismarkaðarins og hafa þær forsendur til grundvallar þegar mörkuð er stefna í deiliskipulagi og við endurrýni á stefnu aðalskipulagsins. Samkvæmt stefnu aðalskipulagsins og markmiðum um forgangsröðun svæða, kemur ekki til álita að byggja á Geldinganesi á skipulagstímabilinu.

Viðbrögð/ breytingar: Leiðir ekki til breytinga á tillögu.

Nr.	Dagsetning	Aðilar	Heimilisfang
196	09.20	Hrafnhildur Sverrisdóttir	Hrafnhildur Sverrisdóttir

Athugasemd: *Loftslagsbreytingar, hækkun sjávarborðs og þétting byggðar á lágsvæðum. Vatnsmýrin verði að stærstum hluta grænt svæði.*

Umsögn: Tekið er undir þau sjónarmið og varnaðarorð sem koma fram í athugasemd. Reykjavíkurborg þarf að vinna stefnu um aðlögun um loftslagsbreytingar og er sett fram markmið um slíkt í aðalskipulaginu (sjá Umhverfis- og auðlindastefna). Varðandi spár um loftslagsbreytingar þá er fjallað um þær í umhverfisskýrslu og m.a. lagt mat á flóðahættu á lágsvæðum borgarinnar eftir 100 ár. Vatnsmýrin er mikilvægt þéttingarsvæði í aðalskipulaginu, en þrátt fyrir töluvert þétta byggð á svæðinu er gert ráð fyrir að hátt í 40% lands hennar verði óbyggt, þ.e. opin græn svæði.

Viðbrögð/breytingar: Leiðir ekki til breytinga á tillögu. Texti umhverfisskýrslu yfirfarinn m.t.t. athugasemdar.

Nr.	Dagsetning	Aðilar	Heimilisfang
197	09.20	Landeigendur Reynisvatnsheiði, Græðir, Þórir Einarsson, Helga Kristjánsdóttir, Sigríður Sigurðardóttir, Guðmundur Ósvaldsson, Guðrún Harðardóttir	Þórir Einarsson

Athugasemd: *Réttindi frístundabyggðar, að frístundabyggð verði viðurkennd í aðalskipulaginu. Mótmæla vegum og stígum í Reynisvatnsheiði. Mótmæla efnislosunarsvæði fyrir jarðveg og aðstöðu fyrir fisflug. Gera athugasemdir við fyrirvara sem settur er vegna athugunar á flugvallarstæði.*

Umsögn: Varðandi frístundabyggð á svæðinu þá eru réttur sumarhúsaeigenda til að endurbyggja sín hús innan Græna trefilsins, samkvæmt tillögu að aðalskipulagi, óbreyttur frá gildandi aðalskipulagi. Á Reynisvatnsheiði og Hólmsheiði eru einkum stakstæð sumarhús. Samkvæmt skipulagsreglugerð er miðað við að svæði fyrir frístundabyggð sé afmarkað fyrir tvö eða fleiri húsa. Í samræmi við það og almenna stefnu aðalskipulagsins um opin svæði til útivistar í jaðri þéttbýlisins, sbr. einnig stefna gildandi svæðisskipulags, eru ekki afmörkuð sérstaklega svæði fyrir frístundabyggð. Vegir og stígar í Reynisvatnsheiði og Hólmsheiði eru í sýndir óbreyttir frá gildandi aðalskipulagi. Sama gildir um stefnu varðandi losun jarðvegs og aðstöðu fisflugs í heiðinni, þ.e. ekki er gerð breyting frá stefnu gildandi aðalskipulags. Vakin er athygli á því að losun jarðvegs á svæðinu er háð tímamörkum. Fyrirvari sem settur er um mannvirkjagerð á tilteknu svæði í Hólmsheiði/Reynisvatnsheiði, vegna athugunar á mögulegu flugvallarsvæði getur vart talist íþyngjandi fyrir landeigendur á svæðinu, þar sem mannvirkjagerð á svæðinu eru nú þegar mjög takmörkuð í gildandi svæðis- og aðalskipulagi, sbr. skilgreining viðkomandi landnotkunarflokka.

Viðbrögð/breytingar: Leiðir ekki til breytinga á tillögu.

Nr.	Dagsetning	Aðilar	Heimilisfang
198	09.20	Svifflugfélag Íslands, Kristján Sveinbjörnsson	Póstbox 8821, 128 Reykjavík

Athugasemd: *Lögsögumörk í Sandskeiði. Lagt til að Reykjavíkurborg geri lögsögukröfu á Sandskeiði.*

Umsögn: Lögsögumörk Reykjavíkur eru sýnd óbreytt frá gildandi aðalskipulagi. Reykjavíkurborg gerir þó ákveðinn fyrirvara í athugasemd við aðalskipulag Kópavogs, varðandi það að lögsögumörk sveitarfélaganna geti breyst í samræmi við niðurstöðu í dómsmáli. Það er ljóst að breyta þarf aðalskipulagi sveitarfélaganna ef nýjar niðurstöður koma fram um mörk sveitarfélaganna í dómsmáli. Athugsemd er vísað til skrifstofu Borgarlögmanns til upplýsingar.

Viðbrögð/breytingar: Leiðir ekki til breytinga á tillögu.

Nr.	Dagsetning	Aðilar	Heimilisfang
199	09.19	Björn Kristinsson	Hjarðahaga 29, 107 Rvík

Athugasemd: *Tillögur um lausn í flugvallardeilu og um uppbyggingu almenningssamgöngukerfis á höfuðborgarsvæðinu.*

Umsögn: Þakkað er fyrir áhugaverðar hugmyndir um flugvallarmál og um metró-kerfi á höfuðborgarsvæðinu. Heildar endurskoðun svæðisskipulagsins er nú í undirbúningi, þar sem bæði flugvallarmál og framtíðarsýn í almenningssamgöngum eru viðfangsefni og er bréfritari hvattur til að koma sínum hugmyndum á framfæri á þeim vettvangi.

Viðbrögð/breytingar: Leiðir ekki til breytinga á tillögu.

Nr.	Dagsetning	Aðilar	Heimilisfang
200	09.20	Bolli Héðinsson	Bjarmalandi 4

Athugasemd: *Skipulag Vatnsmýrar. Varar við bútaskipulagi, sbr. væntanleg uppbygging í Skerjafirði og of litlum þéttleika byggðar í Vatnsmýri*

Umsögn: Nýtt aðalskipulag setur mjög ákveðinn ramma um uppbyggingu í Vatnsmýri, heildarskipulag sem byggir á verðlaunatillögunni úr samkeppninni frá 2008. Með því er tryggt að ákveðin heildarsýn sé virt við gerð deiliskipulags á einstökum reitum, sem byggjast upp á mismunandi tímum. Til marks um þetta er deiliskipulag fyrir Vísindagarða og Hlíðarenda. Um margt er það heppilegt að svæðið byggist ekki allt upp á einu tímaskeiði, sem mun væntanlega tryggja meiri fjölbreytni í byggðinni, án þess að farið verði á svig við grundvallarviðmið heildarskipulagsins. Þéttleiki í Vatnsmýri er miðaður við að byggð verði almennt 3-5 hæðir og að verulegur hluti svæðisins verði opin svæði. Borgarhverfi Vatnsmýrar verða þannig mjög þétt á Reykvíska mælikvarða.

Viðbrögð/breytingar: Leiðir ekki til breytinga á tillögu.

Nr.	Dagsetning	Aðilar	Heimilisfang
201	09.20	Andrés Andrésson	Rauðagerði 45, 108 Reykjavík

Athugasemd: *Landnotkun í Sogamýri - v/ mosku*

Umsögn: Athugasemd varðar landnotkun sem þegar hefur verið staðfest sem stök breyting á aðalskipulagi og um atriði sem ekki eru almennt ákvörðuð í aðalskipulagi.

Viðbrögð/breytingar: Leiðir ekki til breytinga á tillögu.

Nr.	Dagsetning	Aðilar	Heimilisfang
202	09.19	Fylkir ehf	Dugguvogi 4

Athugasemd: *Arnarholt - skilgreining landnotkunar*

Umsögn: Arnarholt er skilgreint sem svæði fyrir samfélagsþjónustu í auglýstri tillögu, sbr. aðalskipulagið 2001-2024. Þar sem land og byggingar er ekki lengur að öllu leyti í eigu opinberra aðila er eðlilegt að víkka út landnotkunarheimildir á svæðinu. Fyrir dyrum stendur að gera hverfisskipulag fyrir Grundarhverfi og nágrenni og er mikilvægt að landnotkun í Arnarholti verði skoðuð nánar í samhengi við þróun byggðar í hverfinu.

Viðbrögð/breytingar: Sett verður fram ákveðnari skilgreining fyrir landnotkun í Arnarholt sem opnar fyrir fjölbreyttari notkun í núverandi húsnæði. Frekari uppbygging á svæðinu og skilgreining landnotkunar verði skoðuð við gerð hverfisskipulags fyrir Grundarhverfi og nágrenni. Arnarholt verði merkt S14 og fái eftirfarandi skilgreiningu: **„S14. Arnarholt. Samfélagsþjónusta, ásamt íbúðarhúsnæði. Ekki er gert ráð fyrir frekari uppbyggingu á svæðinu fyrr en að lokinni hverfisskipulagsvinnu og/eða deiliskipulagi fyrir Grundarhverfi og nágrenni“.**

Nr.	Dagsetning	Aðilar	Heimilisfang
203	08.26	Hverfisráð Miðborgar	

Athugasemd: *Lýsa ánægju með tillögu að aðalskipulagi Reykjavíkur.*

Umsögn: Í bréfinu er lýst yfir ánægju með tillögu að nýju aðalskipulagi Reykjavíkur og þau vinnubrögð sem viðhöfð voru við vinnslu þess.

Viðbrögð/breytingar: Leiðir ekki til breytinga á tillögu.

Nr.	Dagsetning	Aðilar	Heimilisfang
204	09.19	Eygló Friðriksdóttir, f.h. skólaráðs Sæmundarskóla	Gvendargeisli 168, 113 Rvík

Athugasemd: *Mótmæla íbúðarbyggð við Reynisvatn, þróunarsvæði nr. 103. Útivistarsvæðið er mikið notað af skólasamfélagi Grafarholts.*

Umsögn: Í aðalskipulagi eru settar fram almennar heimildir um landnotkun og uppbyggingu, um það sem að hámarki er leyfilegt að byggja á viðkomandi svæði. Frekari mótun byggðar og endanleg ákvörðun um umfang hennar fer fram við gerð hverfis- og/eða deiliskipulags. Svæði næst Reynisvatni er skilgreint sem íbúðarbyggð en tekið er skýrt fram í lýsingu svæðis (Skipulag borgarhluta, bls. 297), að um sé að ræða blöndu íbúðarbyggðar og opinna svæða. Á svæðinu verður því ekki þéttbyggð viðbót við núverandi íbúðarhverfi, heldur er þeim möguleika haldið opnum að þarna rísi takmörkuð íbúðarbyggð í takt við niðurstöðu hverfisskipulags og/eða deiliskipulagsvinnu, t.a.m. íbúðir fyrir eldri borgara.

Viðbrögð/breytingar: Leiðir ekki til breytinga á tillögu .

12. Umsagnir

(9 aðilar)

Nr.	Dagsetning	Aðilar	Heimilisfang
1	09.18	Vegagerðin	Borgartúni 7

Athugasemd: *Í umsögninni er fyrst og fremst ítrekuð fyrri afstaða Vegagerðarinnar (sjá umsögn við drög að tillögu frá 5. júní sl.) varðandi mislæg gatnamót á nokkrum götuköflum samræmist ekki stefnu Vegagerðarinnar né stefnu svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins.*

Umsögn: Í tillögu að aðalskipulagi Reykjavíkur er lagt til að horfið verði frá mislægum gatnamótum á nokkrum stöðum, þar sem þau valda óæskilegum umhverfisáhrifum á aðliggjandi byggð og útivistarsvæði og/eða umferðarspá eða kröfur um umferðaröryggi sýna ekki fram á þörf fyrir slík gatnamót á skipulagstímabilinu. Vegna afstöðu Vegagerðarinnar og túlkunar hennar á stefnu svæðisskipulagsins um megin stofnbrautir á höfuðborgarsvæðinu og mislæg gatnamót[3], var í samráði við Skipulagsstofnun fallist á að setja ákveðinn fyrirvari við stefnu aðalskipulagsins um að fella út mislæg gatnamót á umræddum götuköflum, þ.e. á Sæbraut-Reykjanesbraut, Kringlumýrarbraut og Breiðholtsbraut. Umræddur fyrirvari var settur fram á þéttbýliskorti og í kaflanum Vistvænar samgöngur og var svohljóðandi: „Fyrirvari er gerður við útfærslu stofnbrauta og gatnamóta á eftirfarandi götuköflum: 1. Sundabraut við mót Sæbrautar að gatnamótum Reykjanesbrautar og Bústaðavegar; 2. Breiðholtsbraut frá gatnamótum við Arnarnesvegi að Suðurlandsvegi; 3. Gatnamót Kringlumýrarbrautar-Miklubrautar og mögulegar stokka- og jarðgangalausnir á Miklubraut. Vísað til heildarendurskoðunar svæðisskipulagsins.“ M.ö.o. þá er stefna aðalskipulagsins um niðurfellingu mislægra gatnamót með skýrum fyrirvara vegna afstöðu Vegagerðarinnar. Endanleg niðurstaða um útfærslu umræddra gatnamóta verður ákveðin við gerð nýs svæðisskipulags og þar til verður fyrirvara um gatnamótin í aðalskipulagi Reykjavíkur. Í heildar endurskoðun svæðisskipulagsins, þar sem horft er til ársins 2040 verður væntanlega mörkuð skýr stefna um flokkun stofnbrauta á höfuðborgarsvæðinu og hvernig ber að tryggja afkastagetu og umferðaröryggi á viðkomandi götuköflum.

Viðbrögð/breytingar: Metið verður í samráði við Skipulagsstofnun hvort skerpa þurfi á orðalagi fyrirvarans.

[3] Í gildandi svæðisskipulagi eru stofnbrautir á höfuðborgarsvæðinu flokkaðar í tvo megin flokka, „Stofnbrautir með mislæg gatnamót“ og „Aðrar stofnbrautir og svæðisbundnar tengibrautir“. Í greinargerð svæðisskipulagsins segir um fyrri flokkinn, „að umferð gangi greiðlega á þeim stofnbrautum þar sem þegar eru mislæg gatnamót eða þau fyrirhuguð“ og taldir eru upp þeir götukaflar þar sem þetta á við um, sbr. mynd 3.8. í greinargerðinni og skipulagsuppdrátt svæðisskipulagsins. Þessi skilgreining stofnbrauta nær m.a. til götukafla í Reykjavík þar sem ekki er gert ráð fyrir mislægum gatnamótum í aðalskipulaginu 2001-2024. Má í því samhengi nefna gatnamót Grensásvegar við Miklubraut, Sæbraut við Kringlumýrarbraut, Borgartún við Kringlumýrarbraut, Laugavegar við Kringlumýrarbraut, Háaleitisbraut við Kringlumýrarbraut, Listabraut og Hamrahlíð við Kringlumýrarbraut. Af þessum má ráða - sérstaklega í ljósi þess að aðalskipulagið 2001-2024 og svæðisskipulagið 2001-2024 var unnið samhliða - að ekki ber að túlka þessi skilgreiningu sem svo að öll gatnamót á viðkomandi götuköflum skuli vera mislæg. Það kemur heldur hvergi fram í texta svæðisskipulagsins að svo skuli vera. Svæðisskipulagið setur ennfremur ekki fram stefnu um staðsetningu einstakra mislægra gatnamóta eða að í henni felist staðbundin ákvörðun um tegund viðkomandi gatnamóta. Það er útfærslu atriði í aðalskipulagi sveitarfélaganna og hafa þau útfært þessa stefnu á mismunandi hátt. Í Hafnarfirði er tekin staðbundin ákvörðun um að sýna mislæg gatnamót á öllum gatnamótum umræddra stofnbrauta, í Mosfellsbæ eru sýnd mislæg gatnamót á stofnbrautum sem falla í flokkinn „aðrar stofnbrautir og svæðisbundnar tengingar“ og í Reykjavík hafa mislæg gatnamót verið sýnd á aðeins hluta „stofnbrauta með mislæg gatnamót“, sbr. upptalning að ofan. Sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu hafa því útfært stefnu svæðisskipulagsins á ólíkan hátt, en þó ávallt tekið mið af stefnu svæðisskipulagsins hvað varðar umferðarrýmd og skilvirkni. Vegna þessa er ljóst að skerpa þarf á þessum skilgreiningum við heildarendurskoðun svæðisskipulagsins. Reykjavíkurborg leggur til í aðalskipulagstillögunni að felld verði út eftirtalin mislæg gatnamót af aðalskipulagi Reykjavíkur sem er á götuköflum með ofangreinda skilgreiningu: Þrenn mislæg gatnamót á Sæbraut, sunnan væntanlegrar Sundabrautar, mislæg gatnamót við Bústaðaveg og Reykjanesbraut, Breiðholtsbraut-Arnarnesveg og Breiðholtsbraut við Norðlingaholt. Tillaga um niðurfellingu umræddra mislægra gatnamóta er m.a. gerð í ljósi þeirra mótmæla sem komið hafa fram hjá íbúum í nærliggjandi hverfum, auk þess sem fyrir liggur að tryggja má aukna skilvirkni og aukið umferðaröryggi á stofnbrautum með bættri ljósastýringu, fjölgun beygjuljósa og akreina. Það er álit Reykjavíkurborgar að stefna um niðurfellingu umræddra mislægra gatnamóta feli ekki í sér þörf á endurskilgreiningu viðkomandi götukafla í gildandi svæðisskipulagi, enda felur stefna aðalskipulagsins að þessir götukaflar verði áfram í flokki afkastamestu stofnbrauta innan Reykjavíkur, sbr. stefnuákvæði um umferðarrýmd og skilvirka ljósastýringu á gatnamótum, í kaflanum um Vistvænar samgöngur (bls. 148). Það liggur því fyrir að stefnu svæðisskipulagsins varðandi þessar stofnbrautir er framfylgt í fyrirliggjandi aðalskipulagstillögu. Aðalskipulagstillagan er enn fremur í fullu samræmi við samgönguáætlun ríkisins til ársins 2022, varðandi stofnbrautarkerfið á höfuðborgarsvæðinu, sbr. einnig samning sveitarfélaganna við ríkið um eflingu almenningssamgangna og hjólreiða á næstu 10 árum.

Nr.	Dagsetning	Aðilar	Heimilisfang
2	09.20	Innanríkisráðuneyti	Sölvhólsgötu 7, 150 Reykjavík

Athugasemd: *Gerð athugasemd við stefnuna um flugvöllinn í Vatnsmýri og minnt á yfirstandandi viðræður Innanríkisráðuneytis og Reykjavíkurborgar.*

Umsögn: Tillaga að nýju aðalskipulagi er í samræmi við stefnu gildandi svæðisskipulags 2001-2024, sbr. einnig stefna gildandi aðalskipulags, um breytta landnotkun í Vatnsmýri. Við gerð tillögunnar voru lagðar til grundvallar niðurstöður samstarfsefndar samgönguráðuneytis og Reykjavíkur um framtíð Reykjavíkurflugvallar frá 2007. Sjá kafla um Vatnsmýri í B-hluta greinargerðar og frekari gögn á adalskipulag.is.

Viðbrögð/breytingar: Tímasetningum um breytta landnotkun í Vatnsmýri verður breytt í samræmi við samkomulag Reykjavíkurborgar, ríkisins og Icelandair Group, dagsett 25. október 2013. Sjá ennfremur viðbótar samkomulag undirritað af borgarstjóra og innanríkisráðherra, með sömu dagsetningu, um endurskoðun deiliskipulags flugvallarins, stækkun alþjóðlegrar flugstjórnarmiðstöðvar, lokun NA/SV brautar og flutning kennslu- og einkaflugs á annan flugvöll. Frekari skoðun á staðsetningu flugvallar á höfuðborgarsvæðinu er vísað til heildar endurskoðunar svæðisskipulagsins og nefndar Reykjavíkurborgar og Innanríkisráðuneytis, sbr. samkomulag. Texti í greinargerð, s.s. í Inngangi (m.a. umfjöllun um samræmi við Samgönguáætlun), köflunum Borgin við Sundin og Landnotkun og sérkafli um Vatnsmýri í B-hluta greinargerðar, verða uppfærðir eftir því sem þurfa þykir vegna samkomulagsins og framkominna athugasemda.

Nr.	Dagsetning	Aðilar	Heimilisfang
3	09.19	Skógrækt ríkisins, Hallgrímur Indriðason	Krókseyri, 600 Akureyri

Athugasemd: *Skógrækt ríkisins fagnar stefnumörkun um borgarskógrækt. Bendir á atriði er varða hverfisvernd og skógrækt og bindingu* CO_2.

Umsögn: Skógrækt ríkisins telur að umfjöllun um skógrækt í aðalskipulagstillögunni sé „til fyrirmyndar, jákvæð og fjölskylduvæn“ og stefnumarkandi fyrir önnur stærri sveitarfélög á landinu. Þakkað er fyrir ábendingar og viðkomandi kaflar sem vísað er til verða yfirlesnir með hliðsjón af ábendingum.

Viðbrögð/breytingar: Texti í kaflanum Græna borgin (bls. 85 og 91) verður yfirfarinn með tilliti til athugasemdar

Nr.	Dagsetning	Aðilar	Heimilisfang
4	09.20	Samgöngustofa	pósthólf 470, 202 Kópavogur

Athugasemd: *Ábending um að starfsleyfi flugvallarins sem gefið er út af Flugmálastjórn (nú Samgöngustofu), sé í gildi til 30. september 2016. Fullyrt er að Reykjavíkurflugvöllur sé ekki rekinn á undanþágum frá alþjóðlegum stöðlum. Gerð athugasemd við framlengingu Snorrabrautar og legu hennar um lóð flugstjórnarmiðstöðvar. Minnt á gilandi lög og reglugerðir um flugvallarstarfsemi, skipulagsreglur og tillit verði tekið til hindrunarflata. Lokun flugbrauta eru það verulegar breytingar á flugvallarstarfsemi að það mun væntanlega kalla áhættu greiningu og útgáfu nýs rekstrarleyfis. Undirstrikað er mikilvægi núverandi hlutverks flugvallarins. Gerðar eru athugasemdir við hvernig markmið samgönguáætlunar eru túlkuð.*

Umsögn: Tillaga að nýju aðalskipulagi er í samræmi við stefnu gildandi svæðisskipulags 2001-2024, sbr. einnig stefna gildandi aðalskipulags, um breytta landnotkun í Vatnsmýri. Við gerð tillögunnar voru lagðar til grundvallar niðurstöður samstarfsefndar samgönguráðuneytis og Reykjavíkur um framtíð Reykjavíkurflugvallar frá 2007. Sjá kafla um Vatnsmýri í B-hluta greinargerðar og frekari gögn á adalskipulag.is. Í kaflanum Landnotkun er vikið að núgildandi skipulagsreglum flugvallarins, m.a. að tillit þarf að taka til hindrunarflata vegna fluglína. Í þeim kafla kemur ennfremur fram að starfsleyfi flugvallarins, útgefið af Heilbrigðiseftirliti Reykjavíkur gildi til 6. maí 2016. Eðlilegt er að bæta við í texta í þeim kafla tímasetningu á starfsleyfi Samgöngustofu. Varðandi Snorrabraut og flugstjórnarmiðstöð þá er settur ákveðinn fyrirvari um útfærslu á framlengingu Snorrabrautar, til suðurs í Vatnsmýrina. Texti sem víkur að því að núverandi flugvöllur sé rekinn á ýmsum undanþágum verður yfirfarinn m.t.t. ábendingar og niðurstaða flugtæknilegrar úttektar frá 2007.

Viðbrögð/breytingar: Tímasetningum um breytta landnotkun í Vatnsmýri verður breytt í samræmi við samkomulag Reykjavíkurborgar, ríkisins og Icelandair Group, dagsett 25. október 2013. Sjá ennfremur viðbótar samkomulag undirritað af borgarstjóra og innanríkisráðherra, með sömu dagsetningu, um endurskoðun deiliskipulags flugvallarins, stækkun alþjóðlegrar flugstjórnarmiðstöðvar, lokun NA/SV brautar og flutning kennslu- og einkaflugs á annan flugvöll. Frekari skoðun á staðsetningu flugvallar á höfuðborgarsvæðinu er vísað til heildar endurskoðunar svæðisskipulagsins og nefndar Reykjavíkurborgar og Innanríkisráðuneytis, sbr. samkomulag. Texti í greinargerð, s.s. í Inngangi (m.a. umfjöllun um samræmi við Samgönguáætlun), köflunum Borgin við Sundin og Landnotkun og sérkafli um Vatnsmýra í B-hluta greinargerðar, verða uppfærðir eftir því sem þurfa þykir vegna samkomulagsins og réttmætra athugasemda.

Nr.	Dagsetning	Aðilar	Heimilisfang
5	09.20	Isavia	Reykjavíkurflugvelli

Athugasemd: *Umfjöllun um samræmi við samgönguáætlun. Minnt á nýlegar athuganir ISAVIA og Veðurstofu á veðurfari og flugskilyrðum í Hólmsheiði. Undirstrikað að ekki er mögulegt að reka innanlandsflug á einni flugbraut. Gerð athugasemd við framlengingu Snorrabrautar og legu hennar um lóð flugstjórnarmiðstöðvar.*

Umsögn: Tillaga að nýju aðalskipulagi er í samræmi við stefnu gildandi svæðisskipulags 2001-2024, sbr. einnig stefna gildandi aðalskipulags, um breytta landnotkun í Vatnsmýri. Við gerð tillögunnar voru lagðar til grundvallar niðurstöður samstarfsefndar samgönguráðuneytis og Reykjavíkur um framtíð Reykjavíkurflugvallar frá 2007. Sjá kafla um Vatnsmýri í B-hluta greinargerðar og frekari gögn á adalskipulag.is. Vísað verður í nýlega skýrslu Veðurstofu og ISAVIA á viðeigandi stað í texta í greinargerð. Jafnframt er minnt á mikilvægi þess að sambærilegi úttekt verði gerð á 2ja brauta flugvelli í Vatnsmýri, sem er samanburðarhæf við niðurstöður umræddrar skýrslu. Minnt er á að tillaga að nýju aðalskipulagi, ekki frekari en aðalskipulagið 2001-2024, felur ekki í sér stefnu eða fullyrðingu þar um að hægt sé að reka áætlunarflug á einni flugbraut (sbr. umfjöllun á bls. 244 í B-hluta). Varðandi Snorrabraut og flugstjórnarmiðstöð þá er settur ákveðinn fyrirvari um útfærslu á framlengingu Snorrabrautar, til suðurs í Vatnsmýrina.

Viðbrögð/breytingar: Tímasetningum um breytta landnotkun í Vatnsmýri verður breytt í samræmi við samkomulag Reykjavíkurborgar, ríkisins og Icelandair Group, dagsett 25. október 2013. Sjá ennfremur viðbótar samkomulag undirritað af borgarstjóra og innanríkisráðherra, með sömu dagsetningu, um endurskoðun deiliskipulags flugvallarins, stækkun alþjóðlegrar flugstjórnarmiðstöðvar, lokun NA/SV brautar og flutning kennslu- og einkaflugs á annan flugvöll. Frekari skoðun á staðsetningu flugvallar á höfuðborgarsvæðinu er vísað til heildar endurskoðunar svæðisskipulagsins og nefndar Reykjavíkurborgar og Innanríkisráðuneytis, sbr. samkomulag. Texti í greinargerð, s.s. í Inngangi (m.a. umfjöllun um samræmi við Samgönguáætlun), köflunum Borgin við Sundin og Landnotkun og sérkafli um Vatnsmýra í B-hluta greinargerðar, verða uppfærðir eftir því sem þurfa þykir vegna samkomulagsins og réttmætra athugasemda. Vísað verður í nýlega skýrslu Veðurstofu og ISAVIA á viðeigandi stað í texta í greinargerð.

Nr.	Dagsetning	Aðilar	Heimilisfang
6	09.11/09.20	Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur	Borgartúni 12-14

Athugasemd: *Kallað er eftir ítarlegri umfjöllun um hávaða. Minnt er á vatnsverndarsjónarmið vegna athugunar á mögulegum flugvelli í Hólmsheiði. Talið að umfjöllun um loftslagsbreytingar mætti vera ítarlegri. Bent er á að tillaga felur ekki lengur í sér markmið um ákveðin fjarlægðarmörk byggðar frá ám og vötnum. Æskilegt hefði verið að setja fram ítarlegri stefnu um endurvinnslu og úrgangsmál. Umfjöllun um Kjalarnesið hefði mátt vera meiri. Hvatt til þess að staðsetning olíubirgðastöðvar verði endurskoðuð. Minnt á að takmarkanir geti verið á landnýtingu á Gufuneshaug. Ekki þörf á að setja markmið um atriði sem þegar er bundið í lög að unnið verði að. Vantar meiri umfjöllun um vöktun markmiða. Betri kortlagning sérstakra verndarsvæða sbr. náttúruverndarlög hefði þurft að liggja fyrir við gerð aðalskipulagsins. Merkja þarf inn vatnsból sem er á skíðasvæðinu í Bláfjöllum. Varað er við að ganga of langt í heimildum um veitingastaði innan íbúðarhverfa. Bent á orðnotkun í umfjöllun um gistiheimili/gististað og skilgreiningar þeirra í töflu 3, bls. 220. Sett spurningarmerki hvort banna eigi íbúðargistingu sem er í flokki II á íbúðarsvæðum. Stefna um gististaði þurfi einnig að fjalla um heimildir um gistiskála. Lagt til að verndun vatnasviðs Hólmsá/Bugðu fái aukið vægi. Minnt er á að skíðasvæðið í Bláfjöllum er innan vatnsverndarsvæðis og mikilvægt er að vinna samgönguáætlun fyrir Bláfjallasvæðið.*

Umsögn: Horft verður til athugasemda og ábendinga við endurbætur á umhverfisskýrslu og eftir atvikum öðrum skipulagsgögnum (m.a. stefnuákvæði um gististaði), einkum varðandi umfjöllun um mótvægisaðgerðir og eftirfylgni, sbr. afgreiðsla tillögu skv. 9. gr. laga um umhverfismat áætlana. Frekari könnun á mögulegu flugvallarsvæði í Hólmsheiði mun fela í sér ítarlega athugun á vatnsvernd og áhættugreiningu og niðurstöður heildar endurskoðun vatnsverndar munu liggja fyrir áður en nokkrar ákvarðanir verða teknar um skipulagsbreytingar. Tekið er undir að mikilvægt er að huga að framtíðarstaðsetningu olíubirgðastöðvar við heildar endurskoðun svæðisskipulags, sbr. markmið þar um í tillögunni. Náttúrufarsúttekt er forsenda deiliskipulagsgerðar á opnum svæðum og því verða verndarsvæði skv. viðkomandi grein náttúruverndarlaga kortlögð. Varðandi fjarlægðarmörk frá ám og vötnum, þá er tekið fram í gildandi aðalskipulagi að almennt skulu miða við 100 m og allt að 250 m. Orðalag ákvæðisins er þess eðlis að það sé ekki algild regla. Því eru nákvæm fjarlægðarmörk felld út en undirstrikað að þessi fjarlægð verði metin eftir aðstæðum hverju sinni á grundvelli náttúrufaraúttekta og deiliskipulags fyrir viðkomandi svæði. Varðandi stefnu um gististaði, þá verður orðanotkun og skilgreiningar lagfærðar í samræmi við ábendingu. Svokölluð íbúðargisting, sem fellur í flokk II (skv. 3. gr. laga nr. 85/2007 um veitingastaði, gististaði og skemmtanahald) er ekki alfarið óheimil innan íbúðarbyggðar, en er beint að aðalgötum og nærþjónustukjörnum. Þetta er gert m.a. til að stemma stigu við hótelíbúðum í friðsælum íbúðarhverfum. Varðandi gistiskála, þá eru þeir eins og aðrir gististaðir flokkaðir á sömu forsendum (flokkar II-V), þ.e. geta verið með og án veitinga og með og án áfengisveitinga. Einnig er í vaxandi mæli farið að blanda saman gistiskálum og hefðbundinni hótelstarfsemi. Því er vandmeðfarið að setja sérstök ákvæði um gistiskála. Minnt er á framfylgd markmiða aðalskipulags fer einkum fram við gerð hverfis- og/eða deiliskipulags og á þeim skipulagsstigum er lögð fram ítarlegri gögn um umhverfisþætti og áhrif uppbyggingar metin frekar.

Viðbrögð/breytingar: Leiðir ekki til efnislegra breytinga á tillögu **en orðanotkun og skilgreiningar varðandi gististaði lagfærðar sbr. ábending.** Umhverfisskýrsla og önnur skipulagsgögn uppfærð í samræmi við réttmætar athugasemdir og ábendingar.

Nr.	Dagsetning	Aðilar	Heimilisfang
7	09.19	Minjastofnun Íslands	Suðurgata 39

Athugasemd: *Lýst er yfir ánægja með borgarverndarstefnu og sérstakt hverfisverndarsvæði innan Hringbrautar og stefnu um hæðir húsa. Kort með friðlýstum byggingum þarf að uppfæra. Bæta þarf umfjöllun um fornleifaskráningu og lista yfir friðlýstar minjar. Of lítil umfjöllun um fornleifar í umhverfismati. Hvatt til þess að gerð verði áætlun um fullklára fornleifaskráning í Reykjavík.*

Umsögn: Horft verður til athugasemd og ábendinga við endurbætur á skipulagsgögnum, einkum í kaflanum Græna borgin og í umhverfisskýrslu. Tekið er undir að mikilvægt er að fullkanna og skrá menningarminjar í Reykjavík, en bent er á að í tengslum við fyrirhugaða hverfisskipulagsvinnu er unnið að húsa- og byggðakönnunum fyrir alla borgarhluta. Fullkönnun og skráning fornleifa er ennfremur forsenda við gerð deiliskipulagsáætlana. Athugasemdir verði einnig hafðar til hliðsjónar varðandi umfjöllun um mótvægisaðgerðir og eftirfylgni, við afgreiðsla tillögu sbr. 9. gr. laga um umhverfismat áætlana.

Viðbrögð/breytingar: Leiðir ekki til efnislegra breytinga á tillögu. Skipulagsgögn og umhverfisskýrsla uppfærð í samræmi við réttmætar athugasemdir og ábendingar.

Nr.	Dagsetning	Aðilar	Heimilisfang
8	09.19	Umhverfisstofnun	

Athugasemd: *Lýst yfir ánægju með samgöngustefnu aðalskipulagsins. Ennfremur talið jákvætt að fallið er frá áformum um umfangsmiklar landfyllingar. Varnaðarorð um að fylgjast þurfi vel með umhverfisgæðum við Mýrargötu. Gæta þarf að umhverfisáhrifum vegna brúar um Fossvog, bæði varðandi sjónræn áhrif og vatnsskipti í voginum. Stefna um þéttingu byggðar og endurskipulagning raskaðra svæða er jákvæð. Bendir á að skýra þarf betur út flokkun útivistarsvæða, eftir gæðum þeirra, sbr. flokkun þéttingarsvæða. Settar fram almennar ábendingar um efnistöku og lagaákvæði þar að lútandi. Styður tillögu um byggingu gasgerðarstöðvar en gæta þurfi að sjónrænum áhrifum stöðvarinnar og dregið verði úr lyktarmengun. Telur að vanti nánari upplýsingar um árangur af hreinsun, í eins þrepa hreinsistöðvum. Minnt er á að umhverfisáhrif byggðar í Vatnsmýri verði könnuð rækilega, sérstaklega áhrif á vatnsbúskap og koma þurfi upp vöktunarkerfi vegna stöðu grunnvatns. Minnt er á að landfylling í Elliðaárvogi er tilkynningaskyld framkvæmd samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum framkvæmda. Bent er á að framkvæmdar í Bláfjallafólkvangi eru háðar samþykki Umhverfisstofnunar. Umhverfisstofnun telur að mikilvægt sé að marka skýrari stefna um Esjuna. Eins er kallað eftir stefnumörkun varðandi Skerjafjörð, sbr. tillögur um friðlýsingu hans.*

Umsögn: Horft verður til athugasemda og ábendinga við endurbætur á umhverfisskýrslu og eftir atvikum öðrum skipulagsgögnum, einkum varðandi umfjöllun um mótvægisaðgerðir og eftirfylgni, sbr. afgreiðsla tillögu skv. 9. gr. laga um umhverfismat áætlana. Varðandi frekari stefnumörkun fyrir Esjuna og Skerjafjarðarsvæðið þá er tekið undir að vinna þarf slíka stefnumörkun en mögulegt er að taka slíka vinnu upp við heildar endurskoðun svæðisskipulagsins, þar sem hér er um svæði að ræða sem eru á mörkum sveitarfélaga.

Viðbrögð/breytingar: Leiðir ekki til efnislegra breytinga á tillögu. Umhverfisskýrsla og önnur skipulagsgögn uppfærð í samræmi við réttmætar athugasemdir og ábendingar.

Nr.	Dagsetning	Aðilar	Heimilisfang
9	11.09	Veðurstofa Íslands	Bústaðavegur 9

***Athugasemd**: Fagnað er stefnumörkun í kaflanum Græna borgin og lögð er áherslu á að ekki verði gengið á gróðursvæði og náttúrulegan fjölbreytileika. Stefnumörkun um vatnsgæða yfirborðsvatns mætti vera skýrari og heimildir um mannvirkjagerð á einstökum hverfisverndarsvæðum. Minnt er á vatnsverndarsjónarmið vegna athugunar á mögulegum flugvelli í Hólmsheiði og talið mikilvægt að unnið verði hættumat vegna nálægðar flugvallar við vatnsverndarsvæði. Athugasemd við áætlað hlutfall golfvalla af heildarstærð opinna svæða í borginni (bls. 95). Gerðar eru athugasemdir við umhverfisskýrslu varðandi umfjöllun um ofanflóð og sjávarflóð.*

Umsögn: Horft verður til athugasemda og ábendinga við endurbætur á umhverfisskýrslu og eftir atvikum öðrum skipulagsgögnum, einkum varðandi umfjöllun um mótvægisaðgerðir og eftirfylgni, sbr. afgreiðsla tillögu skv. 9. gr. laga um umhverfismat áætlana. Frekari könnun á mögulegu flugvallarsvæði í Hólmsheiði mun fela í sér ítarlega athugun á vatnsvernd og áhættugreiningu og niðurstöður heildar endurskoðun vatnsverndar munu liggja fyrir áður en nokkrar ákvarðanir verða teknar um skipulagsbreytingar.

Viðbrögð/breytingar: Leiðir ekki til efnislegra breytinga á tillögu. Umhverfisskýrsla og önnur skipulagsgögn uppfærð í samræmi við réttmætar athugasemdir og ábendingar.

Reykjavíkurborg
Umhverfis og skipulagsvið

Reykjavík, 15. nóvember/18.nóvember/20.nóvember 2013
Uppfært 22. nóvember

Yfirlit breytinga og lagfæringa á auglýstri aðalskipulagstillögu, sbr. umsagnir um framkomnar athugasemdir, dagsettar 11/18. nóvember og almenn rýni á tillöguna að lokinni auglýsingu. Fyrri listinn varðar efnislegar breytingar á stefnu en seinni listinn varðar leiðréttingar, viðbætur til frekari skýringar og lagfæringar á framsetningu:

I. Efnislegar breytingar á stefnu aðalskipulagsins (nr.1-27 vegna framkominna athugasemda og umsagna; nr. 28-34 vegna frekari rýni og almennra ábendinga)

1. Eftirfarandi breytingar eru gerðar á töflum/mynd 13 á bls. 30-31 í Borgin við Sundin (vegna samkomulags um Vatnsmýri og til að tryggja sveigjanleika í uppbyggingaráætlunum):
    - Reitur 17. Vatnsmýri – norður/suður I. 2016-2024 verði **2022-2030**
    - Reitur 18. Vatnsmýri – norður/suður II. 2016-2024 verði **2022-2030**
    - Reitur 33. Skeifan. 2020-2024 verði **2016-2024**
    - Reitur 39. Elliðaárvogur-Vogur. 2016-2024 verði **2014-2024**
    - Reitur 40. Elliðaárvogur-Höfðar. 2020-2024 verði **2014-2024**
    - Reitur 29. Köllunarklettur. 2020-2024 verði **2016-2020**
    - Í neðanmálsgrein í töflu á mynd 13 (merkt ***) verði orðuð þannig: Tímasetning á undirbúningi uppbyggingar. **Til viðmiðunar. Sjá megin markmið um forgangsröðun svæða á Mynd 14.**
    - Afmörkun á reit 13 lagfærð í samræmi við afmörkun á landnotkunaruppdrætti
2. Eftirfarandi breytingar eru gerðar á mynd 14, bls. 32, í Borgin við Sundin (vegna samkomulags um Vatnsmýri og til að tryggja sveigjanleika í uppbyggingaráætlunum):
    - Svæði undir N-S braut verða bæði merkt tímabilinu 2024-2030 (athuga að í myndtexta segir: „Undirbúningur getur hafist fyrr, sbr. tímabil fyrir einstaka reiti á mynd 13)
    - Köllunarklettur verður merktur tímabilinu 2020-2024
3. Tafla á bls. 39 er fjallar um tímasetningu áfanga í þróun Vatnsmýrar breytist með eftirfarandi hætti (vegna samkomulags um Vatnsmýri):
    - N-S braut lögð af **2022**
4. Mynd 2 á bls 215 í kaflanum Landnotkun, sem sýnir tímabil landnotkunar flugstarfsemi, breytist með eftirfarandi hætti (vegna samkomulags um Vatnsmýri):
    - Tímabil N-S brautar verður 2013-**2022**
    - Afmörkun svæðis N-S (syðra svæðið) lagfært til samræmis við mynd 13, bls. 30, reit 18/reit 16.

UMHVERFIS- OG SKIPULAGSSVIÐ
BORGARTÚN 12-14 105 REYKJAVÍK
SÍMI 411 1111 BRÉFASÍMI 411 3071
NETFANG: SKIPULAG@REYKJAVIK.IS

5. Texti í köflunum Inngangi, Borgin við Sundin, Landnotkun í A- hluta og kafli um Vatnsmýri í B-hluta uppfærður, þar sem vísað verður til samkomulags Reykajvíkurborgar, ríkisins og Icelandair Group dagsett 25. október sl. (vegna samkomulags um Vatnsmýri).

6. Skilgreining svæðis BB1. Úlfarsfell II-Leirtjörn verði orðuð með eftirfarandi hætti (breytingar feitletraðar): "Á svæðinu er, **auk íbúðarbyggðar (ÍB) eingöngu heimil starfsemi sem er forsvaranleg í næsta nágrenni við íbúðarbyggð, þ.e. starfsemi sem að jafnaði á heima** á miðsvæðum (M), verslunar- og þjónustusvæðum (VÞ) og svæðum fyrir samfélagsþjónustu (S). **Starfsemi sem að jafnaði á heima á athafna- (AT) eða iðnaðarsvæðum (I) er ekki heimil.** Þéttleiki byggðar taki að mestu mið af nærliggjandi byggð. Nánari stefna um svæðið, afmörkun landnotkunar og nýtingarhlutfall verði mörkuð við gerð hverfisskipulags **og/eða deiliskipulags**". Samráð verður haft við Skipulagsstofnun um framsetningu landnotkunar á uppdrætti varðandi umrætt svæði, auk svæðis fyrir blandaða landnotkun neðst í núverandi hverfi (Þ104, sjá B-hluta). Neðanmálsgrein við skýringar á þéttbýlisuppdrætti verður breytt/felld út í samræmi við það (vegna athugasemda við skipulag Úlfarsárdals)

7. Eftirfarandi breytingar eru gerðar á þéttbýlis- og sveitarfélagsuppdrætti (sjá uppfærða uppdrætti) vegna reiðleiða (vegna athugasemda hestamannafélaga ofl við reiðleiðir):
    - Reiðleið frá Hólmi, yfir Hellur, brunnsvæði Gvendarbrunna að Elliðavatni er felld út (var ekki á AR2001-2024);
    - Reiðleið með Korpu framlengd að mörkum Mosfellsbæjar, við vað nálægt göngubrú;
    - Reiðleið norðan Leirvogsár, með Vesturlandsvegi við Esjumela færð inn á sveitarfélagsuppdrátt (fyrir mistök datt reiðleið útaf uppdrætti)
    - Reiðleið(auka leggur) um Hádegismóa felldur út (leiðrétting á korti)

8. Skilgreining miðsvæðis M2g (bls. 206, í kaflanum Landnotkun) verði (breytingar feitletraðar) : „Á svæði M2g er gert ráð fyrir blöndu verslunar, þjónustu, skrifstofa og íbúða. Lágreist byggð **(2-4 hæðir)** sem fellur að götumynd Suðurlandsbrautar og með opnum sjónásum til dalsins. **Mögulegt byggingarsvæði er háð því að Suðurlandsbraut verði endurhönnuð og skal miða við að ekki verði gengið á græn útivistar- og íþróttasvæði í Laugardalnum."** Samsvarandi breyting í kafla um Miðsvæði (bls. 49) og í B-hluta, bls. 257 (Þ50). (Vegna athugasemda við uppbyggingu norðan Suðurlandsbrautar)

9. Afmörkun græna trefilsins lagfærð á norðanverðu Kjalarnesi, frá Hofslandi að Norðurkoti/Tindstöðum. Græni trefilinn verði almennt afmarkaður ofan ræktaðs lands og framræsts lands. Stígur færist samsvarandi til. Lega stígs og reiðleið innan Græna trefils miðist almennt við legu gömlu þjóðleiðarinnar (sjá uppfærða uppdrættir). Í myndtexta á bls. 311 (B-hluti), verði bætt við eftirfarandi texta: „**Göngu- og reiðleiðir innan Græna trefilsins miðist almennt við legu gömlu þjóðleiðarinnar á Kjalarnesi"** (Vegna athugasemda landeigenda við afmörkun Græna trefilsins)

10. Eftirfarandi verði bætt við skilgreiningu á Græna treflinum í kaflanum Landnotkun, bls. 210-211 (sjá einnig samsvarandi skilgreiningu á bls. 92 og umfjöllun um Græna trefilinn í kafla um Kjalarnesið í B-hluta), varðandi uppbyggingarheimildir í jaðri hans: **„Í jaðri Græna trefilsins er heimilt að byggja upp þjónustu við ferðafólk, s.s. veitinga- og gistiþjónustu, enda verði staðið að hönnun og frágangi mannvirkja**

þannig að þau falli vel að umhverfinu og valdi ekki neikvæðum umhverfismáhrifum. Uppbygging slíkrar þjónustu skal einkum vera á svæðum sem ekki kalla á nýlagningu vega eða aðra umfangsmikla mannvirkjagerð innan trefilsins.“ (Vegna athugasemda rekstrarаðila/landeigenda um nýtingu innan Græna trefilsins)

11. Skilgreining landnotkunar á svæði H2 (sbr. afmörkun á bls. 55) í kaflanum Landnotkun, bls. 209 (sjá samsvarandi skilgreiningu bls. 55) verði breytt lítillega (breytingar feitletraðar): „Gert ráð fyrir hafnsækinni starfsemi og starfsemi sem almennt fellur undir skilgreiningu athafnasvæða, sbr. skipulagsreglugerð. Fjölbreyttari landnotkun er þó heimil við Fiskislóð og Grandagarð, samkvæmt ákvörðun þar um í deiliskipulagi, s.s. verslun, þjónusta og **fínlegri atvinnustarfsemi.** Gististaðir í flokki II og III geta verið heimilir, sbr. ákvörðun í deiliskipulagi. Ekki er heimilt að opna nýjar matvöruverslanir á ofangreindum svæðum. **Ekki er gert ráð fyrir stækkun/fjölgun matvöruverslana (stórmarkaða) og skal slík starfsemi vera víkjandi á svæðinu**” .
12. Eftirfarandi breytingar eru gerðar á töflu 3, bls. 50, varðandi byggingarmagn á helstu miðsvæðum (Vegna athugasemda hagsmunaaðila á einstaka svæðum) :
    - Byggingarmagn fyrir Spöngina (M11) verður 5.000 fermetrar í báðum dálkum, sbr. B-hluti greinargerðar
    - Miðsvæðið Köllunarklettur (M18) verður bætt við í töflu, 60.000 m^2 í fyrri dálki og 30.000 m^2 í síðari dálki
    - Miðsvæðið Vogabyggð (M19) verður bætt við í töflu, 40.000 m^2 í fyrri dálki og 20.000 m^2 í síðari dálki
    - Bætt verði við eftirfarandi neðanmálsgrein, sbr. vikmörk í gilandi aðalskipulagi: **Vikmörk byggingarmagns fyrir einstök svæði -/+20%.**
13. Í töflu 5, bls. 57 verði bætt við eftirfarandi neðanmálsgrein, sbr. gildandi aðalskipulag: „**Vikmörk byggingarmagns fyrir einstök svæði -/+20%.“**
14. Í kaflanum Landnotkun, Tímabundin ákvæði…(bls, 223), verði texti varðandi Björgun endurorðaður, sbr. tafla á bls. 36: „Starfsemi Björgunar í **Ártúnshöfðanum skal vera aflögð fyrir lok árs** 2016. Fyrirtækið hafi lagt fram áætlun um flutning fyrirtækisins fyrir lok árs 2013.“ (Vegna athugasemda vegna starfsemi Björgunar)
15. Skilgreiningar miðsvæða M5b og M5e, bls. 207 í kaflanum Landnotkun (sjá samsvarandi skilgreiningu á bls. 50-51) breytast með eftirfarandi hætti (breytingar feitletraðar): „M5b.BSÍ-reitur. Einkum verslun, þjónusta og skrifstofur, auk **samgöngumiðstöðvar**. Mikilvægt er að á svæðinu byggist upp fjölbreytt starfsemi og þjónusta sem styður við og þróast samhliða uppbyggingu miðstöðvar fyrir almenningssamgöngur. **Við gerð deiliskipulags á svæðinu verði haft samráð við Landspítala og Háskóla Íslands**“; M5e. **Miðsvæði við LSH-reit.** Randbyggð við Hringbraut. Einkum skrifstofur, verslun og þjónusta. **Við þróun byggðar á svæðinu verði tekið tillit til nálægðar við Landspítala og Háskóla Íslands. Þéttleiki á svæðinu taki mið af þéttleika á lóð LSH og verði ákvarðaður í deiliskipulagi**“ (Vegna athugasemda Landspítala)
16. Á þéttbýlisuppdrætti verði lóð Grensásdeildar skilgreind sem svæði fyrir samfélagsþjónustu (S2) (Vegna athugasemda Landspítala)
17. Skilgreining fyrir íþróttasvæði Víkings í kaflanum Háaleiti-Bústaðir í B-hluta greinargerðar(bls. 268) verður eftirfarandi (breytingar feitletraðar): „Íþ. Víkingur. Íþróttasvæði. Gert ráð fyrir áframhaldandi uppbyggingu og þróun svæðisins til íþrótta- og kappleikja. Fyrirhugað er að stækka svæði til íþróttastarfsemi til suðurs,

inná núverandi ræktunarsvæði Gróðrarstöðvarinnar Markar, **sbr. samþykkt Borgarráðs 10. júlí 2010. Mörkin verða** ákvörðuð í hverfis- og/eða deiliskipulagi“. Í sama kafla verði eftirfarandi breyting á skilgreingu fyrir Gróðrastöðina Mörk (Lr2) (sjá einnig skilgreiningu á bls. 108): „Lr2 Gróðrarstöðin Mörk. Á svæðinu er fyrst og fremst gert ráð fyrir hverskonar ræktun til sölu eða einkanota og mannvirkjum sem tengjast ræktunarstarfsemi. Ekki liggur fyrir deiliskipulag að svæðinu. Land hennar mun skerðast með frekari þróun íþróttastarfsemi, **sbr. stefna um íþróttasvæði Víkings**. **Kannað verður hversu lengi gróðrarstöðin geti starfað á svæðinu, í ljósi þess að hluti stöðvarinnar er í landi Kópavogsbæjar. Jafnhliða því verði unnið með rekstraraðilum að finna nýjan stað fyrir ræktunarstöðina.** Mörk íþróttasvæðis og ræktunarsvæðis verða ákvörðuð í hverfis- og/eða deiliskipulagi. (Vegna athugasemda Víkings)

18. Skilgreining fyrir íþróttasvæði Þróttar verður bætt í kaflann Laugardalur í B-hluta greinargerðar(bls. 260), skilgreining í texta og merking á uppdrátt á bls. 259. Afmörkun ÍÞ1 á þéttbýlisuppdrætti lagfærð til samræmis.
19. Stærð efnistökusvæði í Norðurkoti breytist og verður 4,8 ha í stað 3,8 ha áður. Skilgreining í texta á bls. 70 og tafla 6 á bls. 71 breytist í samræmi við það. Afmörkun svæðis á sveitarfélagsuppdrætti lagfærð, svæði stækkað til suðurs. Samsvarandi breyting í kaflanum Kjalarnes í B-hluta. (Vegna athugasemdar landeigenda)
20. Afmörkun athafnasvæðis á Esjumelum lagfærð lítillega, svæði minnkað til austurs en stækkað samsvarandi til suðurs. Heildarstærð svæðis breytist ekki og byggingarmagn óbreytt, sjá töflu 5, bls. 57 (sjá uppfærðan sveitarfélagsuppdrátt). (Vegna frekari rýni á svæðið og ábendingar landeigenda á Völlum)
21. Lega stíga við Esjumela og í landi Valla, Varmadals og Kollafjarðar breytt (sjá uppfærðan sveitarfélagsuppdrátt) (Vegna frekari rýni á svæðið og ábendingar landeigenda á Völlum)
22. Bætt við stíg á spildum 7og 8 í landi Skrauthóla (í eigu borgar), frá stofnstíg meðfram Vesturlandsvegi og að stíg í Græna treflinum í Esjuhlíðum (sjá uppfærðan sveitarfélagsuppdrátt) (Vegna tillögu/athugasemdar hverfisráðs Kjalarness)
23. Efnistökusvæði skilgreint í landi Stardals, minniháttar efnistaka (flokkur C). Skilgreiningu bætt í texta á bls. 70 og töflu 6 á bls. 71. Tákn fyrir efnistöku bætt við á sveitarfélagsuppdrátt (E8). Samsvarandi breyting í kaflanum Kjalarnes í B-hluta. (Vegna athugasemdar landeigenda)
24. Skilgreining miðsvæðis M7. Skógarhlíð (bls. 207, í kaflanum Landnotkun, samsvarandi skilgreining á bls.51) verði (breytingar feitletraðar) :“ Blanda skrifstofa, þjónustu og stofnana. Léttur iðnaður heimill. **Óheimilt er að reka matvöruverslanir á svæðunum nema það sé sérstaklega tekið fram í deiliskipulagi, að það sé heimilt.“** Tafla 4, bls. 221 breytist til samræmis við breytta skilgreiningu. (Vegna ábendinga frá hverfisskipulagsráðgjöfum Hlíða)
25. Kort yfir hjólastíga bls. 141 samræmt hjólastígakort í Hjólaborginni, hjólreiðaáætlun Reykjavíkur sem lögð er til grundvallar í stefnu aðalskipulagsins, sbr. markmið á bls. 140. Bætt við þeim stígum kunna að vanta á kortið. (Vegna ábendinga frá Landsamtökum hjólreiðamanna)
26. Í kaflann Landnotkun, Samfélagsþjónusta bætist við eftirfarandi skilgreining: „**S14. Arnarholt. Samfélagsþjónusta, ásamt íbúðarhúsnæði. Ekki er gert ráð fyrir frekari uppbyggingu á svæðinu fyrr en að lokinni hverfisskipulagsvinnu og/eða deiliskipulagi fyrir Grundarhverfi og nágrenni**“. (Vegna athugasemdar hagmsunaaðila)
27. Orðlag fyrirvara vegna stefnu um niðurfellingu mislægra gatnamóta verður yfirfarið með Skipulagsstofnun (Vegna athugasemdar Vegagerðar)

*

28. Skilgreining iðnaðarsvæðis I5 Álfsnes-Sorpa, uppfærist í samræmi við eigendasamkomulag um Sorpu frá 25. október 2013 og viðauka þess. Vísað verður til samkomulagins og viðaukans í skilgreiningu svæðisins og samkomulagið og viðauki þess sett fram í fylgiskjali C8. Skilgreining fyrir Sorpu á á bls. 208 verður eftirfarandi: „I5. Álfsnes-Sorpa. Núverandi sorpförgunarsvæði er á Álfsnesi. **Tímamörk urðunar á svæðinu miðast við eigendasamkomulag sveitarfélaganna og viðauka þess, dagsett 25. október 2013 (sjá fylgiskjal C.8).** Unnið verði í samræmi við markmið laga um meðhöndlun úrgangs og markvisst dregið úr urðun úrgangs. Til að ná þeim markmiðum er gert ráð fyrir byggingu gas- **og jarð**gerðarstöðvar í grennd við núverandi urðunarstað, **sbr. ofangreint samkomulag og viðauka þess**…**“** Samsvarandi uppfærsla í kaflanum Skapandi borg, kaflanum tímabundin ákvæði bls. 223 og kaflanum Kjalarnes í B-hlutanum.
29. Í samkomulaginu og viðaukanum er fjallað um hversu lengi urðað verður í Álfsnesi og að hafinn verði undirbúningur að byggingu gas- og jarðgerðarstöðvar sem staðsett verði staðsett vestan núverandi urðunarsvæðis. Umfjöllun um Sorpu á bls. 223 uppfærist til samræmis.
30. Í almennri skilgreiningu fyrir opin svæði (OP), í kaflanum Landnotkun, bls. 211, verði bætt við eftirfarandi setningu. „**Á opnum svæðum sem ekki hafa sértæka skilgreiningu sem útivistarsvæði og þar sem fyrir eru stök íbúðarhús og/eða sumarhús gildir eftirfarandi: Ekki er gert ráð fyrir fjölgun húsa á svæðinu en viðhalda má og endurnýja núverandi hús á svæðinu. Með því er átt við að lagfæra má hús eða endurbyggja ný af sambærilegri stærð og eldri hús.“** Þetta er í samræmi við heimild um endurbyggingu núverandi sumarhúsa innan Græna trefilsins.
31. Skilgreining fyrir íbúðarbyggð í kaflanum Landnotkun, bls. 202, varðandi heimildir við aðalgötur verður eftirfarandi (breyting feitletruð): „…Verslun og þjónusta á jarðhæðum getur verið heimil, svo og mögulega veitingastaðir í flokki I og II og gisti**staðir** í flokki **II**-III. Opnunartími allra veitingastaða skal takmarkast við kl. 23. Breytt notkun í þessa veru í fjöleignarhúsi er háð samþykki meðeigenda, sbr. ákvæði laga um fjöleignarhús. Rýmri heimildir um landnotkun gilda eingöngu um hús sem standa við viðkomandi götu og ná einkum til jarðhæða þegar um verslun, þjónustu og veitingastaði er að ræða. Ef þörf krefur eru sett nánari ákvæði um landnotkunarheimildir við aðalgötur í hverfis- og eða deiliskipulagi“
32. Í kaflann Sérstök ákvæði um vínveitingahús, bls. 218, bætist eftirfarandi setning (feitletruð): „Almennt er ekki gert ráð fyrir því að vínveitingahús séu heimil innan íbúðarbyggðar, nema að uppfylltum skilyrðum á völdum svæðum og þá fyrir veitingahús í flokki II (sjá heimildir um nærþjónustukjarna og aðalgötur). **Ennfremur má heimila veitingastaði í flokki II á dvalarheimili aldraða, þó það sé á svæði sem skilgreint er sem íbúðarbyggð.**“
33. Svæðið OP24 Stekkjarbakki (bls. 211 í kaflanum Landnotkun, sjá þróunarsvæði 73) verði skilgreint með eftirfarandi hætti: „OP24. Stekkjarbakki. Um er að ræða raskað svæði í jaðri útivistarsvæðisins í Elliðaárdal. Svæði fyrir starfsemi sem hentar í nálægð útivistarsvæðisins, tengist útivist, íþróttastarfsemi **eða samfélagsþjónustu. Umfang mögulegra bygginga verði takmarkað og miðist við 1-2 hæðir. Möguleg byggð hafi sem minnst sjónræn áhrif frá Elliðaárdalnum. Einnig heimilt að gera ráð fyrir** “grænni starfsemi”, ræktun og gróðrarstöð.“ Samsvarandi breyting gerð á Þ73 í B-hluta, bls. 273

34. Vatnsverndarsvæði við Vallá afmarkað í samræmi við drög að afmörkun í heildarendurskoðun vatnsverndar.
35. Bætt verður eftirfarandi fyrirvara inná sveitarfélagsuppdrátt (neðanmálsgrein við skýringartáknið sveitarfélagsmörk): „Mörk sveitarfélagsins er sett fram eins og í aðalskipulagi Reykjavíkur 2001-2024 en vakin er athygli á því að fyrir óbyggðanefnd er til meðferðar mál Reykjavíkurborgar og Kópavogsbæjar (S-1/2011), varðandi ágreining sveitarfélaganna um tilkall til lögsögu yfir þjóðlendu á afrétti Seltjarnarneshrepps hins forna (sbr. HRD nr. 685/2008).“

II. Leiðréttingar, viðbætur til frekari skýringar og lagfæringar á framsetningu skipulagsgagna og umhverfisskýrslu (nr.1-12 vegna framkominna athugasemda og umsagna; nr. 13- 37 vegna frekari rýni og almennra ábendinga)

1. Bætt verður í texta á bls. 111-112 að Heiðmörk er á vatnsverndarsvæði
2. Texti um forsendur í kaflanum Vistvænar samgöngur uppfærður og lagfærður í samræmi við almennar ábendingar Landsamtaka hjólreiðamann
3. Texti á bls 85 og 91 verður yfirfarinn m.t.t. ábendinga Skógræktar ríkisins
4. Vísað verður í starfsleyfi Samgöngustofu varðandi Reykjavíkurflugvöll, með gildistíma til 30. september 2016, í kaflnum Flugvellir á bls. 214, sbr. ábending Samgöngustofu. Áfram verður vísað til starfsleyfis Heilbrigðiseftirlits
5. Vísað verður til nýlegrar skýrslu ISAVIA/Veðurstofu Íslands frá 2013, í kaflanum Landnotkun í Hólmsheiði, bls. 223, sbr. ábending ISAVIA.
6. Orðanotkun og skilgreiningar varðandi gististaði lagfærðar sbr. ábending Heilbrigðiseftirlits.
7. Umfjöllun um fornleifaskráningu og friðlýstar minjar í kaflanum Græna borgin verður uppfærð í samræmi við ábendingar Minjastofnunar.
8. Kort á bls. 165 og 35, er sýnir stefnu um borgarvernd og friðun einstakra húsa verður uppfært sbr. ábendingar Minjastofnunar ofl. Uppfært kort taki mið flokkun á varðveislumati og litanotkun þar um.
9. Umhverfisskýrsla og önnur skipulagsgögn lagfærð og leiðrétt sbr. réttmætar ábendingar í athugasemdum Orkuveitu Reykjavíkur,umsögnum Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur, Umhverfisstofnunar, Veðurstofu Íslands og Minjastofnunar, og fleiri athugasemdir sem varða umhverfisþætti, sbr. umsögn um framkomnar athugasemdir og umsagnir.
10. Lagfæringar á almennum texta og framsetningu í skipulagsgögnum sbr. almennar ábendingar í athugasemd Landspítala, sbr. umsögn um athugasemdir
11. Ýmsar lagfæringar og leiðréttingar sbr. réttmætar ábendingar Braga Bergssonar.
12. Vatnsból í Bláfjöllum merkt inná sveitarfélagsuppdrátt, sbr. ábending Heilbrigðiseftirlits

*

13. Miðsvæðið Borgartún-Kirkjusandur (M6) fær táknin M6a (Borgartún) og M6b (Kirkjusandur), sbr. tafla 3 bls. 50, á þéttbýlisuppdrætti. Samsvarandi breyting á yfirskrift í viðkomandi köflum greinargerðar. Grunnskilgreining miðsvæðisins er óbreytt.
14. Á lista yfir götur sem ekki verði skilgreindar lengur sem tengibrautir á bls. 146 í kaflanum Vistvænar samgöngur, verði eftirfarandi breyting: „Suðurgata, **norðan Hringbrautar**.“ Þ.e. breytingin nær ekki til Suðurgötu sunnan Hringbrautar, sbr. þéttbýlisuppdráttur og kort bls. 147
15. Tengivirki Landsnets við Korputorg verði afmarkað sem iðnaðarsvæði sbr. gildandi aðalskipulag og fái merkinguna I1b en tengivirkið Geitháls merkinguna I1a.

16. Á skipulagsuppdrætti verði bætt við eftirfarandi neðanmálsskýringu fyrir aðrar götur: “Aðrar götur en stofn- og tengibrautir. Hér undir eru safngötur, húsagötur, vistgötur og göngugötur“
17. Á skipulagsuppdrætti verði bætt við eftirfarandi neðanmálsskýringu við undirgöng/göngubrýr, sbr. myndtexti á bls. 145: “Heimilt er að gera ráð fyrir undirgöngum á fleiri stöðum en sýnd eru á uppdrætti enda sé tilgangurinn að auka umferðaröryggi og/eða greiða fyrir vistvænum samgöngum“
18. Á skipulagsuppdrætti verði bætt við eftirfarandi neðanmálsskýringu við stofn- og tengistíga: “Staðsetning tákns fyrir stíga á uppdrætti (punktalína), meðfram stofn- og tengibrautum og öðrum götum, er ekki endilega ráðandi um hvorum megin götunnar stígur liggur.“
19. Í skýringadálk á skipulagsuppdráttum verði eftirfarandi bætt við flokkinn Flugvellir: „Tímabundnar heimildir um starfsemi flugvallar í Vatnsmýri er að finna í kaflanum Landnotkun í A-hluta greinargerðar“
20. Tákn fyrir göngubrú/undirgöng verði bætt á Njarðargötu, norðan Hringbrautar (þar sem göngubrú er nú þegar til staðar)
21. Tákn fyrir gangamunna Öskjuhlíðarganga fært örlítið til austurs og merking stofnbrautar vestan gangamunna verður verði sýnd með óbrotinni línu.
22. Táknið K2 sett í Öskjuhlíð þar sem duftgarður er og svæðið afmarkað sem kirkjugarður.
23. Landnotkunarsvæði í Öskjuhlíð, svæði samfélagsþjónustu og athafnasvæði, færð inná uppdrátt sbr. AR2001-2024
24. Miðsvæði, skák við Njarðargötu (á móts við Íslenska Erfðagreiningu) í Vatnsmýri bætt inná þéttbýlisuppdrátt, sbr. AR2001-2024
25. Merking núverandi tanka í Grafarholti og Reynisvatnsheiði fái skilgreininguna veitur (VH) sbr. skipulagsreglugerð
26. Afmarkaðar lagfæringar á kortagrunni ef þurfa þykir, vegna villna í yfirfærslu AR2001-2024 á nýjan kortagrunn. Leiðrétt til samræmis við AR2001-2024, enda um smáatriði að ræða sem ekki var gerð tillaga um breytingu á (stærri villur eru listaðar upp sérstaklega).
27. Afmörkun þéttbýlis á mynd 7, bls. 223, lagfærð lítillega við Esjumela.
28. Mynd 16, á bls. 67, uppfærð í samræmi við breytingar á Græna trefilinum og afmörkun landbúnaðarsvæða, sbr. sveitarfélagsuppdráttur.
29. Táknið K fyrir kirkjugarð verði bætt inná kort bls. 95 sbr. ákvæði um mögulegan kirkjugarð í Geldinganesi. Afmörkun kirkjugarðs undir Úlfarsfelli felld út á sama korti, sbr. þéttbýlisuppdráttur
30. Kort á bls. 216 og 201, varðandi lágmark smásöluverslunar verði leiðrétt til samræmis við texta, sbr. skilgreiningar götusvæða nr. 8 og 9, þ.e. 50% gildir **frá Vitastíg** að Snorrabraut
31. Skilgreining fyrir Ár og Vötn, bls. 94, verði einnig sett fram í kaflanum Landnotkun, bls. 211, undir titlinum Vötn, ár og sjór.
32. Texti í kaflanum Tímabundin ákvæði…(bls. 223) uppfærður í samræmi við réttan gildistíma starfsleyfa, sbr. yfirlestur Heilbrigðiseftirlits.
33. Bætt við texta um skekkjumörk í miðborgarstefnu sbr. gildandi aðalskipulag „Þegar sótt er um breytingu á notkun húsnæðis á skilgreindu götusvæði sem leiðir til þess að viðkomandi notkun fer lítillega fram yfir skilgreind viðmið, er heimilt að taka jákvætt í erindið. Frávikið verður þó að vera innan við 3% af notkun á viðkomandi götusvæðum þar sem er lágmark smásöluverslunar er 70% og

innan við 5% af notkun á götusvæðum þar sem er gildir 50% viðmið. Hvert frávik verður metið sérstaklega og tekið til umfjöllunar í umhverfis-og skipulagsráði."

34. Lokayfirlestur málfars og vegna samræmingar á A- og B-hluta. Texti og kort í B-hluta lagfærð eins og þörf krefur miðað við stefnuákvæði í A-hluta.
35. Í viðauka (C-hluta) bætast við eftirfarandi ítargögn: Í viðauka C3. Hagræn áhrif uppbyggingar, bætist við greinargerð Ásgeirs Jónssonar um hagræna þætti og húsnæðismarkað og uppfærsla Capacent á skýrslu ParX frá 2006 um hagræna úttekt á framtíðarstaðsetningu Reykjavíkurflugvallar; Í viðauka C8. Framfylgd (sjá einnig lið 35 hér að neðan) bætist við skjal um innleiðingu húsnæðisstefnu (uppbyggingaráætlun), Samkomulag um innanlandsflugvöll og eigendasamkomulag um Sorpu og viðauki þess.
36. Í inngang bætist eftirfarandi kafli, vegna afgreiðslu tillögu samkvæmt 9. gr. laga um umhverfismat áætlana:

„Afgreiðsla Aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030 skv. lögum nr. 105/2006. Greinargerð skv. 9. gr. um afgreiðslu áætlunar, tl. b. og c.

Hvernig voru umhverfissjónarmið felld inn í áætlunina?

Reykjavíkurborg felldi umverfissjónarmið inn í skipulagsáætlunina á fjóra vegu:

i) Við mótun stefnu skipulagsáætlunarinnar sem eru Borgin við Sundin, Skapandi borg, Borg fyrir fólk og sérstaklega Græna borgin. Hluti af því er að stefna að þéttari og blandaðri byggð, stefna að minna landnámi og draga úr landfyllingar, vistvænni samgöngum og verndun opinna svæða.
ii) Við mótun tillagna um landnotkun, skilmála fyrir landnotkun var horft til laga og reglugerða sem snúa að umhverfi, náttúruvernd, menningarminjum og heilsu. Lög og reglur höfðu því bein áhrif á stefnumörkun skipulagsins.
iii) Höfð var hliðsjón af öðrum áætlunum og alþjóðlegum samningum sem fela í sér umhverfissjónarmið.
iv) Samhliða mótun Aðalskipulags Reykjavíkur var unnið umhverfismat í samræmi við lög nr. 105/2006, sem tryggði að litið var til umhverfissjónarmiða og skjalfestar niðurstöður og umræður um hugsanleg umhverfisáhrif, aðgerðir til að draga úr áhrifum og áætlana um eftirfylgni og vöktun í kjölfar samþykktar skipulagsáætlunarinnar.

Hvernig hliðsjón var höfð af umhverfisskýrslu og athugasemdum sem bárust við tillögu og umhverfisskýrslu?

Umhverfismatið var unnið samhliða mótun aðalskipulagstillögu og því hafði það áhrif í öllu skipulagsferlinu. Hluti af því var að stuðla að því að fylgt væri þeirri stefnu sem lögð var fram. Við ákvörðun um framtíðarstefnu um þróun byggðarinnar var litið til umhverfismatsins og samanburð áhrifa stefnukosta. Þá höfðu niðurstöður matsvinnu áhrif á þær aðgerðir sem taldar eru upp í skipulagsgögnunum til að draga úr, vakta eða rannsaka betur á skipulagstímabilinu.

Umsagnir og athugasemdir sem bárust á kynningartíma skipulagstillögunnar snéru m.a. að hljóðvist, loftgæðum, náttúruvernd, áhrifum á fornminjar, náttúruvá og sjónrænum áhrifum. Auk þess benti Skipulagsstofnun á ýmis atriði sem eðlilegt væri að fjalla um.

Umfjöllun í umhverfisskýrslu og athugasemdir við skipulagsgögn hafa leitt til þess að bætt var við umfjöllun í greinargerð og umhverfisskýrslu, til að skerpa frekar á upplýsingum um áhrif og viðbrögðum við mögulegum neikvæðum umhverfisáhrifum. Þeir þættir sem breyttust vegna umhverfisskýrslu, umsagna og athugasemda voru varðandi:

- Hljóðvist: Bætt var við hljóðvistarkortum fyrir alla borgarhluta til að gera betur grein fyrir núverandi ástandi og mögulegum áhrifum af byggðaþróun og samgöngum. Einnig var gerð frekari grein fyrir mögulegum áhrifum vegna hugmynda um flugvöll á Hólmsheiði. Þá var bætt við tillögum að aðgerðum og eftirfylgni með þróun hljóðvistar við íbúðarsvæði nærri stofnbrauta.
- Loftgæði: Í umfjöllun um aðgerðir og eftirfylgni með áhrifum hefur verið vísað til viðbragðsáætlunar Heilbrigðisnefndar Reykjavíkur, sem felur m.a. í sér vöktun og viðbrögð til að draga úr neikvæðum áhrifum á loftgæðum í þéttbýlinu.
- Hólmsheiði. Bætt hefur verið við tillögu að aðgerðum sem felast í að vinna þurfi áhættumat vegna fluglína um aðliggjandi vatnsverndarsvæði.
- Álfsnes – sorpurðunarsvæði. Þar hefur verið bætt við skilmálum, sem snúa að því að taka tillit til sjónrænna áhrifa við framkvæmdir á Álfsnesi. Þar með er gefin vísbending um þau neikvæðu umhverfisáhrif sem þarf að reyna að koma í veg fyrir eða draga úr.

- Ofanflóð og sjávarflóð: Bætt var við upplýsingum og heimildum um ofanflóð og sjávarflóð. Auk þess hafa umsagnir leitt til þess að lagt er til að á skipulagstímabilinu verði unnið að frekari kortlagningu á náttúruvá.
- Samgöngutengingu í Fossvogi. Þar hefur verið skerpt á nauðsyn þess að við frekari útfærslu á tengingunni þurfi sérstaklega að líta til vatnsskipta í voginum og sjónrænna áhrifa. Þar með er gefin vísbending um þau neikvæðu umhverfisáhrif sem þarf að reyna að koma í veg fyrir eða draga úr.
- Almennt: Bætt var við umfjöllun í umhverfisskýrslu um hvern umhverfisþátt í mati á áhrifum í hverjum borgarhluta m.a. til að gefa íbúum og hagsmunaaðilum betra yfirlit um helstu möguleg áhrif. Umfjöllun umhverfisskýrslu stuðlaði enn frekar að því að ekki væri gengið á opin svæði með útivistargildi. Einnig var bætt við umfjöllun um valkosti við þróun iðnaðar- og hafnarsvæðis á Álfsnesi.

Rökstuðningur fyrir endanlegri áætlun, í ljósi þeirra valkosta sem skoðaðir voru.

Umhverfismatið leiddi í ljós að kostir sem gera ráð fyrir þéttri og blandaðri byggð eru umhverfisvænni og hagkvæmari en kostir sem leggja áherslur á hefðbundin úthverfi og aðskilnað íbúðarsvæða og atvinnusvæða. Aðalskipulagið skoðaði kosti hvað varðar þéttingu byggðar, hefðbundna byggð í jaðri byggðar og staðsetningu flugvallar í Vatnsmýri. Kostirnir fela í sér mismunandi útfærslu á landnotkun og þar af leiðandi hafa þeir ólík áhrif á umhverfið í för með sér. Mótaðir voru nokkrir kostir og afbrigði af þeim, og voru breyturnar meðal annars flugvöllur í Vatnsmýri og landfyllingar við Örfirisey. Með því að móta ólíka skipulagskosti skapast grundvöllur fyrir samanburð leiða við byggðaþróun til lengri tíma og samanburð á umhverfisáhrifum þeirra. Gert er ráð fyrir að alls þurfi að byggja um 50 þúsund íbúðir á höfuðborgarsvæðinu til ársins 2050, þar af 30 þúsund íbúðir í Reykjavík. Gengið er út frá því að störfum fjölgi í takt við íbúa og alls gæti þurft 40-50 þúsund störf á höfuðborgarsvæðinu á næstu 40 árum til að halda uppi góðu atvinnustigi.

Mótaðir voru þrír meginkostir um byggðaþróun til ársins 2050 (skipulagskostir A75-100%, B50% og C25%), og felst í þeim mismunandi staðsetning íbúða sem þarf að byggja á tímabilinu og þeirra starfa sem skapast. Allir kostirnir grundvallast á sömu íbúaspánni og sömu forsendum um byggðaþróun í nágrannasveitarfélögum Reykjavíkur. Umhverfismat valkosta um byggðaþróun leiðir í ljós að kostir þar sem gert er ráð fyrir þéttri og blandaðri byggð (A og B) eru mun umhverfisvænni og hagkvæmari en kostir þar sem lögð er áhersla á hefðbundin úthverfi og aðskilnað íbúðarsvæða og atvinnusvæða (kostur C). Niðurstöður umferðarreikninga gefa vísbendingar um hvaða kostir eru umhverfisvænstir með tilliti til losunar gróðurhúsalofttegunda og orkunotkunar. Þær segja einnig til um hagkvæmni mismunandi kosta, í þjóðhagslegu ljósi, útfrá samgöngukostnaði og tímasparnaði. Almennt mat á áhrifum skipulagskosta á náttúru, auðlindir, samfélag og landnýtingu gefur upplýsingar um hvort einstakir kostir valda neikvæðum umhverfisáhrifum. Í flestum þessara atriða eru niðurstöðurnar fyrir A- og B-kostina jákvæðari en fyrir C-kostina. Niðurstöður í umhverfismati skipulagskosta hafa skapað þekkingargrunn til að byggja á ákvarðanir við mótun tillögu að nýju aðalskipulagi. Við mótun tillögu þarf þó að horfa til fleiri þátta en þeirra sem tekið var á í umhverfismati kostanna. Hér skipta mestu máli staðbundin áhrif af þéttingu byggðar innan hverfanna og samræmi við almenna stefnumörkun borgarinnar um fjölbreytt húsnæðisframboð. Tillaga að nýju aðalskipulagi til ársins 2030 er fyrst og fremst grundvölluð á áhersluatriðum sem koma fram í A-kostunum.

Í kjölfar samanburðar stefnukosta var skipulagstillagan í stöðugri mótun. Horft hefur verið til mismunandi útfærslu á þéttingu og samgöngumálum með hliðsjón af umhverfissjónarmiðum. Í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 er gert ráð fyrir að fjöldi íbúa muni aukast um 20 þúsund yfir skipulagstímabilið. Aukin íbúafjöldi kallar á breytingar með líklegum áhrifum á fjölmarga umhverfisþætti. Aðalskipulagið miðar að því að draga úr líklegum neikvæðum áhrifum af þróun borgarinnar sem og auka gæði hennar bæði fyrir þá sem í henni búa og einnig þá sem sækja hana heim yfir styttri tíma.

Til þess að leggja mat á þarfir og áhrif samgangna voru settar fram fjórar ólíkar sviðsmyndir um líklega þróun umferðar til ársins 2030. Í tveimur þeirra er gert ráð fyrir breyttum ferðavenjum. Niðurstöðurnar sýna að valkostir sem fela í sér breyttar ferðavenjur stuðla almennt að minni umferð. Aðalskipulagið lagði því áherslu á fjölbreytta og vistvænni samgöngumáta til að stuðla að breyttum ferðavenjum borgarbúa. Með þessu móti er einnig stuðlað að greiðari samgöngum eins og niðurstöður umferðalíkansins benda til.

Stefna aðalskipulagsins um þéttingu og blöndun byggðar miðar m.a. að því að stuðla að breyttum ferðavenjum þar sem stuðst er við aðra samgöngumáta en einkabíllinn. Nái sú stefna fram að ganga er líklegt að umferð muni almennt minnka í borginni með jákvæðum áhrifum á hljóðvist og loftgæði. Hins vegar kunna áhrif þéttingar að stuðla að aukinni umferð frá því sem nú er til og frá þéttingarsvæðum með líklega neikvæðum áhrifum á hljóðvist á þessum svæðum.

Ef bornar eru saman tölurnar fyrir losun árið 2010 og árið 2030 með breyttum ferðavenjum og öllum framkvæmdum þá dregst losun gróðurhúsalofttegunda frá umferð saman um 19%. Samdráttur í losun gróðurhúsalofttegunda skýrist einnig að hluta til af tækniþróun.

Niðurstöður samanburða sviðsmyndanna sýna að umferð eykst í þeim sviðsmyndum sem fela í sér óbreyttar ferðavenjur með neikvæðum áhrifum á loftgæði og hljóðvist í borginni sem og losun gróðurhúsalofttegunda. Hins vegar sýndu niðurstöður á samanburði sviðsmynda að umferð minnkar í þeim sviðsmyndum sem fela í sér breyttar ferðavenjur. Slík þróun er líkleg til að hafa jákvæð áhrif áðurnefnda umhverfisþætti.
Stefna um aukinn þéttleika byggðar er talin ein lykil forsenda um sjálfbæra þróun borga. Þétting byggðar er almennt talin hafa jákvæð áhrif á náttúrulegt umhverfi með bættri nýtingu á borgarlandi og að minna óraskað svæði í útjaðri borga er brotið undir byggð. Við val á svæðum til þéttingar var sértaklega litið til verndargildis, útivistargildis og mikilvægi þess sem búsvæða. Þétting hefur því verið skipulögð á svæðum sem flokka má sem vannýtt athafnarsvæði eða opin svæði sem hafa ekkert eða lítið útivistargildi. Þó eru 12 hektara af opnu svæði með útivistargildi teknir undir þéttingu byggðar. Með þessari stefnu eru ný landsvæði sem brotin verða undir byggð tölvuert minni en eru í Aðalskipulagi Reykjavíkurborgar 2001-2024.
Skipulagsvinnan hefur haft það að leiðarljósi að draga úr mögulegum umhverfisáhrifum skipulagsins líkt og getið er í markmiðum laga um umhverfismat áætlana nr. 105/2006. Helst hefur verið dregið úr neikvæðum áhrifum á loftgæði, útivistarsvæði og landrými.

Vöktun og eftirfylgni
Eftirfylgni og vöktun umhverfisáhrifa vegna Aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030 er getið í kafla 7 í umhverfisskýrslu og töflum 7.1 og 7.2. Vöktun vegna umhverfisáhrifa nýrra framkvæmda verður ákveðin í mati á umhverfisáhrifum viðkomandi framkvæmda og deiliskipulagsvinnu vegna þeirra. Þá er í umhverfismati fyrir hvern borgarhluta tilgreindar aðgerðir og vöktun. Í skipulagsvinnunni hefur verið ítrekað mikilvægi þess að fylgjast með áhrifum þéttingar byggðar og breyttra ferðamáta á hljóðvist og loftgæði. “

37. Í lok inngangs verði eftirfarandi texti (einnig settur fram í Viðauka C8): „**Framfylgd aðalskipulagsins.** Aðalskipulag er yfirgripsmikil áætlun sem er stefnumarkandi í fjölmörgum málaflokkum. Stefna í aðalskipulagi er bindandi fyrir skipulagsákvarðanir sem settar eru fram í hverfis- og deiliskipulagi, er ákvarðandi varðandi útgáfu framkvæmda- og starfsleyfa og úthlutun lóða. Stefna aðalskipulagsins er ennfremur almennur leiðarvísir við mótun og þróun byggðar, allt frá útfærslu í deiliskipulagi til hönnunar einstakra mannvirkja. Til að fylgja eftir stefnumörkun aðalskipulagsins er mikilvægt að setja fram áætlanir um leiðir að markmiðunum og nánari tímasetningu einstakra aðgerða og framkvæmda. Gert er ráð fyrir að unnin verði aðgerðaáætlun í kjölfar staðfestingar aðalskipulagsins. Í aðgerðaáætluninni verður lögð áhersla á framkvæmdir og aðgerðir sem mikilvægt er að ráðast í á næstu árum til að tryggja að lykilmarkmið aðalskipulagsins nái fram að ganga. Í áætluninni verður gefið ítarlegt yfirlit yfir framkvæmdir og aðgerðir til 4 ára í senn og almennt yfirlit yfir leiðir að markmiðum aðalskipulagsins til lengri tíma. Jafnframt innifelur áætlunin stöðumat á framfylgd stefnu aðalskipulagsins. Aðgerðaáætlunina þarf að endurskoða reglulega, samhliða gerð árlegra fjárhags- og starfsáætlana, þar sem hún verður höfð til hliðsjónar. Nú þegar er farið að vinna að framfylgd einstakra þátta aðalskipulagsins, s.s. með innleiðingu húsnæðisstefnu (sjá í fylgiskjali C8), starfi nefndar um framtíðarstaðsetningu innanlandsflugvallar og gerð hverfisskipulags fyrir alla borgarhluta. Hverfisskipulagið gegnir afar mikilvægu hlutverki við að innleiða stefnu aðalskipulagsins og útfæra nánar markmið þess. Auk þess er áfram unnið með áætlanir sem styðja markmið aðalskipulagsins s.s. Hjólaborgina, Torg í biðstöðu, aðgerðaáætlun í loftslags- og loftgæðamálum og atvinnustefnuna Skapandi borg. Jafnhliða þessu er mikilvægt að skapa öflugri gagna- og upplýsingagrunna til að fylgjast með þróun borgarinnar og tryggja þannig betri grundvöll ákvarðanatöku hverju sinni. Í þessu sambandi má benda sérstaklega þróun á húsnæðismarkaði og reglulegt mat á íbúðarþörf á höfuðborgarsvæðinu, sbr. markmið í stefnunni Húsnæði fyrir alla, þróun í uppbyggingu hótela og gistiheimila sbr. markmið um Miðborgina, þróun í matvöruverslun sbr. markmið í Kaupmanninum á horninu, fjölgun starfa og íbúa eftir borgarhlutum, sbr. markmið um aukið jafnvægi í dreifingu starfa og þróun ferðavenja, sbr. markmið í stefnunni Vistvænar samgöngur. Einnig er mikilvægt að þróa aðferðir við hagrænt mat skipulagsáætlana (fiscal impact assessment). Uppbygging öflugri gagna- og upplýsingagrunna og reglulegt stöðumat á framfylgd aðalskipulagsins, mun skapa grundvöll að raunhæfu mati þegar næst kemur að endurskoðun aðalskipulagsins.
Endurskoðun aðalskipulags. Í 35. gr. skipulagslaga nr. 123/2010, segir eftirfarandi: „Þegar að loknum sveitarstjórnarkosningum metur sveitarstjórn hvort ástæða sé til að endurskoða aðalskipulagið.“ Aðalskipulag er margþætt áætlun og yfirgripsmikil og því er mikilvægt að þegar tekin er ákvörðun um endurskoðun, að skýrt sé til hvaða þátta aðalskipulagsins hún beinist einkum að. Ennfremur er

mikilvægt að rökstuðningur þeirrar ákvörðunar verði settur fram með ítarlegum og formlegum hætti, sbr. einnig ákvæði skipulagslaga um gerð verklýsingar í upphafi vinnu.“

Haraldur Sigurðsson verkefnisstjóri aðalskipulags

Umhverfis- og skipulagssvið
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

Reykjavík 13 ágúst 2013

Aðalskipulag Reykjavíkur

Ég vil lýsa yfir ánægju minni með tillögur að nýju aðalskipulagi sérstaklega hvað varðar Kjalarnesið frá Blikdal og austur fyrir Stardal. Það er mjög mikilvægt að hafa þennan hluta borgarlandsins með því á þessu svæði er framtíðar útivistar- og skógræktarsvæði borgarinnar.
Það er mikill vilji skógræktarmanna og þeirra sem una útivist að þróa þetta svæði áfram.
Umferð göngufólks sem gengur á Esju, Kistufell og Móskarðshnjúka er vaxandi, umferð gangandi, ríðandi og hjólandi um Svínaskarð er sömuleiðis vaxandi og Skálafellið hefur verið að fá nýtt hlutverk nú hjá fjallahjólafólki.
Það er einnig áhugavert að fylgjast með áformum eigenda í Norðurgröf, Þverárkoti, Hrafnhólum og í Stardal en þessi gömlu býli bjóða upp á mikla möguleika tengda skógrækt, útivist og ferðaþjónustu.
Svæðið meðfram Leirvogsá getur orðið mótvægi á móti Heiðmerkursvæðinu í framtíðinni.

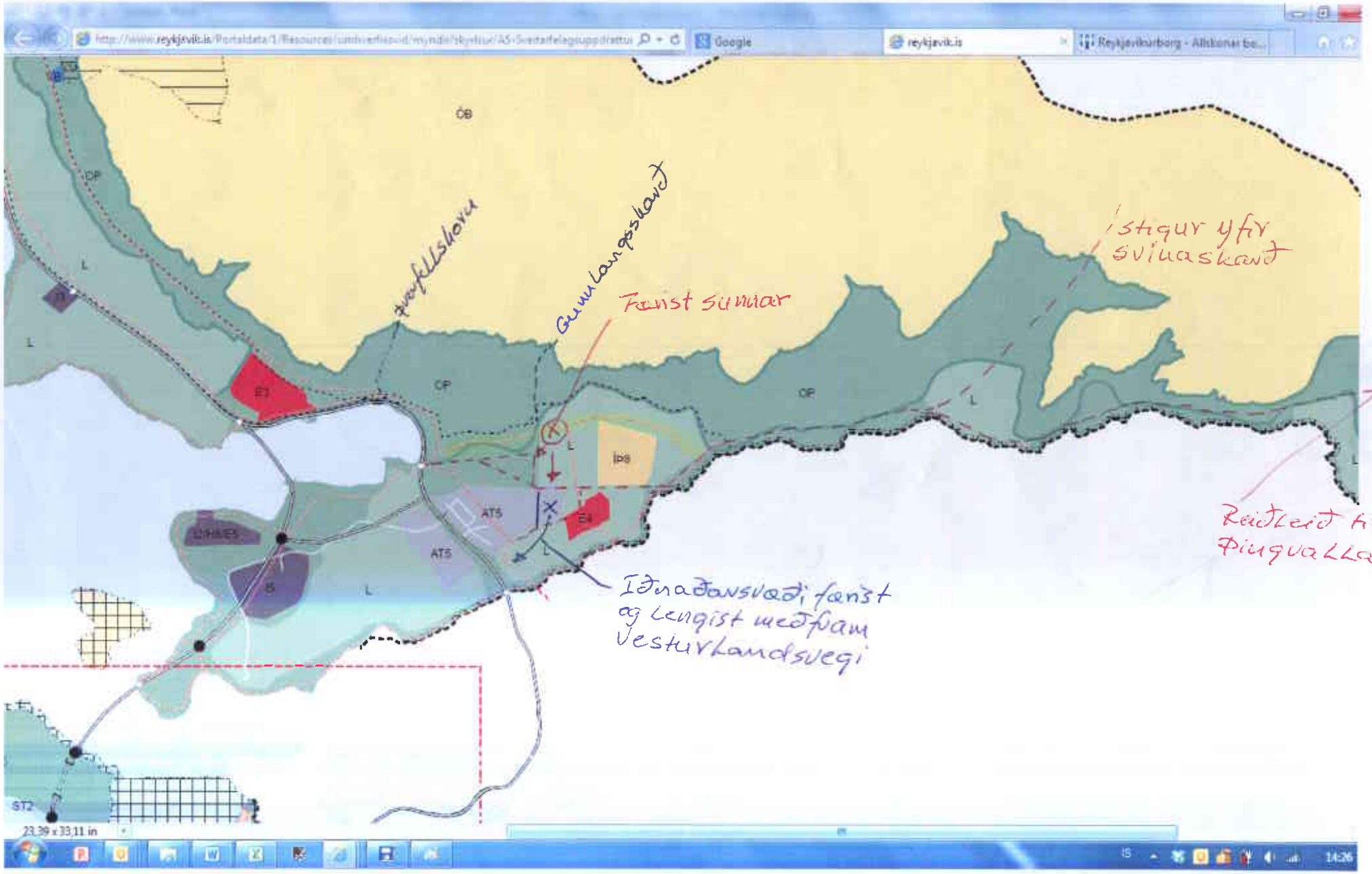
Á meðfylgjandi mynd hef ég fært inn tillögur að tveim breytingum.

a. *Stofnstígur sem sýndur er á skipulagsmynd í fjallsrótum Kistufells og endar í Kollafirði.*
   Lagt er til að stígurinn verði fluttur sunnar meðfram núverandi vegi inn Grafardalinn.
   Með því er ekki farið yfir nýskógrækt í fjallsrótum Kistufells og ekki þarf það að fara yfir tvo læki sem koma úr fossum ofan við bæinn Velli sem geta verið vatnsmiklir í leysingum og þurfa því nokkuð öflugar brýr og ekki þarf þá að fara yfir Kollafjarðará sem er enn vatnsmeiri og breiðir mikið úr sér.
   Með því að fara sunnar á mörkum Valla og Varmadals fæst auðveld leið sem getur þá fylgt núverandi raflínu yfir flóann að gamalli hlaðinni rétt á hæðinni upp af Kollafirði eða á mörkum Valla og jarðarinnar Kollafjarðar til norðurs og síðan í vestur á malarhriggum.
   Þetta er þægilegri og mun ódýrari leið en sú sem er á núverandi mynd og áhugavert væri að ráðast í sem fyrst.

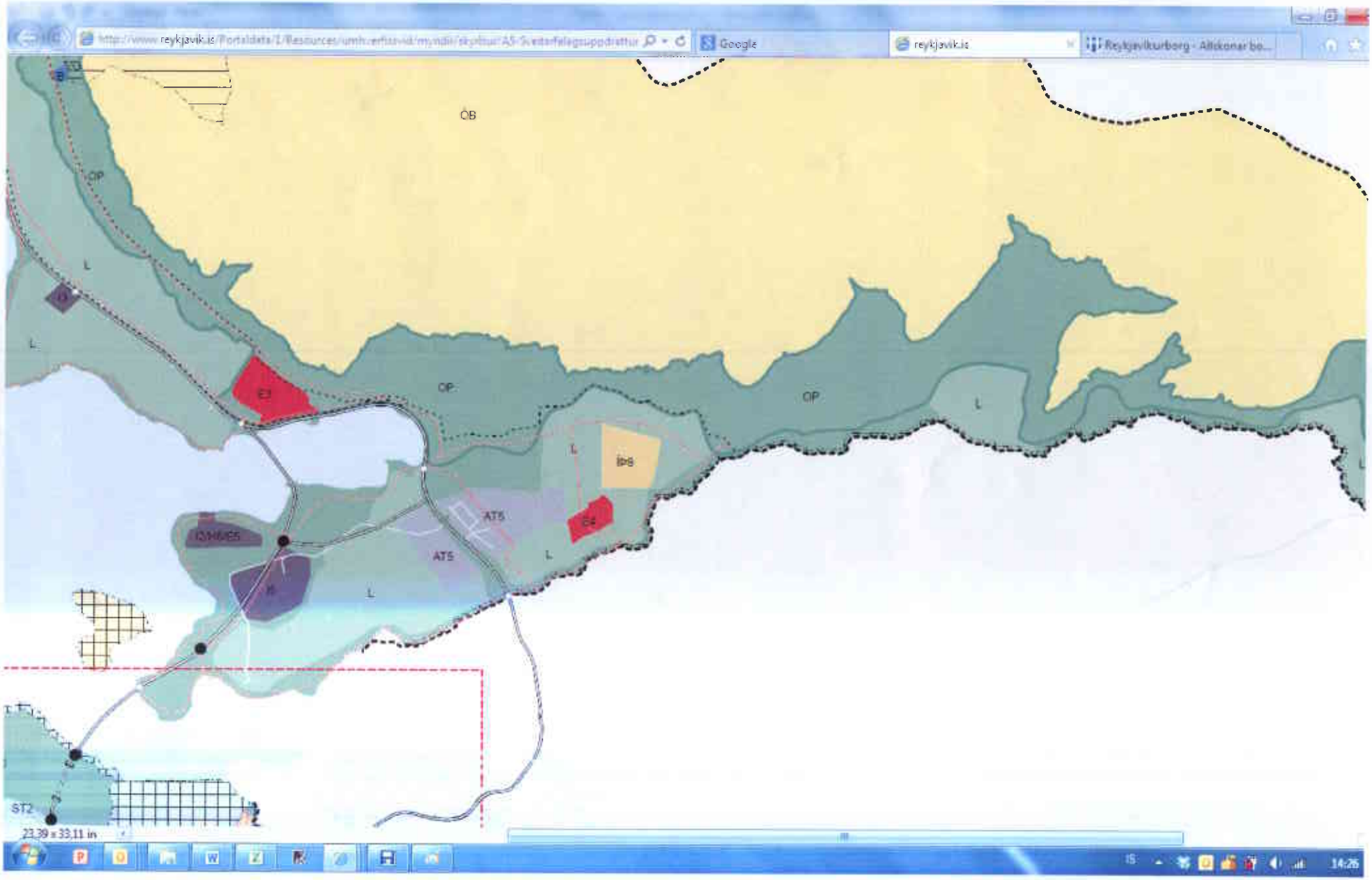
b. Austasti hluti iðnaðarsvæðis á Esjumelum.
   Lagt er til að í stað þess að teygja austur hluta iðnaðarsvæðisins svo langt í austur sem myndin ber með sér þá verði svæðið lengt meðfram Vesturlandsvegi þar sem undirlag er betra og það liggur vel við umferð. Landbúnaðarlandið verður þá einnig í meiri samfellu.

Velkomið er að leiðsegja fulltrúum Umhverfis- og skipulagssviðs um svæðið til þess að kynna betur aðstæður þannig að sem best lausn rati inn á uppdrætti nýs aðalskipulags.

Virðingarfyllst,
Reynir Kristinsson
Völlum, Kjalarnesi
116 Reykjavík



ÓB
OP
L
E3
AT5
E4
ÍÞS
Þverfellshorn
Gunnlangsskarð
Færist sunnar
Stigur yfir svinaskarð
Iðnaðarsvæði færist og lengist meðfram Vesturlandsvegi
Raðleið til Þingvalla
ST2
23,39 x 33,11 in



reykjavik.is
Google
OB
OP
L
E3
AT5
E4
ST2
23,39 x 33,11 in
14:26

Ann María Andreasen

Frá: Ingi Guðmundsson <ingi@landey.is>
Sent: 14. ágúst 2013 10:02
Til: USK_Skipulag
Afrit: Óskar Sigurðsson hrl.
Efni: Breyting á aðalskipulagi Reykjavíkur-upplýsingar/athugasemd.

Mikilvægi: Mikið

Góðan dag,

Vegna auglýsingar Reykjavíkurborgar um breytingu á aðalskipulagi 2001-2024 er óskað eftir nánari upplýsingum um áhrif breytinga á lóð Landbakka ehf við Austurbakka 2, reit 2. Ekki verður í fljótu bragði séð að hægt verði að gera gatnamót Geirsgötu og Kalkofnsvegar hornrétt án þess að skerða verulega lóð félagsins og ganga verulega á hagsmuni þess.

f.h Landbakka ehf
Ingi Guðmundsson
Stjórnarmaður

Með kveðju
Ingi Guðmundsson
Framkvæmdastjóri

LANDEY

Hátúni 2b | 105 Reykjavík
Sími 594 4200 | Fax 594 4201

Beinn sími 594 4220 | Gsm 898 5242
ingi@landey.is | landey.is

Til Umhverfis- og skipulagssviðs Reykjavíkurborgar
Borgartúni 12-14

Mótmæli við tillögu að nýju aðalskipulagi Reykjavíkur

Við undirrituð mótmælum fyrirhuguðum breytingum á Elliðaárdal, svæði sem í kynningu á nýju aðalskipulagi er lýst með eftirfarandi hætti:

> „Þ76 Ártúnsholt-Rafstöðvarvegur.
>
> [Í bæklingi um skipulag borgarhluta er reiturinn merktur Þ2].
>
> Íbúðarbyggð á tæplega 6 ha svæði. Gert er ráð fyrir að hægt verði að bæta við allt að 50 sérbýlishúsum á svæðinu sem yrðu hluti af núverandi byggð, skóla og þjónustu í Ártúnsholti.
>
> Aðkoma að svæðinu verður frá Rafstöðvarvegi. Á svæðinu eru gamlar malarnámur sem byggðin þarf að laga sig að. Skilyrt er að nýbyggðin þróist alfarið með vistvæn sjónarmið að leiðarljósi s.s. með sjálfbærum ofanvatnslausnum, byggingarefnum, flokkun sorps o.s.frv.“

Mótvæli okkar eru studd eftirfarandi rökum:

1. Nýtt hverfi á þessu svæði er samgöngulega einangrað. Íbúar þess þyrftu að keyra langar leiðir til að komast til og frá vinnu; að verslunum, skólum og annarri þjónustu. Mjög líklegt er því að íbúar þar myndu krefjast þess fyrr en seinna að opnuð yrði leið úr hverfinu um Seiðakvísl, sem núna er lokuð friðsæl íbúðargata, en yrði með slíkri breytingu að meginumferðaræð. Með því að Þ76 svæðið er látið ná alveg upp að neðstu húsum í Seiðakvísl (nr. 32, 34 og 38) er opnað á möguleika þess að gera slíka breytingu. Því mótmælum við harðlega.
2. Jafnvel þó aðkoman yrði þrátt fyrir allt um Rafstöðvarveg, eins og segir í kynningu, þá er ljóst að umferðaræðar til og frá hverfinu eru takmarkaðar, en jafnframt langar og flóknar. Svæðið yrði allt einn stór botnlangi. Samgöngulega yrði nýtt 50 húsa hverfi þarna, auk álíka viðbótar á Þ75 reitnum aðeins vestar, mikið vandræðamál. Mikill akstur til að sækja þjónustu yrði seint talinn umhverfisvænn. Hvað sem líður góðum áformum um að íbúar nýti sér göngu- og hjólreiðastíga t.d. fyrir börn í Árbæjarskóla, þá er nokkuð víst að „skutlið“ yrði mikið – og það er um langan og krókóttan veg að fara, niður Rafstöðvarveg, undir Miklubraut, upp Bíldshöfða, yfir Höfðabakkabrú og þaðan upp í Rofabæ. Sama er um að aðrar aðkomuleiðir að segja, leiðir úr og í vinnu. Líklega yrði einnig erfitt að koma þessu hverfi inn á leiðakerfi strætisvagna svo vel fari.
   Í markmiðslýsingu nýs aðalskipulags segir: „Með þéttari byggð dregur almennt úr vegalengdum, samgöngukostnaði og umhverfisáhrifum samgangna.“ Hér er þessu öfugt farið og vandséð hvernig skipulag þessa hverfis gæti samrýmst þessum góðu markmiðum.
3. Bygging stórs einbýlishúsahverfis í Elliðaárdal gengur einnig þvert á eitt af meginmarkmiðum nýs aðalskipulags um að ekki skuli gengið á græn svæði sem hafa útivistargildi.
   Svæðið er núna að miklu leyti skógi vaxið og hefur alla möguleika á að þróast áfram sem hluti útvistarsvæða við Elliðaá. Svæðið umhverfis Elliðaár er einstök útivistarperla Reykvíkinga sem mikilvægt er að vernda til framtíðar. Eftir að lagður var göngustígur sunnan Seiðakvíslar, sem

tengir saman stíga við Árbæjarsafn og Ártúnsbrekku hefur notkun svæðisins sem útivistarsvæðis aukist mikið. Nær væri að halda áfram slíkri stígagerð og auka útivistarmöguleika borgarbúa í Elliðaárdal með þeim hætti. Þá eru ótaldir möguleikar á tengingu þess við safnasvæði Árbæjarsafns. Með því að skipuleggja þarna íbúðabyggð verður lokað á þessa möguleika til allrar framtíðar.
Skipulag íbúðabyggðar á Þ76 reitnum er því í hróplegri andstöðu við markmið aðalskipulags um græna og vistvæna borg.

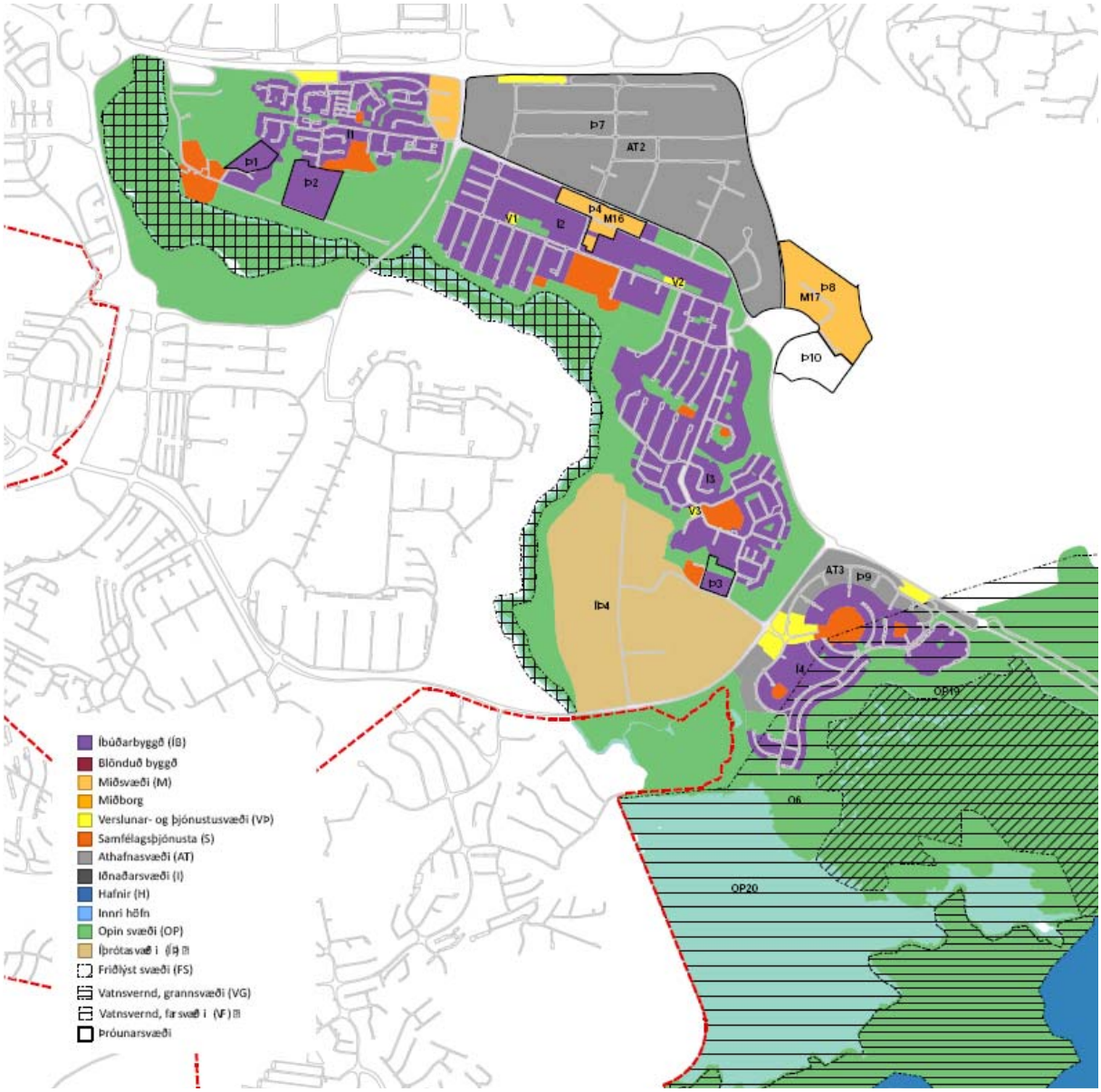
4. Við teljum það minnka lífsgæði okkar íbúa í Seiðakvísl að byggja stóra einbýlishúsabyggð á þessum stað, sem er samkvæmt gildandi aðalskipulagi útjaðar hverfisins. Íbúar borgarinnar verða að geta treyst því að slíkar meginlínur haldi. Auk þess gæti þetta haft slæm áhrif á söluverðmæti eignar okkar.

Niðurstaða

Við teljum skipulag Þ76 svæðisins í hróplegri mótsögn við meginmarkmið nýs aðalskipulags. Það er því eindregin krafa okkar að fallið verði frá skipulagi Þ76 svæðins sem íbúðabyggðar. Þess í stað verði svæðið skilgreint sem útivistarsvæði. Til vara gerum við þá kröfu að íbúðasvæðið verði minnkað þannig að það verði einungis meðfram Rafstöðvarvegi, en nái ekki upp að Seiðakvísl.

Reykjavík 20. ágúst 2013,

Guðbrandur Magnússon og Ragnheiður Ýr Grétarsdóttir
Seiðakvísl 38


Þ7
AT2
Þ1
Þ2
Þ4
M16
V1
I2
V2
Þ8
M17
Þ10
I3
V3
Þ3
ÍÞ4
AT3
Þ9
I4
OP19
O6
OP20
Íbúðarbyggð (ÍB)
Blönduð byggð
Miðsvæði (M)
Miðborg
Verslunar- og þjónustusvæði (VÞ)
Samfélagsþjónusta (S)
Athafnasvæði (AT)
Iðnaðarsvæði (I)
Hafnir (H)
Innri höfn
Opin svæði (OP)
Friðlýst svæði (FS)
Vatnsvernd, grannsvæði (VG)
Þróunarsvæði

Ann María Andreasen

AR

Frá: Gauti Kjartan Gislason <gautig@gmail.com>
Sent: 26. ágúst 2013 15:00
Til: USK_Skipulag
Efni: Mjög gott aðalskipulag

Sæl

Það eru alltaf svo auðvelt að vera á móti en oft erfiðara að styðja. Ég vil bara óska ykkur til hamingju með flott aðalskipulag og hugmyndir um þéttingu bygðar eru mjög góðar. Þó eru sérstaklega tvö atriði sem ég vil benda á að mega fara betur.

1. Það verður að vera flugvöllur á höfuðborgarsvæðinu, vegna öryggis og samskiptum við landsbygðina. Þó mætti eflaust loka Norðaustur-suðvestur brautinni, enda lítið notuð og styttri en hinar.

2. Staðsetning sjúkrahús. Ég tel alls ekki skynsamlegt að hafa framtíðarstaðsetningu Landspítalans í miðbæ Reykjavíkur. Fossvogurinn væri til dæmis mun betri kostur. Ég senti ykkur athugasemd vegna þessa síðasta vetur.

kveðja,
Gauti

Ann María Andreasen

Frá: Sigurdur Kr Johannsson <skj43@live.com>
Sent: 25. ágúst 2013 22:51
Til: USK_Skipulag
Efni: Í öllum bænum látið þið Laugardalinn í friði !

Góðan dag.
Mér finnst þessi hugmynd skelfileg. Af hverju fær náttúruperla eins og Laugardalurinn ekki að vera í friði?
Það segir sig sjálft að öll þessi hús og það sem þeim fylgir mun þrengja mjög að útivistarsvæðinu í dalnum Hverjum datt eiginlega þessi vitleysa í hug?
Kv. Lilja U. Óskarsdóttir

Ann María Andreasen

AR

Frá: Benedikt Geirsson <benedikt.geirsson@gmail.com>
Sent: 23. ágúst 2013 14:41
Til: USK_Skipulag
Efni: Skipulag Suðulandsbraut

Efni.

Fyrirhuguð byggð norðan Suðurlandsbrautar frá Reykjavegi að Grensásvegi.

Ég mótmæli þessu áformi harðlega, þetta yrði fyrsta skrefið að byggingu á öllu græna svæðinu á milli Suðulandsbrautar og Engjavegar.

Virðingarfyllst
-Benedikt Geirsson kt. 120953 5599
Skeiðarvogi 9
104 Reykjavík

Ann María Andreasen

Frá: steini kuld <steinikuld@hotmail.com>
Sent: 29. ágúst 2013 10:53
Til: USK_Skipulag
Efni: Göngustígur í Esjuhlíðum ofan smábýla.

Góðan daginn, mitt nafn er Þorsteinn H Kúld eigandi smábýlis Kerhóla Kjalarnesi kt. 010766-5599. Mér skilst ad í nýju aðalskipulagi sé gert ráð fyrir göngustíg í fjallinu Esjan ofan Kerhóla og vill ég benda á að samkvæmt afsali og þjóðlendudómi er fjallið ofan minnar eignar í einkaeign minni og annara landeiganda á svæðinu og allar skipulagstillögur sem myndu verða að vera kynntar og samþykktar af landeigendum þar sem eignarréttur lands er verndaður í stjórnarskrá.

Reykjavík 29 ágúst 2013.

Þorsteinn H Kúld.

Ann María Andreasen

Efni: FS: Ábending við aðalskipulag Reykjavikur 2010-2030

Tillaga Þjónusturými frá Basalt arkitektar 2013,
Bréf sent 22.janúar 2013

Fyrirspurn til : Skipulags- og byggingarsviðs Reykjavikurborgar,

Efni: Fyrirspurn um byggingu ný Þjónustumiðstöð í landi Mógilsár 116, Reykjavik,

landnúmer : 206450

Þjónustumiðstöð með tveimur veitingasölum, móttöku, salernum, gufubaði og heitum pottum og gistirými, sérhannað fyrir útivistar, göngufólk og aðra þá starfsemi sem lítur að útivist á svæðinu, ný bygging falli vel að umhverfi sínu.

Esjustofa ehf á og rekur (flutningshús) timburhús 133 m2 veitinga og þjónustumiðstöð á umræddu landi frá árinu 2009, bráðabirðaleyfi til fimm ára, leyfi fyrir núverandi húsnæði var gefin út hjá byggingarfulltrúa í Reykjavik dagsett, 10 júní 2009, og lokaúttekt dagsett 30. júlí 2009.

Góð nýting hefur verið á húsnæði okkar á svæðinu í dag, fyrir göngu og útivistarhópa, höfum við kappkostað að vera heilsutengd ferðaþjónusta með viðburðadagskrá fyrir hópa og einstaklinga í Reykjavik allt árið.

Árlega er áætlað að gestir Esjuhlíða séu á bilinu 50 til 60 þúsund manns, svæðið er að verða eitt það vinsælasta æfinga og útivistarsvæði í Reykjavik.Esjustofa hefur verið í samvinnu við Landsbjörg og aðrar hjálparsveitir með aðstöðu og aðra aðstoð vegna óhappa sem orðið hafa á göngusvæðinu frá árinu 2009.

Lóðaleigusamningur við landeiganda, Jaðeignir Ríkisins liggur fyrir frá árinu 2006 til ársins 2031 með forleigurétti.

Eigendur Esjustofu hafa kynnt áform sín til landareigenda, Jarðeigna Ríkisins og Skógrækt Ríkisins á Mógilsá.

Fyrirspurn:

Áform okkar er að byggja varanlega byggingu með veitingarsalum, þjónusturými, salerni, gufubaði og heitum pottum og gistingu fyrir gesti Esjuhlíða. Með tilkomu stærri húsnæðis sérsniðið að starfsemi fyrir útivistarfólk og gistirýmis fyrir gesti svæðisins, leyfilegt byggingarmagn

samkvæmt deiliskipulagi er 1000 ferm á byggingarreit A 867 ferm og B 133ferm.

Mikil eftirspurn hefur verið með möguleika á gistingu í tengslum við þjónustustarfsemi okkar, áform okkar er að í nýrri byggingu rúmist 40 herbergi í tengslum við þjónusturýmið og mundi það styrkja þjónustu okkar verulega á svæðinu, mannvirkið verður unnið eftir aðal- byggingar- og verklýsingum og gildandi lögum og reglugerðum um skipulags og byggingarmál í Reykjavik.

Útlit liggur ekki fyrir varðandi nýja þjónustubyggingu á svæðinu, sú vinna og frekari kynning til skipulagsyfirvalda er háð fyrirspurn okkar vegna málsins.

Áform / Esjustofa (flutningshús) núverandi húsnæði?

Húsið verði flutt á reit B samkvæmt deiliskipulagi, Upplýsingamiðstöð skógræktar, sögustofa og mynjagripaverslun fyrir sögu og menningu á svæðinu, í tengslum við ný bílastæði. Byggingarreitur merktur B samkvæmt deiliskipulagi.

Reykjavik 23 janúar 2013

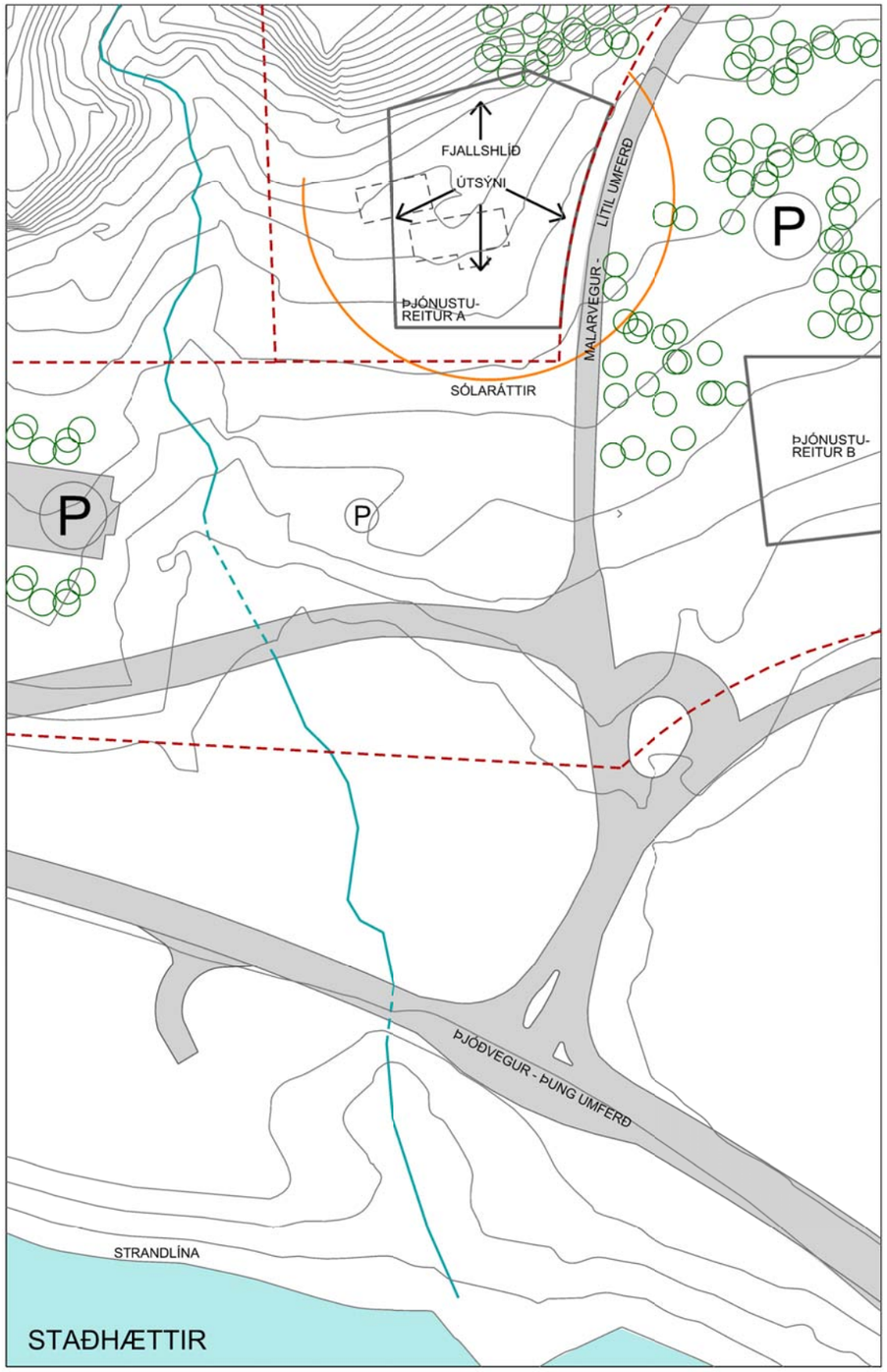
Pjetur Árnason lóðaleigutaki og eigandi Esjustofu ehf í landi Mógilsár 116 Reykjavik.

Pjetur Árnason
Markaðsstjóri / Marketing Manager
House of Esja Restaurant and
service center
Esjustofa ehf, 116 Reykjavik, Iceland
Direct:+354-565 3200
Mobile:+354-699 2996
pjetur@esjustofa.is
www.esjustofa.is

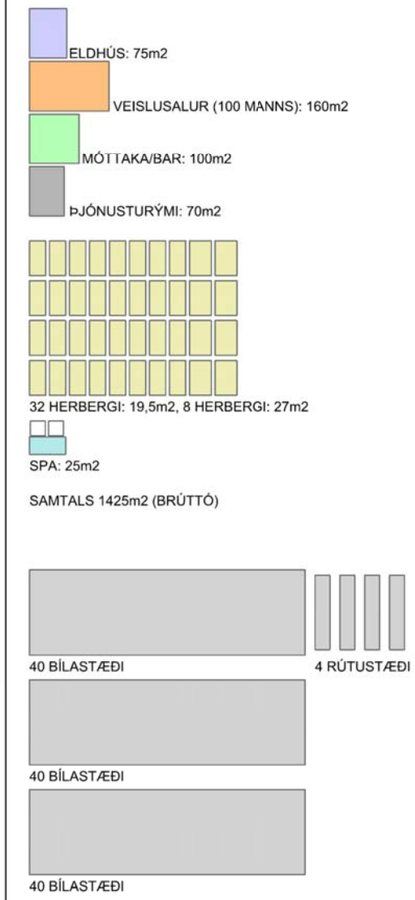


HÓTEL VIÐ ESJURÆTUR
MAÍ 2013

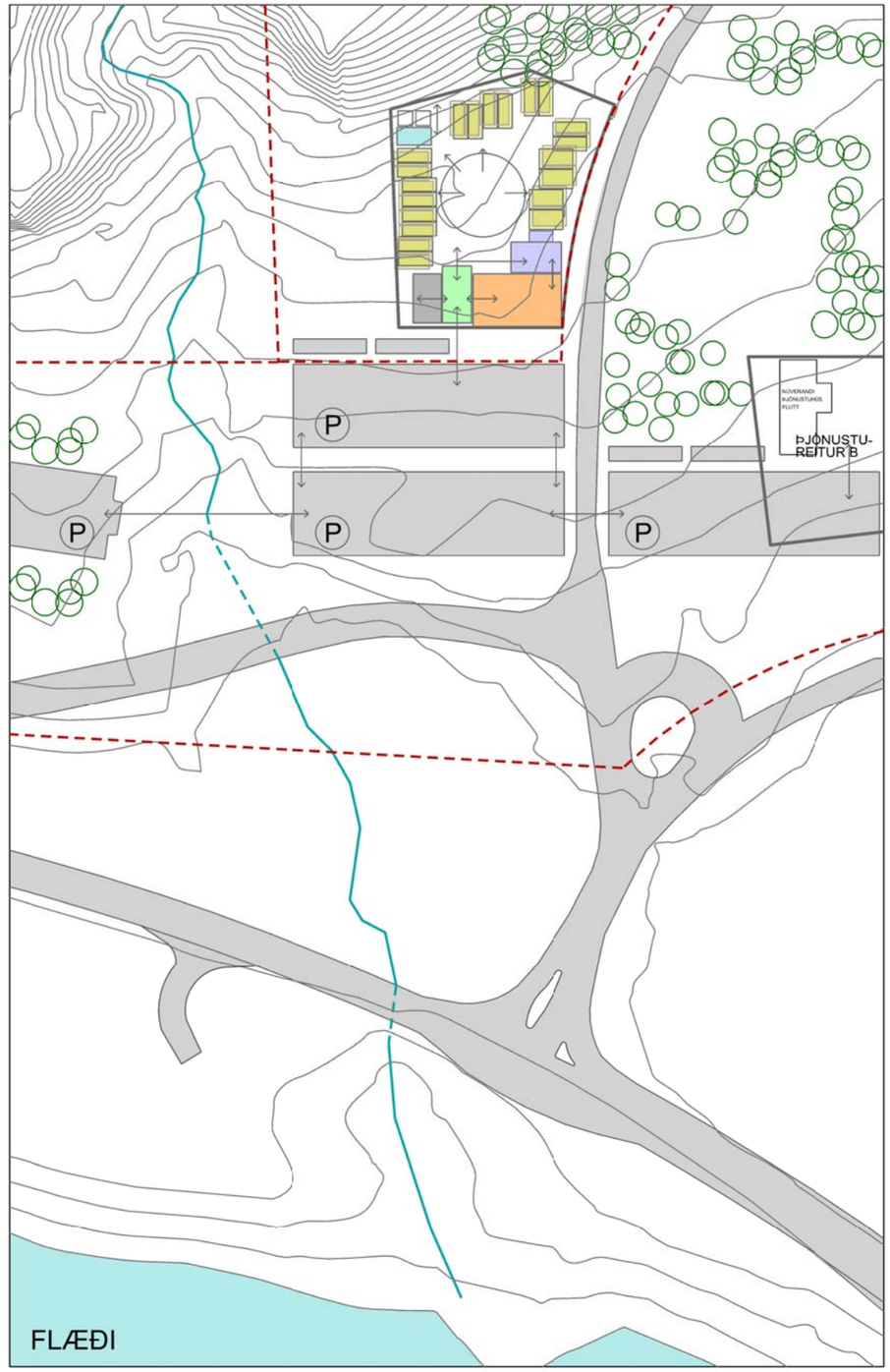
basalt
arkitektar



STAÐHÆTTIR



FORSÖGN



FLÆÐI

AFSTÖÐUMYND



GRUNNMYND 1. HÆÐ



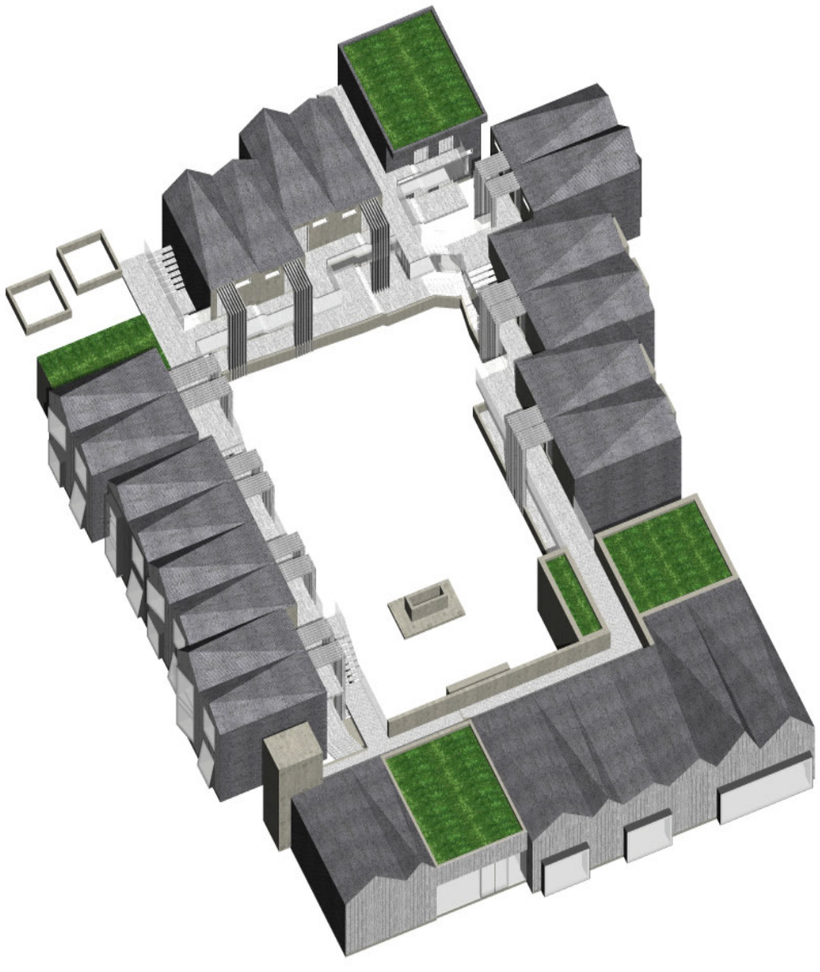
GRUNNMYND 2. HÆÐ

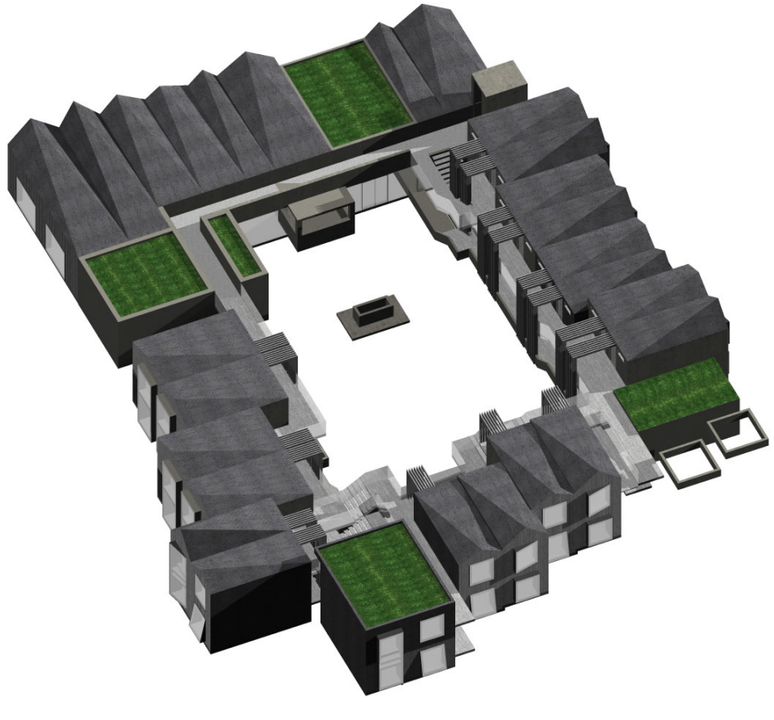
SÉÐ OFAN ÚR HLÍÐ



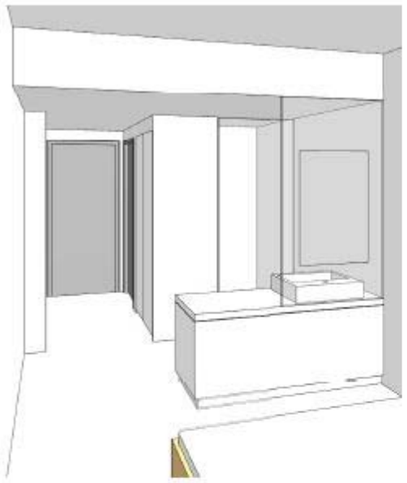
AÐKOMA

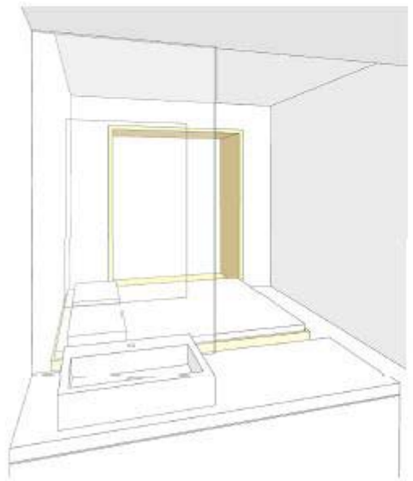


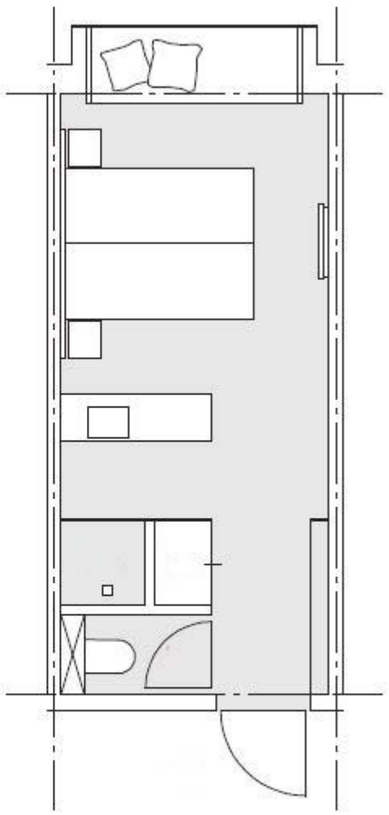




SKÝRINGARMYNDIR - FJARVÍDD







DÆMIGERT HERBERGI









ÚTSÝNI Í VESTUR



ÚTSÝNI Í NORÐUR



ÚTSÝNI Í AUSTUR

Ann María Andreasen

Efni: FS: Ábending vegna aðalskipulag Reykjavik 2010 til 2030
Viðhengi: Bygginga og skipulagssvið Reykjavikurborgar janúar 2013.odt

Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavikurborgar

Borgartúni 12-14

105 Reykjavík

Efni: Ábending við aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030

Esjustofa ehf. hefur rekið veitinga- og þjónustumiðstöð í landi Mógilsár á Kjalarnesi frá árinu 2009. Fyrir liggur bráðabirgðaleyfi til 5 ára og fyrir hendi er lóðaleigusamningur við

landeiganda (Jarðeignir Ríkisins) til ársins 2031 með forleigurétti.

Undirritaður lagði fram fyrirspurn til Umhverfis- og skipulagsvið og dags. 22. janúar 2013 um nýjar byggingar þjónustumiðstöð, heitar laugar, sturtur og gistirými o.fl.

Eigendur Esjustofu hafa kynnt áform sín fyrir landeigenda, þ.e. Jarðeignir Ríksins og til Skógræktar Ríkisins á Mógilsá og hafa þau hlotið jákvæð viðbrögð. Landeigandi hefur samþykki lóðarstækkun og að samningstíminn verði 50 ár, með þeim skilyrðum að ráðuneytið sem landeigandi samþykki fyrirhugaðar framkvæmdir.

Samkvæmt gildandi aðalskipulagi Reykjavíkur þá er svæðið innan græna trefilsins þar sem gert er ráð fyrir mannvirkjum sem tengjast almennri frístundaiðju og útivisarnotkun.

Esjustofa gegnir mikilvægu hlutverki fyrir útivisarnotkun í og við Esju og fellur því starfsemin vel að skilgreiningu aðalskipulagsins.

Hér með er óskað eftir að í nýju aðalskipulagi Reykjavíkur fyrir tímabilið 2010-2030 verði heimiluð uppbygging í samræmi við áðurnefnt erindi undirritaðs sem fylgir hér með.

Reykjavik 28. ágúst 2013

Virðingarfyllst,

Pjetur Árnason

Eigandi Esjustofu ehf

(sjá meðf.bréf áður sent) Bréf dags. 22. janúar 2013, fyrirspurn

Tillaga Þjónusturými frá Basalt arkitektar 2013,

Pjetur Árnason
Markaðsstjóri / Marketing Manager

House of Esja Restaurant and
service center
Esjustofa ehf, 116 Reykjavik, Iceland
Direct:+354-565 3200
Mobile:+354-699 2996

pjetur@esjustofa.is
www.esjustofa.is

Ann María Andreasen

Frá: Bragi Bergsson <bragibergsson@gmail.com>
Sent: 4. september 2013 12:55
Til: USK_Skipulag
Efni: Ábendingar varðandi AR 2010-2030

Góðan dag kæru vinir :-)
Til hamingju (sérstaklega Halli) með þetta frábæra Aðalskipulag.

Ég er búinn að skoða það nokkuð - en kannski ekki eins ítarlega og ég vildi :-)
Ég er með nokkrar efnislegar ábendingar.

Fyrst langar mig þó að ráðleggja ykkur að láta lesa yfir allan textann - það er víða að finna ásláttarvillur, auka orð inná milli og stundum mætti kannski orða hlutina skýrar. Það er dáldið bagalegt að rekast á slíkar villur í svona mikilvægu riti eins og þessu.
Miðað við alla vinnuna og peningana sem hefur farið í þetta, þá ætti vinnuframlag eins prófarkalesara varla að vera stór útgjaldaliður! - eflaust hægt að finna einhver innanhúss.

bls. 99 í AR-2010-2030
Fjallað um friðlýst svæði, m.a. Ósmel og Hvalfjarðareyri.
svæðið er á nátturuminjaskrá!

Svo virðist sem friðlýsingarmerkingu á þessum svæðum hafi dottið útaf sjálfum uppdrættinum.
Einnig mætti fjalla meira um svæðið og lýsa mikilvægi þess aðeins betur!

Reyndar hefur merkingin svæðið líka hafa dottið út á uppdrætti AR-2001-2024, en ég man sérstaklega eftir því að þarf hafi verið skýrt merking á þessu svæði, enda vann ég að máli tengdu efnistöku á svæðinu á sínum tíma. (hét að mig minnir: Kjalarnes, Norðurkot, malarnám) Þar var m.a. leitað eftir umsögn UST um svæðið og þeir leituðu umsagnar hjá einhverjum í HÍ (með eftirnafnið Norðdahl ef ég man rétt), þar sem bent var á mikilvægi svæðisins, sérstaklega í ljósi þess að jökulgarðar frá síðustu ísöld, eru fáir eftir sem eru eins vel varðveittir og Ósmelur.

bls. 105-106 í AR-2010-2030
Fjallað er um Hljómskálagarðinn.
(textinn er gott dæmi um mikilvægi þess að það þarf að lesa yfir allan texta)
Mér finnst allveg frábært að taka það fram að garðurinn falli undir ákvæði laga um menningarminjar og njóti því friðunnar. Einnig að hann flokkist sem fornleifar - sem er í samræmi við nýjustu lög um þær.
Þessi sami texti er svo endurtekinn í hverfaskipulaginu á bls. 237-238!

Í sambandi við þetta verða menn að staldra við og spyrja sig hversvegna eingöngu er fjallað um Hljómskálagarðinn sem mikilvægan almenningsgarð, sem minningarminjar og fornleifar, í Reykjavík. Mikilvægari, eldri og merkilegri almenningsgarða og einkagarða er að finna í miðborginni.

Ég legg til að í þennan kafla AR-2010-2030 um garða, verði bætt við umfjöllun um Austurvöll, Víkurgarð - sem flestir kalla Bæjarfógetagarðinn, Alþingisgarðinn (sem er nær óbreyttur frá upphafi), Arnarhól og Einarsgarð við Laufásveg. Þessir garðar falla líka undir ákvæði laga um menningarminjar og flokkast sem fornleifar.
Söguleg og fræðileg úttekt á öllum þessum görðum hefur verið gerð í MA ritgerð undirritaðs um almenningsgarða á Íslandi, og eintök af henni eru til hjá Skipulagsstjóra og Garðyrkjustjóra - svo heimatökin eru hæg - bara muna að vísa til heimilda!
Hljómskálagarðurinn, sem í raun heitir formlega Tjarnargarðurinn, er ekki merkilegri eða mikilvægari en þeir garðar sem nefndir voru hér á undan.

Að ógleymdum Landfógetagarðinum (Hressógarðinum) sem er í einkaeigu og er eldri en allir þessir garðar sem nefndir hafa verið. Hann þyrfti að vernda sérstaklega líka og nefna að falli undir áðurnefnd lög.

Einnig er sagt að það eigi að vinna úttekt á gildi Hljómskálagarðsins sem hluta af garðlistasögu Íslands, slíka úttekt þyrfti einnig að vinna fyrir hina garðana sem ég nefndi hér á undan. Ef gera á slíka úttekt þá hefur stór hluti grunngagna og rannsókna fyrir þá vinnu nú þegar verið gerð í MA ritgerð undirritaðs. Passið ykkur á því ráða fræðimenn í það verkefni og ég legg til að þar ráði einkavinavæðingin ekki för!! Eðlilegast væri að slík úttekt fari fram á vegum Minjasafns Reykjavíkur!
Ef leita ætti til landslagsarkitekta í sambandi við slíka úttekt, þá er enn sem komið er, bara einn landslagsarkitekt á landinu með doktorsgráðu, sem hefur faglega burði til þess að vinna slíka úttekt og tengingu garðsins við garðlistasöguna.

Einnig mætti svo sannarlega nýta tækifærið í þessu Aðalskipulagi og setja hverfisvernd á Hallargarðinn - enda er hann MJÖG mikilvægur í garðsögu landsins.

bls. 108 í AR-2010-2030
Um Hólavallagarð.
(annað dæmi um nauðsyn yfirlesturs á textanum)
Varðandi umræðuna um garðana hér á undan, þá er mjög undarlegt að Hólavallagarður sé ekki sagður falla undir ákvæði laganna um menningarminjar og fornleifar. Ef einhver garða Reykjavíkur á að falla undir þau ákvæði þá er það Hólavallagarður.
Í textanum er hinsvegar talað um að hann sé hverfisverndaður og tekið fram að það sé ekki formleg friðlýsing og skoðist sem viljayfirlýsing borgarinnar um að vernda garðinn.

Þetta þarf að færa til samræmis við áðurnefnd lög um menningarminjar og fornleifar.

bls. 179 í AR-2010-2030
Um kaupmanninn á horninu.
Ég geri sérstaklega athugasemdir við efirfarandi fullyrðingu:
"Þróun hverfisverslunar í Reykjavík á undanförnum áratugum er saga nánast stöðugrar hnignunar."

Þetta er alltof stór fullyrðing (sett fram sem alhæfing) sérstaklega í ljósi þess að þessi saga verslunar í Reykjavík
hefur nær ekkert verið rannsökuð. (fyrir utan þessa einu heimild sem vitnað er til eftir Einar - en í rannsókn hans er ekki sérstaklega verið að skoða þetta atriði og það af síður sögulegu þróunina)
Umfjöllunin í þessum kafla er að öðru leyti nokkuð góð og ber þess merki að fræðimaður (sennilega sagnfræðingurinn Hallil) hafi komið að gerð textans. Hinsvegar þarf að rannsaka þessa sögu miklu betur til þess að geta ályktað um kaupmanninn á horninu og hvernsvegna litlum verslunum innan hverfana fækkaði svo mikið eins og raunin hefur orðið.

Ég legg til að leitað verði til Minjasafns Reykjavíkur í þessu máli, þar starfa sérfræðingar og fræðimenn sem þekkja sögu Reykjavíkur ítarlega og ættu að geta gert stutta faglega rannsókn á þessum hluta kaupmannasögunnar í borginni.

Persónulega held ég að tvö atriði hafi skipt sköpun í þessari þróun (atriði sem eru ekki rædd í kaflanum). Þau eru annarsvegar bensínstöðvavæðingin og leyfi þeirra til að selja alskyns vörur allan sólarhringinn. Hinsvegar sú þróun að opinberar stofnanir eins og bankar og pósthús hurfu úr þjónustukjörnunum þar sem smávöruverslanirnar voru.
Auðvitað höfðu stórmarkaðirnir mikið um þetta að segja líka, sérstaklega Bónus og Hagkaup. Ég er hinsvegar ekki viss um að Glæsibær hafi orðið til þess að hefja þessa þróun, eins og kemur fram í textanum. Þar voru allskynsverslanir - ekki bara Silli og Valdi. Slíkar "litlar kringlur" urðu víða til t.d. í hverfiskjörnum úthverfana, t.d. Fellagörðum, Hólagarði og í NeðraBreiðholti. Einnig hafa átt sér skipulagsmistök eins og þegar krónunni var leyft að byggja verslun við Jaðarsel, þegar tómt verslunarhúsnæði stóð (og stendur enn held ég) við Seljaskóla.

bls. 252 í AR-2010-2030
Varðandi Klambratún og nafngiftina.
Það skiptir kannski ekki miklu máli en nafnið Klambrar er ekki gamallt í Reykvíkskri sögu, sjá t.d. MA ritgerð undirritaðs.
Þetta skiptir þó engu máli enda er nafnið formlega ákveðið.

bls. 268 í AR-2010-2030
Talað er um Breiðagerðisgarð - hvar er hann? (samræmist ekki korti)
Ef verið er að tala um O5 skv. kortinu, þá er þetta Grundargarður.
Sjá t.d. MA ritgerð undirritaðs. (eða spyrjið Garðyrkjustjóra - hann á heima við hliðna á garðinum!)
Annar merkilegur garður er á svæðinu sem heitir Garðaflöt og ekki er minnst á.
Sjá t.d. umfjöllun um þessa tvo garða í MA ritgerð undirritaðs.

bls. 273 í AR-2010-2030
Það þarf virkilega að yfirfara merkingar á kortinu á bls. 275. Hvar er t.d. Þ74 sem talað er um í texta. og hvað er O og OP á kortinu. Sennilega þarf að yfirfæra og samræma öll kort sem eru sýnd í skipulaginu svo þau standist!!

Mjög mikilvægt er að gleyma ekki Sauðhól við Fellaskóla - hann er álfhóll, og var m.a. skipulagi breytt til þess að ekki þryfti að grafa í hann á sínum tíma. Ég held að hóllinn sé hverfisverndaður - allavega með einhverja verndun - allavega var gerður á sínum tíma einhverskonar umsjónarsamningur við Fellaskóla um að láta nemendurnar sína sjá um hann. (hugsanlega eru þau göng til á skrifstofu skólans)
Þetta er mjög gamal örnefni og var svæðið í kring nefnt Sauðhólsmýri.

Annars bið ég bara afskaplega vel að heilsa og enn og aftur til hamingju með þetta flotta Aðalskipulag.
kær kveðja og knús á alla sem vilja! ;-)
Bragi Bersson

Ann María Andreasen

Frá: Massimo Santanicchia <massimo@lhi.is>
Sent: 7. september 2013 10:58
Til: USK_Skipulag
Efni: Remarks on the Masterplan

To whom it may concern,

The RMP2030 talks about densification I would like to point out that density is an emotionally charged word and therefore must start with social considerations and understanding of the sense of place. Density in Reykjavík must acknowledge the fine and granular existing urban form and work with it not against it. Continuing with the construction of megaprojects such as Skuggi means not only destroying the urban structure of Reykjavik but also a violation of human rights. These big developments in fact obstructs the view to nature (public good) to all the people who live south of that development. This is not acceptable.

Smaller interventions on a more human scale should be prioritised. They are more likely to bring with them a more diverse and public spirited culture. It is important that RMP2030 address the diversity that the word density hides. There are in fact different densities for different areas of the city. There are "many urbanisms" that compose a city, there are areas that feel more metropolitan and areas that are closer to the countryside, it is essential to celebrate this diversity. Densification in Reykjavík needs to be scaled down in order to look more closely to the urban structure of the city. When this happens then the city will discover that 47 percent of its territory is used by traffic infrastructures and also that there are plenty of unused lots even within the densest downtown area. Developing these lots while respecting the scale of the city means working within the nature of the city, it means respecting the sense of place, and a more gradual form of development which is more capable of responding to changes in the society.

The second point that is crucial to address is the lack of vision that permeates the RMP2030: the lack of understanding of the city's strengths and resources and how to undertake economic development planning. There is in fact no reference in RMP2030 to the current conditions or to the endogenous resources of the city. There is no vision but rather a list of intentions which are mainly densification and sustainable transportation. The master plan also needs a vision; it needs an economic development planning. The challenge is to reconnect the city at every level, starting by celebrating the public goods, this means investing in education, in research, and in the public space. It means restoring trust and an environment that helps form it.

The third point regards the use of Torg í Biðstöðu as a planning instrument. This must be managed in a far more clear and professional way than ever before. It has to be clearly advertised and it has to clear say who is in the board that makes decisions regarding the winning prohjects and has to publicly justify them and explain to the rest of the people why they are the winners. This happen for all other competitions private or public that they may be. It has to show responsibility for these choices. The way Torg í Biðstöðu is run now shows no professionalism nor a real understanding of the issues of the city. This year for instance the project on Frakkastigur lasted few weeks before the street was then closed and the project dismissed. Also the project on Vitatorg was basically built in a building site that is how Hverfisgata is for this year and also after few days of its construction it collapsed. So what was the purpose and sense to have these two projects in these two locations for this year? this is a waste of public money.

RMP2030 address extremely important issues and problems primarily a more compact city and sustainable transportation. It defines scenarios of growth. But is this the top priority for Reykjavík today? Should the top priority be where to build next? Or should it be on of how to better manage the existing built and social capital of not just in Reykjavík but in the entire metropolitan area? In other words, should the priority be thinking about a new hardware (roads and buildings) or should it be more about software (the connections and activities)?

City planners and politicians in Reykjavík are aware that the only way to fully address the issues that are at the core of the city is by envisioning one authority for the entire metropolitan area. This requires the sharing of one vision. It means the superseding of self-interests and political differences; it means social solidarity and cooperation. It is important therefore that the vision acknowledges the endogenous resources and people's capabilities, a vision that shifts Reykjavík from big-fix-projects and a world city model to the one of a small ordinary city.

with kindest regards

Massimo Santanicchia

Assistant Professor in Architecture and City Studies at The Iceland Academy of the Arts.

Planning for Reykjavík at this time in history should really be more flexible not just in terms of strategic vision but also in terms of governance. It needs both a unitary vision and to foster multiple small-scale initiatives. Planning needs to "recapture the unity of dissociated elements"(Lefebvre, 1974: 64), "the 'micro' or architectural level and the 'macro' level currently treated as the province of urbanists, politicians and planners" (*ibid:* 64). This is the challenge for any city. Small cities can show paths of development that are based on endogenous resources, on a sense of place, contact with nature, the human scale, and the power that is based on trust and human relationships. The Icelandic renaissance could start from its most basic

resources: geothermal energy, human capabilities, and the beauty of the country. “There can be no sustainable city without social justice and political participation as well as economic vitality and ecological regeneration” (Perlman & O’Meera Sheehan, 2007: 173). This is not easy but not having the vision of what to do makes the quest for sustainability almost impossible.

Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar,
Borgartúni 12-14
skipulag@reykjavik.is

EFNI: Athugasemd við tillögu að aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030

Land tilraunastöðvar Landbúnaðarháskóla Íslands á Korpu

Vísað er til skipulagsuppdráttar á bls. 291 í kaflanum Grafarvogur – Borgarhluti 8 í skjalinu Skipulag borgarhluta.

Landbúnaðarháskóli Íslands hefur umsjón með 18 ha landskika, sem er í eigu ríkisins, og afmarkast af landamerkjum við Blikastaðaland í NA, Vesturlandsvegi í SA og Korpuá í NV. Þarna hefur verið rekin tilraunastöð í jarðrækt frá árinu 1960. Í skipulagstillögu þeirri sem fyrir liggur er gert ráð fyrir miðsvæði og útivistarsvæði á umræddu landi. Í greinargerðinni sem fylgir er í engu getið þess að ríkið fer með eignarhald á þessu landi og hver núverandi landnotkun þess er. Við mótmælum því fyrirhuguðum breytingum á skipulagi svæðisins.

Hvanneyri 10. september 2013

Ágúst Sigurðsson
rektor

Skrifstofa rektors / Rectors office: Ásgarði Hvanneyri IS • 311 Borgarnes • Iceland
Sími / Tel.: (+354) 433 5010 • Fax: (+354) 433 5001 • Netfang / E-mail: agust@lbhi.is

Ann María Andreasen

Frá: astaadal@internet.is
Sent: 10. september 2013 12:47
Til: USK_Skipulag
Efni: breidholt

Sæl

Ég var að skoða nýja aðalskipulagið hjá ykkur og sá að þið ætlið að bæta við 100-200 íbúðum við Mjódd Þ72.

Það hljómar mjög skrítið í mínum eyrum þar sem börnin í þessum íbúðum munu trúlega fara í Breiðholtsskóla sem er löngu búin að sprengja allt utan af sér. Veit að það stendur til að stækka hann en það er búið að standa til lengi og ekkert gerist.

Einhver börn þurfa væntalega leikskólapláss en leikskólarnir sem fyrir eru geta nú þegar ekki tekið inn öll þau börn sem þau þyrftu.

Sá ekkert á skipulaginu sem benti til þess að það fylgdi með t.d.
leikskóli.

Eina sem vantar fyrir mitt leiti er betri aðstaða fyrir ÍR.

Með því að fjölga íbúðum fyrir aldraða sem er gott mál þá flytur trúlega meira yngra fólk í íbúðirnar sem fyrir eru og þá þarf grunnþjónustan að vera til staðar til að taka á móti fleira fólki.

Bestu kveðjur

Ásta Aðalsteins
astaadal@internet.is

Ann María Andreasen

Frá: Svavar Stefánsson <svavargs@gmail.com>
Sent: 10. september 2013 10:13
Til: USK_Skipulag
Efni: Athugasemd um aðalskipulag, Bryggjuhverfi

Daginn
Ég vil ítreka nauðsyn þess að Björgun verði flutt frá núverandi stað. Fyrr hefst uppbygging svæðisins ekki.

Fyrr mun uppbygging svæðisins ekki hefjast fyrir alvöru. Það er ólíðandi að hagsmunir eins félags gangi fyrir hagsmunum borgarbúa. Hóti félagið því að leggja niður starfseminu verði það flutt er það lítið mál fyrir Reykjavíkurborg að hefja slíka starfsemi sjálft á nýjum stað og selja áhugasömum kaupendum. Núverandi eigendur munu auk þess aldrei láta verða af því að leggja niður arðbært félag eingöngu vegna þess að flytja þarf starfsemi þess til. Hér eru hluthafar og stjórnendur Björgunar í raun að fjárkúga Reykjavíkurborg.

--
kv
Svavar Stefánsson
Verðandi fasteignareigandi í því sem áður hét Bryggjuhverfið

Ann María Andreasen

Frá: Ísleifur Gíslason <isleifur@vortex.is>
Sent: 10. september 2013 10:27
Til: USK_Skipulag
Afrit: Júlíus Vífill Ingvarsson; Kjartan Magnússon; Dagur B Eggertsson; Ásgeir Erling Gunnarsson; bryggjuhverfi@bryggjuhverfi.net
Efni: Athugasemd við aðalskipulag

Mikilvægi: Mikið

Ég bý ásamt eiginkonu minni í Bryggjuhvefinu við Grafarvog (www.bryggjuhverfi.net) og vil benda ykkur á að ekkert getur orðið hverfinu okkar til framdráttar ef þið ekki komið Björgun burt úr hverfinu og látið fjarlægja sementssílóið sem stendur eins og hliðstólpi heljar við aðkeyrsluna í hvefið frá Elliðaánum.
Það er kominn tími til að staðið verði við loforðin og Bryggjuhverfið fái að dafna eins og efni standa til.

Kær kveðja, Ísleifur Gíslason kt: 1408463419

isleifur@vortex.is

Til Umhverfis- og skipulagssviðs Reykjavíkurborgar
Borgartúni 12-14

Mótmæli við tillögu að nýju aðalskipulagi Reykjavíkur

Við undirrituð mótmælum fyrirhuguðum breytingum á Elliðaárdal, svæði sem í kynningu á nýju aðalskipulagi er lýst með eftirfarandi hætti:

> „Þ76 Ártúnsholt-Rafstöðvarvegur.
>
> [Í bæklingi um skipulag borgarhluta er reiturinn merktur Þ2].
>
> Íbúðarbyggð á tæplega 6 ha svæði. Gert er ráð fyrir að hægt verði að bæta við allt að 50 sérbýlishúsum á svæðinu sem yrðu hluti af núverandi byggð, skóla og þjónustu í Ártúnsholti.
>
> Aðkoma að svæðinu verður frá Rafstöðvarvegi. Á svæðinu eru gamlar malarnámur sem byggðin þarf að laga sig að. Skilyrt er að nýbyggðin þróist alfarið með vistvæn sjónarmið að leiðarljósi s.s. með sjálfbærum ofanvatnslausnum, byggingarefnum, flokkun sorps o.s.frv.“

Mótvæli okkar eru studd eftirfarandi rökum:

1. Nýtt hverfi á þessu svæði er samgöngulega einangrað. Íbúar þess þyrftu að keyra langar leiðir til að komast til og frá vinnu; að verslunum, skólum og annarri þjónustu. Mjög líklegt er því að íbúar þar myndu krefjast þess fyrr en seinna að opnuð yrði leið úr hverfinu um Seiðakvísl, sem núna er lokuð friðsæl íbúðargata, en yrði með slíkri breytingu að meginumferðaræð. Með því að Þ76 svæðið er látið ná alveg upp að neðstu húsum í Seiðakvísl (nr. 32, 34 og 38) er opnað á möguleika þess að gera slíka breytingu. Því mótmælum við harðlega.
2. Jafnvel þó aðkoman yrði þrátt fyrir allt um Rafstöðvarveg, eins og segir í kynningu, þá er ljóst að umferðaræðar til og frá hverfinu eru takmarkaðar, en jafnframt langar og flóknar. Svæðið yrði allt einn stór botnlangi. Samgöngulega yrði nýtt 50 húsa hverfi þarna, auk álíka viðbótar á Þ75 reitnum aðeins vestar, mikið vandræðamál. Mikill akstur til að sækja þjónustu yrði seint talinn umhverfisvænn. Hvað sem líður góðum áformum um að íbúar nýti sér göngu- og hjólreiðastíga t.d. fyrir börn í Árbæjarskóla, þá er nokkuð víst að „skutlið“ yrði mikið – og það er um langan og krókóttan veg að fara, niður Rafstöðvarveg, undir Miklubraut, upp Bíldshöfða, yfir Höfðabakkabrú og þaðan upp í Rofabæ. Sama er um að aðrar aðkomuleiðir að segja, leiðir úr og í vinnu. Líklega yrði einnig erfitt að koma þessu hverfi inn á leiðakerfi strætisvagna svo vel fari.
   Í markmiðslýsingu nýs aðalskipulags segir: „Með þéttari byggð dregur almennt úr vegalengdum, samgöngukostnaði og umhverfisáhrifum samgangna.“ Hér er þessu öfugt farið og vandséð hvernig skipulag þessa hverfis gæti samrýmst þessum góðu markmiðum.
3. Bygging stórs einbýlishúsahverfis í Elliðaárdal gengur einnig þvert á eitt af meginmarkmiðum nýs aðalskipulags um að ekki skuli gengið á græn svæði sem hafa útivistargildi.
   Svæðið er núna að miklu leyti skógi vaxið og hefur alla möguleika á að þróast áfram sem hluti útvistarsvæða við Elliðaá. Svæðið umhverfis Elliðaár er einstök útivistarperla Reykvíkinga sem mikilvægt er að vernda til framtíðar. Eftir að lagður var göngustígur sunnan Seiðakvíslar, sem

tengir saman stíga við Árbæjarsafn og Ártúnsbrekku hefur notkun svæðisins sem útivistarsvæðis aukist mikið. Nær væri að halda áfram slíkri stígagerð og auka útivistarmöguleika borgarbúa í Elliðaárdal með þeim hætti. Þá eru ótaldir möguleikar á tengingu þess við safnasvæði Árbæjarsafns. Með því að skipuleggja þarna íbúðabyggð verður lokað á þessa möguleika til allrar framtíðar.
Skipulag íbúðabyggðar á Þ76 reitnum er því í hróplegri andstöðu við markmið aðalskipulags um græna og vistvæna borg.

4. Við teljum það minnka lífsgæði okkar íbúa í Seiðakvísl að byggja stóra einbýlishúsabyggð á þessum stað, sem er samkvæmt gildandi aðalskipulagi útjaðar hverfisins. Íbúar borgarinnar verða að geta treyst því að slíkar meginlínur haldi. Auk þess gæti þetta haft slæm áhrif á söluverðmæti eignar okkar.
5. Að leggja fram hugmyndir um byggingu á stóru sérbýlishúsahverfi í aðalskipulagi borgarinnar, án þess að sýna fram á samgöngur við það sama hverfi, vekur undrun og grunsemdir um að leysa eigi með tengingu við núverandi gatnakerfi Ártúnsholts.
Þessi vinnubrögð eru óviðunnandi.

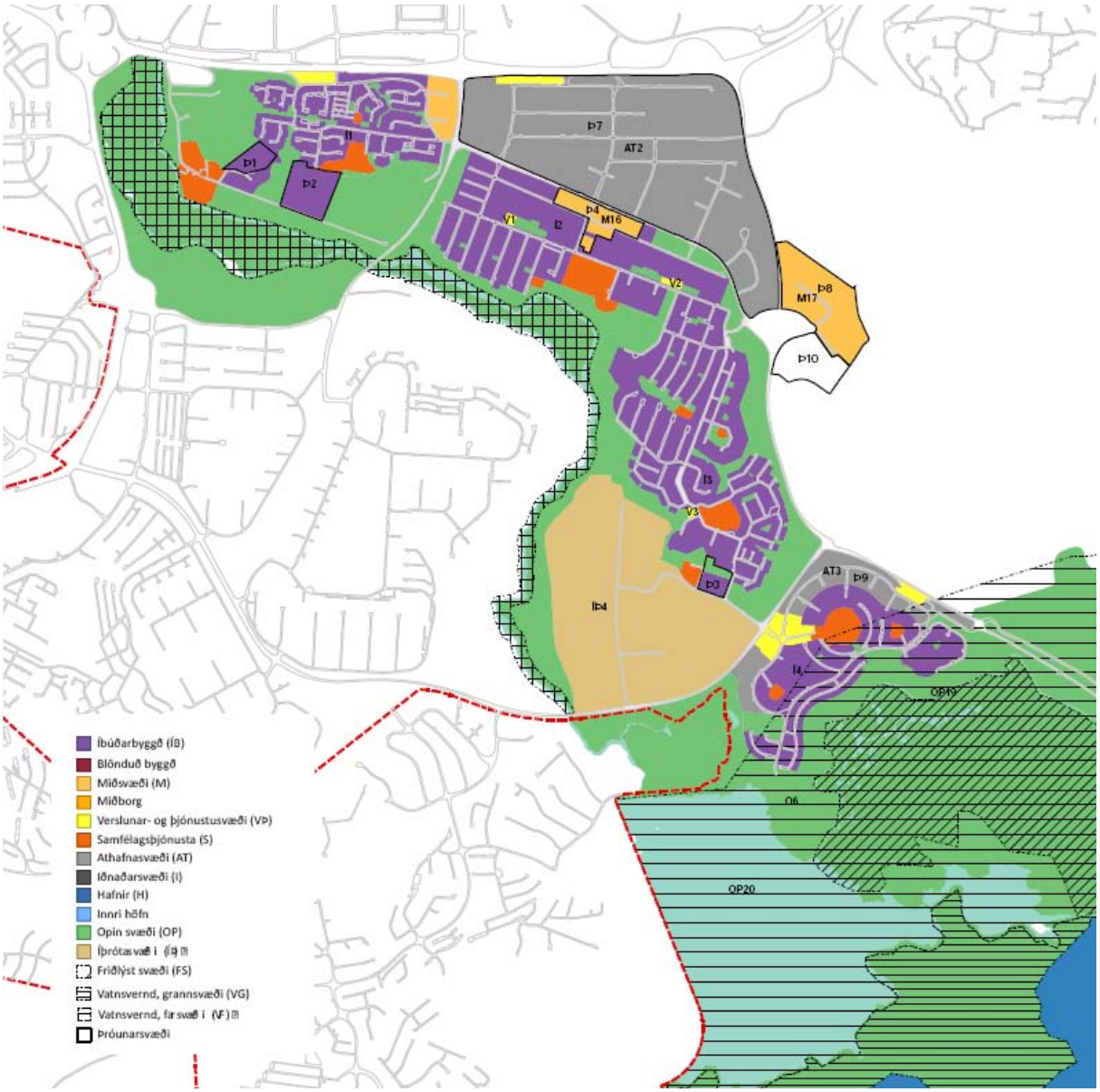
Niðurstaða

Við teljum skipulag Þ76 svæðisins í hróplegri mótsögn við meginmarkmið nýs aðalskipulags. Það er því eindregin krafa okkar að fallið verði frá skipulagi Þ76 svæðins sem íbúðabyggðar. Þess í stað verði svæðið skilgreint sem útivistarsvæði. Til vara gerum við þá kröfu að íbúðasvæðið verði minnkað þannig að það verði einungis meðfram Rafstöðvarvegi, en nái ekki upp að Seiðakvísl.

Reykjavík 11. Sept. 2013.

Páll Trausti Jörundsson Kt: 100640-3419 Seiðakvísl 15 110 Reykjavik.

Inga I. S. Vilhjálmsdóttir Kt: 250443-4639. Seiðakvísl 15 110 Reykjavík.


Þ7
AT2
Þ1
Þ2
Þ4
M16
V1
I2
V2
Þ8
M17
Þ10
I3
V3
Þ3
ÍÞ4
AT3
Þ9
I4
OP19
O6
OP20
Íbúðarbyggð (ÍB)
Blönduð byggð
Miðsvæði (M)
Miðborg
Verslunar- og þjónustusvæði (VÞ)
Samfélagsþjónusta (S)
Athafnasvæði (AT)
Iðnaðarsvæði (I)
Hafnir (H)
Innri höfn
Opin svæði (OP)
Friðlýst svæði (FS)
Vatnsvernd, grannsvæði (VG)
Þróunarsvæði

Ann María Andreasen

Frá: Sigmundur Andrésson <sma@internet.is>
Sent: 12. september 2013 12:11
Til: USK_Skipulag
Efni: Athugasemd við tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010 - 2030

Reykjavíkurborg
Umhverfis- og skipulagssvið
Borgartúni 12 – 14
105 Reykjavík

10. september 2013

Athugasemd við tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010 - 2030

Undirritaður gerir athugasemdir við fyrirliggjandi tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010-2030. Í tillögunni er gert ráð fyrir að Reykjavíkurflugvöllur verði lagður af á árunum 2015 – 2024. Enn hafa þó engar ráðstafanir verið gerðar varðandi hvert sú starfsemi sem er á Reykjavíkurflugvelli á að fara. Enn hefur ekki verið komið með tillögur að neinu flugvallarstæði í eða við Reykjavík sem gæti komið í stað núverandi svæðis í og við Vatnsmýrina. Á meðan svo er, er ekki tímabært að leggja Reykjavíkurflugvöll af.

Það varðar almannahagsmuni að hafa Reykjavíkurflugvöll þar sem hann er. Það þarf ekki mikla jarðfræðiþekkingu til að gera sér grein fyrir að jarðeldar á suðvesturhorni landsins geta tímabundið eða til lengri tíma eyðilagt eða heft starfsemi á Keflavíkurflugvelli. Ef Reykjavíkurflugvöllur verður lagður af þá yrði höfuðborgarsvæðin án flugsamgangna í slíku tilfelli.

Miðað við fjárhagsstöðu Reykjavíkur og ríkissjóðs í dag er einnig algjörlega óraunhæft að reikna með að Reykjavíkurborg eða ríki hafi fjármuni aflögu til að eyða í að byggja upp nýtt flugvallarsvæði á næstu áratugum.

Undirritaður mótmælir því framkomnum tillögum um niðurleggingu Reykjavíkurflugvallar sem óraunhæfum og óframkvæmanlegum. Tillaga þessi er atlaga að öryggi allrar íslensku þjóðarinnar.

Virðingarfyllst

Sigmundur M Andrésson

Kt.: 140839-7799

=======
Email scanned by PC Tools - No viruses or spyware found.

(Email Guard: 9.1.0.2894, Virus/Spyware Database: 6.21340)
http://www.pctools.com
=======

Ann María Andreasen

Frá: Koris - Björn Arnar <koris@internet.is>
Sent: 12. september 2013 13:16
Til: USK_Skipulag
Efni: FW: Athugasemd við tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010 - 2030

Reykjavíkurborg
Umhverfis- og skipulagssvið
Borgartúni 12 – 14
105 Reykjavík

12. september 2013

Athugasemd við tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010 - 2030

Undirritaður gerir athugasemdir við fyrirliggjandi tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010-2030. Í tillögunni er gert ráð fyrir að Reykjavíkurflugvöllur verði lagður af á árunum 2015 – 2024. Enn hafa þó engar ráðstafanir verið gerðar varðandi hvert sú starfsemi sem er á Reykjavíkurflugvelli eigi að fara. Enn hefur ekki verið komið með tillögur að neinu flugvallarstæði í eða við Reykjavík sem gæti komið í stað núverandi svæðis í og við Vatnsmýrina. Á meðan svo er, er ekki tímabært að leggja Reykjavíkurflugvöll af.

Fyrsta svæðið sem á að leggja af á Reykjavíkurflugvelli er svæði það sem er fyrir flugkennslu, einkaflug, verkflug, flugvélaviðhald, flugvélasmíðar og fleira í Fluggörðum. Þarna er í dag blómlegt athafnalíf og ýmis flugtengd starfsemi. Þessarri starfsemi hefur ekki verið fundinn nýr staður og á meðan svo er, er ekki hægt að flytja hana. Á þessu svæði á undirritaður fasteign til geymslu flugvélar. Eðli málsins samkvæmt þá þarf geymsla undir flugvélar að vera við flugvöll.

Miðað við fjárhagsstöðu Reykjavíkur og ríkissjóðs í dag er einnig algjörlega óraunhæft að reikna með að Reykjavíkurborg eða ríki hafi fjármuni aflögu til að byggja upp nýtt flugvallarsvæði á næstu áratugum.

Undirritaður mótmælir því framkomnum tillögum um niðurlagningu Reykjavíkurflugvallar sem óraunhæfum og óframkvæmanlegum. Ef af þessarri tillögu yrði aðstaða sú sem ég hef komið mér upp til geymslu flugvélar minnar eyðilögð og það án þess að fyrirsjánalegur sé staður til enduruppbyggingar.

Virðingarfyllst

Björn H. Arnar

Kt: 021241-2619

SKJALAVER
HÖ...
12. SEP 2013
Málsnr UJK2013020044
Bréfalv...

Til Umhverfis- og skipulagssviðs Reykjavíkurborgar
Borgartúni 12-14

Mótmæli við tillögu að nýju aðalskipulagi Reykjavíkur

Við undirrituð mótmælum fyrirhuguðum breytingum á Elliðaárdal, svæði sem í kynningu á nýju aðalskipulagi er lýst með eftirfarandi hætti:

> „Þ76 Ártúnsholt-Rafstöðvarvegur.
>
> [Í bæklingi um skipulag borgarhluta er reiturinn merktur Þ2].
>
> Íbúðarbyggð á tæplega 6 ha svæði. Gert er ráð fyrir að hægt verði að bæta við allt að 50 sérbýlishúsum á svæðinu sem yrðu hluti af núverandi byggð, skóla og þjónustu í Ártúnsholti.
>
> Aðkoma að svæðinu verður frá Rafstöðvarvegi. Á svæðinu eru gamlar malarnámur sem byggðin þarf að laga sig að. Skilyrt er að nýbyggðin þróist alfarið með vistvæn sjónarmið að leiðarljósi s.s. með sjálfbærum ofanvatnslausnum, byggingarefnum, flokkun sorps o.s.frv."

Mótvæli okkar eru studd eftirfarandi rökum:

1. Svæðið er hluti af Elliðaárdalnum sem er ein helsta náttúruperla Reykjavíkurborgar. Að okkar mati er engin ástæða né rök fyrir því að þrengja að þeirri perlu með nýrri íbúðabyggð. Miklu frekar ætti að nýta svæðið til útivistar og uppbyggingu í tengslum við íþróttastarfsemi. Íþróttasvæði, leiksvæði og útivistarsvæði eru því miður meira og minna í niðurníðslu í Ártúnshverfi. Til viðbótar má benda á að mjög þröngt er orðið um íþróttasvæði Fylkis í Árbænum og ekki miklir stækkunarmöguleikar. Á þessu svæði gæti myndast möguleiki á nýju svæði til að létta á aðalsvæði Fylkis með tengingu við Ártúnsskóla.
2. Nýtt hverfi á þessu svæði er samgöngulega einangrað. Íbúar þess þyrftu að keyra langar leiðir til að komast til og frá vinnu; að verslunum, skólum og annarri þjónustu. Mjög líklegt er því að íbúar þar myndu krefjast þess fyrr en seinna að opnuð yrði leið úr hverfinu um Seiðakvísl, sem núna er lokuð friðsæl íbúðargata, en yrði með slíkri breytingu að meginumferðaræð. Með því að Þ76 svæðið er látið ná alveg upp að neðstu húsum í Seiðakvísl (nr. 32, 34 og 38) er opnað á möguleika þess að gera slíka breytingu. Því mótmælum við harðlega.
3. Jafnvel þó aðkoman yrði þrátt fyrir allt um Rafstöðvarveg, eins og segir í kynningu, þá er ljóst að umferðaræðar til og frá hverfinu eru takmarkaðar, en jafnframt langar og flóknar. Svæðið yrði allt einn stór botnlangi. Samgöngulega yrði nýtt 50 húsa hverfi þarna, auk álíka viðbótar á Þ75 reitnum aðeins vestar, mikið vandræðamál. Mikill akstur til að sækja þjónustu yrði seint talinn umhverfisvænn. Hvað sem líður góðum áformum um að íbúar nýti sér göngu- og hjólreiðastíga t.d. fyrir börn í Árbæjarskóla, þá er nokkuð víst að „skutlið" yrði mikið – og það er um langan og krókóttan veg að fara, niður Rafstöðvarveg, undir Miklubraut, upp Bíldshöfða, yfir Höfðabakkabrú og þaðan upp í Rofabæ. Sama er um að aðrar aðkomuleiðir að segja, leiðir úr og í vinnu. Líklega yrði einnig erfitt að koma þessu hverfi inn á leiðakerfi strætisvagna svo vel fari.

Í markmiðslýsingu nýs aðalskipulags segir: „Með þéttari byggð dregur almennt úr vegalengdum, samgöngukostnaði og umhverfisáhrifum samgangna." Hér er þessu öfugt farið og vandséð hvernig skipulag þessa hverfis gæti samrýmst þessum góðu markmiðum.

4. Bygging stórs einbýlishúsahverfis í Elliðaárdal gengur einnig þvert á eitt af meginmarkmiðum nýs aðalskipulags um að ekki skuli gengið á græn svæði sem hafa útivistargildi.
   Svæðið er núna að miklu leyti skógi vaxið og hefur alla möguleika á að þróast áfram sem hluti útvistar- og íþróttasvæða við Elliðaá, sbr. umfjöllun undir lið 1 hér að framan. Svæðið umhverfis Elliðaár er einstök útivistarperla Reykvíkinga sem mikilvægt er að vernda til framtíðar. Eftir að lagður var göngustígur sunnan Seiðakvíslar, sem tengir saman stíga við Árbæjarsafn og Ártúnsbrekku hefur notkun svæðisins sem útivistarsvæðis aukist mikið. Nær væri að halda áfram slíkri stígagerð og auka útivistarmöguleika borgarbúa í Elliðaárdal með þeim hætti. Til viðbótar því sem sett var fram undir lið 1 hér að framan um íþrótta- og útivistarsvæði þá myndast möguleikar á tengingu svæðisins við safnasvæði Árbæjarsafns. Með því að skipuleggja þarna íbúðabyggð verður lokað á þessa möguleika til allrar framtíðar. Skipulag íbúðabyggðar á Þ76 reitnum er því í hróplegri andstöðu við markmið aðalskipulags um græna og vistvæna borg.
5. Við teljum það minnka lífsgæði okkar íbúa í Seiðakvísl að byggja stóra einbýlishúsabyggð á þessum stað, sem er samkvæmt gildandi aðalskipulagi útjaðar hverfisins. Íbúar borgarinnar verða að geta treyst því að slíkar meginlínur haldi. Auk þess gæti þetta haft slæm áhrif á verðmæti eignar okkar.

Niðurstaða

Við teljum skipulag Þ76 svæðisins í hróplegri mótsögn við meginmarkmið nýs aðalskipulags. Auk þess teljum við það fráleitt að skerða þá náttúrperlu sem Elliðaárdalurinn er með nýrri íbúðabyggð. Frekar að byggt sé upp svæði tengt íþróttum og útivist. Það er því eindregin krafa okkar að fallið verði frá skipulagi Þ76 svæðis sem íbúðabyggðar. Þess í stað verði svæðið skilgreint sem útivistarsvæði.

Til vara gerum við þá kröfu að íbúðasvæðið verði minnkað þannig að það verði einungis meðfram Rafstöðvarvegi, en nái ekki upp að Seiðakvísl.

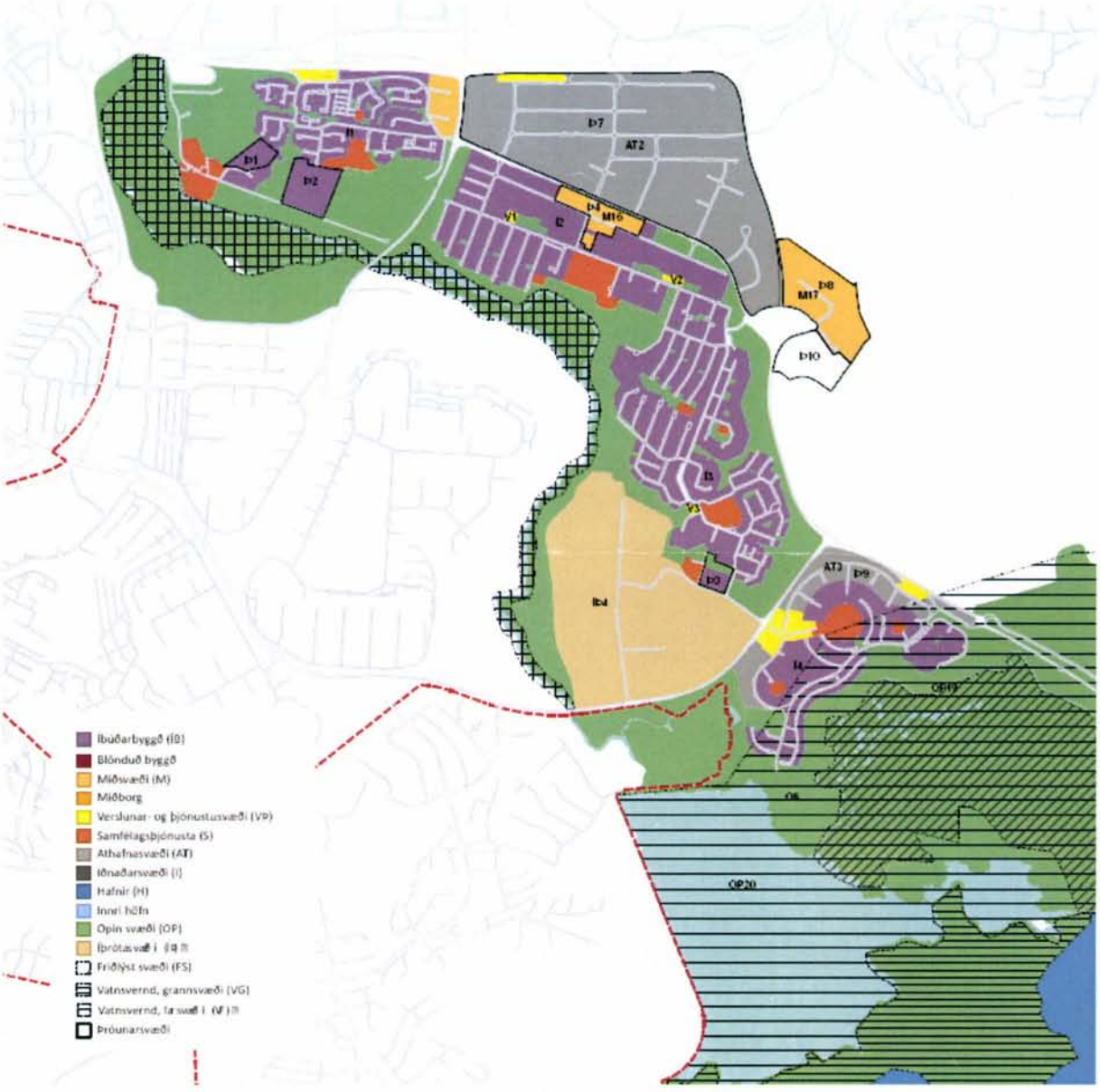
Reykjavík 10. september 2013,

Vignir Rafn Gíslason

Laufey Björk Þorsteinsdóttir

Vignir Rafn Gíslason
Laufey Björk Þorsteinsdóttir

Seiðakvísl 34
110 Reykjavík
s. 5811517


Þ7
AT2
Þ1
Þ2
V1
I2
Þ4
M16
V2
M17
Þ8
Þ10
I3
V3
Þ3
Íb4
AT3
Þ9
I4
OP19
OP20
Íbúðarbyggð (ÍB)
Blönduð byggð
Miðsvæði (M)
Miðborg
Verslunar- og þjónustusvæði (VÞ)
Samfélagsþjónusta (S)
Athafnasvæði (AT)
Iðnaðarsvæði (I)
Hafnir (H)
Innri höfn
Opin svæði (OP)
Íþróta svæði (ÍÞ)
Friðlýst svæði (FS)
Vatnsvernd, grannsvæði (VG)
Vatnsvernd, farsvæði (VF)
Þróunarsvæði

Reykjavíkurborg
Umhverfis- og skipulagssvið
Borgartún 12-14
105 Reykjavík

SKJALAVER
HÖFUÐSTÖÐVAR
12. SEP. 2013
Málsnr: USK20130200 44
Bréfalykill:

STRAUMUR

Reykjavík, 10. september 2013

Efni: Athugasemdir við tillögu að aðalskipulagi Reykjavíkur 2011-2030.

Forsaga og eignarhald.

FSPB 2 ehf. (félag í eigu SPB hf., áður Sparisjóðabanka Íslands hf.) er eigandi félagsins Lindberg ehf., sem er eigandi fasteigna við Fiskislóð 16-32 í Reykjavík, jafnframt er félagið með lóðaréttindi á u.þ.b. 7.975 m² lóð sem liggur vestan verbúða við Grandagarð og austan Fiskislóðar, alls er reitur félagsins um 25.000 m². (sjá viðauka 1.)

Árið 2007 gerði Lindberg ehf. samning um makaskipti við Faxaflóahafnir á lóðum við Fiskislóð til að liðka til fyrir byggingu á frystihúsi Fiskkaupa við Fiskislóð 34. Fasteignir á lóðum 36 og 38 við Fiskislóð fóru til Faxaflóahafna en í staðin fékk Lindberg ehf. u.þ.b. 7.975 m² lóð sem liggur vestan verbúða við Grandagarð og austan Fiskislóðar, Lindberg ehf. greiddi Faxaflóahöfnum jafnframt fyrir þessi viðskipti. Á þessum tíma hafði Reykjavíkurborg upp mikil áform um uppbyggingu íbúðarhúsnæðis á svæðinu og voru Þessi viðskipti og fleiri gerð á þeim forsendum.

Lindberg ehf keypti allar þessar eigir árið 2007 af tugum aðila. Allt svæðið sem sjá má í viðauka 1 er því á einni hendi sem auðveldar skipulagsmál og framkvæmdir þegar út í þær verður farið.

Staðan í Örfirisey.

Örfirisey hefur á undanförnum árum verið skilgreint sem land undir hafnsækna og blandaða starfsemi. Raunin hefur verið sú að stöðugt hefur dregið úr hafnsækinni starfsemi á svæðinu.

Þannig voru í maí 2013 268 félög skráð með lögheimili í Örfirisey (sjá viðauka 2). Af þeim voru 153 félög skráð í símaskrá, en ætla má að í þeim sé rekin einhver starfsemi. Af þessum 153 félögum eru u.þ.b. 10 sem flokkast gætu sem sjávarútvegsfyrirtæki og eru sum þeirra mjög smá. Hin eru þjónustufyrirtæki af ýmsum toga sem ekki þarfnast staðsetningar á þessu svæði. Í raun má segja að aðeins séu 5 sjávarútvegsfyrirtæki sem eitthvað kveður að á svæðinu.

Smábátaútgerð hefur farið minnkandi frá svæðinu og eru nú um 10-15 bátar sem stunda heils árs sjósókn og um 10 bátar sem stunda veiðar hluta ársins.

Breytingar hafa einnig átt sér stað hjá stærri sjávarútvegsfyrirtækjunum á svæðinu, Ingimundur ehf. hefur selt togar sinn Helgu RE 49, Ögurvík fyrirhugar að selja annan af tveimur togurum sínum, Hb Grandi er að selja einn af sínum togurum og hefur fært hluta af vinnslu sína á uppsjávarfiski og mjölvinnslu til Vopnafjarðar og aukið landvinnslu á Akranesi.

Löndun frystitogara hefur færst að stórum hluta í Sundahöfn, en þar eru skipafélögin með aðstöðu sína.

Seldur fiskur hjá Fiskmarkaði Ísland í Reykjavík fer stöðugt minnkandi, var 7.430 tonn árið 2007 en var kominn niður í 4.670 tonn árið 2012.

Auk þess má nefna að í skýrslu sem gerð var fyrir Faxaflóahafnir í sumar kemur fram að mjög lítill hluta vinnuafls á höfuðborgarsvæðinu starfa við sjávarútveg en þar segir orðrétt á bls. 15 „Fjöldi þessara starfa á höfuðborgarsvæðinu er þó lágt sem hlutfall af þeim heildarfjölda starfa allra atvinnugreina á svæðinu, eða einungi á milli 1-2%"

Af þessari stuttu upptalningu hér að framan og fleiru verður að telja að of mikið sé gert úr mikilvægi og umfangi sjávarútvegs í Örfirisey og erfitt er að sjá hvað réttlætir að halda svo stóru svæði í miðborg Reykjavíkur frá uppbygginu í þágu borgarbúa.

Framtíðar uppbygging við Fiskislóð.

Fyrir liggur að engin uppbygging hefur átt sér stað við Fiskislóð undanfarna áratugi og er svæði í töluverðri lægð og niðurníðslu a.m.k. austan Fiskislóðar. Talsvert er þar af úrsérgengnum byggingum og er leiguverð þeirra lágt miða við staðsetningu. Staðan á fasteignamarkaðnum í dag er sú að uppbygging á verslunar og þjónustuhúsnæði á svæðinu verður ekki fýsilegur kostur næstu árin, gríðarlegt offramboð er nú af skrifstofu-, verslunar- og iðnaðarhúsnæði á höfuðborgarsvæðinu og verið er að selja fasteignir langt undir kostnaðarverði. Á Íslandi eru 3,8 m² af verslunarhúsnæði á hvern íbúa, en 2,1 m² á íbúða á Norðurlöndunum og Bretlandi, þannig að vandséð er hvers vegna auka á við verslunar- og þjónustupláss í Örfirisey í stað þess að byggja þar upp íbúðarhúsnæði sem brýn þörf er fyrir.

Tölur sem unnar voru fyrir Reiti ehf. í maí 2012 (sjá viðauka 3) um óleigt atvinnuhúsnæði á höfuðborgarsvæðinu eru sláandi, 149.150 m² af skrifstofuhúsnæði ekki í útleigu, 56.137 m² af verslunarhúsnæði ekki í útleigu og 171.911 m² af iðnaðarhúsnæði ekki í útleigu. Í þessum tölum er ekki atvinnuhúsnæði sem var í byggingu.

Mjög sterk rök mæla með því að heimilað verði að reisa blandaða byggð á landi Lindbergs við Fiskislóð, verða hér nefnd nokkur dæmi.

- Stefna núverandi borgaryfirvalda er að þróa borgina til vesturs og þétta byggð. Fyrirhugað er að byggja um 14.500 íbúðir í Reykjavík til 2030 þar af 2.200 í miðborginni, 3.200 við Elliðaárvog og 6.900 í Vatnsmýrinni. Spurning er hvort og þá

hvenær byggt verður á flugvallarsvæðinu, skoðanir almennings og afstaða Alþingis bendir til þess að bið gæti orðið á uppbyggingu þar. Við þessar aðstæður er rökrétt að huga að uppbyggingu íbúðabyggðar á hluta Örfiriseyjar, enda uppbygging og breytt landnotkun í Vatnsmýrinni háð samkomulagi við samgönguyfirvöld.

- Nokkuð er af ónýttu byggingarlandi í Örfirisey sem ekki verður séð að nýtt verði undir atvinnuhúsnæði á næstu árum vegna markaðsaðstæðna.

- Mikið er nú þegar af verslunum á svæðinu og líf er að færast í gömlu verðbúðirnar.

- Byggja þarf upp í Örfirisey og fegra ásýnd hennar eins og fyrirhugað er að gera á slippasvæðinu við Mýrargötu.

- Rökrétt er að leyfa íbúðabyggð inn á hluta Örfiriseyjar í framhaldi af Mýrargötubyggðinni og kemur þá Fiskislóð helst til greina.

- Skoðanakannanir sýna að vaxandi fjöldi fólks kýs að búa miðsvæðis í borginni.

- Aukinn þörf verður fyrir íbúðir í vesturhluta borgarinnar þegar og ef nýr Landspítali verður byggður.

- Vöntun er á litlum og meðalstórum íbúðum við gömlu höfnina, í hjarta miðborgarinnar.

- Æskilegt er að gefa sem flestum tækifæri á að búa í hjarta borgarinnar og auðga með því mannlífið í miðborginni.

- Aðalskipulag 2010-2030 gerir ráð fyrir þróunarásnum Örfirisey – Keldur, verður þar lögð sérstök áhersla á almenningssamgöngur, þetta felur vel að uppbyggingu byggðar í Örfirisey.

- Æskilegt er að byggja upp í vesturhluta borgarinnar með tilliti til umferðarálags.

- Auka þarf nálægð heimila og vinnustaða, hækkandi eldsneytisverð leiðir af sér aukna eftirspurn eftir húsnæði í miðborginni.

- Helmingur Íslendinga er 34 ár ára og yngri og aukin eftirspurn verður eftir íbúðarhúsnæði á næstunni.

- Búsetukönnun á vegum Reykjavíkurborgar frá því í sumar leiðir í ljós að flestir kjósa að búa í miðborginni og öðrum eldri hverfum vestan Elliðaársósa miðað við núverandi búsetu. Þessar niðurstöður falla vel að áætlun borgaryfirvalda um að auka íbúðabyggð í vesturhluta borgarinnar. Könnunin leiddi jafnframt í ljós að við val á nýbyggingarsvæðum eftir aldri velja 32% íbúa á aldrinum 18-29 ára miðborgina, 21% á aldrinum 30-49 ára og 26% á aldrinum 50-75 ára. Jafnframt eru

49% svarenda í miðborginni hlynntir þéttingu byggða og 35% þeirra ferðast annað hvort með reiðhjóli, strætó eða gangandi.

Athugasemd við aðalskipulag 2011-2030.

Hér með er gerð eftirfarandi athugasemd fyrir hönd Lindberg ehf. við auglýsta tillögu að aðalskipulagi Reykjavíkur 2011-2030.

Í núverandi tillögu að aðalskipulagi Reykjavíkur 2011 – 2030 er ekki gert ráð fyrir heimild til að nýta byggingarsvæðið Lindberg ehf. við Fiskislóð 16-32 og byggingarsvæði félagsins vestan verbúðanna við Grandagarð undir íbúðabyggð eða blandaða byggð, einungis er gert ráð fyrir að þar megi rísa verslunar og þjónustuhúsnæði þó með takmörkunum. Lindberg ehf. óskar hér með eftir að gerðar verði breytingar á núverandi tillögum þannig að á svæði félagsins verið heimiluð blönduð byggð.

Næstu skref.

Lindberg ehf. lýsir sig reiðubúið til að vinna að uppbyggingu á svæði félagsins í samvinnu við Reykjavíkurborg og Faxaflóahafnir.

Félagið lét í sumar þrjár virtar arkitektastofur vinna skipulagstillögur að svæðinu. Sýna þær glögglega að möguleikarnir til skynsamlegrar uppbyggingar á þessum stóra reit eru gríðarlegir hvort sem horft er til íbúðabyggðar, atvinnustarfsemi eða blöndu af hvorutveggja.

Félagið mun á næstunni kynna þessar skipulagstillögur fyrir borgaryfirvöldum og vonast til að tillögurnar geti orðið grundvöllur að samvinnu félagsins og borgaryfirvalda um þéttingu byggðar og uppbyggingu á svæðinu.

Virðingarfyllst,
f.h. FSPB 2 ehf.
Borgartúni 25
105 Reykjavík

Sveinn Hreinsson,
Netfang: sveinn@straumur.com

Afrit: Faxaflóahafnir, Gísli Gíslason.

Viðauki 1


Grandi
Orfirsey
Hólmasíðð
Eyjarsíðð
Jarnbraut
Norðurgarður
Norðurgarðsíðð
Slidarbryggja
Fiskisíðð
Grunnsíðð
Grandagarður
Bótarbryggja
Grandabryggja
Grandatorg
Reatargata

Viðauki 2

Nr.	Sími	Félög skráð í Örfirisey	Heimilisfang	Starfsemi
1	símaskr.	Brynja kaffihús	Grandagarði 8	
2	símaskr.	Bátavörur ehf.	Grandagarði 18	Verslun selur fylgihlutir í báta og skip
3	símaskr.	CCP hf.	Grandagarði 8	
4	símaskr.	Al-Anon samtök aðst. alkóhólista	Grandagarði 8	
5	símaskr.	Kiif ehf. heildverslun - logsuðuvörur	Grandagarði 13	
6	símaskr.	DEO Pharma ehf.	Grandagarði 16	
7	símaskr.	DIS hf.	Grandagarði 16	
8	símaskr.	Elcon ehf - rafeindatækjaþjónusta	Grandagarði 1b	
9	símaskr.	Forval heildverslun ehf.	Grandagarði 8	
10	símaskr.	Fisklöjan Reykás nú Jost ehf.	Grandagarði 33	Tekjulaust félag
11	símaskr.	Fiskmarkaður Íslands Reykjavík	Grandagarði 16	Fiskmarkaður Íslands Reykjavík
12	símaskr.	Fiskverkun IG - ekki til á Grandagarði 51	Grandagarði 51	
13	símaskr.	Galleri Grandi ehf	Grandagarði 33	
14	símaskr.	GE Heildverslun ehf	Grandagarði 8	
15	símaskr.	Gjörvi ehf.	Grandagarði 18	Vélaverkstæði
16	símaskr.	Goggur ehf. - Blaðaútgáfa	Grandagarði 16	
17	símaskr.	Grandakaffi ehf	Grandagarði 101	
18	símaskr.	Hárgreiðslustofan Salon Reykjavík	Grandagarði 5	
19	símaskr.	ÓP útgáfan og prentstofa ehf.	Grandagarði 13	
20	símaskr.	Íslandsmót ehf. - ráðstefnuhald	Grandagarði 14	
21	símaskr.	Íslenski sjávarklasinn ehf.	Grandagarði 16	Samstarfsvetvangur fyrirtækja í haftengdri starfsemi
22	símaskr.	Kaffibúðin ehf.	Grandagarði 14	
23	símaskr.	Kaffivagninn ehf	Grandagarði 10	
24	símaskr.	Kría Hjól ehf	Grandagarði 7	
25	símaskr.	Landar ehf	Grandagarði 77	
26	símaskr.	Krínolín íslensk hönnun kvennfataverslun	Grandagarði 37	
27	símaskr.	Laxfiskar ehf. rannsóknir og ráðgjöf	Grandagarði 33	
28	símaskr.	Lögbrimar - lögfræðiskrifstofa	Grandagarði 16	
29	símaskr.	MyTimePlan ehf	Grandagarði 14	
30	símaskr.	Sínus hf. - viðgerðir á rafeindabúnaði	Grandagarði 1a	
31	símaskr.	Raftíðni ehf - viðgerðir á rafeindabúnaði	Grandagarði 16	
32	símaskr.	Salon Reykjavík ehf	Grandagarði 5	
33	símaskr.	Scanmar á Íslandi ehf	Grandagarði 1a	Sala á Scanmar búnaði
34	símaskr.	Sjávarbarinn	Grandagarði 9	
35	símaskr.	Sjávarútvegsþjónustan ehf.	Grandagarði 16	
36	símaskr.	Skipamiðlarar ehf.	Grandagarði 14	
37	símaskr.	Slysavarnadeild kvenna í Rv	Grandagarði 1	
38	símaskr.	Steinunn Sigurð ehf	Grandagarði 17	
39	símaskr.	Texasborgarar	Grandagarði 11	
40	símaskr.	Time Care	Grandagarði 14	
41	símaskr.	Vaktaskipan ehf	Grandagarði 14	
42	símaskr.	Veisluþjónustan Kokkurinn ehf.	Grandagarði 8	
43	símaskr.	Veiðarfæragerð Reykjavíkur ehf	Grandagarði 16	Veiðarfæragerð/viðgerðir
44	símaskr.	Veiðiportið - stangveiðiverslun	Grandagarði 3	
45	símaskr.	Verkfræðistofan Skipasýn ehf	Grandagarði 14	Verkfræðistofna
46	símaskr.	Víkin - Sjóminjasafnið í Reykjavík ses.	Grandagarði 8	
47	símaskr.	Aðalbjörg sf	Fiskislóð 53-55	Útgerðarfyrirtæki - Rekstrarfélagið til heimilis á Seltjarnarnesi
48	símaskr.	Arkitektar Atelier	Fiskislóð 31	
49	símaskr.	BYKO	Fiskislóð 15	
50	símaskr.	Bókabúð forlagsins	Fiskislóð 39	
51	símaskr.	Blaðasmiðjan	Fiskislóð 14	
52	símaskr.	Bónus	Fiskislóð 2	
53	símaskr.	Brim hf.	Fiskislóð 14	Útgerðarfyrirtæki - Rekstrarfélagið til heimilis á Seltjarnarnesi
54	símaskr.	Bysausmiðjan ehf.	Fiskislóð 45g	
55	símaskr.	Custom Photo Lab ehf.	Fiskislóð 79	
56	símaskr.	DAB arkitektar	Fiskislóð 45h	
57	símaskr.	EC Hugbúnaður ehf.	Fiskislóð 31	
58	símaskr.	Exton ehf - hljóð mynd	Fiskislóð 10	
59	símaskr.	ELKO	Fiskislóð 15	
60	símaskr.	Ellingsen	Fiskislóð 1	
61	símaskr.	Ferðakompanlið ehf	Fiskislóð 20	
62	símaskr.	Geymslur	Fiskislóð 11	
63	símaskr.	Fiskbúðin Sæbjörg ehf	Fiskislóð 28	
64	símaskr.	Fiskkaup hf	Fiskislóð 34	Útgerð og fiskvinnsla
65	símaskr.	Fjarðalax ehf.	Fiskislóð 31	Laxeldi
66	símaskr.	Gagarín ehf	Fiskislóð 31	
67	símaskr.	GeVe ehf.	Fiskislóð 31	
68	símaskr.	g-events	Fiskislóð 31	
69	símaskr.	G S Export hf.	Fiskislóð 83	
70	símaskr.	Hafgæði sf	Fiskislóð 47	Eigir ársreikningar hjá fyrirtækjaskrá
71	símaskr.	Heilsárshús ehf	Fiskislóð 22	
72	símaskr.	Hleragerðin	Fiskislóð 49-51	Hleraframleiðsla
73	símaskr.	HopNow ehf	Fiskislóð 31	
74	símaskr.	HH Ráðgjöf	Fiskislóð 81	
75	símaskr.	Iceland - verslun	Fiskislóð 3	

Nr.	Sími	Félög skráð í Örfirisey	Heimilisfang	Starfsemi
76	í símaskr.	INN-Islands Nýjasta Nýtt ehf.	Fiskislóð 14	
77	í símaskr.	Jói byssusmiður	Fiskislóð 1	
78	í símaskr.	Krónan Granda	Fiskislóð 15-21	
79	í símaskr.	Karlar til ábyrgðar slf	Fiskislóð 75	
80	í símaskr.	Líf og sál sálfræðistofa ehf	Fiskislóð 75	
81	í símaskr.	Lóður	Fiskislóð 29	
82	í símaskr.	Lífsmynd kvikmyndagerð ehf	Fiskislóð 14	
83	í símaskr.	Lýsi hf	Fiskislóð 5-9	Lýsisverksmiðja
84	í símaskr.	PGV Framtíðarsýn	Fiskislóð 45	
85	í símaskr.	Matland ehf.	Fiskislóð 24	
86	í símaskr.	M Bragason ehf.	Fiskislóð 1	
87	í símaskr.	Netkennsla ehf.	Fiskislóð 14	
88	í símaskr.	Orlofseignir ehf.	Fiskislóð 31	
89	í símaskr.	Outlet lagersala	Fiskislóð 75	
90	í símaskr.	Practical Travel ehf.	Fiskislóð 31	
91	í símaskr.	Reki ehf - heildverslun vinnuvélar bátar	Fiskislóð 57-59	
92	í símaskr.	Reykjavík IO ehf.	Fiskislóð 31	
93	í símaskr.	Samtök dragnótamanna	Fiskislóð 83	
94	í símaskr.	Nesdekk hjólbarðaverkstæði	Fiskislóð 30	
95	í símaskr.	Sixt bílaleiga	Fiskislóð 18	
96	í símaskr.	Sparibíll	Fiskislóð 16	
97	í símaskr.	Samlelð	Fiskislóð 81	
98	í símaskr.	Selborg ehf - rekstrarráðgjöf	Fiskislóð 83	
99	í símaskr.	Skókaup ehf	Fiskislóð 75	
100	í símaskr.	Scuba Iceland köfunarskóli	Fiskislóð 26	
101	í símaskr.	Skólil fólksins ehf.	Fiskislóð 31	
102	í símaskr.	Stálsmiðjan ehf.	Fiskislóð 47	Flutt að stærstum hluta til Garðabæjar
103	í símaskr.	Sway Reykjavík slf.	Fiskislóð 31	
104	í símaskr.	Sæfell viðhalds & viðgerðarefni ehf	Fiskislóð 81	
105	í símaskr.	Sæfold ehf.	Fiskislóð 24	Tekjulaust félag, enginn ársreikningur síðan 2009
106	í símaskr.	Tjarnargatan ehf. - Hugmynd, framkvæmd	Fiskislóð 31	
107	í símaskr.	Toppfiskur ehf	Fiskislóð 65	Fiskvinnsla
108	í símaskr.	Transmit ehf. - hugbúnaðarfyrirtæki	Fiskislóð 31	
109	í símaskr.	T P & Co ehf.	Fiskislóð 5	
110	í símaskr.	Tækniþjónusta Íslands ehf. - co2 losun bíla	Fiskislóð 16	
111	í símaskr.	Vélaviðgerðir ehf	Fiskislóð 81	Viðberðir á vélum í bil og báta
112	í símaskr.	Volki af - hönnun	Fiskislóð 31	
113	í símaskr.	Zig-Zag kvikmyndir ehf.	Fiskislóð 45	
114	í símaskr.	HB Grandi hf.	Norðurgarði 1	Sjávarútvegsfyrirtæki
115	í símaskr.	Afkimi ehf. Kim Records	Hólmaslóð 2	
116	í símaskr.	Birgðastöðin Miðsandi ehf.	Hólmaslóð 8	
117	í símaskr.	Brimrún ehf.	Hólmaslóð 4	Siglingatæki í skip og báta
118	í símaskr.	Fjölver ehf - efna- og olíuannsóknir	Hólmaslóð 8	
119	í símaskr.	Farmers Market	Hólmaslóð 2	
120	í símaskr.	Frumherji skoðunarstöð	Hólmaslóð 2	
121	í símaskr.	Félag tónlistarþróunarmiðstöðvar Hellirinn	Hólmaslóð 2	
122	í símaskr.	Flugur listafélag ehf	Hólmaslóð 2	
123	í símaskr.	Hágæði ehf. - húsaviðgerðir	Hólmaslóð 2	
124	í símaskr.	Harðfiskasalan ehf.	Hólmaslóð 6	
125	í símaskr.	Kemhydrosalan	Hólmaslóð 8	
126	í símaskr.	Ljósmyndaskólinn ehf	Hólmaslóð 6	
127	í símaskr.	Ljósmyndastofa Ninu	Hólmaslóð 2	
128	í símaskr.	Ljósmyndastúdíó Gunnar Svanberg	Hólmaslóð 6	
129	í símaskr.	Mava ehf. - heildverslun	Hólmaslóð 2	
130	í símaskr.	Rafskoðun ehf faggilt skoðunarstofa	Hólmaslóð 4	
131	í símaskr.	Olíudreifing	Hólmaslóð 8-10	
132	í símaskr.	Seguil ehf - rafvélaverkstæði	Hólmaslóð 6	
133	í símaskr.	Sendibílastöð	Hólmaslóð 16	
134	í símaskr.	Sjóli hf.	Hólmaslóð 6	
135	í símaskr.	Tímaritið Limbó	Hólmaslóð 2	
136	í símaskr.	Trommuskóli Gunnars Waage	Hólmaslóð 2	
137	í símaskr.	Sportköfunarskóli Íslands slf	Hólmaslóð 2	
138	í símaskr.	Veiðihúsið Sakka ehf	Hólmaslóð 4	
139	í símaskr.	Vélar og skip ehf.	Hólmaslóð 4	
140	í símaskr.	Vopnabúrið ehf	Hólmaslóð 4	
141	í símaskr.	Argos ehf - Arkitektastofa	Eyjarslóð 9	
142	í símaskr.	Brooks Walker Photographpy	Eyjarslóð 9	
143	í símaskr.	Dagsetrið Eyjaslóð - hjáprædisherinn	Eyjarslóð 7	
144	í símaskr.	Fiskverkun Hafliða	Eyjarslóð 7	Fiskvinnsla
145	í símaskr.	Sjóflakur-Sjávarflakur ehf	Eyjarslóð 7	Fiskvinnsla
146	í símaskr.	Leikfélagið Hugleikur	Eyjarslóð 9	
147	í símaskr.	Listafélagið Balladon ehf.	Eyjarslóð 3	
148	í símaskr.	Ímynd ehf - auglýsinga og lónaðarljósm.	Eyjarslóð 9	
149	í símaskr.	Steinasteinn ehf.	Eyjarslóð 9	
150	í símaskr.	Skurdda ehf.	Eyjarslóð 9	
151	í símaskr.	Seglagerðin Ægir ehf.	Eyjarslóð 5	
152	í símaskr.	Tjaldvagnaland	Eyjarslóð 5	
153	í símaskr.	Ögurvík hf. skrifstofa	Týsgötu 1	Sjávarútvegsfyrirtæki

Nr.	Sími	Félög skráð í Örfirisey	Heimilisfang	Starfsemi
154	Ekki í símaskr.	1976 ehf.	Grandagarði 8	
155	Ekki í símaskr.	ALUCAB ehf.	Grandagarði 8	
156	Ekki í símaskr.	Bismarck ehf.	Grandagarði 2	
157	Ekki í símaskr.	Björgunarskipið í Reykjavík	Grandagarði 1	
158	Ekki í símaskr.	Björgunarsveitin Albert	Grandagarði 1	
159	Ekki í símaskr.	Björgunarsveitin Ársæll	Grandagarði 1	
160	Ekki í símaskr.	Delamer slf	Grandagarði 47	
161	Ekki í símaskr.	Eltec ehf	Grandagarði 1b	
162	Ekki í símaskr.	G8 ehf.	Grandagarði 8	
163	Ekki í símaskr.	Grandagarður 101 ehf	Grandagarði 101	
164	Ekki í símaskr.	Grandakaffi,veitingasala	Grandagarði 101	
165	Ekki í símaskr.	Hagmiðlun ehf.	Grandagarði 14	
166	Ekki í símaskr.	Hakkavélin,áhugamannafélag	Grandagarði 16	
167	Ekki í símaskr.	Hollvinasamtök varðskipsins Óðins	Grandagarði 8	
168	Ekki í símaskr.	Hood ehf.	Grandagarði 2	
169	Ekki í símaskr.	I.Magnússon ehf	Grandagarði 9	
170	Ekki í símaskr.	Ísbúðin Valdís ehf.	Grandagarði 21	
171	Ekki í símaskr.	Íslensk söfnun-Icelandic gaming	Grandagarði 14	
172	Ekki í símaskr.	Jullkaworks ehf	Grandagarði 2	
173	Ekki í símaskr.	Litla Hulda ehf.	Grandagarði 31	
174	Ekki í símaskr.	Málmbræðslan ehf.	Grandagarði 13	
175	Ekki í símaskr.	Minir menn ehf	Grandagarði 9	
176	Ekki í símaskr.	Nemendafélag Nýja söngskólans	Grandagarði 11	
177	Ekki í símaskr.	Norður & Co ehf.	Grandagarði 16	
178	Ekki í símaskr.	Novo ehf.	Grandagarði 16	
179	Ekki í símaskr.	Novo Food, útibú á Íslandi	Grandagarði 16	
180	Ekki í símaskr.	Ocean Excellence ehf.	Grandagarði 16	
181	Ekki í símaskr.	Renovo ehf.	Grandagarði 16	
182	Ekki í símaskr.	Samband íslenskra sjóminjasafna	Grandagarði 8	
183	Ekki í símaskr.	SFC Reykjavik ehf.	Grandagarði 8	
184	Ekki í símaskr.	Sjávarréttahöllin ehf	Grandagarði 10	
185	Ekki í símaskr.	Slysavarnadeildin Ingólfur	Grandagarði 1	
186	Ekki í símaskr.	Starfsmannafélag Atlantik	Grandagarði 14	
187	Ekki í símaskr.	Starfsmannafélag Gjörva	Grandagarði 18	
188	Ekki í símaskr.	Starfsmannafélag Mentis Cura (SMC)	Grandagarði 7	
189	Ekki í símaskr.	Starfsmannafélg CCP	Grandagarði 8	
190	Ekki í símaskr.	Tundra slf	Grandagarði 7	
191	Ekki í símaskr.	Varúð á vegum	Grandagarði 14	
192	Ekki í símaskr.	Víkingafélagið Loki	Grandagarði 8	
193	Ekki í símaskr.	Zircon ehf.	Grandagarði 3	
194	Ekki í símaskr.	Þjálfunarbúðir á Gufuskálum	Grandagarði 14	
195	Ekki í símaskr.	Aðalbjörg ehf	Fiskislóð 103	
196	Ekki í símaskr.	astarte ehf	Fiskislóð 45k	
197	Ekki í símaskr.	Ásbær ehf.	Fiskislóð 11	
198	Ekki í símaskr.	BGF ehf.	Fiskislóð 47	
199	Ekki í símaskr.	Björgvinsbelti ehf.	Fiskislóð 14	
200	Ekki í símaskr.	Búrfell í bænum ehf	Fiskislóð 45	
201	Ekki í símaskr.	Centrego Int ehf.	Fiskislóð 26	
202	Ekki í símaskr.	Centrego Scandinavia ehf.	Fiskislóð 26	
203	Ekki í símaskr.	CH4 Tækniþjónustan ehf	Fiskislóð 16	
204	Ekki í símaskr.	CHI Sparibíll ehf	Fiskislóð 16	
205	Ekki í símaskr.	Dekkjaland ehf.	Fiskislóð 30	
206	Ekki í símaskr.	F45 ehf.	Fiskislóð 45m	
207	Ekki í símaskr.	Fettuccine ehf	Fiskislóð 31	
208	Ekki í símaskr.	FF 11 ehf.	Fiskislóð 11	
209	Ekki í símaskr.	Fiskafurðir-umboðssala ehf	Fiskislóð 5-9	
210	Ekki í símaskr.	Fiskifélagið ehf	Fiskislóð 34	
211	Ekki í símaskr.	Fiskislóð ehf	Fiskislóð 83	
212	Ekki í símaskr.	G Fjárfestingafélag ehf.	Fiskislóð 5-9	
213	Ekki í símaskr.	Gaur ehf.	Fiskislóð 45	
214	Ekki í símaskr.	Gemsar ehf.	Fiskislóð 45m	
215	Ekki í símaskr.	Grái kötturinn ehf	Fiskislóð 45	
216	Ekki í símaskr.	Green in Blue ehf.	Fiskislóð 45	
217	Ekki í símaskr.	Hennes ehf	Fiskislóð 45	
218	Ekki í símaskr.	Húsfélagið Fiskislóð 131-139	Fiskislóð 131	
219	Ekki í símaskr.	Húsfélagið Fiskislóð 31	Fiskislóð 31	
220	Ekki í símaskr.	Húsfélagið Fiskislóð 45	Fiskislóð 45	
221	Ekki í símaskr.	Húsfélagið Fiskislóð 75-83	Fiskislóð 75-83	
222	Ekki í símaskr.	Hydrol ehf	Fiskislóð 5-9	
223	Ekki í símaskr.	Iceland Repa ehf.	Fiskislóð 14	
224	Ekki í símaskr.	Ifex ehf	Fiskislóð 5-9	
225	Ekki í símaskr.	IPP ehf.	Fiskislóð 47	
226	Ekki í símaskr.	Ívar ehf.	Fiskislóð 5-9	
227	Ekki í símaskr.	Jón Ásbjörnsson hf - Fiskkaup	Fiskislóð 34	
228	Ekki í símaskr.	Karate kvikmyndir ehf	Fiskislóð 45	
229	Ekki í símaskr.	LM Experiences ehf.	Fiskislóð 14	
230	Ekki í símaskr.	Munkurinn slf	Fiskislóð 45k	
231	Ekki í símaskr.	Practical ehf.	Fiskislóð 31	
232	Ekki í símaskr.	SAI ehf	Fiskislóð 83	
233	Ekki í símaskr.	Samtök fiskframleiðenda og útflytjenda	Fiskislóð 65	
234	Ekki í símaskr.	Skipalínan sf	Fiskislóð 20	
235	Ekki í símaskr.	Skrapp ehf.	Fiskislóð 45m	

Nr.	Sími	Félög skráð í Örfirisey	Heimilisfang	Starfsemi
236	Ekki í símaskr.	SOS Myndgerð sf	Fiskislóð 26	
237	Ekki í símaskr.	Starfsmannafélag Helgu-II	Fiskislóð 137a	
238	Ekki í símaskr.	Starfsmannafélag Hleragerðarinnar	Fiskislóð 49-51	
239	Ekki í símaskr.	Starfsmannafélag X-18 og ÍSF	Fiskislóð 75	
240	Ekki í símaskr.	Starfsmannafélagið Jaskur	Fiskislóð 10	
241	Ekki í símaskr.	Studio ráðgjöf ehf.	Fiskislóð 14	
242	Ekki í símaskr.	Sturlaugur Jónsson ehf	Fiskislóð 26	
243	Ekki í símaskr.	Svartur ehf	Fiskislóð 45	
244	Ekki í símaskr.	Úthaf ehf	Fiskislóð 83	
245	Ekki í símaskr.	Viðburðir ehf.	Fiskislóð 31	
246	Ekki í símaskr.	Þórunúpur ehf	Fiskislóð 5-9	
247	Ekki í símaskr.	Faxaeldi ehf	Norðurgarði 1	
248	Ekki í símaskr.	Starfsmannafélag Granda	Norðurgarði 1	
249	Ekki í símaskr.	Akademía,styrktarsjóður	Hólmaslóð 4	
250	Ekki í símaskr.	Áhugamannaleikhópurinn Jelena	Hólmaslóð 4	
251	Ekki í símaskr.	Guðlax ehf	Hólmaslóð 2	
252	Ekki í símaskr.	H6101 ehf	Hólmaslóð 6	
253	Ekki í símaskr.	Húsaklæðning ehf.	Hólmaslóð 2	
254	Ekki í símaskr.	Húsfélagið Hólmaslóð 2	Hólmaslóð 2	
255	Ekki í símaskr.	Listaverkasafn Valtýs Péturssonar	Hólmaslóð 4	
256	Ekki í símaskr.	Nemendafélag Ljósmyndaskólans	Hólmaslóð 6	
257	Ekki í símaskr.	Sahaja yoga, áhugamannafélag	Hólmaslóð 4	
258	Ekki í símaskr.	Shell Petroleum Co Ltd	Hólmaslóð 8	
259	Ekki í símaskr.	Sportkafari ehf	Hólmaslóð 2	
260	Ekki í símaskr.	Útgáfufélagið Auður	Hólmaslóð 4	
261	Ekki í símaskr.	Vaka,fél lýðræðissinn stúdenta	Hólmaslóð 4	
262	Ekki í símaskr.	Borealis verk ehf.	Eyjarslóð 9	
263	Ekki í símaskr.	Hífandi ehf	Eyjarslóð 7	
264	Ekki í símaskr.	Húsfélagið Eyjarslóð 7	Eyjarslóð 7	
265	Ekki í símaskr.	Húsfélagið Eyjarslóð 9	Eyjarslóð 9	
266	Ekki í símaskr.	Húsfélagið Eyjarslóð 9,Mhl 02	Eyjarslóð 9	
267	Ekki í símaskr.	Mál og mynd sf	Eyjarslóð 9	
268	Ekki í símaskr.	Nýmörk,áhugamannafélag	Eyjarslóð 4	

Viðauki 3

Atvinnuhúsnæði á höfuðborgarsvæðinu m²	Skrifstofuhúsnæði desember 2011	%	Verslunarhúsnæði apríl 2012	%	Iðnaðar og lagerhúsnæði apríl 2012	%
Höfuðborgarsvæðið heild	769.090		864.309		1.723.197	
Ekki í útleigu heild	149.150	19	56.137	6	171.911	10
Ekki í útleigu, skrifstofufjöldi m.v. 10 m² pr. einstakling	14.915					

Atvinnuhúsnæði í Reykjavík m²	Skrifstofuhúsnæði desember 2011	%	Verslunarhúsnæði apríl 2012	%	Iðnaðar og lagerhúsnæði apríl 2012	%
Reykjavík	642.484	84	538.277	62	1.042.520	60
Ekki í útleigu	104.000	16	30.451	6	104.566	10
Ekki í útleigu, skrifstofufjöldi m.v. 10 m² pr. einstakling	10.400					

Atvinnuhúsnæði í Kópavogi m²	Skrifstofuhúsnæði desember 2011	%	Verslunarhúsnæði apríl 2012	%	Iðnaðar og lagerhúsnæði apríl 2012	%
Kópavogur	68.404	9	193.222	22	229.744	13
Ekki í útleigu	34.150	50	14.784	8	18.106	8
Ekki í útleigu, skrifstofufjöldi m.v. 10 m² pr. einstakling	3.415					

Atvinnuhúsnæði í Hafnarfjörður m²	Skrifstofuhúsnæði desember 2011	%	Verslunarhúsnæði apríl 2012	%	Iðnaðar og lagerhúsnæði apríl 2012	%
Hafnarfjörður	35.290	5	38.264	4	251.394	15
Ekki í útleigu	11.000	31	7.617	20	34.519	14
Ekki í útleigu, skrifstofufjöldi m.v. 10 m² pr. einstakling	1.100					

Atvinnuhúsnæði í Garðabæ m²	Skrifstofuhúsnæði desember 2011	%	Verslunarhúsnæði apríl 2012	%	Iðnaðar og lagerhúsnæði apríl 2012	%
Garðabær	13.095	2	76.551	9	118.344	7
Ekki í útleigu	0	0	2.713	4	15.600	13
Ekki í útleigu, skrifstofufjöldi m.v. 10 m² pr. einstakling	0					

Tölur úr skýrsla um atvinnuhúsnæðismarkaðinn unnin fyrir Reginn ehf. í maí 2012

Ann María Andreasen

Frá: Alfhild Nielsen <alfhild@simnet.is>
Sent: 12. september 2013 10:35
Til: USK_Skipulag
Efni: Athugasemd við tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010 - 2030

Reykjavíkurborg
Umhverfis- og skipulagssvið
Borgartúni 12 – 14
105 Reykjavík

12. september 2013

Athugasemd við tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010 - 2030

ByggáBIRK, Hagsmunafélag eigenda einkabygginga á Reykjavíkurflugvelli, gerir athugasemdir við fyrirliggjandi tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010-2030. Í tillögunni er gert ráð fyrir að Reykjavíkurflugvöllur verði lagður af á árunum 2015 – 2024. Enn hafa þó engar ráðstafanir verið gerðar varðandi hvert sú starfsemi sem er á Reykjavíkurflugvelli á að fara. Enn hefur ekki verið komið með tillögur að neinu flugvallarstæði í eða við Reykjavík sem gæti komið í stað núverandi svæðis í og við Vatnsmýrina. Á meðan svo er, er ekki tímabært að leggja Reykjavíkurflugvöll af.

Fyrsta svæðið sem á að leggja af á Reykjavíkurflugvelli er svæði fyrir flugkennslu, einkaflug, verkflug, flugvélaviðhald, flugvélasmíðar og fleira í Fluggörðum. Þarna er í dag blómlegt athafnalíf og ýmis flugtengd starfsemi. Þessarri starfsemi hefur ekki verið fundinn nýr staður og á meðan svo er, er ekki hægt að flytja hana. Félagar í ByggáBIRK eiga í Fluggörðum fasteignir sem eru alls um 8000 fm. að flatarmáli. Þessar fasteignir eru til geymslu flugvéla og fyrir flugtengda starfsemi. Fasteignir þessar voru byggðar samkvæmt þáverandi skipulagi að fengnum byggingarleyfum.

Miðað við fjárhagsstöðu Reykjavíkur og ríkissjóðs í dag er algjörlega óraunhæft að reikna með að Reykjavíkurborg eða ríki hafi fjármuni aflögu til að eyða í að byggja upp nýtt flugvallarsvæði á næstu áratugum.

Undirritaður mótmælir því framkomnum tillögum um niðurleggingu Reykjavíkurflugvallar sem óraunhæfum og óframkvæmanlegum. Ennfremur illu tillögur þessar stórkostlegri skerðingu á hagsmunum félaga í ByggáBIRK, ef þær næðu fram að ganga.

Virðingarfyllst
F.h. ByggáBIRK

Hagsmunafélags eigenda einkabygginga á Reykjavíkurflugvelli
Alfhild Peta Nielsen

3/9 -2013.

Sú frétt hefur borist að verið sé að vinna skipulag fyrir Reykjavík og þar með Kjalarnes. Nú á ég undirritaður land á þessu svæði, það er skák númer 9 kallað Söðlagerði. Þetta er úr landi Skrauthóla. Skákir þessar seldi faðir minn, þá fullorðinn bóndi með starfslok og breytingar á búnaðarháttum í sjónmáli. Mér er því saga þessi nokkuð kunn, landslag er með ólíkum hætti, neðri hluti landsins það er frá svokallaðri Flóðará. Þarna er sennilega um að ræða svæði sem áður fyrr var kallað Kirkjuland, sennilega vegna þess að kirkjan hefur haft umráð yfir mýrinni frá Flóðará að Saltvíkurholti. Landamerki milli Saltvíkur og Skrauthóla gætu hafa orðið til þegar lega Vesturlandsvegar var ákveðin. Saga vegagerðar og siglinga yfir Kollafjörð, er verkefni fyrir sagnfræðinga nú þegar breikkun vesturlandsvegar er í farvatninu.
Þegar skákirnar voru seldar voru í gildi lög um landnám. Lög þessi gerðu ráð fyrir að 6 hektarar væru lágmarksstærð á smábýlum. Á þess tíma trúði fólk á að smábúskapur hefði verk að vinna. Voru hænsna og svínabú mest umtöluð í þessu sambandi. Þetta lagaákvæði mun hafa ráðið miklu þegar stærð skákanna var ákeðin.

Nú hafa komið til algörlega breytt viðhorf, skákirnar eru fyrst og fremst orðið verkefni fyrir "hobby" búskap, hrossahald og skógrækt.

Þessi verkefni geta rekist illa á. Hrossahaldi fylgir vissulega hætta á lausagöngu, þess vegna þarf að vanda til girðinga og allrar vörslu. Skógrækt hefur almennt ýmsa galla í för með sér, hún loka óneytanlega fyrir útsýni, þá geta skapast þau skilyrði að um eldhættu sé að ræða. Það er alþekkt að gróðureldar eru víða mjög erfitt vandamál. í nágrenni við hrossahald er sú hætta fyrir hendi að hross séu girt af á mjög afmörkuðu svæði, ef eldur kviknar í skógi í

nágrenninu og vindátt stendur þvert á svæðið getur reykjarsvæla orðið hrossunum til heilsutjóns þannig að þau verði einskis virði eftir slíka atburði. Einnig hefur skógrækt í för með sér skaflamyndum sem eyðileggja vörslugildi girðinga og gera þar af leiðandi hestahald mjög erfitt. Sá er galli á gjöf Njarðar að sleppi hross úr vörslu er litið á þau sem óskilaskeppnur um leið og kvartað undan þeim skaða sem slíkt kann að valda en berist fræ eða könglar frá skógræktarsvæðum, mjög gjarnan framræsluskurði, þá er ekki litið á það sem óskil af neinu tagi en veldur þó landeigendum óneytanlega skaða.

Frá náttúrunnar hendi er efri hlutinn af skákunum og raunar fjallshlíðinni allri myndaður af skriðum frá eld gamalli tíð. Leyfar af svokölluðum skógi finnast hins vegar í mómýrum neðan Flóðarár. Skógur þessi hefur reyndar verið birkikjarr og finnast því slíkir raftar í jarðvegi. Þar sem ég hef fengist við smíðar lengst af minni starfsævi, veit ég að raftar þessir hafa aldrei verið nýtilegt timbur. Hef ég mjög litla trú á að skógrækt í þéttbýli hér suðvestanlands verði nýtilegt timbur. Oft hafa komið fram hugmyndir um það að gamla reiðgatan í hlíðum Esju verði opnuð að nýju sem reiðgata og gönguleið.
Má segja að hún sé ein af elstu fornminjum í samgöngusögu þeirri sem um Kjalarnes liggur.

Ég lýsi því hér ákveðið yfir áhuga mínum og samþykki á því að reiðgatan verði opnuð og nýtt sem reiðgata og gönguleið, þá er hún merkilegt rannsóknarefni fyrir sagnfræðinga og fornminjafræðinga í sambandi við samgöngusögu þessa svæðis. Hins vegar hefur aldrei verið skógur í hlíðum Esju og skógrækt er því algjörlega ónáttúrulegt og annkanalegt fyrirbæri á þessum stað og mótmæli ég öllum ráðagerðum þar um og áskil mér allan rétt til þess að kanna hvers eignarréttur er megnugur í þessu máli ef ráðist verður í skógrækt sem er líkleg til að draga úr nýtingarmöguleikum og verðmæti lands míns á Kjalarnesi.

Virðingarfyllst

_____

Jón Leví Tryggvason

Kt: 131137-4949

Ann María Andreasen

Frá: Hafsteinn Linnet <hafsteinn@hafas.is>
Sent: 13. september 2013 11:49
Til: USK_Skipulag
Efni: Athugasemd við tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010 - 2030

Reykjavíkurborg
Umhverfis- og skipulagssvið
Borgartúni 12 – 14
105 Reykjavík

13. september 2013

Athugasemd við tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010 - 2030

Undirritaður gerir athugasemdir við fyrirliggjandi tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010-2030. Í tillögunni er gert ráð fyrir að Reykjavíkurflugvöllur verði lagður af á árunum 2015 – 2024. Enn hafa þó engar ráðstafanir verið gerðar varðandi hvert sú starfsemi sem er á Reykjavíkurflugvelli á að fara. Enn hefur ekki verið komið með tillögur að neinu flugvallarstæði í eða við Reykjavík sem gæti komið í stað núverandi svæðis í og við Vatnsmýrina. Á meðan svo er, er ekki tímabært að leggja Reykjavíkurflugvöll af.

Það varðar almannahagsmuni að hafa Reykjavíkurflugvöll þar sem hann er. Það þarf ekki mikla jarðfræðiþekkingu til að gera sér grein fyrir að jarðeldar á suðvesturhorni landsins geta tímabundið eða til lengri tíma eyðilagt eða heft starfsemi á Keflavíkurflugvelli. Ef Reykjavíkurflugvöllur verður lagður af þá yrði höfuðborgarsvæðin án flugsamgangna í slíku tilfelli.

Miðað við fjárhagsstöðu Reykjavíkur og ríkissjóðs í dag er einnig algjörlega óraunhæft að reikna með að Reykjavíkurborg eða ríki hafi fjármuni aflögu til að eyða í að byggja upp nýtt flugvallarsvæði á næstu áratugum.

Undirritaður mótmælir því framkomnum tillögum um niðurleggingu Reykjavíkurflugvallar sem óraunhæfum og óframkvæmanlegum.

Sjálfur hef ég þjónað landsbyggðinni sem SS (sérfæðingur að sunnan) og hefði ekki getað stundað mína vinnu nema vegna þess að flugvöllurinn var í Vatnsmýrinni.

Tillaga þessi er atlaga að öryggi allrar íslensku þjóðrinnar.

Virðingarfyllst

Hafsteinn Linnet

Lækjargötu 10 220 Hafnarfirði

Kt 010154-4219

JP
LÖGMENN
ATTORNEYS

Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar,
Borgartúni 12-14,
105 REYKJAVÍK.

Reykjavík, 13. september 2013.

Ábyrgðarbréf

Efni: Athugasemdir við tillögu að nýju aðalskipulagi Reykjavíkurborgar 2010 – 2030.

Landbakki ehf., kt. 540313-0910, Hátúni 2B, 105 Reykjavík, hefur falið JP Lögmönnum að koma á framfæri athugasemdum við auglýsa tillögu að nýju aðalskipulagi Reykjavíkurborgar 2010 – 2030. Með kaupsamningi við Situs ehf. dagsettum 24. apríl s.l. keypti umbjóðandi okkar fasteignina Austurbakka 2, matshluta 2, sem auðkennd er með fastanúmerinu 230-9715 („Reitur II"). Í gildandi deiliskipulagi er gert ráð fyrir 14.500 fermetra byggingu á reitnum auk 1.000 fermetra í kjallara. Umbjóðandi okkar hefur því verulega hagsmuni af fyrirhuguðu aðalskipulagi að því leyti sem það varðar fasteign hans.

Í samræmi við 31. gr. skipulagslaga nr. 123, 2010 var tillaga að ofangreindu aðalskipulagi auglýst og birtist auglýsingin m.a. í lögbirtingarblaði 9. ágúst 2013. Var þar veittur frestur til 20. september 2013 til að gera athugasemdir við tillöguna. Skemmst er frá því að segja að umbjóðandi okkar gerir verulegar athugasemdir við fyrirhugað skipulag.

Í fyrrgreindri tillögu að breytingu á aðalskipulagi Reykjavíkurborgar er gert ráð fyrir breyttri legu gatnamótanna Lækjargötu, Geirsgötu og Kalkofnsvegar, sem mun skerða lóð umbjóðenda okkar töluvert. Einnig er gert ráð fyrir endurhönnun nokkurra gatna, m.a. Geirsgötu sem breiðgötu/borgargötu. Ljóst er að með þessari tillögu að breytingu á aðalskipulagi Reykjavíkurborgar er verið að ganga verulega á hagsmuni umbjóðanda okkar, skerða fasteign hans sem og takmarka möguleika umbjóðanda okkar til hagnýtingar fasteignarinnar og uppbyggingu hennar frá því sem er heimilt samkvæmt gildandi skipulagi.

Svo sem nú hefur verið rakið telur umbjóðandi okkar fullkomlega ljóst að gera þurfi breytingar á fyrirliggjandi aðalskipulagstillögu eigi að vera unnt að samþykkja hana að réttum lögum og þá þannig að fallið verði frá fyrirhugaðri skerðingu á fasteign hans. Vilji hins vegar svo ólíklega til að þessi tillaga að aðalskipulagi taki gildi óbreytt, er ljóst að umbjóðandi okkar mun verða fyrir verulegu tjóni. Áskilur umbjóðandi okkar sér því allan rétt til bóta úr hendi Reykjavíkurborgar samkvæmt 51. gr. skipulagslaga nr. 123, 2010. Þá áskilur umbjóðandi okkar sér ennfremur rétt til að gera frekari og ítarlegri athugasemdir við aðalskipulagstillöguna á síðari stigum.

Virðingarfyllst,
JP Lögmenn

Óskar Sigurðsson hrl.

Ann María Andreasen

Frá: Svavar Þorsteinsson <svavarth@simnet.is>
Sent: 13. september 2013 09:53
Til: USK_Skipulag
Efni: Athugasemd við tillögu að nýju aðalskipulagi fyrri Reykjavík 2010-2030

Reykjavíkurborg
Umhverfis- og skipulagssvið
Borgartúni 12 – 14
105 Reykjavík

12. september 2013

Athugasemd við tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010 - 2030

Kvótasalan ehf., eigandi að skýli 34d á Reykjavíkurflugvelli, gerir athugasemdir við fyrirliggjandi tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010-2030. Í tillögunni er gert ráð fyrir að Reykjavíkurflugvöllur verði lagður af á árunum 2015 – 2024. Enn hafa þó engar ráðstafanir verið gerðar varðandi hvert sú starfsemi sem er á Reykjavíkurflugvelli á að fara. Enn hefur ekki verið komið með tillögur að neinu flugvallarstæði í eða við Reykjavík sem gæti komið í stað núverandi svæðis í og við Vatnsmýrina. Á meðan svo er, er ekki tímabært að leggja Reykjavíkurflugvöll af.

Fyrsta svæðið sem á að leggja af á Reykjavíkurflugvelli er svæði fyrir flugkennslu, einkaflug, verkflug, flugvélaviðhald, flugvélasmíðar og fleira í Fluggörðum. Þarna er í dag blómlegt athafnalíf og ýmis flugtengd starfsemi. Þessarri starfsemi hefur ekki verið fundinn nýr staður og á meðan svo er, er ekki hægt að flytja hana.

Miðað við fjárhagsstöðu Reykjavíkur og ríkissjóðs í dag er algjörlega óraunhæft að reikna með að Reykjavíkurborg eða ríki hafi fjármuni aflögu til að eyða í að byggja upp nýtt flugvallarsvæði á næstu áratugum. Skynsamlegra væri að reyna að bæta grunnþjónustu við borgarana áður en farið er út í fjárfestingar sem einungis gagnast nokkrum fjárfestum, svo og auðugum ferðamönnum og erlendum aðilum. Fyrir þá hagsmuni er hagsmunum allra landsmanna hent á haugana.

Undirritaður mótmælir því framkomnum tillögum um niðurleggingu Reykjavíkurflugvallar sem óraunhæfum og óframkvæmanlegum. Ennfremur yllu tillögur þessar stórkostlegri skerðingu á hagsmunum landsmanna allra ef þær næðu fram að ganga.

Virðingarfyllst
F.h. Kvótasalan ehf.

Svavar Þorsteinsson

Reykjavíkurborg
Umhverfis- og skipulagssvið
Borgartúni 12 – 14
105 Reykjavík

13 September 2013

Athugasemd við tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010 - 2030

Undirritaður gerir athugasemdir við fyrirliggjandi tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010-2030. Í tillögunni er gert ráð fyrir að Reykjavíkurflugvöllur verði lagður af á árunum 2015 – 2024. Enn hafa þó engar ráðstafanir verið gerðar varðandi hvert sú starfsemi sem er á Reykjavíkurflugvelli á að fara. Enn hefur ekki verið komið með tillögur að neinu flugvallarstæði í eða við Reykjavík sem gæti komið í stað núverandi svæðis í og við Vatnsmýrina. Á meðan svo er, er ekki tímabært að leggja Reykjavíkurflugvöll af.

Öll starfsemi tengd flugi í Reykjavík og reyndar á Íslandi öllu, yrði fyrir óbætanlegaum skaða ef þessar tillögur ná fram að ganga. Á það jafnt við um farþegaflug, sjúkraflug, flugkennslu, einkaflug, viðhald flugvéla og margt fleira sem tengist flugi. Á Reykjavíkurflugvelli er mikið þekkingarsamfélag. Þar fer fram flugkennsla—það er menntun flugmanna og kvenna framtíðarinnar. Í flestum öðrum löndum fer megnið af slíkri kennslu og þjálfun fram inna flugherja—því er ekki til að dreifa á Íslandi. Reikna má því með að ef af þessum tillögum verður þá þurfi íslensk flugfélög að sækja sér flugmenn erlendis frá, eða jafnvel að erlend flugfélög taki yfir enn stærri hluta af atvinnuflugi til og frá Íslandi

Fyrsta svæðið sem á að leggja af á Reykjavíkurflugvelli er svæði það sem er fyrir flugkennslu, einkaflug, verkflug, flugvélaviðhald, flugvélasmíðar og fleira í Fluggörðum. Þarna er í dag blómlegt athafnalíf og ýmis flugtengd starfsemi. Þessarri starfsemi hefur ekki verið fundinn nýr staður og á meðan svo er, er ekki hægt að flytja hana. Á þessu svæði á undirritaður fasteign til geymslu flugvéla. Eðli málsins samkvæmt þá þarf geymsla undir flugvélar að vera við flugvöll.

Miðað við fjárhagsstöðu Reykjavíkur og ríkissjóðs í dag er einnig algjörlega óraunhæft að reikna með að Reykjavíkurborg eða ríki hafi fjármuni aflögu til að eyða í að byggja upp nýtt flugvallarsvæði á næstu áratugum.

Ef þessi tillage nær fram að ganga, mun það valda mér miklum fjárhagslegum skaða. Ég er eigandi að fasteigninni Flugskýli 33C, Fluggörðum og hef kostað mikið til að eignast það, endurbæta og gera hina bestu ákjósanlegu og öruggu aðstöðu fyrir einkaflugvél mína og þá flugmenn sem fljúga með mér í flugklúbbnum Sjónflug. Með þessum breytingum yrði aðstaða mín eyðilögð og það án þess að fyrirsjánalegur sé staður til enduruppbyggingar.

Undirritaður mótmælir því framkomnum tillögum um niðurleggingu Reykjavíkurflugvallar sem óraunhæfum og óframkvæmanlegum.

Ég undirstrika enn fremur rétt minn til þess að hafa flugskýli mitt áfram á lóð Fluggarða, og mun fara fram á hæstu mögulegu bætur fyrir allt það tjón sem ég kann að verða fyrir vegna mögulegra skipulagsbreytinga ykkur – og mun krefjast þess að fá hlutlausa matsmenn til að meta virði eignar minnar miðað við óbreytt skipulag svæðisins og sækja minn fulla rétt til bóta frá þeim er brjóta munu á mínum eignarétti, hefðarrétti, rétti til notkunar sem og öðru því sem matsmenn og löglærðir menn munu meta mér til eignar og/eða verðmæta.

Virðingarfyllst,

Bjarni Bærings
Kt. 010974-5509
bjarnibaerings@gmail.com
+49 151 5180 9021
Edlingerstrasse 26
81543 Munchen
Þýskalandi

Ann María Andreasen

Frá: SIGURÐUR ÁSGEIRSSON <Sigurdur.Asgeirsson@lhg.is>
Sent: 12. september 2013 21:41
Til: USK_Skipulag

Reykjavíkurborg
Umhverfis- og skipulagssvið
Borgartúni 12 – 14
105 Reykjavík

12. september 2013

Athugasemd við tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010 - 2030

Undirritaður gerir athugasemdir við fyrirliggjandi tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010-2030. Í tillögunni er gert ráð fyrir að Reykjavíkurflugvöllur verði lagður af á árunum 2015 – 2024. Enn hafa þó engar ráðstafanir verið gerðar varðandi hvert sú starfsemi sem er á Reykjavíkurflugvelli á að fara. Enn hefur ekki verið komið með tillögur að neinu flugvallarstæði í eða við Reykjavík sem gæti komið í stað núverandi svæðis í og við Vatnsmýrina, né hvernig þeirri starfsemi sem þar er verði annarsstaðar fyrir komið. Á meðan svo er, er ábyrgðarlaust að leggja þetta mannvirki niður með svo dómgreindarlausum hætti..

Fyrsta svæðið sem á að leggja af á Reykjavíkurflugvelli er svæði það sem er fyrir flugkennslu, einkaflug, verkflug, flugvélaviðhald, flugvélasmíðar og fleira í Fluggörðum. Þarna er í dag blómlegt athafna og atvinnulíf. Þessarri starfsemi hefur ekki verið fundinn nýr staður og á meðan svo er, er ekki hægt að flytja hana. Á þessu svæði á undirritaður fasteign til geymslu og viðhalds flugvéla. Ekki hefur verið komið með neinar einustu tillögur um hvernig standa eigi að flutningi þessarra eigna eða hvert. Ef af þessarri tillögu yrði aðstaða sú sem ég hef komið mér upp fyrir verulegt fjármagn eyðilögð og það án þess að fyrirsjáanlegur sé staður til enduruppbyggingar. Það má vera öllum ljóst að ég mun leita allra leiða til að fá tjón mitt sem hlýst af þessu bætt að fullu. Samkvæmt lögfræðiáliti sem ég hef fengið myndi það teljast til stórtíðinda í réttarríkinu Íslandi ef það tækist ekki.

Miðað við fjárhagsstöðu Reykjavíkur og ríkissjóðs í dag er einnig algjörlega óraunhæft að reikna með að Reykjavíkurborg eða ríki hafi fjármuni aflögu til að eyða í að byggja upp nýtt flugvallarsvæði á næstu áratugum.

Undirritaður mótmælir því framkomnum tillögum um niðurlagningu Reykjavíkurflugvallar sem óraunhæfum og óframkvæmanlegum að svo komnu máli, og sem grófri aðför að blómlegu atvinnulífi og öryggi almennings.

Sigurður Ásgeirsson
Kaplaskjólsvegur 41
107 Reykjavík

SKJALAVER
HÖFÐATORGI
28. ÁGÚ. 2013
Málsnr: USK20130200 44
Bréfalykill:

HVALFJARÐAR
SVEIT

Reykjavíkurborg
b/t Haraldar Sigurðssonar, verkefnisstjóra aðalskipulags
Ráðhúsi Reykjavíkur
101 Reykjavík

Hvalfjarðarsveit
Innrimel 3
301 Akranes
Sími: 433 8500
Fax: 433 8501
Kt. 630606-1950

26. ágúst 2013

1303014

Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030.

Á 27. fundi umhverfis-, skipulags- og náttúruverndarnefndar Hvalfjarðarsveitar, sem haldinn var 21. ágúst 2013, var tekið fyrir mál 1303014.

Eftirfarandi bókun var gerð:

Tillaga aðalskipulags Reykjavíkurborgar 2010-2030 er auglýst sbr. 31. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 og umhverfisskýrslu sbr. 7. gr. laga nr. 105/2006. Athugasemdafrestur er til 20. september 2013.

Skipulagsfulltrúa falið að yfirfara tillöguna og kanna samræmi á mörkum sveitarfélaganna við Aðalskipulag Hvalfjarðarsveitar 2008-2020.

Virðingarfyllst,

Skipulagsfulltrúi

Sigríður Ólafsdóttir
Skipulagsfulltrúi Hvalfjarðarsveitar
skipulag@hvalfjardarsveit.is

Reykjavíkurborg
Þjónustumiðstöð
Miðborgar og Hlíða

SKJALAVER
HÖFDATORGI
28. ÁGÚ. 2013
Málsnr. UJK20130 20044
Bréfalykill

Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkur
c/o Haraldur Sigurðsson, verkefnisstjóri aðalskipulags
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

Reykjavík 26. ágúst 2013.

Efni: Svar við erindi Umhverfis- og skipulagssviðs um Aðalskipulag 2010-2030, dagsett 8.ágúst 2013, þar sem vakin er athygli á kynningu á nýju aðalskipulagi Reykjavíkur.

Sæll Haraldur.

Hverfisráð Miðborgar samþykkti á fundi sínum þann 29. maí sl. að *"að bíða með athugasemdir þar til eftir kynningarfund og auglýsingu"* eins og fram kom í svari mínu til þín dags. 5. júní sl.

Hverfisráð Miðborgar fjallaði um nýtt erindi þitt á fundi sínum þann 22. ágúst sl. og þar var eftirfarandi bókað um málið:

6. *Erindi frá Umhverfis- og skipulagssviði þar sem tilkynnt er um auglýsingu um Aðalskipulag 2010 – 2030. Hverfisráð lýsir ánægju með tillögu að aðalskipulag 2010 til 2030 og þau vinnubrögð sem viðhöfð voru við vinnslu þess.*

Hér með er þessu komið á framfæri við Umhverfis- og skipulagssvið.

Með bestu kveðju,
f.h. Hverfisráðs Miðborgar,

Sigtryggur Jónsson, framkvæmdastjóri
Þjónustumiðstöðvar Miðborgar og Hlíða

SKIPULAGS- OG BYGGINGARFULLTRÚI UPPSVEITA BS.
Bláskógabyggð/Grímsnes-og Grafningshreppur/Hrunamannahreppur/Skeiða-og Gnúpverjahreppur/Flóahreppur/Ásahreppur
Dalbraut 12 840 Laugarvatn
Sími 486 1145 - fax 486 1245
www.sveitir.is -kt. 880209-0170

Umhverfis- og skipulagssvið
Haraldur Sigurðsson
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

SKJALAVER
HÓFRATORGI
30. ÁGÚ. 2013
Málsnr.: USK 2013020014
Bréfatyfill:

Laugarvatni, 27. ágúst 2013
Tilv. 201303984647

Efni: Endursk. ask Reykjavíkur

Á fundi skipulags- og byggingarnefndar uppsveita Árnessýslu og Flóahrepps 22. ágúst sl. var erindi þitt tekið fyrir og hlaut það eftirfarandi afgreiðslu.

Lagt fram bréf verkefnisstjóra aðalskipulags Reykjavíkur dags. 8. ágúst 2013 þar sem vakin er athygli á kynningu aðalskipulags Reykjavíkur ásamt umhverfisskýrslu Talsverðar umræður urðu um tillöguna en afgreiðslu umsagnar frestað til næsta fundar.

Samþykkt skipulagsnefndar hefur verið send viðkomandi sveitarstjórn til staðfestingar.
Sá fyrirvari er á þessari tilkynningu um samþykkt skipulagsnefndar að sveitarstjórn staðfesti hana á næsta fundi sínum.

Ef frekari upplýsinga er óskað þá vinsamlega hafið samband við embættið.

Með kveðju
F.h. skipulagsfulltrúa uppsveita Árnessýslu og Flóahrepps.

Elísabet D. Erlingsd.
Elísabet Dröfn Erlingsdóttir

Fljótsdalshérað

Reykjavíkurborg
v. aðalskipulags
Tjarnargötu 11
101 Reykjavík

SKJALAVER
HÖFÐATORGI
10. SEP. 2013
Málsnr.: USK20130200 44
Bréfalykill:

Fljótsdalshéraði, 05. september 2013
nr. erindis 201011096 SSB

Á 182. fundi bæjarstjórnar Fljótsdalshéraðs 04. ágúst 2013 sl., var tekið fyrir neðangreint erindi.

Reykjavíkurflugvöllur - framtíðarstaðsetning

Eftirfarandi tillaga lögð fram:
Með vísan til auglýsts aðalskipulags Reykjavíkurborgar ítrekar bæjarstjórn Fljótsdalshéraðs fyrri athugasemdir við fyrirhugaða lokun Reykjavíkurflugvallar á komandi árum.
Það viðhorf sem kemur fram í auglýstri tillögu að aðalskipulagi Reykjavíkurborgar, sem og í viðtölum við forsvarsmenn borgarinnar, vekur furðu þegar haft er í huga það hlutverk sem Reykjavíkurborg er ætlað sem höfuðborg landsins. Gangi hugmyndir borgaryfirvalda eftir er eðlilegt að stjórnvöld taki til endurskoðunar staðsetningu stofnana ríkisins sem hingað til hefur þótt eðlilegt að væru staðsettar í höfuðborg landsins.
Hér er í húfi tenging landsbyggðarinnar við nær alla opinbera þjónustu sem staðsett er í höfuðborginni, auk þess sem Reykjavíkurflugvöllur er lífæð sjúkraflugs og órjúfanlegur hluti af uppbyggingarhugmyndum um byggingu hátæknisjúkrahúss á Landspítalareitnum.
Bæjarstjórn Fljótsdalshéraðs hvetur önnur sveitarfélög sem og hagsmunaaðila til að koma á framfæri athugasemdum vegna umrædds auglýsts aðalskipulags.
Bæjarstjórn hvetur íbúa Fljótsdalshéraðs til að láta skoðun sína á málinu í ljós og bendir meðal annars á undirskriftasöfnun þá sem nú er í gangi vegna framtíðar Reykjavíkurflugvallar.

Samþykkt samhljóða með handauppréttingu.

Ofangreind afgreiðsla bæjarstjórnar Fljótsdalshéraðs tilkynnist hér með.

Virðingarfyllst,
f.h. bæjarstjórnar Fljótsdalshéraðs

Stefán Bragason

Stefán Bragason
skrifstofustjóri

Akureyri
ÖLL LÍFSINS GÆÐI

SKJALAVER
HÖFÐATORGI
10. SEP. 2013
Málsnr. UJK2013020044
Bréfatyrdi

Reykjavíkurborg
b.t. Umhverfis- og skipulagsráðs
Borgartúni 10-12
105 Reykjavík

Akureyri, 5. september 2013
2007110127 / 01-730

Efni: Framtíð Reykjavíkurflugvallar

Bæjarstjórn hefur á fundi sínum þann 3. september 2013 gert eftirfarandi bókun:

Umræður um framtíð Reykjavíkurflugvallar.

Lögð var fram tillaga að bókun svohljóðandi:

Bæjarstjórn Akureyrar vill koma eftirfarandi ábendingum á framfæri vegna auglýsingar á nýju aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030:
Vegna tillögu um flutning Reykjavíkurflugvallar úr Vatnsmýrinni vill bæjarstjórn Akureyrar minna á þá ábyrgð og skyldur sem höfuðborg landsins ber gagnvart landsmönnum öllum. Greiðar flugsamgöngur landsbyggðarinnar til og frá Reykjavík eru forsenda þess að borgin geti gegnt hlutverki sínu sem höfuðborg landsins alls. Í höfuðborginni eru höfuðstöðvar stjórnsýslu Íslands auk fjölda opinberra viðskipta-, mennta-, menningar- og heilbrigðisstofnana sem eiga þar einnig sínar höfuðstöðvar. Með tillögunni er verið að rýra aðgengi fólks að þessari þjónustu.
Bæjarstjórn Akureyrar hvetur umhverfis- og skipulagsráð ásamt borgarstjórn Reykjavíkur til að hafa framangreind atriði í huga við umfjöllun og afgreiðslu tillagna um framtíðarstaðsetningu flugvallarins. Bæjarstjórn lýsir yfir vilja sínum til frekari viðræðna við borgaryfirvöld um málið.

Bæjarstjórn samþykkir framlagða bókun með 11 samhljóða atkvæðum.

Þetta tilkynnist hér með.

Virðingarfyllst,
fyrir hönd bæjarstjóra

Elín Dögg Guðjónsdóttir
Skjalastjóri

AKUREYRARBÆR SKJALASAFN

S

Hrunamannahreppur.

Sími 480 6600, Fax 480 6606, netfang; hruni@fludir.is, heimasíða www.hrunamannahreppur.is

SKJALAVER
HÖFÐATORGI
09. SEP. 2013
Málsnr.: USK20130900 34
Bréfaflokkur:

b.t. Umhverfis og skipulagssviðs Reykjavíkurborgar
Ráðhús Reykjavíkur
Tjarnargötu 11
101 Reykjavík

Efni: Flugvöllurinn áfram í Vatnsmýrinni.

Á fundi sveitarstjórnar Hrunamannahrepps 5. september síðastliðin var fjallað um undirskriftarsöfnun til stuðnings þess að flugsamgöngur við Reykjavík verði óbreyttar.

Eftirfarandi samþykkt var gerð:

„*Oddviti kynnti málið. Sveitarstjórn fagnar framtaki félagsins Hjartað í Vatnsmýrinni sem* stendur fyrir undirskriftarsöfnun á www.lending.is til stuðnings þess að flugsamgöngur við Reykjavík verði óbreyttar. Slíkt er alger forsend fyrir íbúa þessa lands, hvort sem litið sé til sjúkraflugs, stjórnsýslu eða annarrar þjónustu. Reykjavík verður að átta sig á því að til að standa undir nafni sem höfuðborg allra Íslendinga þá verður hún að taka fullt tillit til annarra íbúa landsins. Sveitarstjórn Hrunamannahrepps hvetur því íbúa sína sem og alla landsmenn *til að kynna sér þetta mál og leggja áðurnefndri undirskriftasöfnun* lið sitt."

Bókun þessi óskast móttekin sem formleg athugasemd við tillögu að aðalskipulagi Reykjavíkurborgar.

Flúðum 6. september 2013

Sveitarstjórinn í Hrunamannahreppi.

Jón G. Valgeirsson

KÓPAVOGSBÆR
Bæjarskipulag
Fannborg 6
200 Kópavogur
Sími: 570 1450
Fax: 570 1451
www.kopavogur.is

Umhverfissvið
Skipulags- og byggingardeild

SKJALAVER
HÖFÐATORGI
13. SEP. 2013
Málsnr.: USK2013020044
Bréfafyldi:

Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkur
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

Kópavogi 11. september 2013.

0705018 **Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030. Tillaga. Athugasemdir.**

Meðfylgjandi minnisblað skipulagsstjóra „*Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030. Tillaga. Athugasemdir*" dags. 23. ágúst 2013 var lagt fram og samþykkt í skipulagsnefnd Kópavogs 27. ágúst og í bæjarstjórn Kópavogs 10. september 2013.

Tilkynnist hér með.

Með vinsemd og virðingu,

F.h. Kópavogsbæjar

Birgir Hlynur Sigurðsson, skipulagsstjóri.

Samrit:
Skipulagsstofnun
Vegagerðin.

KÓPAVOGSBÆR
Bæjarskipulag
Fannborg 6
200 Kópavogur
Sími: 570 1450
Fax: 570 1451
www.kopavogur.is

Umhverfissvið
Skipulags- og byggingardeild

Skipulagsnefnd Kópavogs
Minnisblað.

Kópavogi 23. ágúst 2013.

0705018 **Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030. Tillaga. Athugasemdir.**

Með tilvísan í kynningu á tillögu að Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 sem nú stendur yfir í samræmi við 1. mgr. 31. gr. skipulagslaga nr. 123/2010, en auglýsing þess efnis birtist m.a. í Lögbirtingablaðinu 9. ágúst 2013, vilja bæjaryfirvöld í Kópavogi koma eftirfarandi athugasemdum á framfæri við borgaryfirvöld:

1.
Í tillögunni er ***ekki*** gert ráð mislægum gatnamótum Breiðholtsbrautar og fyrirhugaðs Arnarnesvegar í norðanverðu Vatnsendahvarfi. Þessu vilja bæjaryfirvöld harðlega mótmæla enda hafa mislæg gatnamót á umræddum stað verið ráðgerð um áratuga skeið. Skipulag innan marka Kópavogs í landi Vatnsenda hefur tekið mið af því. Í Svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 2001-2024 eru gatnamót Breiðholtsbrautar og Arnarnesvegar jafnframt ráðgerð mislæg.

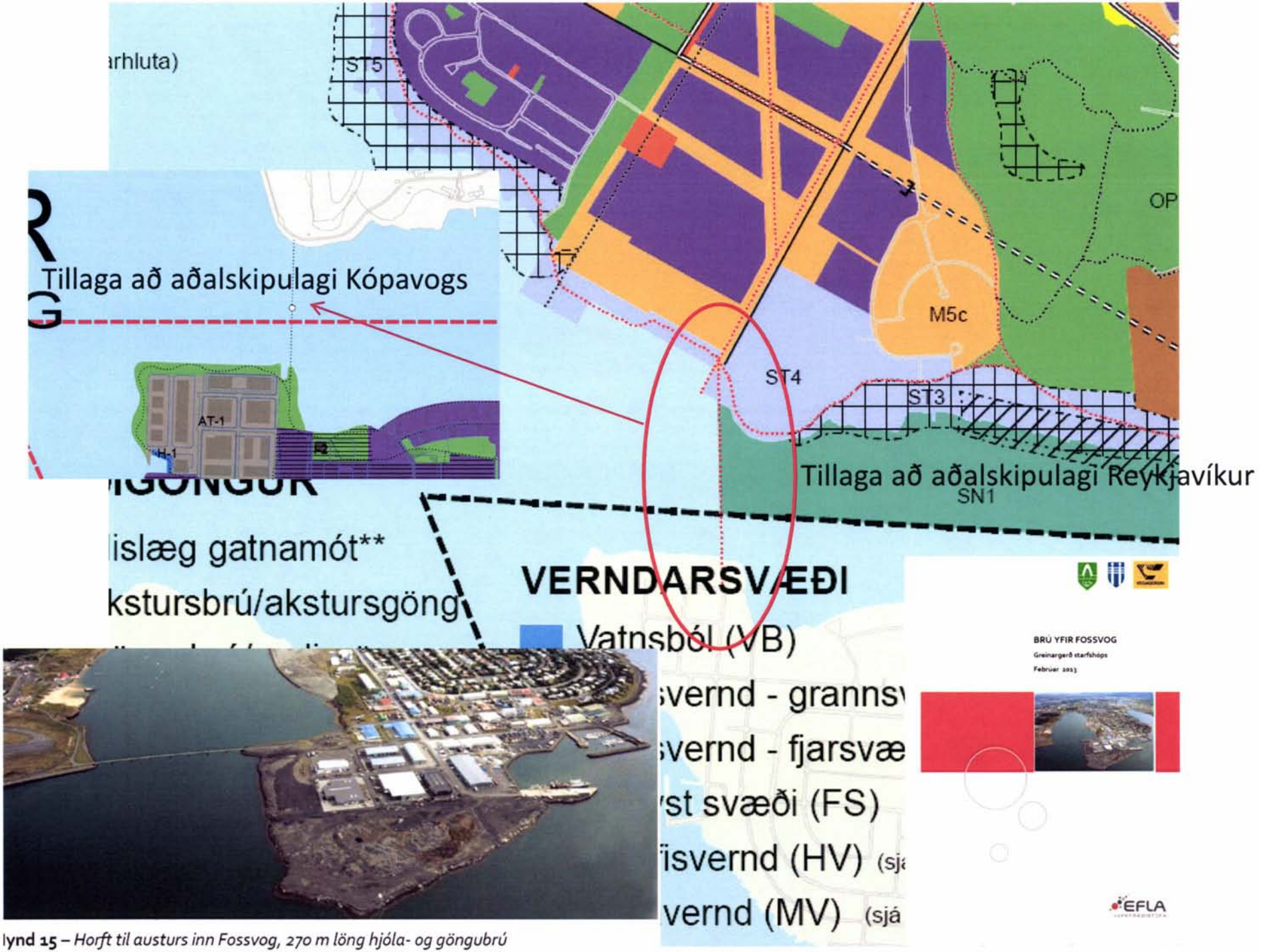
Mikilvægi Breiðholtsbrautar, Arnarnesvegar, Hafnarfjarðarvegar/Kringlumýrarbrautar og Reykjanesbrautar fyrir allt höfuðborgarsvæðið er óumdeilt og leggja verður jafnframt áherslu á að stofnvegir séu bæði greiðfærir og öryggir eins og kostur er. Nánar vísast til: *Arnarnesvegur (411) – Breiðholtsbraut (413), vegamót, samanburður lausna. Umferðaröryggismat, Vegagerðin, maí 2009.*

2.
Það skal hér áréttað að staðsetning brúartengingar yfir Fossvog sé í samræmi við niðurstöður starfshóps Reykjavíkur, Kópavogs og Vegagerðarinnar frá febrúar 2013. Nánar vísast til: Brú yfir Fossvog. Greinargerð starfshóps. Reykjavík, Kópavogur, Vegagerðin. Efla, febrúar 2013.

3.
Gerður er fyrirvari um framsetningu lögsögumarka Reykjavíkur og Kópavogs eins og þau eru sýnd á sveitarfélagsuppdrætti og þéttbýlisuppdrætti tillögunnar. Kópavogsbær áskilur sér rétt til að koma á framfæri síðar frekari athugasemdum þar að lútandi.

Birgir Hlynur Sigurðsson, skipulagsstjóri.


M12
M12
ÍÞ
S9
M20
OP25
Tillaga að aðalskipulagi Reykjavíkur
OP4
Tillaga að aðalskipulagi Kópavogs
VP-18
AT-6
LYMSKULAG
OP-16
MV-9
VATNSENDAHVARF
S-24
M7
Gildandi aðalskipulag Reykjavíkur



lynd 15 – *Horft til austurs inn Fossvog, 270 m löng hjóla- og göngubrú*

VEGAGERÐIN

Arnarnesvegur (411) - Breiðholtsbraut (413)

Vegamót, samanburður lausna

Umferðaröryggismat

Maí 2009

Efnisyfirlit.

1. Gögn sem voru yfirfarin. 3
2. Almennt. 3
3. Fjarlægð á milli vegamóta 3
4. Umferðarspá -forsendur. 4
5. Umferðarrýmd vegamóta 4
6. Vegamót 5
7. Niðurstaða 7

1. Gögn sem voru yfirfarin.

Eftirfarandi gögn voru yfirfarin við öryggisrýni:

- Arnarnesvegur (411). Rjúpnavegur - Breiðholtsbraut. Samanburður vegamótalausna. Gögn frá VSÓ, dags. des. 2008
- Arnarnesvegur, endurskoðun umferðarspár. Gögn frá VSÓ ráðgjöf, dags. jan 2008.
- Jafnframt var stuðst við umhverfismat af Arnarnesvegi, frumdrög og verkhönnun fyrri áfanga.

2. Almennt.

Mat þetta er gert samkvæmt nýjum verklagsreglum þar að lútandi. Í leiðbeiningum um umferðaröryggismat vega segir m.a. að tilgangurinn sé að meta áhrif nýrra vega og vegamóta á umferðaröryggi áður en endanleg lega þeirra er ákveðin. Þar er einnig tekið fram að matið skuli ná til aðliggjandi vega.

Vegtegundir eru ekki skilgreindar í skýrslunni um samanburð vegamóta. Því verður í þessari skýrslu miðað við eftirfarandi vegtegundir t.d. þegar vitnað er í ákvæði Veghönnunarreglna um fjarlægð á milli vegamóta:

Vegur	Flokkur	Núgildandi vegtegund	Umferð 2024	Vegtegund skv. vegh.reglum
Arnarnesv.	Stofnvegur	A3	22.000 b/shr ÁDU	A22*
Breiðholtsbr.	Stofnvegur	A1-A3	27-32.000 b/shr ÁDU	A22-34
Vatnsendav.			6.000 b/shr ÁDU	C10**

*Skv. uppl. á bls. 3 í úrskurði skipulagsstofnunar um máu dags. 4. 7. 2003.
**Skv. umferðarmagni, en Vatnsendavegur er tengibraut í umsjá Kópavogsbæjar.

Á bls. 14 í skýrslunni Samanburður vegamótalausna eru endanlegar tillögur sagðar vera eftirfarandi og þær hermdar:

- Mislæg vegamót Arnarnesvegar við Breiðholtsbraut og ljósastýrð vegamót við Vatnsendaveg.
- Ljósastýrð vegamót Arnarnesvegar við Breiðholtsbraut og ljósastýrð vegamót við Vatnsendaveg.

Engin hringtorg eru í endanlegum útfærslum hermilíkana en í framhaldinu er tillaga 1 með mislægum vegamótum Arnarnesvegar við Breiðholtsbraut og hringtorgi við Vatnsendaveg með í samanburði um kostnað og öryggi. Æskilegt væri að sú tillaga hefði verið hermd svo upplýsingar lægju fyrir um hve mikilli umferð hún annaði.

3. Fjarlægð á milli vegamóta

Arnarnesvegur – Vatnsendavegur:
Í Veghönnunarreglum kemur fram að fjarlægð á milli vegamóta á vegi eins og Arnarnesvegi (A22) skuli vera að lágmarki 600-2000 m. Því er ljóst að allt of stutt er á milli vegamóta Arnarnesvegar við Vatnsendaveg annars vegar og Breiðholtsbraut hins vegar. Þó að hringtorg við Vatnsendaveg sé hluti mislægra vegamóta við Breiðholtsbraut hefði átt að líta á þau sem sér vegamót þar sem umferð um Vatnendaveg er mjög mikil.

Breiðholtsbraut – Vatnsendahvarf:
Vegamót Vatnsendahvarfs við Breiðholtsbraut er ekki í nema 300 m fjarlægð frá mislægu vegamótunum sem er allt of stutt. Í Veghönnunarreglum er tekið fram að fjarlægð á milli mislægra vegamóta á stofnvegi skuli vera að lágmarki 3 km ef hönnunarhraði er 90 km/klst eða hærri. Ef hönnunarhraðinn er lægri en 90 km/klst skal fjarlægðin ekki vera styttri en 800 m en 600 m fyrir planvegamót. Í framlögðum

gögnum er vinstribeygjum um vegamótin lokað þegar gert er ráð fyrir mislægum vegamótum Breiðholtsbrautar og Arnarnesvegar. Til að nálgast ákvæði Veghönnunarreglna mælir öryggishópur með að vinstribeygjum um þessi vegamót verði lokað óháð endanlegri útfærslu vegamóta Arnarnesvegar við Breiðholtsbraut.

Vatnsendavegur – Urðarhvarf/Tónahvarf:
Jafnframt mælir öryggishópur með að skoðað verði hvort vegamót Urðarhvarfs og Tónahvarfs við Vatnsendaveg séu ekki of nálægt vegamótum við Arnarnesveg og hafi bein áhrif á umferðarflæði Arnarnesvegar.

Af ofangreindu er ljóst að við skipulagningu svæðisins hefur hvorki verið tekið nægilegt tillit til umferðaröryggis né væntanlegrar umferðar.

Samband er á milli þéttleika vegamóta og slysatíðni á þann hátt að styttri fjarlægð milli vegamóta gefur hærri slysatíðni.

4. Umferðarspá -forsendur.

Nýlega fór fram öryggisrýni vegna forhönnunar Arnarnesvegar 2. áfanga. Í greinargerðum beggja þessara verkefna er vitnað til skýrslu VSÓ ráðgjafar; Arnarnesvegur, endurskoðun umferðarspár frá janúar 2008. Engu að síður eru umferðartölur mjög mismunandi og hefur öryggishópur þegar gert athugasemd við það og mælir enn með að sömu forsendur liggi til grundvallar fyrir hönnun í sitt hvorum enda vegarins.

Öryggishópur gerði alvarlegar athugasemdir við tengingu Glaðheimavegar inn á Arnarnesveg og lítur það mjög alvarlegum augum ef umferðarspár hafa verið vanáætlaðar.

Á sama hátt er slæmt ef notaðar eru of háar umferðartölur til viðmiðunar á Arnarnesvegi við Breiðholtsbraut. Það er staðreynd að færri alvarleg umferðarslys verða á hringtorgum en á ljósastýrðum vegamótum. Hins vegar afkasta hringtorg ekki jafnmikilli umferð, sérstaklega ef umferðarstraumar er misstórir. Vegna stórra umferðarstrauma eru hringtorg afskrifuð sem lausn jafnvel þó að kostnaður vegna slysa sé metinn um 20% minni en við ljósavegamót.

5. Umferðarrýmd vegamóta

Æskilegt hefði verið að lausnunum hefðu verið gefnar einkunnir skv. HCM, þ.e.a.s. þjónustustig skv. bókstöfunum A-E. Með því móti er auðveldara að sjá hvort kröfur í öðrum kafla Veghönnunarreglna séu uppfylltar.

Hermun er gerð fyrir umferð á háannatíma eftirmiðdags og utan háannatíma. Æskilegt er að skoða jafnframt háannatíma að morgni.

Í gögnum er unnið út frá HVDU (hversdagsumferð). Öryggishópur mælir með að notast sé við ÁDU (ársdagsumferð) til að auðvelda samanburð við Veghönnunarreglur og önnur verk.

Á bls. 14 er fjallað um að eftir fínstillingu ljósa verði tvöfaldur rampi úr austri upp á brú inn á Arnarnesveg ekki lengur nauðsynlegur. Getur það verið rétt ?

6. Vegamót

Í "Road safety manual" frá 2003 kemur fram á bls. 451 að ef umferð á aðalvegi (Breiðholtsbraut 27-32.000 b/shr) er 30.000 b/shr og umferð á hliðarvegi (Arnarnesvegi 22.000 b/shr) er meiri en 11.000 b/shr skuli vegamót vera mislæg.

Arnarnesvegur:
Í Veghönnunarreglum kemur fram að fyrir veg af vegtegund A22 skuli vegamót vera mislæg en þó eru planvegamót leyfileg ef hönnunarhraði vegarins er undir 90 km/klst og rýmd vegarins skv. HCM skuli ná að lágmarki þjónustugráðu D.

Breiðholtsbraut:
Í Veghönnunarreglum kemur fram að fyrir veg af vegtegund A34 skuli vegamót vera mislæg en þó eru planvegamót leyfileg.

Arnarnesvegur – Rjúpnavegur:
Í gögnum er talsverð umfjöllun um Rjúpnaveg, en skv. upplýsingum frá VSÓ hefur val á vegamótum við Rjúpnaveg ekki áhrif á val á vegamótum Arnarnesvegar við Breiðholtsbraut og Vatnsendaveg.

Eins og áður er getið er í endanlegum tillögum ekki fjallað um hringtorg á vegamótum Arnarnesvegar og Vatnsendavegar. Hins vegar hafa slík vegamót verið tekin með í samanburð á umferðarslysum. Að öðru leyti er ekki fjallað um þau í lokaniðurstöðum.

Á síðu 17 er eftirfarandi tafla um áætlaða slysatíðni og kostnað mismunandi lausna:

	Tillaga 1 m/hringtorgi	Tillaga 1 m/ljósastýringu	Tillaga 2
Minni meiðsl [N/ár]	0,9	1	0,8
Minni meiðsl [MKr/ár]	1,64	1,79	1,51
Alvarleg meiðsl [N/ár]	0,01	0,02	0,1
Alvarleg meiðsl [MKr/ár]	0,34	0,63	3,41
Banaslys [N/ár]	0,00008	0,0002	0,001
Banaslys [MKr/ár]	0,01	0,02	0,11
Heildarkostnaður [Mkr/ár]	2,4	2,0	5

Tafla 4.1: Áætluð slysatíðni og kostnaður vegna slysa

VSÓ ráðgjöf hefur staðfest að heildarkostnaður fyrir tillögu 1 með hringtorgi annars vegar og ljósastýringu hins vegar hefði víxlast. Þannig er heildarkostnaður samfélagsins vegna fyrirsjáanlegra umferðarslysa lægstur ef vegamót Breiðholtsbrautar – Arnarnesvegar verða mislæg og vegmót Arnarnesvegar - Vatnsendavegar með hringtorgi.

Réttar tölur fyrir áætlaðan kostnað vegna slysa eru því:

	Tillaga 1 m/hringtorgi	Tillaga 1 m/ljósastýringu	Tillaga 2
Heildarkostnaður (Mkr/ár)	2,0	2,4	5

Framlagðir kostir í kafla 4 um umferðaröryggisrýni eru eftirfarandi:

Tillaga 1 með hringtorgi:



Tillaga 1 með ljósastýringu:



Tillaga 2:



Öryggishópur gerir eftirfarandi athugasemd við þessa útfærslu:

- Fléttuvegalengdir eru allt of stuttar. Ökumaður á leið frá Breiðholtsbraut til austurs sem ætlar í vinstri beygju inn Vatnsendahvarf þarf að flétta yfir 2-3 akreinar á 80 m. Til samanburðar

er fléttuvegalengd inn á Miklubraut til vesturs austan vegamóta við Kringlumýrarbraut um 120m fyrir fléttun yfir þrjár akreinar. Þessar aðstæður eru ekki til eftirbreytni. Skv. Vegstaðli skal lengd fléttureinar vera að lágmarki 170 m fyrir fléttun inn á stofnveg.

- Enginn sérstakur vinstribeygjuvasi er inn á Vatnsendaveg frá Arnarnesvegi. Öryggishópur mælir eindregið með að henni verði komið fyrir.

- Mjög stutt er á milli ljósavegamótanna. Dæmi um slíkt eru á Sæbraut við Klettagarða og Laugarnesveg og á brú mislægu vegamótanna Bústaðavegur – Kringlumýrarbraut. Hvorugt þessara dæma þykir til eftirbreytni.

- Í skýrslunni Samanburður vegamótalausna kemur fram á bls. 15 að utan háannatíma tefji umferðarljósin fyrir vegfarendum.

- Langhalli er við hæstu mörk þess sem gefið er upp í Veghönnunarreglum. Á Arnarnesvegi í tillögu 2 (umferðarljós við Breiðholtsbraut) er 6,5% halli í aðdraganda vegamótanna. Þarna þarf umferð í vinstri beygju af Arnarnesvegi að bíða og getur því orðið uppsöfnun bíla í átt að þessum bratta kafla. Öryggishópur mælir því með að halli fari ekki yfir 6% þar sem reynslutölur um slysatíðni staðfesta töluverða aukningu ef langhalli er umfram það. Í „Road Safety Manual" segir (í lauslegri þýðingu) á bls. 460:
„Æskilegt er að vegir næst vegamótum séu ekki með meiri langhalla en 3%, og aldrei meiri en 6% til að:
  - bæta sjónlengdir
  - auka þægindi vegfarenda í bíl sem þarf að nema staðar á vegamótunum.
  - auðvelda ökumönnum að meta hæfilegan hraða."

7. Niðurstaða

Öryggishópur leggur mikla áherslu á að stofnvegir séu eins greiðfærir og öruggir og kostur er. Vegamót tveggja stofnvega verða því jafnframt að vera greiðfær og örugg. Mjög mikil umferð er nú þegar á Arnarnesvegi og ekki síður á Breiðholtsbraut og fer vaxandi. Mikilvægi þessara samgönguæða fyrir allt höfuðborgarsvæðið er óumdeilt. Öryggishópur bendir á að Veghönnunarreglur eru til eftirbreytni og að við gerð skipulags skal vinna samkvæmt þeim enda er þá auðveldara að uppfylla markmið um umferðaröryggi á seinni stigum hönnunar.

Við skipulagningu svæðisins hefur hvorki tekið nægilegt tillit til umferðaröryggis né væntanlegrar umferðar.

Öryggishópur mælir með að vinstribeygjum um vegamót Breiðholtsbrautar og Vatnsendahvarfs verði lokað óháð endanlegri útfærslu vegamóta Arnarnesvegar við Breiðholtsbraut.

Jafnframt mælir öryggishópur með að skoðað verði hvort vegamót Urðarhvarfs og Tónahvarfs við Vatnsendaveg séu ekki of nálægt vegamótum við Arnarnesveg og hafi bein áhrif á umferðarflæði Arnarnesvegar.

Hæðarlega umhverfisins hentar vel fyrir mislæg vegamót. Við planvegamót við Breiðholtsbraut þarf að fara í talsverðar skeringar. Því hentar ekki að líta á planvegamótin sem bráðabirgðalausn.

Vegna mikilvægis vegamótanna fyrir samgöngur á höfuðborgarsvæðinu og þar sem allt of stutt vegalengd er frá vegamótum Arnarnesvegar við Breiðholtsbraut að vegamótum við Vatnsendaveg mælir öryggishópur með að vegamót Arnarnesvegar við Breiðholtsbraut verði þegar gerð mislæg enda tryggir sá kostur öryggi vegfarenda betur en ljósastýrð vegamót.

Þar sem hringtorg er mun öruggari kostur en ljósavegamót mælir öryggishópur með að hringtorg verði á vegamótum Arnarnesvegar og Vatnsendavegar á meðan það annar umferð.

Fyrir hönd Vegagerðarinnar

Auður Þóra Árnadóttir

Gunnar H. Jóhannesson

Erna Hreinsdóttir

Fyrir hönd Kópavogsbæjar

Stefán L. Stefánsson

BRÚ YFIR FOSSVOG

Greinargerð starfshóps

Febrúar 2013



EFLA
VERKFRÆÐISTOFA

Titill:	**Brú yfir Fossvog, greinargerð starfshóps**
Verknúmer:	*3094-080*
Dagsetning:	28.febrúar 2013
Höfundur:	*GVG*
Rýnt af:	*BE / 26.02 2013*
Samþykkt	*GVG / 28.02 2013*
Lýsing:	Greinargerðin lýsir niðurstöðum starfshóps á vegum Kópavogsbæjar, Reykjarvíkurborgar og Vegagerðarinnar um brú yfir Fossvog.


VEGAGERÐIN

SAMANTEKT

Hlutverk starfshópsins var að skoða legu og útfærslu brúar yfir Fossvog sem skuli fyrst og fremst þjóna vistvænum ferðamátum, gangandi og hjólandi umferð og mögulega strætisvögnum. Í tillögum að breytingum á aðalskipulagi Kópavogs og aðalskipulagi Reykjavíkur er gert ráð fyrir hjóla- og göngubrú yfir Fossvog frá vesturhluta Kársness að Kýrhamri vestan við Nauthólsvík.

Staðsetning brúar

Mælt er með staðsetningu brúarinnar frá vesturhluta Kársness til móts við flugbrautarenda Reykjavíkurflugvallar. Þverun á þeim stað sem kynnt er hér og er í tillögum með aðalskipulagi er mun styttri en þverun innar í voginum, 340 m milli bakka í stað um 600 m við innri leið. Hún er líklegri til að hafa minni áhrif á lífríki í Fossvogi, raskar ekki friðlýstu náttúruvætti við Fossvogsbakka í Reykjavík ásamt því að bæta stofnstígakerfið betur heldur en innri leiðin. Stærsti ókosturinn við staðsetningu þverunarinnar utan við Nauthólsvík eru áhrif hennar á starfsemi siglingafélaga í Fossvogi.

Tillaga að hjóla- og göngubrú yfir Fossvog, sem lýst er hér, þverar Fossvog frá vesturhluta Kársness til móts við flugbrautarenda Reykjavíkurflugvallar þar sem styst er á milli núverandi sjávarbakka. Brúin liggur í hánorður og mætir hún landi um 40 m vestan við flugbrautarendann. Nokkrir valkostir hafa verið teiknaðir upp með mismunandi lengdum brúar og sjófyllinga. Þar sem styst er milli bakka eru um 340 m í dag. Lengsta brúin sem skoðuð hefur verið er 270 m löng með stuttum landfyllingum við hvorn enda (sjá teikningu 01). Til samanburðar var metinn sá kostur að hafa 100 m langa brú með lengri sjófyllingum til hvors enda (sjá teikningu 03). Einnig hefur verið metinn kostnaður við 165 m langa brú (sjá teikningu 02).

Sjávardýpi er um 6-7 m í brúarstæðinu (miðað við meðalsjó) og er áætluð þykkt setlaga um 8-10 m. Mikilvægt er að staðfesta dýpi á fastan botn á næsta hönnunarstigi.

Áhrif á samgöngur

Brú yfir Fossvog bætir stofnstígakerfið á höfuðborgarsvæðinu frá því sem nú er. Gera má ráð fyrir að leið þeirra sem fara milli sveitarfélaganna sunnan Kópavogs og vesturhluta Reykjavíkur styttist um ~1,2 km. Fyrir íbúa suður- og vesturhluta Kársness verður styttingin enn meiri. Mestu munar um minni hæðarmun á leiðinni en heildarhækkun á núverandi leið er 50-55 m eftir því hvort ferðast er til suðurs eða til norðurs en hækkun á leiðinni eftir suðurströnd Kársness og yfir Fossvog er 5-10 m. Áætluð stytting á ferðatíma á hjóli er um 7-8 mínútur.

Kópavogsbær og Reykjavíkurborg hafa hvort í sínu lagi skilgreint umhverfisáætlun og hjólreiðaáætlun sem hafa það að markmiði að auka vistvænar samgöngur og stuðla að breyttum ferðavenjum íbúanna. Bygging hjóla- og göngubrúar yfir Fossvog samræmist þeim markmiðum vel. Talningar á umferð hjólandi og gangandi á vegum Reykjavíkur og Kópavogsbæjar við botn Fossvogs árið 2011 gefa til kynna að um 500-1000 manns séu á ferðinni þar á hverjum degi.

Umferð strætisvagna um brúna

Með brú yfir Fossvog gefst möguleiki á akstri strætisvagna yfir brúna og að tengja þannig Kársnesið við mið- og vesturbæ Reykjavíkur og Háskólann í Reykjavík.

Mesti ávinningur nýrrar strætóleiðar um brú yfir Fossvog er fyrir íbúa Kársness og notendur strætó við Háskólann í Reykjavík þar sem ferðatími mun styttast. Fyrir aðra er líklegt að núverandi leið um Kringlumýrarbraut og Miklubraut að Landspítala/BSÍ verði áfram fljótlegri.

Lausleg skoðun á núverandi leiðakerfi leiðir í ljós að tími og vegalengd með strætó frá Hamraborg að Landspítala/BSÍ er styttri um núverandi leið eftir Kringlumýrarbraut og Miklubraut (Leið 1) eða um 4,4 km á móti 4,9 km fyrir nýja leið frá Hamraborg, um Kópavogsbraut, yfir Fossvog, eftir Nauthólsvegi að Landspítala/BSÍ. Ferðatíminn er áætlaður um 2 mínútum styttri, 11 mínútur á núverandi leið 1 í stað 13 mínútna um brú yfir Fossvog.

Umferð strætisvagna um brúna og stígakerfið hefur frekar óæskileg áhrif á upplifun gangandi og hjólandi vegfarenda þó svo að ekki sé um marga vagna að ræða. Áætlaður viðbótarkostnaður við strætóbrú er um 300 milljónir kr. miðað við 270 m langa brú yfir Fossvog. Ekki hefur verið metinn annar kostnaður við tengingar strætó eða áhrif á stígakerfi við Nauthólsvík eða á Kársnesi.

Frekari skoðun á kostum þess að leyfa umferð strætisvagna um brúna með nýrri strætóleið þarf að eiga sér stað í samráði Strætó bs. og sveitarfélaganna.

Áhrif á siglingar

Brú yfir Fossvog hefur töluverð áhrif á starfsemi siglingafélaga. Alls eru þrjú siglingafélög með starfsemi við Fossvog yfir sumartímann, Brokey og Siglunes í Nauthólsvík og Ýmir í Kópavogi. Umtalsvert barna- og unglingastarf og námskeiðahald er hjá öllum félögunum, þá eru nokkrar keppnir á hverju ári haldnar í og við Fossvog og Skerjafjörð. Brú sem ekki er opnanleg hefur fría hæð undir miðja brú, frá 4,3 m á stórstraumsflóði og upp í 8,2 m á stórstraumsfjöru. Flestar kænur komast því undir brúna en kjölbátar með möstur geta ekki siglt undir brúna. Skoðaðir voru lauslega möguleikar á opnanlegum brúm til að hleypa kjölbátum í gegn og er þar gert ráð fyrir 20 m breiðri siglingarennu.

Reykjavíkurflugvöllur

Hindranafletir Reykjavíkurflugvallar eru skilgreindir sem svæði með hæðartakmörkunum á hvers konar mannvirkjum eða gróðri innan og í nágrenni flugvallarins og á áhrifasvæði hans. Núgildandi hindranafletir eru skilgreindir á grundvelli alþjóðlegra skuldbindinga, laga um loftferðir nr. 60 frá 1998 og reglugerðar um flugvelli nr. 464 frá 2007 og eru þeir staðfestir árið 2009 af samgönguráðherra. Brýr eins og þeim er lýst á uppdráttum eru utan við hindranafleti flugvallarins og hafa því ekki áhrif á starfsemi hans að neinu marki. Gera þarf þó ráð fyrir að gera þurfi sérstakt áhættumat á vegum Reykjavíkurflugvallar verði af byggingu brúarinnar.

Áhrif á lífríki

Þveranir fjarða með vega- og brúargerð geta valdið breytingum á vatnsskiptum, sjávarföllum og setflutningum og þannig haft áhrif á lífríki innan þverana. Áætlaður straumhraði við núverandi aðstæður er um 0,10 m/s. Um er að ræða meðalstraumhraða við hámarksrennsli á meðalstórstraumsflóði sem er mælikvarði sem Vegagerðin hefur notað við mat á fjarðaþverunum síðustu árin. Áætlaður meðalstraumhraði fyrir 100 m langa brú er áætlaður um 0,40 m/s en um 0,15 m/s fyrir 270 m langa brú sem er langt innan við viðmið Vegagerðarinnar á undanförnum árum þar sem gjarnan er miðað við að straumhraði fari ekki yfir 2,0 m/s ef tryggja á full vatnsskipti. Straumhraði við brúarenda og/eða millistöpla getur hins vegar verið hærri staðbundið og þannig haft áhrif á upplifun siglingamanna og kajakræðara á Fossvogi. Við val á útfærslu varðandi lengd brúar er því æskilegt að gera straumfræðilegt líkan af voginum með brúarmannvirkjum til að geta metið hvernig straumhraðinn breytist við framkvæmdir.

Þar sem full vatnsskipti eru tryggð eru litlar líkur á því að brú yfir Fossvog hafi áhrif á lífríki innan við þverunina. Brúin mætir landi þar sem sjávarfyllingar eru fyrir og því ekki röskun á náttúrulegu landslagi.

Kostnaður

Áætlaður hefur verið kostnaður við byggingu brúar yfir Fossvog, eins og henni er lýst á meðfylgjandi teikningum. Áætlunin byggist á sundurliðuðum magntölum og einingaverðum. Allar kostnaðaráætlanir sem kynntar eru hér gera ráð fyrir 20% álagi vegna ófyrirséðs kostnaðar og óvissu ásamt 12% álagi fyrir undirbúning framkvæmda.

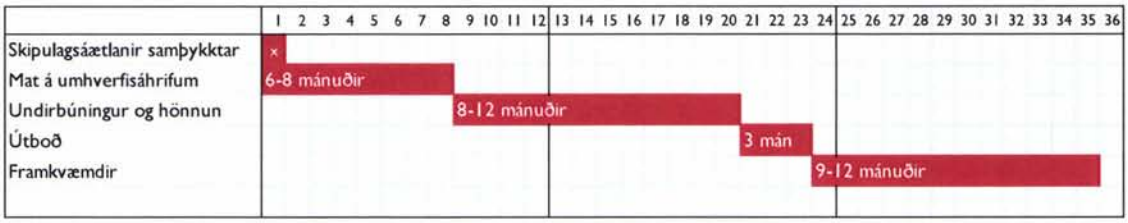
Ekki er gert ráð fyrir kostnaði við breytingar á núverandi stígakerfi eða strætóleiðum. Þá er ekki gert ráð fyrir kostnaði vegna breytinga á lögnum við brúarstæðið.

Áætlað er að viðbótarkostnaður við opnanlega brú með 20 m breiðu siglingaopi, eins og hún er sýnd á mynd 18, sé um 150 milljónir kr. Rekstrarkostnaður við opnanlega brú hefur ekki verið metinn.

Tegund brúar	Áætlaður kostnaður með 20% álagi fyrir ófyrirséð og óvissu
270 m löng hjóla- og göngubrú	950 milljónir kr.
170 m löng hjóla- og göngubrú	750 milljónir kr.
100 m löng hjóla- og göngubrú	640 milljónir kr.
Viðbótarkostnaður við 20 m opnanlega siglingarennu	150 milljónir kr.
270 m löng strætó-, hjóla- og göngubrú	1.250 milljónir kr.

Tímaáætlun

Verði breytingar á aðalskipulagi Kópavogsbæjar og Reykjavíkurborgar samþykktar af Skipulagsstofnun má gera ráð fyrir að tími frá samþykkt skipulagsáætlana að opnun brúar sé að lágmarki 20 mánuðir. Sá tími gæti lengst allt upp í 30-36 mánuði eftir því hvort framkvæmdin verði metin matsskyld eða ekki ásamt því hversu hratt verður ráðist í undirbúning og hönnun brúarinnar til útboðs. Gera má ráð fyrir að bygging brúarinnar taki innan við eitt ár.



EFNISYFIRLIT

1 INNGANGUR 1

2 SAMGÖNGUR, NÚVERANDI AÐSTÆÐUR OG ÁVINNINGUR 2

2.1 HJÓLA- OG GÖNGUSTÍGAR 2

2.2 LEIÐIR STRÆTISVAGNA 5

3 SKIPULAGSÁÆTLANIR 7

3.1 AÐALSKIPULAG 7

3.2 DEILISKIPULAG 8

3.3 AÐRAR ÁÆTLANIR 8

3.4 VERNDARSVÆÐI 9

4 STAÐSETNING BRÚAR 10

5 ÁHRIF Á UMHVERFI 11

5.1 UM MATSSKYLDU 11

5.2 LÍFRÍKI 11

5.3 SIGLINGAR 12

5.4 REYKJAVÍKURFLUGVÖLLUR 14

6 HÖNNUNARFORSENDUR BRÚAR 15

6.1 UM TEGUND BRÚAR 15

6.2 JARÐFRÆÐI OG GRUNDUN 15

6.3 SJÓR 16

6.4 VEÐURFAR 16

6.5 SIGLINGAHÆÐ / SIGLINGARENNA 17

6.6 LAGNIR 17

6.7 ÁLAGSFORSENDUR 17

7 HJÓLA- OG GÖNGUBRÚ 19

8 STRÆTÓBRÚ 24

9 OPNANLEG BRÚ 25

10 KOSTNAÐUR OG FRAMKVÆMD 27

10.1 KOSTNAÐARÁÆTLUN 27

10.2 TÍMA- OG FRAMKVÆMDAÁÆTLUN 28

TEIKNINGAR 30

LÍKANMYNDIR 30

1 INNGANGUR

Í samgönguáætlun 2011-2022 er fjallað um markmið að efla almenningssamgöngur og göngu- og hjólreiðar á höfuðborgarsvæðinu. Í tengslum við það er fyrirhuguð töluverð uppbygging hjólreiðastíga í samstarfi Vegagerðarinnar og sveitarfélaganna. Kópavogsbær og Reykjavíkurborg hafa jafnframt samþykkt hjólreiðaáætlanir sem hafa það sameiginlega markmið að auka veg hjólreiða sem ferðamáta.

Í erindisbréfi starfshóps um brú yfir Fossvog, dagsettu 24.október 2012, segir m.a.:

> *Tilgangur starfshópsins er að skoða nánar mögulega legu og útfærslu brúar yfir Fossvoginn, milli Nauthólsvíkur (Kýrhamars) og Kársness, sbr. hugmyndir sem settar hafa verið fram í aðalskipulagstillögum fyrir Reykjavík og Kópavog. Brúin skal fyrst og fremst þjóna vistvænum ferðamátum, gangandi og hjólandi umferð og mögulega strætisvögnum.*

Starfshópinn skipa eftirfarandi fulltrúar frá Reykjavíkurborg, Kópavogsbæ og Vegagerðinni.

Steingrímur Hauksson, sviðsstjóri Umhverfissviðs Kópavogsbæjar

Birgir H. Sigurðsson, skipulagsstjóri Kópavogs.

Ólafur Bjarnason, samgöngustjóri (Reykjavíkurborg)

Björn Axelsson, skipulagsfulltrúi (Reykjavíkurborg)

Magnús Ólafur Einarsson, fulltrúi Vegagerðarinnar.

Ráðgjafi starfshópsins er verkfræðistofan EFLA, verkefnisstjóri EFLU er Guðmundur Valur Guðmundsson.

Leitað hefur verið eftir samráði við helstu hagsmunaaðila við Fossvoginn. Haldnir voru fundir með fulltrúum siglingafélaga sem hafa starfsemi við Fossvog, ásamt fulltrúum Isavia vegna Reykjavíkurflugvallar.

Í greinargerðinni er fjallað um valkosti um staðsetningu og gerð hjóla- og göngubrúar yfir Fossvog ásamt því að gerð er grein fyrir helstu hönnunarforsendum sem taka þarf tillit til. Fjallað er um mögulega kosti þess brúin þjóni umferð strætisvagna auk hjólandi og gangandi umferð ásamt áhrifum brúargerðar á umhverfi í Fossvogi. Í kafla 10 er svo gerð grein fyrir áætluðum kostnaði við mismunandi valkosti ásamt tímaáætlun um framkvæmdir við byggingu brúar yfir Fossvog.

2 SAMGÖNGUR, NÚVERANDI AÐSTÆÐUR OG ÁVINNINGUR

2.1 Hjóla- og göngustígar

Gert er ráð fyrir að brúin verði þar sem styst er yfir Fossvoginn, vestan við flugbrautarendann og við enda Kársnessins. Þannig verður vegalengdastytting mest á sama tíma og leiðin verður flöt vegna þess að farið er fyrir Kársnes en ekki yfir það (mynd 1). Fjallað er nánar um það af hverju þessi staðsetning þykir álitlegust og aðra valkosti í kafla 4.



Mynd 1 *Göngu- og hjólaleiðir milli suðurenda Kópavogs og stígs við Reykjavíkurflugvöll. Rauður táknar leið um brú yfir Fossvog en appelsínugulur núverandi leið yfir Kársnesið og fyrir Fossvog. Heilar línur eru sameiginlegir göngu- og hjólastígar en brotalínur tákna að hjóla þurfi á gangstétt eða með umferð. Bláar línur tákna aðrar stærri stígatengingar.*

Stígarnir við botn Fossvogs og við norðanverðan voginn eru með þeim fjölförnustu á höfuðborgarsvæðinu. Bæði Reykjavíkurborg og Kópavogsbær hafa talið hjólreiðamenn á stígunum við botn Fossvogs, sjá má niðurstöður talninga í töflu 1. Samkvæmt þeim talningum voru að meðaltali um 55-60 hjólreiðamenn á ferðinni þar á hverri klukkustund (frá kl. 7 til 19) árið 2011. Talning Reykjavíkur fór fram í október. Talning Kópavogs var í lok júní að morgni og aftur síðdegis þegar búast má við hvað mestri notkun reiðhjólsins til samgangna.

Tafla 1 - *Talningar hjólreiðamanna*

	Sniðtalning við Suðurhlíð,	Talning á stíg við botn Fossvogs
Dagsetning talningar	4. október 2011	30. júní 2011
Talningartími	7-19 =12 klst	7-10 og 15-18 = 6 klst
Heildarfjöldi á talningartíma	Hjólandi: 655	Gangandi:77 Hjólandi: 354 Samtals: 431
Meðalfjöldi á talinni klst	Hjólandi: 55	Gangandi: 13 Hjólandi: 59 Samtals: 72

Tafla 2 - *Samanburður á leiðum*

	Núverandi leið fyrir Fossvog	Brú yfir Fossvog
Lengd	4,2 km	3,0 km
Hækkun, til suðurs	55 m	10 m
Hækkun, til norðurs	50 m	5 m
Lengd kafla í umferð/ á gangstétt	480 m	550 m
Götur þveraðar	4	2
Ferðatími	15 mín	8 mín

Með nýrri tengingu yfir Fossvog verður auðveldara að komast á hjóli eða fótgangandi milli vesturhluta og miðbæjar Reykjavíkur og sveitarfélaganna sunnan borgarinnar, Hafnarfjarðar og Garðabæjar. Í vesturhluta Reykjavíkur eru margir stórir vinnustaðir og skólar, svo sem Landspítalinn við Hringbraut, Háskóli Íslands við Suðurgötu og Háskólinn í Reykjavík í Öskjuhlíð.

Tengingin bætir einnig útivistarmöguleika við Fossvoginn þar sem aðkoma að útivistarsvæðunum kringum Fossvoginn verður betri og samfelld útivistarleið myndast hringinn í kringum voginn.

Gera má ráð fyrir að leið þeirra sem fara milli sveitarfélaganna sunnan Kópavogs og vesturhluta Reykjavíkur styttist um ~1,2 km. Ef farið er til eða frá vesturhluta Kársness er styttingin enn meiri.

Mestu munar samt um minni hæðarmun en hækkun á núverandi leið er 50-55 m eftir því hvort ferðast er til suðurs eða til norðurs en hækkun á leiðinni eftir suðurströnd Kársness og yfir Fossvog er 5-10 m.

Ekki er sérstakur göngu- og hjólastígur á um hálfum kílómetra á báðum leiðum (merkt með strikalínu á mynd 1. Þar verða hjólreiðamenn að deila gangstétt með gangandi vegfarendum eða hjóla á götunni. Á báðum stöðum er hægt að bæta aðstæður frá því sem er í dag en þar sem þröngt er á Ásbraut (appelsínugul leið), aðeins 7-9 m milli lóðamarka og margar innkeyrslur á lóðir á Bakkabraut (rauð leið), er það samt snúið. Mun rýmra er á Bakkabraut, 13-15 m milli lóðamarka.

Tengingin milli nýju brúarinnar og stígs á suðurströnd Kársness liggur um athafna- og atvinnusvæði. Umhverfið þar mætti gera meira aðlaðandi og vistlegra samhliða því að stígar og stéttir þar væru lagaðar.

Erfitt er að áætla hversu mikil notkun á brúnni yrði. Miðað við talningar við botn Fossvogs árið 2011 má ætla að þar séu samtals 500-1000 gangandi og hjólandi vegfarendur á hverjum degi. Einhver hluti þeirra mun frekar velja að hjóla yfir nýja brú yfir Fossvoginn, annað hvort vegna þess að leiðin er styttri og/eða vegna þess að hún er meira aflíðandi. Við þá tölu bætast þeir sem ekki hjóla og ganga þessa leið í dag en geta hugsað sér það ef ný brú kemur yfir voginn þar sem leiðin verður mun þægilegri yfirferðar hvort sem það er vegna ferða til og frá vinnu eða til útivistar.

Göngu- og hjólabrú yfir Fossvog yrði mikil samgöngubót á höfuðborgarsvæðinu þar sem hún myndi fjölga leiðum sem standa vegfarendum á leið norður og suður til boða en þær eru of fáar og torfærar í dag. Sérstaklega mun hún þó bæta samgöngur fyrir íbúa Kársness.

2.2 Leiðir strætisvagna

Núverandi leiðakerfi Strætó í nágrenni Fossvogs má sjá á mynd 2. Leið 35 gengur út á Kársnes um Kópavogsbraut og Kársnesbraut og leið 19 gengur að Háskólanum í Reykjavík/Nauthólsvík eftir Nauthólsvegi og Hlíðarfæti. Þá hefur leið 28 endastöð við Hamraborg.

Fyrirhugaðar eru breytingar á leiðakerfi strætó samhliða uppbyggingu samgöngumiðstöðvar á BSÍ. Í núverandi tillögum um þær breytingar er gert ráð fyrir miðbæjarhringleið og háskólahringleið. Fyrirhuguð Háskólahringleið mun samkvæmt upplýsingum strætó bs. aka á milli BSÍ, Háskólans í Reykjavík og Háskóla Íslands. Sú hringleið myndi aka fyrir eða undir suðurenda flugbrautarinnar. Þessar breytingar myndu bæta almenningssamgöngur að Háskólanum í Reykjavík verulega.

Með brú yfir Fossvog gefst möguleiki á akstri strætisvagna yfir brúna og að tengja þannig Kársnesið betur við mið- og vesturbæ Reykjavíkur og Háskólann í Reykjavík.



Mynd 2 - *Núverandi leiðakerfi Strætó í febrúar 2013.*

Lausleg skoðun á núverandi leiðakerfi leiðir í ljós að tími og vegalengd með strætó frá Hamraborg að Landspítala/BSÍ er styttri um núverandi leið eftir Kringlumýrarbraut og Miklubraut (leið 1) eða um 4,4 km á móti 4,9 km fyrir nýja leið frá Hamraborg, um Kópavogsbraut, eftir Nauthólsvegi að Landspítala/BSÍ.

Núverandi tímaáætlun leiðar 1 frá Hamraborg að Landspítala/BSÍ gerir ráð fyrir 11 mínútna ferðatíma, áætlaður ferðatími fyrir nýja leið um brú yfir Fossvog er um 13 mínútur frá Hamraborg að Landspítala/BSÍ, sjá töflu 3. Ferðatíminn er m.a. lengri þar sem umferðin er hæg um Kársnes vegna lægri hámarkshraða, fjölda hraðahindrana og þrengri gatna. Þá yrði umferðarhraði strætisvagna takmarkaður um brúna og útivistarsvæðið í Nauthólsvík þar sem strætisvagnirnir aka með óvörðum vegfarendum á hjóli eða gangandi.

Að leyfa akstur strætó yfir brúna dregur jafnframt úr gæðum leiðarinnar sem útivistarleiðar þar sem strætó veldur sjón-, loft- og hávaðamengun, nema það séu vistvænir vagnar sem hvorki menga loftið né skapa hávaða.

Það tekur um 5-7 mín að ganga yfir brúna. Ef gert er ráð fyrir að strætó aki á 15 mínútna fresti yfir brúna í báðar áttir og kerfið sé þannig stillt af að vagnarnir hittist ekki á brúnni má gera ráð fyrir að flestir sem ganga yfir verði varir við einn vagn á leiðinni yfir brúna.

Tafla 3 - *Samanburður á leiðum með strætó*

	Núverandi leið	Brú yfir Fossvog
Lýsing á leið	Hamraborg –Kringlumýrarbraut – Miklabraut	Hamraborg –Kópavogsbraut – Brú – Nauthólsvegur
Lengd	4,4 km	4,9 km
Meðalhraði	24 km/klst (leið 1 skv. leiðakerfi)	23 km/klst (leið 35 skv. leiðakerfi)
Áætlaður ferðatími	11 mín	13 mín

Mesti ávinningur nýrrar leiðar um brú yfir Fossvog er fyrir íbúa Kársness og notendur strætó við Háskólann í Reykjavík þar sem ferðatími með strætó mun styttast. Fyrir aðra er líklegt að núverandi leið um Kringlumýrarbraut og Miklubraut að Landspítala/BSÍ verði áfram fljótlegri.

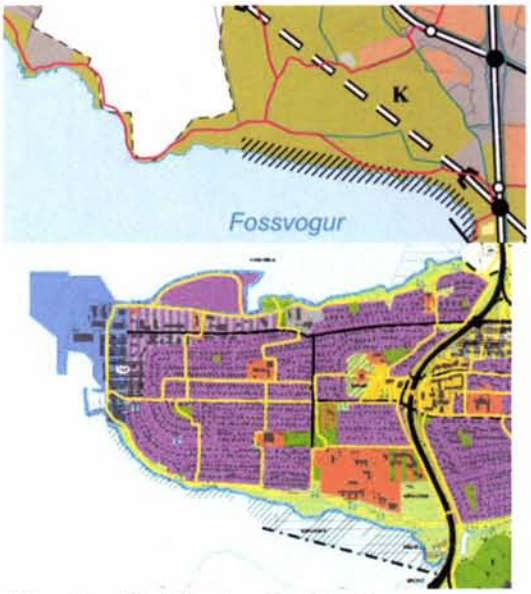
Ekki hafa verið metin áhrif umferðar strætó á tengingar við núverandi götur eða stígakerfi við Nauthólsvík eða á Kársnesi á þessu stigi.

Frekari skoðun á kostum þess að leyfa umferð strætisvagna um brúna með nýrri strætóleið þarf að vera í samráði Strætó bs. og sveitarfélaganna.

3 SKIPULAGSÁÆTLANIR

3.1 Aðalskipulag

Gildandi eru aðalskipulag Reykjavíkur 2001-2024 og aðalskipulag Kópavogs 2000-2012. Í báðum sveitarfélögunum er verið að vinna að endurskoðun aðalskipulags og er sú vinna komin nokkuð langt í báðum sveitarfélögunum. Á mynd 3 má sjá hluta úr gildandi aðalskipulagsuppdráttum fyrir Reykjavík og Kópavog.



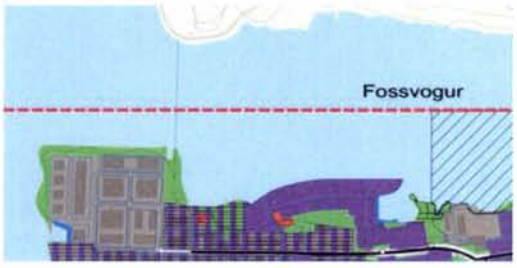
Mynd 3 *Aðalskipulag Reykjavíkur 2001-2024 (ofar) og aðalskipulag Kópavogs 2000-2012 (neðar).*

Stofnstígur/aðalgöngustígur liggur með fram ströndinni á báðum kortum.

Samkvæmt aðalskipulagi Kópavogs er fyrirhuguð uppbygging íbúðar- og athafnasvæðis norðvestan til á Kársnesi. Samkvæmt tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Kópavog eykst hlutfall íbúðarbyggðar á kostnað athafnasvæðis. Þar kemur einnig fram að gert er ráð fyrir aðalgöngustíg þvert yfir Fossvog vestan við flugbrautarendann (mynd 4). Hugmyndir um brú yfir Fossvog hafa m.a. verið kynntar hverfisráði Kársness á fundi í október 2012 í tengslum við kynningu á drögum að nýju aðalskipulagi Kópavogs.

Tillögur, sem eru enn í vinnslu, um breytingar á aðalskipulagi Reykjavíkur gera ráð fyrir að flugvöllur hverfi úr Vatnsmýri og að brú verði yfir á Kársnes (mynd 5).

Í báðum gildandi aðalskipulagsáætlunum er áhersla á að bæta skilyrði fyrir gangandi og hjólandi umferð, m.a. með uppbyggingu stígakerfis þannig að það að ganga og hjóla sé valkostur við akstur einkabíla. Svipaðar áherslur, jafnvel enn sterkari, eru í þeim tillögum sem liggja fyrir um endurskoðun aðalskipulaga Reykjavíkur og Kópavogs.



Mynd 4 *Tillaga að nýju aðalskipulagi fyrir Kópavog 2012-2024*



Mynd 5 *Tillaga að breytingum á aðalskipulagi Reykjavíkurborgar sem er í vinnslu.*

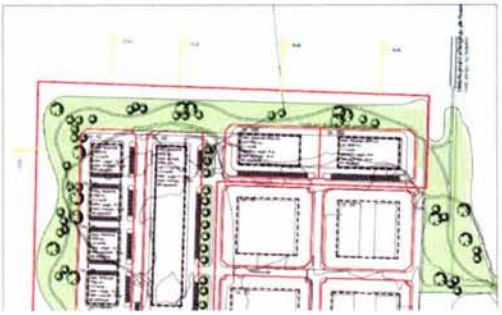
3.2 Deiliskipulag

Til er deiliskipulag fyrir flugvöllinn í Reykjavík frá 1999 með breytingu 2003. Deiliskipulagið nær alveg að göngustígnum sem fer fyrir flugbrautarendann (mynd 6).

Í Kópavogi er til samþykkt deiliskipulag fyrir Vesturvör 38-50. Á myndinni koma fram hugmyndir að stígum og brú en sá hluti myndarinnar er samt utan skipulagssvæðisins (mynd 7).



Mynd 6 – *Deiliskipulag Reykjavíkur-flugvallar. Tillaga að breyttu skipulagi fyrir flugvallargeira 3 (22.10.2003). Hluti teikningar.*



Mynd 7 *Hluti deiliskipulagsteikningar Vesturvör 38-50.*

3.3 Aðrar áætlanir

Bæði Reykjavíkurborg og Kópavogsbær hafa skilgreint sérstaka umhverfisáætlun og hjólreiðaáætlun. Í þeim er lögð áhersla á vistvænar samgöngur og breyttar ferðavenjur.

Í hjólreiðaáætlun Kópavogs kemur fram að stefna bæjarins er að auka veg hjólreiða sem samgöngumáta þannig að hjólreiðar verði aðgengilegur, skilvirkur og öruggur ferðamáti.

Í hjólreiðaáætlun Reykjavíkur kemur fram að framtíðarsýn borgarinnar er að aðstaða til hjólreiða hvetji borgarbúa til að njóta útivistar jafnframt því að sinna erindum sínum á reiðhjólum.

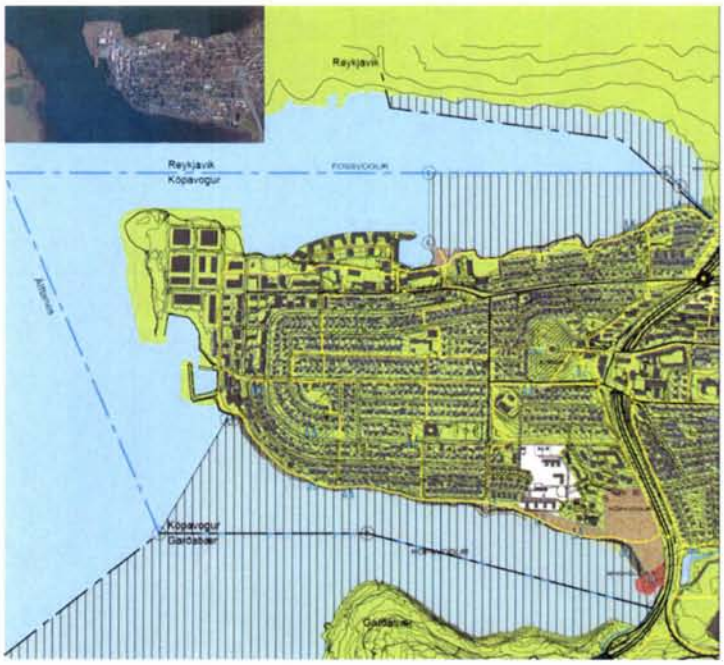
Flest ef ekki öll sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu eru með sambærileg markmið í sínum áætlunum.

3.4 Verndarsvæði

Fossvogsbakkar í Reykjavík hafa verið friðlýstir sem náttúruvætti frá árinu 1999 í samræmi við lög nr.93/1996 um náttúruvernd. Fossvogslögin eru fágætar jarðmyndanir í jarðsögu Reykjavíkur og landsins. Um svæðið gildir m.a. að:

- varðaveita skuli jarðmyndanir svæðisins í núverandi mynd
- hvers konar mannvirkjagerð eða jarðrask sem breytt getur útliti eða eðli svæðisins er háð leyfi Umhverfisstofnunar.

Þá hafa fjörur og grunnsævi Skerjafjarðar innan bæjarmarka Kópavogs verið friðlýst frá því í janúar 2012 sem mikilvæg búsvæði fugla skv. lögum nr. 44/1999 um náttúruvernd. Í friðlýsingunni kemur m.a. fram að Skerjafjarðarsvæðið hafi alþjóðlegt verndargildi og að þar megi finna lífríkar þangfjörur, leirur og grunnsævi. Einnig kemur fram að leyfi Umhverfisstofnunar þurfi til framkvæmda á verndarsvæðinu. Mörk friðlýstra svæða má sjá á mynd 8.



Mynd 8 *Mörk friðlýstra svæða í Fossvogi.*

4 STAÐSETNING BRÚAR

Skoðaðar voru tvær staðsetningar fyrir brú yfir Fossvog, annars vegar brú innan við Fossvogshöfn og hins vegar brú til móts við brautarenda Reykjavíkurflugvallar, vestan við Nauthólsvík.



Mynd 9 – *Valkostir við staðsetningu brúar*

Mælt er með staðsetningu brúarinnar frá vesturhluta Kársness til móts við flugbrautarenda Reykjavíkurflugvallar. Þverun á þeim stað sem kynnt er í þessari greinargerð, og í samræmi við tillögur um breytingar á aðalskipulagi sveitarfélaganna, er mun styttri en þverun innar í voginum. 340 m eru milli bakka í stað um 600 m við innri leið. Þá er ytri leiðin líklegri til að hafa minni áhrif á lífríki í Fossvogi, hún raskar ekki friðlýstu náttúruvætti við Fossvogsbakka í Reykjavík og hún bætir stofnstígakerfið meira heldur en innri leiðin. Stærsti ókosturinn við ytri þverunina er hins vegar áhrif hennar á starfsemi siglingafélaganna í Fossvogi.

Strandlínan frá Nauthólsvík inn að botni Fossvogs Reykjavíkurmegin, Fossvogsbakkar, er friðlýst sem náttúruvætti. Þá eru fjörur og leirur innan bæjarmarka Kópavogs friðlýstar sem mikilvæg búsvæði fugla frá því í janúar 2012. Við þau svæði er að öllu jöfnu ekki gert ráð fyrir neinni mannvirkjagerð nema þeim sem tengjast notkun svæðanna við útivist og náttúruskoðun og er öll mannvirkjagerð háð leyfi Umhverfisstofnunar.

Staðsetning brúar innar í voginum hefur meiri áhrif á lífríki auk þess að vera töluvert lengri eða um 600 m milli bakka í stað 340 m. Stytting vegalengda fyrir hjólreiðar er mun minni en mestu munar samt um meiri hæðarmun en hækkun á núverandi leið er 50-55 m eftir því hvort ferðast er til suðurs eða til norðurs en hækkun á leiðinni eftir suðurströnd Kársness og yfir Fossvog er 5-10 m.

5 ÁHRIF Á UMHVERFI

5.1 Um matsskyldu

Breytingar á aðalskipulagi Reykjavíkur og aðalskipulagi Kópavogs eru tilkynningaskyldar til Skipulagsstofnunar í samræmi við lög nr.105/2006 um umhverfismat áætlana. Í umhverfisskýrslu með umhverfismati áætlana, í þessu tilfelli breytinga á aðalskipulagi sveitarfélaganna, er fjallað um fleiri breytingar en brú yfir Fossvog. Jafnframt er skilgreint samráðsferli við fagstofnanir og hagsmunaaðila í lögum um umhverfismat áætlana.

5.2 Lífríki

Náttúrustofa Kópavogs hefur stundað rannsóknir á lífríki í Fossvogi undanfarin ár, m.a. í tengslum við vinnu að aðalskipulagi Kópavogs og skipulagi á Kársnesi. Gerðar hafa verið úttektir á fuglalífi og lífríki í Fossvogi og er ástand þess ágætlega þekkt.

Þveranir fjarða með vega- og brúargerð geta valdið lítilsháttar breytingum á vatnsskiptum, sjávarföllum og setflutningum og þannig haft áhrif á lífríki innan þverana.

Flatarmál sjávar í Fossvogi innan við þverun við flugbrautarenda er um 0,85 km^2 mælt samkvæmt loftmynd. Þar sem styst er milli bakka við þverun Fossvogs eru um 340 m og er meðaldýpið um 6,5 m miðað við meðalsjávarstöðu (+0,28 m í hæðarkerfi Reykjavíkur).

Áætlaður straumhraði við núverandi aðstæður er um 0,10 m/s. Um er að ræða meðalstraumhraða við hámarksrennsli á meðalstórstraumsflóði sem er mælikvarði sem Vegagerðin hefur notað við mat á fjarðaþverunum Vegagerðarinnar síðustu árin.

Þrjár mismunandi lengdir brúa hafa verið teiknaðar upp og áætlaður kostnaður. Lengsta brúin er 270 m og má sjá hana á teikningu 01. Stysta brúin er með lengri landfyllingum og er brúarlengd milli endastöpla 100 m. Meðalstraumhraði fyrir styttri brúna er áætlaður um 0,4 m/s en um 0,15 m/s fyrir lengri brúna sem er langt innan við þau viðmið sem Vegagerðin hefur haft á undanförnum árum þar sem gjarnan er miðað við að straumhraði fari ekki yfir 2,0 m/s til að tryggja full vatnsskipti innan þverunar.

Straumhraði við brúarenda og/eða millistöpla getur hins vegar verið hærri staðbundið og þannig haft áhrif á upplifun siglingamanna og kajakræðara á Fossvogi. Við val á útfærslu varðandi lengd brúar er því æskilegt að gera straumfræðilegt líkan af voginum með brúarmannvirkjum til að geta metið hvernig straumhraðinn breytist við framkvæmdir.

Þar sem full vatnsskipti eru tryggð eru litlar líkur á því að brú yfir Fossvog hafi áhrif á lífríki innan við þverunina. Þar sem brúin mætir landi eru sjávarfyllingar og því ekki röskun á náttúrulegu landslagi.

5.3 Siglingar

Siglingar eru stundaðar í Fossvogi á vegum siglingafélaga í Kópavogi og í Reykjavík.

Siglingafélagið Ýmir

Siglingafélagið Ýmir er með aðstöðu á Kársnesi að Naustavör 20 þar sem félagsheimili félagsins var byggt 2008-2009. Flotbryggja með 9 stæðum er í Fossvogshöfn en höfnin og bryggjan er rekin og í eigu Kópavogsbæjar. Bátakostur félagsins samkvæmt heimasíðu þess er:

- 3 tveggja manna Topper Topaz kænur
- 16 Optimist kænur fyrir börn og unglinga
- 5 eins manns Laser kænur
- 1 Yngling kjölbátur
- 2 Secret kjölbátar

Kjölbátarnir hafa 12-15 m mastursháeðir og munu því ekki komast undir brúna. Flestar kænur munu komast undir brú. Mögulega munu þó stærstu kænur ekki komast undir en þær geta haft seglhæð allt að 7 m.



Mynd 10 – *Nokkrir bátar hjá Ými. Laser keppnisbátur (efst til vinstri), Secret 26 kjölbátur (efst til hægri), Optimist kennslubátur (niðri til vinstri) og Topper Topaz (niðri til hægri). Myndir fengnar af heimaíðu Ýmis.*

Siglingafélag Reykjavíkur, Brokey

Siglingafélag Reykjavíkur, Brokey, er með hluta af aðstöðu sinni í Nauthólsvík fyrir ofan ylströndina. Um er að ræða félagsaðstöðu auk aðstöðu til kænusiglinga, seglbrettasiglinga og kappróðra. Félagið er ekki með aðstöðu fyrir kjölbáta í Nauthólsvík. Félagið heldur siglinganámskeið fyrir börn og unglinga allt sumarið í Nauthólsvík.

ÍTR í Nauthólsvík

Íþrótta- og tómstundaráð Reykjavíkur (ÍTR) rekur siglingaklúbbinn Siglunes ásamt ylströndinni í Nauthólsvík. Á sumrin er boðið upp á siglinganámskeið fyrir börn og unglinga í Reykjavík. Bátakostur félagsins samkvæmt heimasíðu þess er:

- 8 metra löng seglskúta af gerðinni Secret 26
- Mótorbátur sem getur tekið 35 farþega
- Kænur af gerðinni Laser Pico, Laser, Topper Topaz og Optimist
- 3 harðbotna gæslubátar

Secret seglskútan mun ekki komast undir brúna en flestar kænur munu komast undir þá brú.

Björgunarbátar

Björgunarbátur Hjálparsveitar skáta í Kópavogi er staðsettur í Kópavogshöfn. Hæð bátsins er um 2,5 m auk loftnetsstanga sem ná í um 4 m hæð frá yfirborði sjávar og kemst því björgunarbáturinn vel undir brúna.

Reykjavíkurflugvöllur er með björgunarbát staðsettan við Nauthólsvík vegna mögulegra flugslysa, sú staðsetning þykir aftur á móti óheppileg vegna langs viðbragðstíma og er bráðabirgðaráðstöfun. Hugmyndir hafa verið um bátaskýli/naust fyrir björgunarbát við flugbrautarendann sem vel mætti fella að fyrirhuguðum landfyllingum vegna brúar.

Haldnir voru samráðsfundir með þeim siglingafélögum sem nefnd eru hér þar sem leitað var eftir upplýsingum um starfsemi félaganna og kynnt vinna starfshópsins um brú yfir Fossvog.

Hjá félögunum kom fram mikil óánægja með fyrirætlanir um brú yfir Fossvog. Lögð var áhersla á mikilvægi Fossvogsins sem uppeldisstöðvar framtíðar siglingafólks þar sem mikil starfsemi væri í kringum barna- og unglingastarf yfir sumartímann. Megintímabil siglinga á Íslandi er frá maí til september ár hvert en lítil starfsemi utan þess tíma.

Á samráðsfundum var einnig nefnt að Fossvogurinn væri mjög mikilvægur vegna keppnishalds í siglingum, m.a. voru keppnisbrautir á ólympíuleikum smáþjóða sem haldnir voru á Íslandi lagðar í Fossvogi og Skerjafirði.

5.4 Reykjavíkurflugvöllur

Isavia rekur Reykjavíkurflugvöll sem er miðstöð innanlandsflugs á Íslandi ásamt því að vera einn af fjórum alþjóðlegum flugvöllum á Íslandi. Alls fara um 400-500 þúsund farþegar um völlinn á hverju ári.

Hindranafletir Reykjavíkurflugvallar eru skilgreindir sem svæði með hæðartakmörkunum á hvers konar mannvirkjum eða gróðri innan og í nágrenni flugvallarins og á áhrifasvæði hans. Núgildandi hindranafletir eru skilgreindir á grundvelli alþjóðlegra skuldbindinga, laga um loftferðir nr. 60 frá 1998 og reglugerðar um flugvelli nr. 464 frá 2007 og eru þeir staðfestir árið 2009 af samgönguráðherra.

Í skipulagsreglum kemur meðal annars fram að óheimilt sé að reisa hvers konar mannvirki, tímabundið eða varanlega, upp fyrir hindranafleti flugvallarins, nema að fengnu samþykki Flugmálastjórnar Íslands að undangenginni umsögn rekstraraðila flugvallarins.

Leitað var samráðs við fulltrúa Isavia og flugvallarstjóra varðandi fyrirhugaða brú yfir Fossvog. Þar kom fram sú ósk þeirra að brúin skyldi ekki staðsett alveg við brautarendann heldur lítillega vestar þar sem óheppilegt væri að hafa brúna í beinu framhaldi af flugbrautinni. Afleiðingar mögulegs flugslyss yrðu þá minni ef flugvél færi fram af flugbrautarendanum í átt að sjó. Einnig kom fram að gera þyrfti sérstakt áhættumat af hálfu Isavia samkvæmt starfsreglum flugvallarins vegna brúarinnar.



Mynd 11– *Hindranafletir Reykjavíkurflugvallar samkvæmt staðfestum skipulagsreglum Reykjavíkurflugvallar.*

6 HÖNNUNARFORSENDUR BRÚAR

Hér verður gerð grein fyrir helstu hönnunarforsendum sem göngubrú á þessum stað þarf að taka mið af.

6.1 Um tegund brúar

Göngu- og hjólabrú yfir Fossvog yrði ein af 10 lengstu brúm landsins með heildarlengd um 270 m, nokkuð styttri en brýr yfir Gígjukvísl (330 m), Kúðafljót (302 m) og Lagarfljót (301 m) en lengri en brú yfir Hornafjarðarfljót (254 m) og brú yfir Markarfljót (251 m).

Um er að ræða lengstu göngubrú landsins. Til samanburðar er göngubrú yfir Hringbraut við Njarðargötu 169 m í 9 höfum og hengibrú yfir Jökulsá í Lóni við Eskifell 95 m löng í einu hafi.

Ekki eru sömu kröfur gerðar til göngubrúa í þéttbýli og göngubrúa á útivistarleiðum. Strangari kröfur eru gerðar um frágang handriða, aðgengi þarf að vera fyrir alla með takmörkun á leyfilegum bratta. Þá má hegðun brúarinnar í vindi eða titringur frá umferð gangandi fólks ekki valda notendum ónotatilfinningu og þannig koma í veg fyrir að þeir gangi yfir brúna.

Göngu- og hjólabrú yfir Fossvog er því mikið mannvirki, ekki bara á Íslandi heldur einnig á alþjóðavísu. Undanfarin 10-15 ár hafa margar stórar og áberandi göngubrýr verið byggðar í mörgum borgum og bæjum heimsins Í mörgum tilvikum eru þær hluti endurbyggingar gamalla iðnaðarsvæða, verða kennileiti í umhverfinu og vekja athygli.

Hefðbundnar bitabrýr eiga ekki við fyrir haflengdir mikið upp fyrir 40 m og koma þá mörg önnur burðarform vel til greina. Grindarbrýr geta átt ágætlega við fyrir haflengdir lengri en 40 m. Þær geta hins vegar verið nokkuð þungar í ásýnd og geta takmarkað útsýni af brúnni og það því skert upplifun þeirra sem ferðast yfir hana. En grindarbrýr geta hins vegar gefið ágæta möguleika til skjólmyndunar..

Bogabrýr, hengibrýr og stagbrýr (skákaplabrýr) eru allt þekkt burðarform sem hafa hver sitt einkenni. Hindranafletir flugvallarins, ásamt kröfum um að hámarka hæð undir brú til að greiða fyrir siglingum, setur burðarformi brúarinnar nokkuð þröngar skorður og því ólíklegt að boga-, hengi- eða stagbrýr séu hagkvæmar gerðir brúa á þessum stað.

6.2 Jarðfræði og grundun

Siglingastofnun kannaði dýpi á fast með borróborun árið 1996 í tengslum við byggingu Kópavogshafnar. Þar reyndist þykkt setlaga vera um 8-12 m.

Í tengslum við fyrirhugað bryggjuhverfi í Fossvogi voru boraðar alls 5 könnunarholur árið 2001 og reyndist þykkt setlaga í botni vera 4-5 m og aukast heldur fjær landi. Sjávardýpi utan við fyllingar vegna bryggjuhverfis er 3,5-4,5 m. Þessar boranir eru nokkuð innar en fyrirhugað brúarstæði. Botnlögin eru lagskipt úr silti og fínum sandi ásamt lífrænum efnum.

Gera má ráð fyrir að sig verði í nýjum fyllingum og að útbúa þurfi stoðfyllingu (1 m þykk og allt að 10 m breið) við fyllingarfót til að tryggja stæðni nýrra fyllinga.

Á grundvelli þeirra borana sem gerðar hafa verið hefur verið miðað við að þykkt setlaga ofan á berggrunni sé um 10 m og kostnaðaráætlanir miðaðar við það. Á næstu stigum hönnunar er nauðsynlegt að gera boranir í væntanlegu brúarstæði til að leggja nákvæmara mat á sjávardýpi og þykkt setlaga.

6.3 Sjór

Sjávardýpi hefur verið áætlað samkvæmt mælingum Landhelgisgæslunnar frá 1955. Töluverðar breytingar hafa verið í Fossvogi frá þeim tíma, landfyllingar í tengslum við endurbyggingu Reykjavíkurflugvallar svo og landfyllingar í Kópavogi.

Dýptarmælingar Landhelgisgæslunnar virðast hins vegar passa ágætlega við seinni tíma sniðmælingar, annars vegar í tengslum við bryggjuhverfi í Fossvogi, hins vegar við lagningu D710 mm þrýstilagnar yfir voginn árið 1996. Þær liggja því til grundvallar kostnaðaráætlunum á þessu stigi.

Forsendur sem liggja að baki hæð undir brú eru eftirfarandi. hæðartölur eru í hæðarkerfi Reykjavíkurborgar:

- Stórstraumsflóð 2,40 m
- Áhrif loftþrýstings 0,35 m
- Áhlaðandi 0,50 m
- Hækkun sjávarstöðu á 100 árum 0,50 m
- Landsig á 100 árum 0,15 m
- Lágmarkshæð undir bita 0,50 m

Minnsta hæð undir neðri brún bita/brúargólfs er því 4,40 m.
Kennialda í Fossvogi er áætluð um 1,0 m skv. upplýsingum frá Siglingastofnun.

6.4 Veðurfar

Aflað var upplýsinga um vindafar á Reykjavíkurflugvelli til að meta vindaðstæður fyrir brú yfir Fossvog. Einnig voru fengin gögn úr veðurmæli Ýmis í Fossvogshöfn.

Veðurstofa Íslands rekur veðurstöð á Reykjavíkurflugvelli og Isavia rekur nokkrar veðurstöðvar vegna reksturs flugvallarins, þar á meðal eina sem staðsett er um 300 m frá sjó.

Vindmælingar Isavia náðu frá mars 2012 til nóvember 2012. Veðurstöð Veðurstofunnar (stöð 1477) er staðsett nálægt mótum N-S og A-V flugbrauta um 480 m frá sjó. Vindmælingar Veðurstofunnar náðu yfir 10 ára tímabil frá 2001 til 2012. Þar voru skráð klukkustundargildi hviðu- og meðalvinds.

Góðar upplýsingar eru því fyrirliggjandi til að hægt sé að meta tíðni vindátta og vindhraða fyrir brú yfir Fossvog.

6.5 Siglingahæð / siglingarenna

Hæð undir brúarbita er 6,5 m í miðri brú en 4,5 m við endastöpla í hæðarkerfi Reykjavíkurborgar (jafngildir 8,32 m og 6,32 m í hæðarkerfi Siglingastofnunar).

Á stórstraumsflóði er því frí hæð undir brú í miðjunni um 4,3 m en á stórstraumsfjöru er frí hæð undir brú 8,2 m. Ljóst er því að kjölbátar með möstur komast ekki undir brúna. Flestar kænur hafa seglhæð frá 4 m til 6 m og eiga því að geta siglt undir brúna.

Fyrir opnanlega brú er gert ráð fyrir að breidd siglingarennu sé 20 m.

6.6 Lagnir

Brú yfir Fossvog þverar háspennustreng Orkuveitu Reykjavíkur sem liggur frá Kópavogi yfir til Reykjavíkur. Um er að ræða 3 x 132 kV háspennustreng. Ekki er ljóst hver nákvæm staðsetning strengsins er í voginum en mögulega þarf að hliðra undirstöðum brúarinnar eitthvað til vegna strengsins.

Þrýstilögn frá dælustöð við Hafnarbraut í Kópavogi liggur yfir Fossvoginn og er staðsett austan við brú yfir Fossvog. Um er að ræða þrýstipípu D710 að þvermáli. Einnig er um að ræða yfirfallsútrás sem nær um 170 m út á voginn.

Jafnframt liggja símastrengir yfir Fossvoginn í grennd við brúarstæðið.

Áætluð staðsetning þessara lagna samkvæmt hönnunargögnum er sýnd á yfirlitsmyndum brúarinnar.

6.7 Álagsforsendur

Brúin verður hönnuð samkvæmt gildandi íslenskum hönnunarstöðlum. Hér verður stuttlega gerð grein fyrir helstu forsendum sem miðað er við í þessari greinargerð.

Hjóla- og göngubrú er hönnuð fyrir umferð léttra ökutækja, s.s. tækja fyrir snjómokstur. Hönnunarálag er skilgreint sem 4 kN/m^2. Mögulegt er að einhver akstur neyðarbíla verði mögulegur en það er háð frágangi og útfærslu göngustíga utan við brú.

Brú fyrir strætó er hönnuð fyrir 6 kN/m^2 með mesta öxulþunga 80 kN.

Taka þarf tillit til slysaálags vegna ákeyrslu skips á brúna. Í gildandi evrópskum álagsstaðli fyrir slysaálag, ÍST-EN 1991-1-7:2006 er ekki skilgreint sérstakt árekstrarálag fyrir brýr þar sem ekki er gert ráð fyrir skipaumferð. Í norskum álagsstaðli, NS-EN 1991-1-7:2006/NA:2008, er skilgreint sérstakt árekstrarálag fyrir brýr yfir sjó, þó svo að ekki sé gert ráð fyrir skipaumferð, þ.e. árekstur frá skemmtibátum, trillum og þess háttar sjóförum.

Fyrir undirstöður er árekstrarálagið að lágmarki 1000 kN í hvaða stefnu sem er en fyrir yfirbyggingu brúarinnar skal árekstrarálagið ekki vera minna en 100 kN.

Annað náttúruálag sem taka þarf tillit til er m.a. vindálag, ísálag vegna lagnaðaríss og jarðskjálftaálag.

Borið saman við vegbrýr, bera göngubrýr almennt lítið notálag og eru því oft byggðar úr grennri og léttari burðareiningum. Göngubrýr eru því almennt mun næmari fyrir sveiflum en vegbrýr og sér í lagi þarf að huga að dýnamísku álagi frá gangandi vegfarendum og/eða vindi. Á árunum 2006-2009 var unnin ítarleg vinna við að skilgreina hönnunarviðmið fyrir göngubrýr á Íslandi. Viðmiðin taka tillit til nýjustu þekkingar á þessu sviði, bæði hvað varðar álagið sem verkar á brúna, reiknilíkanið sem notað er og kröfur um mestu leyfilegu sveiflur.

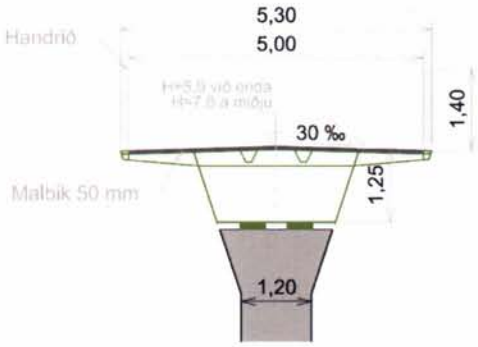
Krafa um hámarkshröðun brúar er ákvörðuð út frá því þægindastigi sem stefnt skal að, þ.e. hvort hreyfingar brúarinnar megi vera vart greinanlegar (strangar kröfur), greinilegar (meðalkröfur) eða töluverðar (litlar kröfur). Hlutverk hönnuða er að skilgreina (í samráði við eiganda brúarinnar og/eða viðeigandi yfirvöld) það þægindastig sem stefnt skal að við hönnun svo og að skilgreina í hvaða flokk brúin skuli falla. Við skilgreiningu á titringskröfum er rétt að taka tillit til þess að brúin er yfir sjó og því mikilvægt að notendum finnist brúin trygg og örugg.

7 HJÓLA- OG GÖNGUBRÚ

Tillaga að hjóla- og göngubrú yfir Fossvog sem lýst er hér þverar Fossvog frá vesturhluta Kársness til móts við flugbrautarenda Reykjavíkurflugvallar þar sem styst er á milli núverandi sjávarbakka. Brúin liggur í hánorður og mætir landi um 40 m vestan við flugbrautarendann.

Nokkrir valkostir hafa verið teiknaðir upp með mismunandi lengdum brúar og sjófyllinga. Þar sem styst er milli bakka eru 340 m í dag. Lengsta brúin sem skoðuð hefur verið er 270 m löng með stuttum landfyllingum við hvorn enda (sjá teikningu 01). Til samanburðar var metinn sá kostur að hafa 100 m langa brú með lengri sjófyllingum til hvors enda (sjá teikningu 03). Einnig hefur verið metinn kostnaður við 170 m langa brú (sjá teikningu 02).

Sjávardýpi er um 6-7 m í brúarstæðinu (miðað við meðalsjó) og er áætluð þykkt setlaga um 8-10 m. Boranir við landfyllingar innar í voginum frá gáfu til kynna að þykkt setlaga væri um 5 m en boranir frá gerð Kópavogshafnar nokkuð utar gefa til kynna þykkari setlög. Mikilvægt er að staðfesta dýpi á fastan botn á næsta hönnunarstigi í því brúarstæði sem verður fyrir valinu.

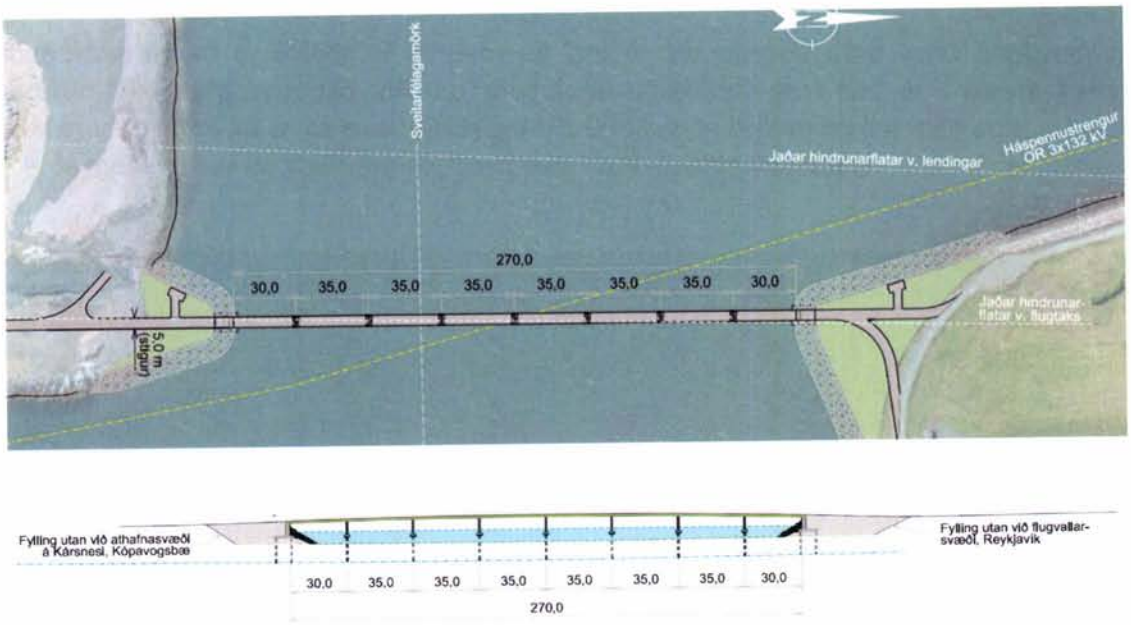


Mynd 12 - *Þversnið í hjóla- og göngubrú*

Undirstöður brúarinnar eru grundaðar á staurum sem reknir eru á fastan botn í kóta -16 m. Staurarnir eru stálrör, 70-80 cm að þvermáli, sem fyllt eru með steypu. Gert er ráð fyrir 2 staurum fyrir hverja undirstöðu. Milliundirstöðurnar eru steyptar súlur sem klæddar eru með ryðfríu stáli. Ryðfría stálið nýtist sem mót fyrir súlurnar auk þess að vera tæringarvörn. Þvermál súlnanna er sporöskjulaga, um 120 cm að þvermáli í þverstefnu brúar en um 80 cm í langstefnu brúarinnar.

Brúin er í 8 höfum, endahöfin eru 30 m en 6 millihöf eru með 35 m milli undirstaða. Yfirbyggingin er gerð úr 1,25 m háum lokuðum stálbita sem soðinn er saman. Brúargólfið er úr stífuðum stálplötum en malbik í yfirborði. Stálbitinn hvílir á legum sem sitja á millisúlum en er festur til hliðar með stálfestingum. Bitinn er samfelldur í lengdarstefnu brúarinnar og lengdarhreyfingar brúarinnar eru teknar upp með þensluraufum í hvorum enda.

Endastöplar brúarinnar eru felldir inn í fyllingar og grjótvörn þannig að þeir séu lítið áberandi.



Mynd 13 *–270 m löng hjóla- og göngubrú, grunnmynd og hliðarmynd*

Heildarbreidd brúarinnar er 5,3 m með 5,0 m breiðum göngu- og hjólastíg. Hæð handriða er 1,40 m. Gera má ráð fyrir að einhverjar aðgerðir þurfi til skjólmyndunar á brúnni eða á landfyllingum og er gert ráð fyrir því í kostnaðaráætlunum. Mögulegt er að takmarka þurfi umferð um brúna vegna vinds að vetri til en það hefur ekki verið útfært nánar hér. Algengt viðmið erlendis (Bretland) er að sé vindur yfir 20 m/s í hviðum sé umferð takmörkuð fyrir gangandi eða hjólandi, sjá nánar í umfjöllun um forsendur vinds í kafla 6.4.

Gert er ráð fyrir því í kostnaðaráætlun að dempa þurfi sveiflur brúarinnar og að settir verði upp demparar á þremur til fjórum höfum.

Gert er ráð fyrir sérstökum áningar- og útsýnisstað við hvorn enda brúarinnar en ekki úti á brúnni. Auðvelt væri að koma því fyrir með bekkjum eða öðru slíku en æskilegt væri að það hefði ekki áhrif á ásýnd brúarinnar.

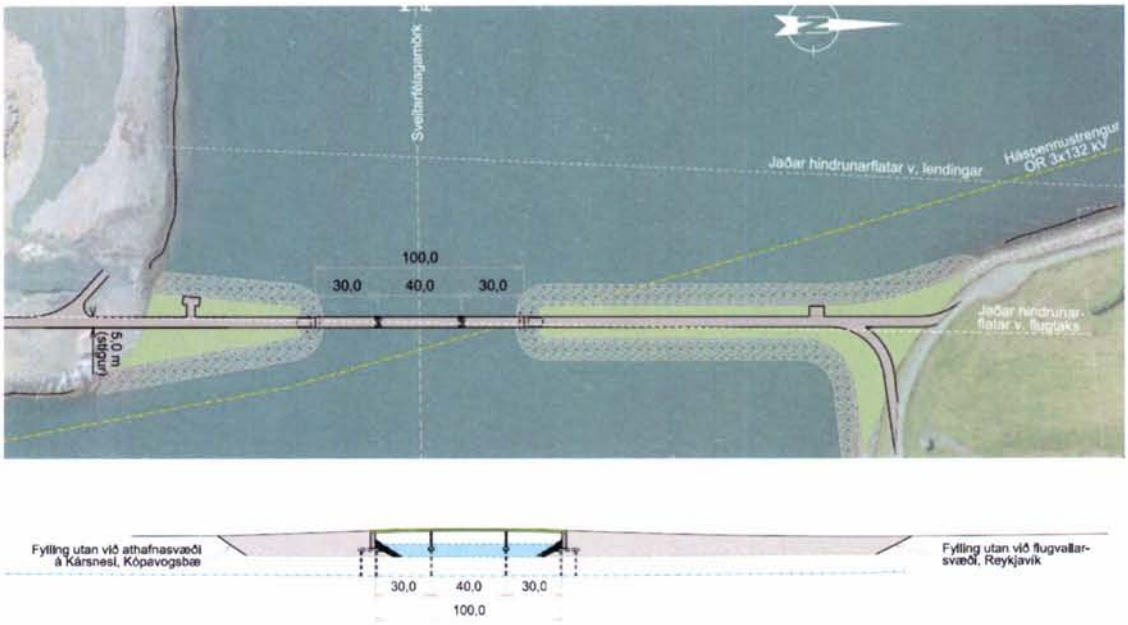
Hæð undir brúarbita er 6,5 m í miðri brú en 4,5 m við endastöpla í hæðarkerfi Reykjavíkurborgar (jafngildir 8,32 m og 6,32 m í hæðarkerfi Siglingastofnunar). Á stórstraumsflóði er því frí hæð undir brú í miðjunni um 4,32 m en á stórstraumsfjöru er frí hæð undir brú 8,22 m.

Gert er ráð fyrir að undirstöður brúarinnar séu byggðar frá sjó en að stálbitar í yfirbyggingu verði settir saman í landi og ýtt út. Nægjanlegt rými er á landfyllingum Kópavogs til að setja saman stálbitana. Þyngd yfirbyggingarinnar er áætluð um 1300 kg/m.

Styttri brúin er 100 m löng með 40 m löngu aðalhafi en 30 m löngum endahöfum. Bitahæðin er sambærileg eða 1,25 m.

Lengri fyllingar gera það kleift að brúin sé byggð á fyllingum sem er svo fjarlægð. Það hefur nokkuð meira rask í för með sér heldur en að reisa brúna af sjó. Með þeirri

byggingaraðferð er líklegt að eftirspennt brú úr steinsteypu gæti verið hagkvæmur kostur. Sérstaklega á það við um mögulega strætóbrú sem lýst er í næsta kafla. Ókosturinn er sá að erfitt er að fjarlægja allt efni undan brúnni og því mun straumhraði verða meiri en ella og valda þannig þeim sem sigla meiri truflunum .



Mynd 14 –*100 m löng hjóla- og göngubrú, grunnmynd og hliðarmynd*

Í töflu 5 má sjá helstu magntölur fyrir hjóla- og göngubrú.

Tafla 4 - *Helstu magntölur fyrir hjóla- og göngubrú*

Verkþáttur	270 m löng brú	100 m löng brú
Stálvirki	350 tonn	130 tonn
Fyllingar í sjó	45 þús. m^3	115 þús.m^3
Grjótvarnir	8 þús.m^3	16 þús.m^3
Steypa	650 m^3	500 m^3



Mynd 15 – *Horft til austurs inn Fossvog, 270 m löng hjóla- og göngubrú*



Mynd 16 – *Horft til austurs inn Fossvog, 100 m löng hjóla- og göngubrú*



Mynd 17 – *Horft frá Vesturvör 20 á Kársnesi, 270 m löng hjóla- og göngubrú*



Mynd 18 – *Horft frá Vesturvör 20 á Kársnesi, 100 m löng hjóla- og göngubrú*

8 STRÆTÓBRÚ

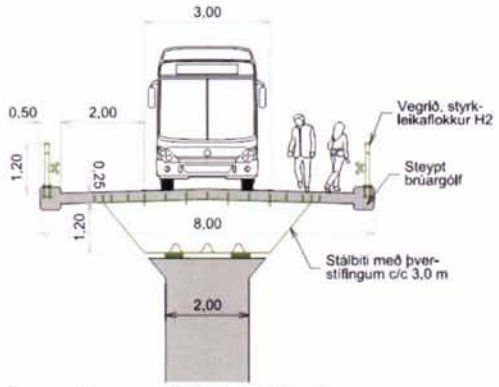
Brú yfir Fossvog þar sem gert er ráð fyrir umferð strætisvagna er staðsett á sama stað og hjóla- og göngubrú sem lýst er í kaflanum hér að framan. Í kafla 2.2 er lýst mögulegum tengingum hennar við leiðakerfi Strætó.

Um er að ræða sömu hæðar- og planlegu og fyrir hjóla- og göngubrú en þversnið brúarinnar er annað.

Þversnið brúarinnar gerir ráð fyrir alls 8,0 m breiðri akbraut þar sem 3,0 m breið sameiginleg akrein fyrir strætó og hjól er í miðju en 2,5 m breiðir göngustígar til hvorrar hliðar.

Nánar er fjallað um leiðir strætisvagna um brú yfir Fossvog í kafla 2.2.

Undirstöður brúarinnar eru grundaðar á staurum, steyptar millisúlur halda yfirbyggingunni sem er úr lokuðum stálbitakassa með steyptu brúargólfi eins og sjá má á mynd 19. Gert er ráð fyrir að undirstöður brúarinnar séu byggðar frá sjó en stálbitar séu settir saman í landi og ýtt út.



Mynd 19 - *Þversnið í strætóbrú*

Í töflu 5 má sjá helstu magntölur fyrir hjóla- og göngubrú.

Tafla 5 - *Helstu magntölur fyrir strætóbrú*

Verkþáttur	270 m löng brú	100 m löng brú
Stálvirki	450 tonn	
Fyllingar í sjó	45.000 m^3	
Grjótvarnir	8.000 m^3	
Steypa	1.350 m^3	

9 OPNANLEG BRÚ

Almennt eru lyftubrýr taldar hagkvæmasta tegund opnanlegra brúa. Hindrunarflötur Reykjavíkurflugvallar setur tegund opnunar þröngar skorður þar sem ekki er leyfilegt að opnanlegt lyftuhaf fari upp fyrir skilgreindan hindrunarflöt. Hæðarlega brúarinnar sem sýnd er hér leyfir einungis um 4-10 m hæð upp fyrir brúargólfið sem er ekki nægjanlegt fyrir lyftubrú hvort sem hún snýst um láréttan ás eða brúarhafinu sé lyft í heilu lagi.

Snúningsbrýr (swing bridges) þar sem brúarhafi er snúið um lóðréttan ás koma til greina, annað hvort þar sem tvö höf snúast um miðju undirstöðu (eða þar sem eitt haf snýst um endaásetu. Burðarform bitans breytist því úr að vera einfalt undirstuddur bita í útkragandi bita. Jafnframt þurfa undirstöður að vera umfangsmeiri. Í þeirra skematísku mynd af opnanlegri brú sem sýnd er hér er opnanlega hafið haft við brúarendann, getur verið hvort sem er Kópavogs- eða Reykjavíkurmegin. Að sumu leyti er eðilegt að opnanlega hafið sé í miðju en þá verður miðjustöpullinn mjög áberandi miðpunktur brúarinnar og einkennandi fyrir ásýnd hennar.

Mikilvægt er að skilgreina vandlega hversu stórt siglingarop þarf að vera. Hér hefur verið miðað við 20 m siglingaop sem þýðir að stærri seglbátar geta ekki siglt seglum þöndum í gegn heldur þurfi að vera leiddir í gegn eða með mótor. Breiðari siglingarop þyrfti að meta sérstaklega þar sem mótorar og annar búnaður verður fljótt mun umfangsmeiri eftir því sem þyngd brúarhafsins er meiri.

Önnur tegund opnanlegra brúa sem kæmi til greina eru brýr sem er rennt í lengdarstefnu sinni. Þær eru almennt ekki taldar eins hagkvæmar, þær taka meira rými við enda, fleiri slitfletir eru heldur en við snúningsbrýr og áhrif á burðarvirki eru meiri. Dæmi um slíka brú er Verftsbrua yfir ánna Nið í Þrándheimi, þá er ný brú í Kaupmannahöfn, Inderhavnbroen við Nýhöfn af þessari gerð.

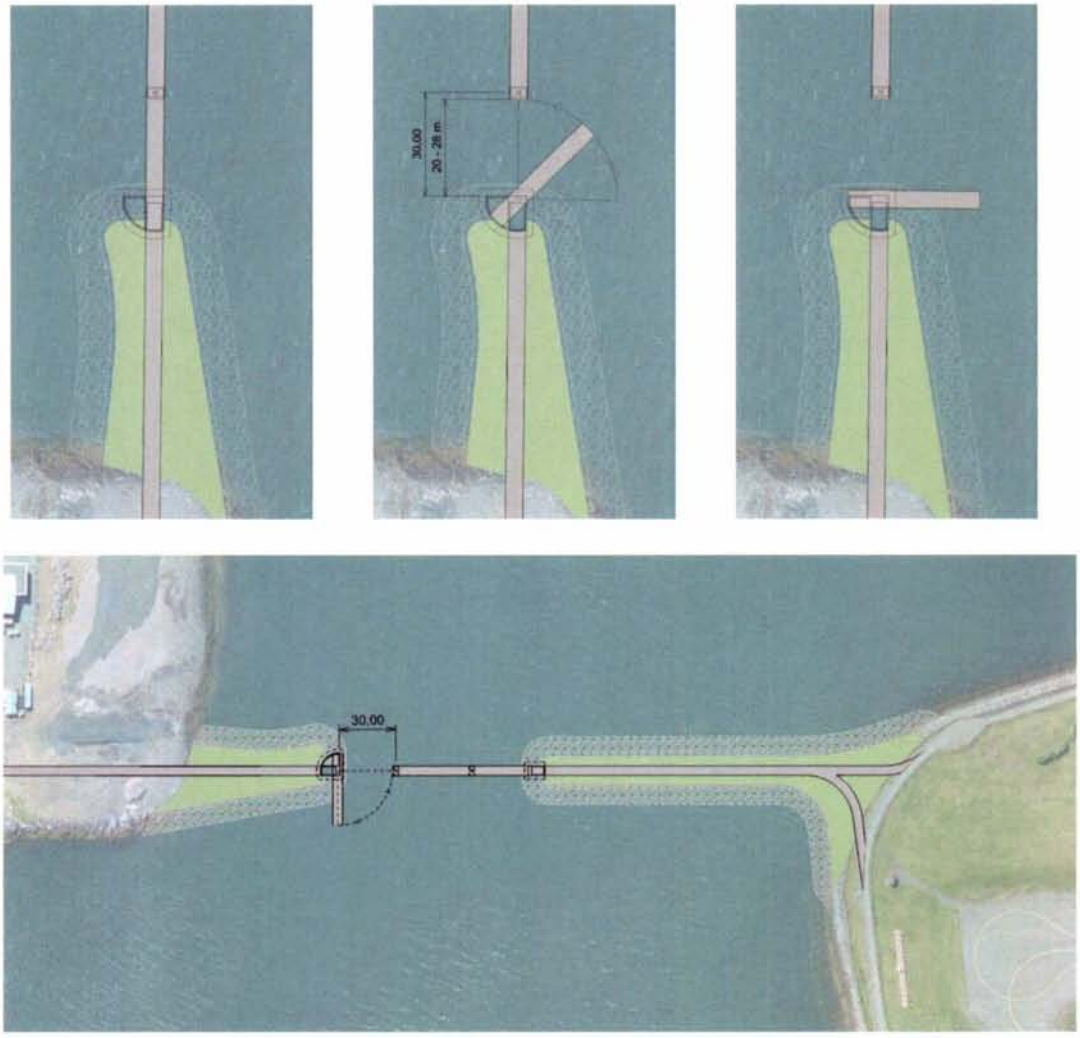
Fyrirkomulag við stýringar á opnanlegum brúm

Í Þrándheimi eru a.m.k. 2 opnanlegar brýr á ánni Nið. Verftsbrua er opnanleg en einungis eru skilgreindir tveir opnanartímar á sólarhring, kl. 9:00 og kl. 20:30, panta þarf opnunartíma með 24 klukkustunda fyrirvara.

Í Kaupmannahöfn er löng hefð fyrir opnanlegum brúm. Bryggebroen er 190 m löng göngu- og hjólabrú með umferð yfir 8000 hjóla á dag. Frí hæð undir þá brú er 5,45 m og siglingabreidd 21 m. Opnanlegt snúningshaf hefur siglingarennu sem er 35 m breið. Fyrirkomulag stýringar má m.a. sjá í heftinu *Broåbningspolitk for broerne i Københavns Havn* (Mars 2011).

Í þessum borgum er þó um mun meiri siglingaumferð en búast má við í Fossvogi. Í Fossvogi er einungis um að ræða frístundaumferð og einstaka keppnir á vegum siglingafélaganna og væri því mögulegt að skilgreina hversu oft yfir daginn leyft yrði að opna brúna. Jafnvel væri hægt að hugsa sér að leyft yrði að loka brúnni í lengri tíma einstaka daga þegar keppnir væru í gangi. Gera þarf þó nánari greiningu á væntanlegri siglingaumferð um Fossvoginn á næstu stigum.

Í Nauthólsvík er starfsmaður allt árið um kring á vegum ÍTR og ætti því að vera mögulegt að stýra opnun brúarinnar þaðan. Jafnframt er möguleiki að það sé frá félagshúsi Ýmis í Kópavogi.



Mynd 20 –*Dæmi um opnanlega snúningsbrú með um 20m breiðu siglingaopi.*

10 KOSTNAÐUR OG FRAMKVÆMD

10.1 Kostnaðaráætlun

Áætlaður hefur verið kostnaður við byggingu brúar yfir Fossvog eins og henni er lýst á teikningum 02, 03 og 04. Áætlunin byggir á sundurliðuðum magntölum og einingaverðum. Í öllum kostnaðaráætlunum sem kynntar eru hér er gert ráð fyrir 20% álagi vegna ófyrirséðs kostnaðar og óvissu ásamt 12% álagi fyrir undirbúning framkvæmda.

Í töflu 7 má sjá kostnað við mismunandi valkostir sem skoðaðir voru.

Áætlað er að viðbótarkostnaður við opnanlega brú með 20 m breiðu siglingaopi eins og hún er sýnd á mynd 18 sé um 150 milljónir kr. Rekstrarkostnaður við opnanlega brú hefur ekki verið metinn.

Ekki er gert ráð fyrir kostnaði við breytingar á núverandi stígakerfi eða strætóleiðum. Þá er ekki gert ráð fyrir kostnaði vegna breytinga á lögnum við brúarstæðið.

Tafla 6 - *Kostnaður við mismunandi tegundir brúa*

Tegund brúar	Áætlaður kostnaður með 20% álagi fyrir ófyrirséð og óvissu
270 m löng hjóla- og göngubrú	950 milljónir kr.
170 m löng hjóla- og göngubrú	750 milljónir kr.
100 m löng hjóla- og göngubrú	640 milljónir kr.
Viðbótarkostnaður við 20 m opnanlega siglingarennu	150 milljónir kr.
270 m löng strætó, hjóla- og göngubrú	1.250 milljónir kr.

Í töflu 7 sést skipting kostnaðar eftir helstu verkhlutum fyrir mismunandi valkosti.

Tafla 7 - *Skipting kostnaðar eftir verkhlutum. Allar tölur í milljónum kr.*

Verkhluti	Hjóla- og göngubrú			Strætóbrú
	270 m	165 m	100 m	270 m
Undirbúningur og aðstaða	40	30	30	50
Fyllingar í sjó	90	150	220	90
Undirstöður endastöpla	40	40	40	70
Undirstöður millistöpla	130	80	40	130
Endastöplar	30	30	30	40
Millistöplar	40	30	10	70
Yfirbygging	470	300	190	670
Öryggisbúnaður og yfirborðsfrágangur	110	90	80	130
Framkvæmdakostnaður samtals	950	750	640	1250

10.2 Tíma- og framkvæmdaáætlun

Hér verður gerð grein fyrir mögulegri tímaáætlun framkvæmda að því gefnu að breytingar á aðalskipulagi Kópavogsbæjar og Reykjavíkurborgar verði samþykktar af Skipulagsstofnun.

Mat á umhverfisáhrifum framkvæmda
Lágmarkstími við leyfisveitingar vegna mats á umhverfisáhrifum er um 3 mánuðir ef framkvæmdin er ekki talin matsskyld, einungis er því um að ræða gerð kynningarskýrslu ásamt umsagnarfresti sem er 4 vikur að lágmarki. Verði framkvæmdin hins vegar talin matsskyld er líklegt að matsferlið taki um 6-8 mánuði.

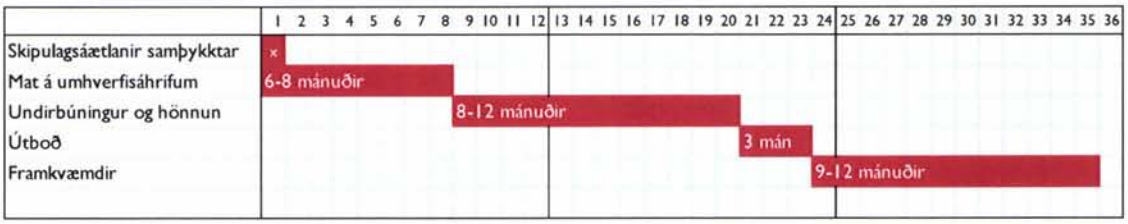
Undirbúningur og hönnun
Undirbúningsrannsóknir sem þarf að gera eru fyrst og fremst athuganir á grundunar-aðstæðum, bora þarf fyrir föstum botni ásamt því að mæla dýpt í brúarstæðinu. Forhönnun og verkhönnun brúarinnar gæti tekið 6-12 mánuði þar sem 12 mánuðir væru eðlilegur hraði.

Útboð
Gera má ráð fyrir 2 mánaða útboðstíma ásamt 1 mánuði í gerð verksamnings. Alls gæti því tíminn frá auglýsingu útboðs að upphafi framkvæmda verið um 3 mánuðir.

Framkvæmdir

Vinna við undirbúning framkvæmda, gerð sjófyllinga, grjótvarna og gerð undirstaða fer fram á sama tíma og stálsmíði burðarvirkja. Alls gæti það tekið 3-4 mánuði. Uppsetning yfirbyggingar brúarinnar gæti tekið um 3 mánuði, að því loknu tekur lokafrágangur með yfirborðsmeðhöndlun stálvirkja, uppsetning handriða, malbikun brúar og frágangur landyfirborðs aðra 3 mánuði. Heildarframkvæmdatíminn gæti því verið um 9-10 mánuðir. Mikilvægt er þó að hafa í huga að veðurfarið er breytilegt eftir árstíðum. Heppilegast er að vinna við fyllingar og undirstöður fari fram að vori (mars-maí), uppsetning stálvirkja yfir sumarið (júní-ágúst) og lokafrágangur að hausti (sept-nóv).

Tími frá samþykkt skipulagsáætlana að opnun brúar gæti því verið að lágmarki 20 mánuðir. Sá tími gæti lengst allt upp í 30-36 mánuði eftir því hvort framkvæmdin verði metin matsskyld eða ekki ásamt því hversu hratt verður ráðist í undirbúning og hönnun brúarinnar til útboðs.



Mynd 21 –*Tímaáætlun framkvæmda eftir samþykkt skipulagsáætlana.*

TEIKNINGAR

01 Brú yfir Fossvog - 270 m hjóla- og göngubrú, yfirlitsmynd

02 Brú yfir Fossvog - 170 m hjóla- og göngubrú, yfirlitsmynd

03 Brú yfir Fossvog – 100 m hjóla- og göngubrú, yfirlitsmynd

04 Brú yfir Fossvog – stígakerfi, afstöðumynd

LÍKANMYNDIR

11 Horft úr lofti til austurs inn Fossvog – Núverandi aðstæður

12 Horft úr lofti til austurs inn Fossvog - 270 m löng hjóla- og göngubrú

13 Horft úr lofti til austurs inn Fossvog - 100 m löng hjóla- og göngubrú

14 Horft úr lofti til norðurs yfir Fossvog – Núverandi aðstæður

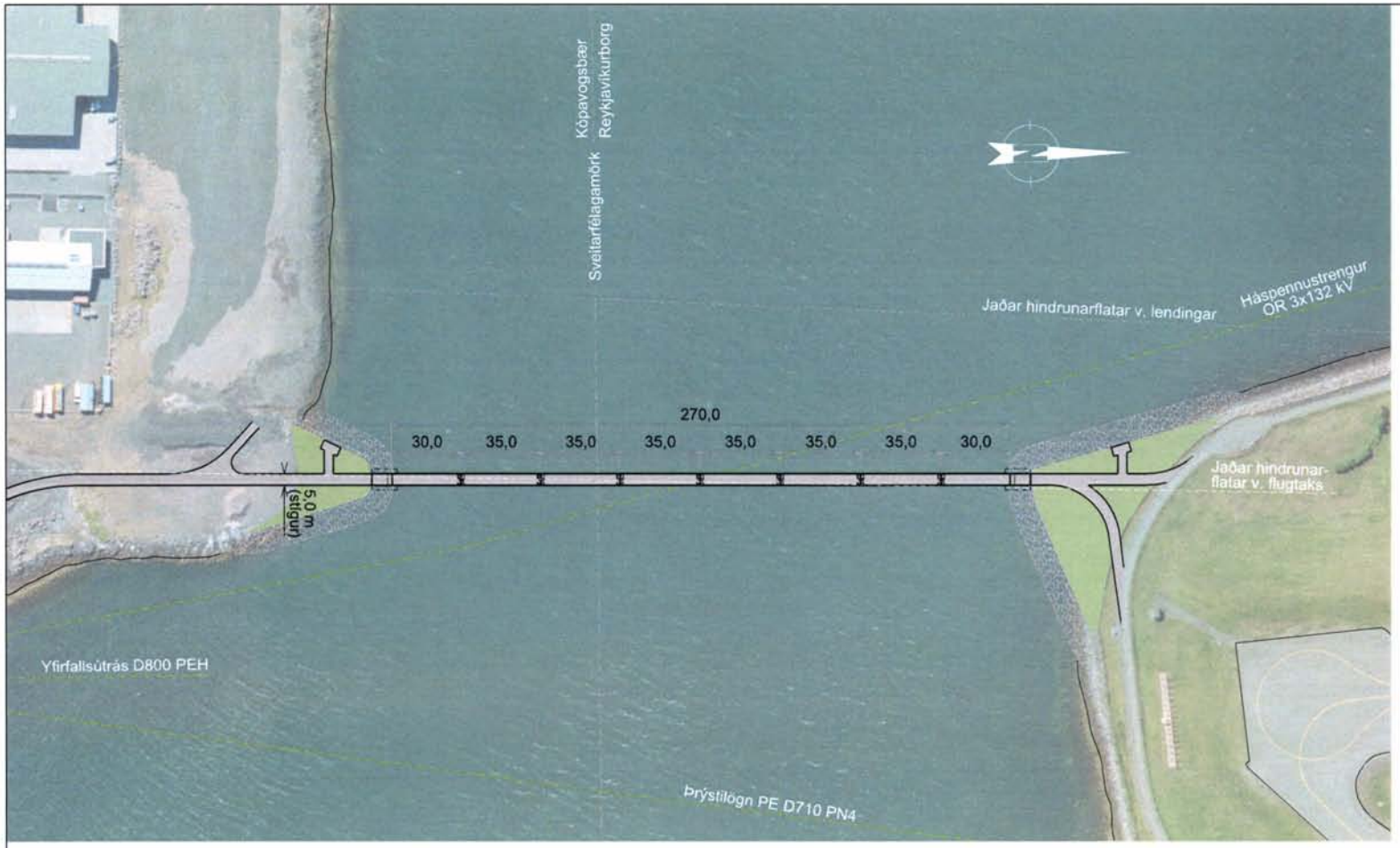
15 Horft úr lofti til norðurs yfir Fossvog – 270 m löng hjóla- og göngubrú

16 Horft úr lofti til norðurs yfir Fossvog – 100 m löng hjóla- og göngubrú

17 Frá Vesturvör 12 á Kársnesi – núverandi aðstæður

18 Frá Vesturvör 12 á Kársnesi – 270 m löng hjóla- og göngubrú

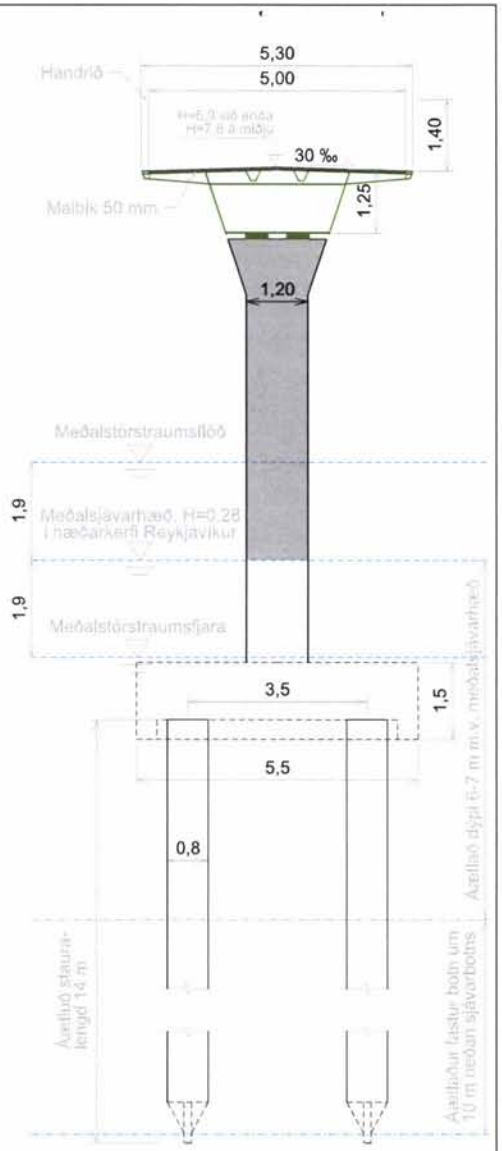
19 Frá Vesturvör 12 á Kársnesi – 100 m löng hjóla- og göngubrú



Grunnmynd M1:2000



Langsnið M1:2000



Þversnið M1:100

Skýringar

Brúin er um 270 m löng stálbitabrú. Hæð undir brú við meðalsjávarstöðu er um 4,5 m við endastöpla en um 6,5 m við miðju brúar.
Endastöplar hennar eru á nýjum fyllingum út í Fossvog báðum megin.
Stígur á brúnni er 5 m breiður og tengist stígum á athafnasvæði á Kársnesi og við Reykjavíkurflugvöll.
Þversnið brúarinnar er smíðaður stálbiti með 50 mm þykku malbikslagi og 1,4 m háu handriði í köntum.
Endastöplar eru steyptir á fyllingu og grjótvarðir.
Millistöplar eru steyptir og hvílir brúargólfið á þeim á legum.
Millistöplarnir eru grundaðir á um 14 m löngum staurum sem ná niður á fastan botn um 10 m neðan sjávarbotns.

Öll mál í metrum

Mælikvarði 1:100 — 0 1,25 2,5 3,75 5 m

Mælikvarði 1:2000 — 0 25 50 75 100 125 m

	DAGSETNING	NAFN
HANNAÐ	Febrúar 2013	GVG/SF NAFN
TEKNAÐ	Febrúar 2013	MA
YFIRFARIÐ	Febrúar 2013	GVG
SAMBYKKT		
Tekstaná	001-Yfirfallsmynd-270m.dgn	

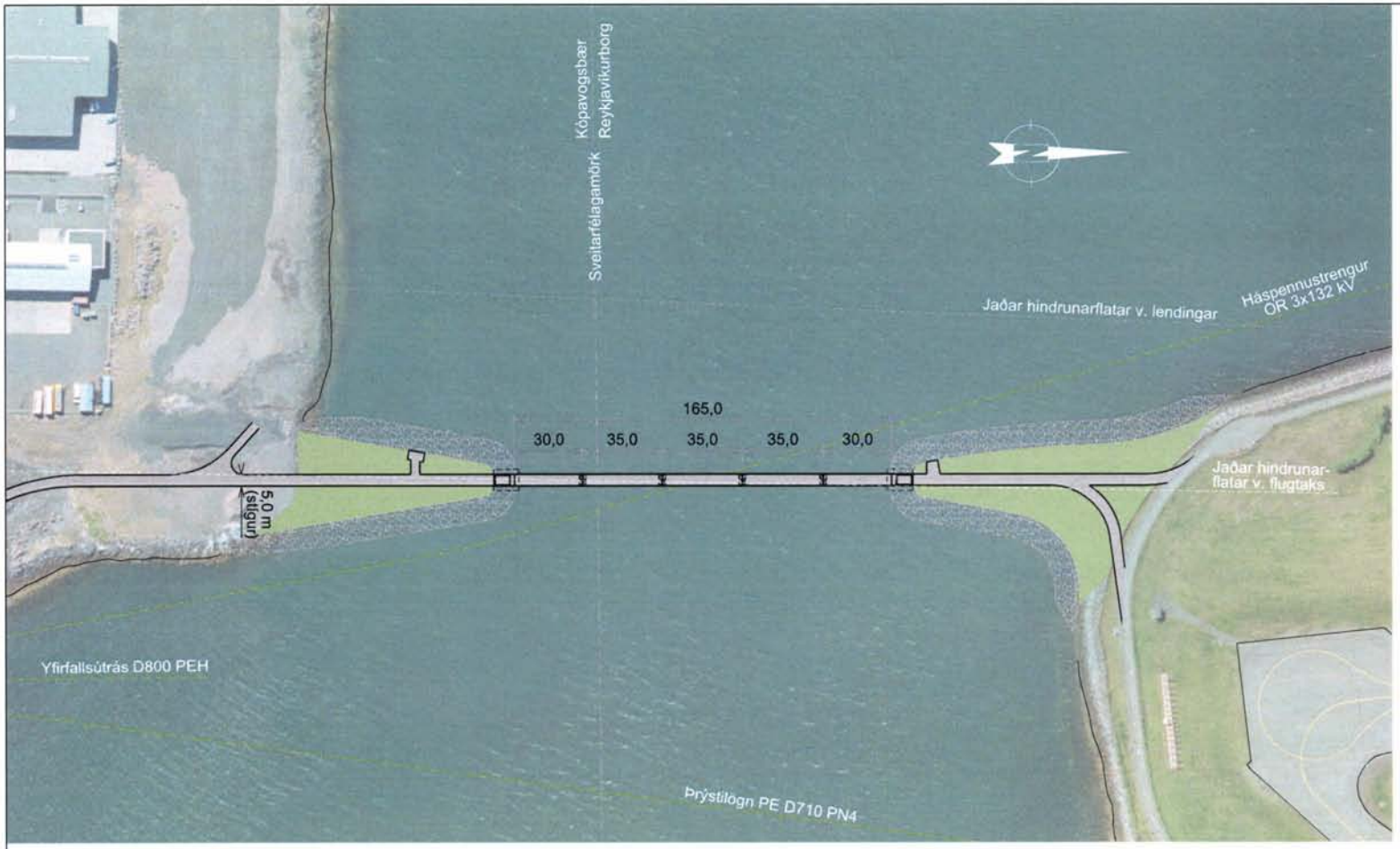
Kópavogsbær

Reykjavíkurborg

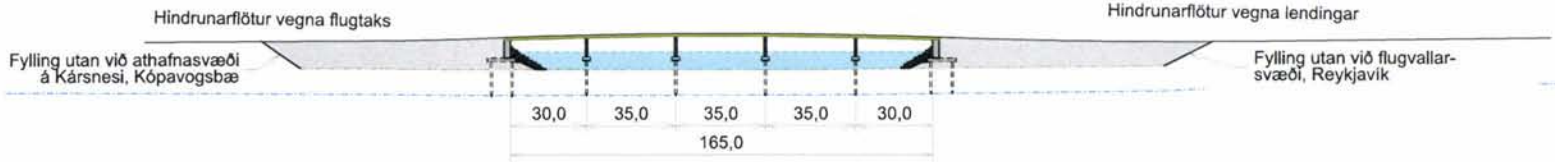
Brú yfir Fossvog
Frumdrög

270 m löng göngubrú
Grunnmynd - Langsnið - Þversnið

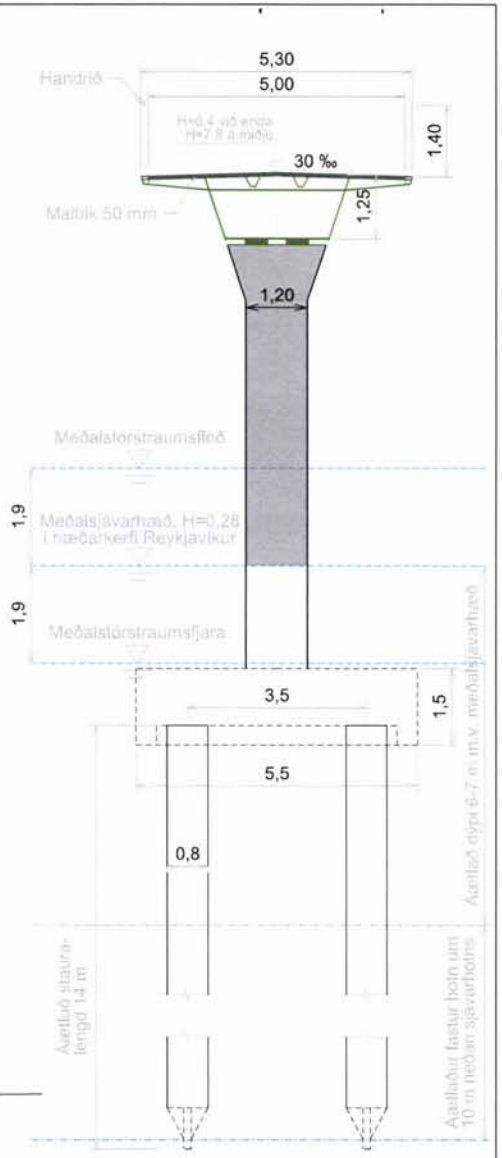
Mælikvarði (A3)	Tekning nr.	Útgáfa	Blaðnr.
1:2000, 1:100	3094-001	0	01



Grunnmynd M1:2000



Langsnið M1:2000



Þversnið M1:100

Skýringar

Brúin er um 165 m löng stálbitabrú. Hæð undir brú við meðalsjávarstöðu er um 5,0 m við endastöpla en um 6,5 m við miðju brúar.
Endastöplar hennar eru á nýjum fyllingum út í Fossvog báðum megin.
Stigur á brúnni er 5 m breiður og tengist stígum á athafnasvæði á Kársnesi og við Reykjavíkurflugvöll.
Þversnið brúarinnar er smíðaður stálbiti með 50 mm þykku malbikslagi og 1,4 m háu handriði í köntum.
Endastöplar eru steyptir á fyllingu og grjótvarðir.
Millistöplar eru steyptir og hvílir brúargólfið á þeim á legum.
Millistöplarnir eru grundaðir á um 14 m löngum staurum sem ná niður á fastan botn um 10 m neðan sjávarbotns.

Öll mál í metrum

Mælikvarði 1:100 — 0 1,25 2,5 3,75 5 m

Mælikvarði 1:2000 — 0 25 50 75 100 125 m

	DAGSETNING	NAFN
HANNAÐ	Febrúar 2013	[illegible]
TEIKNAÐ	Febrúar 2013	MA
YFIRFARIÐ	Febrúar 2013	GVG
DAMÍTEKT		
Teikninn	003-Yfirfillsmynd-165m.dgn	

Kópavogsbær

Reykjavíkurborg

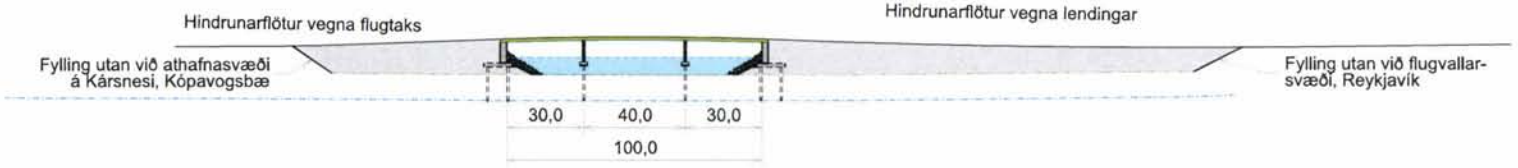
Brú yfir Fossvog
Frumdrög

165 m löng göngubrú
Grunnmynd - Langsnið - Þversnið

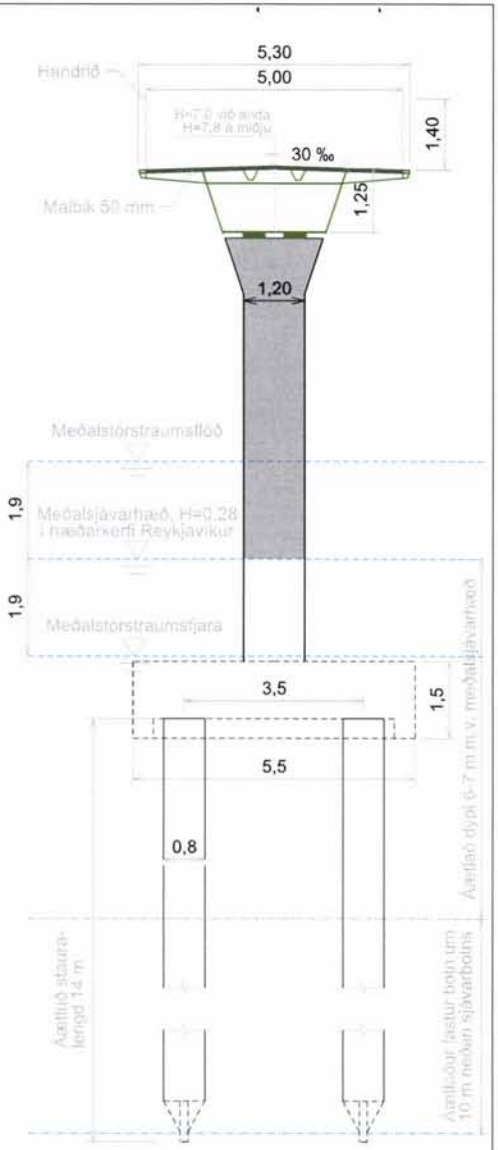
Mælikvarði (A3)	Teikning nr.	Útgáfa	Blað nr.
1:2000, 1:100	3094-002	0	02



Grunnmynd M1:2000



Langsnið M1:2000



Þversnið M1:100

Skýringar

Brúin er um 100 m löng stálbitabrú. Hæð undir brú við meðalsjávarstöðu er undir 6 m við endastöpla en um 6,5 m við miðju brúar.
Endastöplar hennar eru á nýjum fyllingum út í Fossvog báðum megin.
Stígur á brúnni er 5 m breiður og tengist stígum á athafnasvæði á Kársnesi og við Reykjavíkurflugvöll.
Þversnið brúarinnar er smíðaður stálbiti með 50 mm þykku malbikslagi og 1,4 m háu handriði í köntum.
Endastöplar eru steyptir á fyllingu og grjótvarðir.
Millistöplar eru steyptir og hvílir brúargólfið á þeim á legum.
Millistöplarnir eru grundaðir á um 14 m löngum staurum sem ná niður á fastan botn um 10 m neðan sjávarbotns.

Öll mál í metrum

Mælikvarði 1:100 — 0 1,25 2,5 3,75 5 m

Mælikvarði 1:2000 — 0 25 50 75 100 125 m

	DAGSETNING	NAFN
HANNAÐ	Febrúar 2013	ÚVÍST MÁLFÍS
TEKNAÐ	Febrúar 2013	MA
ÝFIRFARIÐ	Febrúar 2013	GVG
SAMPYKKT		
Teikniðrá	003-Yfirfallsmynd-100m.dgn	

Kópavogsbær

Reykjavíkurborg

Brú yfir Fossvog
Frumdrög

100 m löng göngubrú
Grunnmynd - Langsnið - Þversnið

Mælikvarði (A3)	Teikning nr.	Útgáfa	Blad nr.
1:2000, 1:100	3094-003	0	03



Núverandi leið	
Lengd:	4,2 km
Hækkun á leið til suðurs:	55 m
Hækkun á leið til norðurs:	50 m
Lengd kafla í umferð/á gangstétt:	480 m
Götur þveraðar:	4

Ný leið	
Lengd:	3,0 km
Hækkun á leið til suðurs:	10 m
Hækkun á leið til norðurs:	5 m
Lengd kafla í umferð/á gangstétt:	550 m
Götur þveraðar:	2

- Núverandi leið aðskilin frá umferð
- Ný leið aðskilin frá umferð
- Núverandi leið á gangstétt eða með umferð
- Ný leið á gangstétt eða með umferð
- Tenging við brú frá norðurströnd
- Núverandi stigar tengingar við göngu-/hjólaleið

	DAGSETNING	NAFN
HANNAÐ		
TEIKNAÐ		
YFIRFARIÐ		
SAMÞYKKT		
VERKNR.		

Kópavogsbær
Reykjavíkurborg

Brú yfir Fossvog
Frumdrög

Göngu og hjólaleiðir yfirlitsmynd

Mælikvarði (A3): 1:15.000
Teikning nr.: 3094-
Útgáfa: 0
Blað nr.:

Brú yfir Fossvog

11 Horft úr lofti til austurs inn Fossvog – Núverandi aðstæður
12 Horft úr lofti til austurs inn Fossvog - 270 m löng hjóla- og göngubrú
13 Horft úr lofti til austurs inn Fossvog - 100 m löng hjóla- og göngubrú

14 Horft úr lofti til norðurs yfir Fossvog – Núverandi aðstæður
15 Horft úr lofti til norðurs yfir Fossvog – 270 m löng hjóla- og göngubrú
16 Horft úr lofti til norðurs yfir Fossvog – 100 m löng hjóla- og göngubrú

17 Frá Vesturvör 12 á Kársnesi – núverandi aðstæður
18 Frá Vesturvör 12 á Kársnesi – 270 m löng hjóla- og göngubrú
19 Frá Vesturvör 12 á Kársnesi – 100 m löng hjóla- og göngubrú

EFLA
VERKFRÆÐISTOFA



BRÚ YFIR FOSSVOG

horft til austurs inn Fossvog, núverandi aðstæður

EFLA VERKFRÆÐISTOFA



BRÚ YFIR FOSSVOG

horft til austurs inn Fossvog, 270 m löng hjóla- og göngubrú

EFLA
VERKFRÆÐISTOFA



BRÚ YFIR FOSSVOG

horft til austurs inn Fossvog, 100 m löng hjóla- og göngubrú

EFLA VERKFRÆÐISTOFA



BRÚ YFIR FOSSVOG

horft til norðurs yfir Fossvog, núverandi aðstæður

EFLA VERKFRÆÐISTOFA



BRÚ YFIR FOSSVOG

horft til norðurs yfir Fossvog, 270 m löng hjóla- og göngubrú

EFLA VERKFRÆÐISTOFA



BRÚ YFIR FOSSVOG

horft til norðurs yfir Fossvog, 100 m löng hjóla- og göngubrú

EFLA VERKFRÆÐISTOFA



BRÚ YFIR FOSSVOG

horft frá Vesturvör 20 á Kársnesi, núverandi aðstæður

EFLA VERKFRÆÐISTOFA



BRÚ YFIR FOSSVOG

horft frá Vesturvör 20 á Kársnesi, 270 m löng hjóla- og göngubrú

EFLA VERKFRÆÐISTOFA



BRÚ YFIR FOSSVOG

horft frá Vesturvör 20 á Kársnesi, 100 m löng hjóla- og göngubrú

EFLA VERKFRÆÐISTOFA

Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar

Borgartúni 12-14

Reykjavík

Tölvupóstur: skipulag@reykjavik.is

Kjósarrheppur 12. september 2013

Efni: Ábendingar og athugasemdir Kjósarhrepps við auglýsta tilllög Reykjavíkurborgar að aðalskipulagi sem sett var í auglýsingu 9. ágúst 2013 og sem stendur yfir til 20. September 2013.

Á fundi hreppsnefndar Kjósarhrepps 29. ágúst 2013 var gerð eftirfarandi bókun vegna aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030.

Afgreiðsla: Bókun hreppsnefndar Kjósarhrepps.

„Hreppsnefnd Kjósarhrepps hefur eftirfarandi ábendingar vegna auglýstrar tillögu að Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 og breytingu á svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins

Kjósarhreppur er landbúnaðarhérað. Sveitarfélagsmörk liggja að Reykjavík um Esju. Vegna eðlis sauðfjárræktar og frjálsar beitar að sumarlagi er skörun á beitarnýtingu yfir sveitarfélagsmörk óhjákvæmileg, þar sem ekki er um girðingar að ræða. Það er því óheppilegt að í gildi sé bann við lausagöngu í Reykjavík allri án tillits til staðhátta.

Hreppsnefnd fagnar breyttum áherslum gagnvart landnotum á landbúnaðarsvæðum í tillögunni og aukinni áherslu á hefðbundin landbúnað og rýmri skilmálum varðandi uppbyggingu á landbúnaðarsvæðum. Í tillöguni segir: Mikilvægt er að vernda Kjalarnesið sem landbúnaðarsvæði og dreifbýli og stuðla að fjölbreyttum búsetukostum og jafnframt þarf að tryggja aðgengi almennings að svæðum sem hafa útivistagildi.

Hreppsnefnd telur að vegna breyttra áherslna til landnotkunar og styrkingar skilgreindra landbúnarsvæða þurfi að endurskoða afmörkun opna svæða; græna trefilsins, og að tekið verði inn í aðalskipulagið breytt ákvæði úr svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins um forgang landbúnaðarlands.

Samkvæmt gögnum málsins er opin svæði í gildandi svæðisskipulagi mun umfangsminna en í gildandi aðalskipulagi Reykjavíkur. Í auglýstri breytingartillögu að svæðisskipulagi segir

Gerðar eru almennar lagfæringar á skipulagsuppdrætti varðandi mörk landbúnaðarsvæða og opinna svæða á Kjalarnesi til samræmis við gildandi aðalskipulag Reykjavíkur, stefnu í aðalskipulagstillögu 2010-2030 og/eða raunstöðu landnotkunar. Lagfæringar miðast m.a. við breytta legu Græna trefilsins, sem er uppfærður til samræmis við afmörkun í aðalskipulagstillögu 2010-2030 og ábendingar og óskir einstakra landeigenda.

Með öðrum orðum er mörk opinna svæða til sérstakra nota í svæðisskipulagstillögunni aðlöguð að nýju aðalskipulagi, sem felur í sér að aukið landbúnaðarland er tekið undir opin svæði og eðlileg landbúnaðarnýting skert enn frekar, sem augljóslega þjónar ekki landbúnaðarmarkmiðum nýs aðalskipulags. Í nær öllum tilfellum er umrætt land séreign lögbýla á Kjalarnesi sem eru í einkaeigu og því freklega gengið á rétt landeigenda með tilheyrandi takmörkunum og verðrýrnun. Hreppsnefnd Kjósarhrepps sér ekki, að óbreyttu, fært að samþykkja auglýsta breytingartillögu að svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins hvað þetta varðar og vísar til athugasmda á fyrri stigum málsins.

Eðli málsins samkvæmt er mjög óheppilegt að Græni trefillinn kljúfi nytjalönd bænda,breyti réttarstöðu og skerði notkunarmöguleika og vinni gegn markmiðum tillögunnar varðandi landbúnað. Kjósarhreppur áréttar því skoðun sína að Græni trefillin nái eingöngu að Blikdalsá/Ártúnsá en við taki landbúnaðarland til norðurs, enda er um verulega landnýtingu vegna landbúnaðar þar fyrir norðan.

Til að tryggja eðlilegan aðgang útirvistarfólks væri eðlilegt að setja inn göngu- og reiðleiðir. Sérstaklega er bent á að gamla þjóðleiðin um Esjuhlíðar innan við Tíðarskarð ,allar götur inn í Kjós, verði merkt sem reið- og gönguleið og tengdust slíkum leiðum í Kjósarhreppi.“

Virðingarfyllst,

f.h. Kjósarhrepps

Guðný G. Ívarsdóttir

sveitarstjóri

Ann María Andreasen

Frá: Helgi Rafnsson <Helgi.Rafnsson@lhg.is>
Sent: 12. september 2013 21:22
Til: USK_Skipulag
Efni: Athugasemd við tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010 - 2030

Reykjavíkurborg
Umhverfis- og skipulagssvið
Borgartúni 12 – 14
105 Reykjavík

12. september 2013

Athugasemd við tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010 - 2030

Undirritaður gerir athugasemdir við fyrirliggjandi tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010-2030. Í tillögunni er gert ráð fyrir að Reykjavíkurflugvöllur verði lagður af á árunum 2015 – 2024. Enn hafa þó engar ráðstafanir verið gerðar varðandi hvert sú starfsemi sem er á Reykjavíkurflugvelli á að fara. Enn hefur ekki verið komið með tillögur að neinu flugvallarstæði í eða við Reykjavík sem gæti komið í stað núverandi svæðis í og við Vatnsmýrina. Á meðan svo er, er ekki tímabært að leggja Reykjavíkurflugvöll af.

Fyrsta svæðið sem á að leggja af á Reykjavíkurflugvelli er svæði það sem er fyrir flugkennslu, einkaflug, verkflug, flugvélaviðhald, flugvélasmíðar og fleira í Fluggörðum. Þarna er í dag blómlegt athafnalíf og ýmis flugtengd starfsemi. Þessarri starfsemi hefur ekki verið fundinn nýr staður og á meðan svo er, er ekki hægt að flytja hana. Á þessu svæði á undirritaður fasteign til geymslu flugvéla. Eðli málsins samkvæmt þá þarf geymsla undir flugvélar að vera við flugvöll.

Miðað við fjárhagsstöðu Reykjavíkur og ríkissjóðs í dag er einnig algjörlega óraunhæft að reikna með að Reykjavíkurborg eða ríki hafi fjármuni aflögu til að eyða í að byggja upp nýtt flugvallarsvæði á næstu áratugum.

Undirritaður mótmælir því framkomnum tillögum um niðurleggingu Reykjavíkurflugvallar sem óraunhæfum og óframkvæmanlegum. Ef af þessarri tillögu yrði aðstaða sú sem ég hef komið mér upp til geymslu flugvéla minna eyðilögð og það án þess að fyrirsjánalegur sé staður til enduruppbyggingar.

Virðingarfyllst

Helgi Rafnsson

1012602919

8402176

Ann María Andreasen

Efni: FS: Athugasemd við tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010 - 2030

Athugasemd við tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010 - 2030

Reykjavíkurborg

Umhverfis- og skipulagssvið

Borgartúni 12 – 14

105 Reykjavík

12. september 2013

Athugasemd við tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010 - 2030

Undirritaður gerir athugasemdir við fyrirliggjandi tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010-2030. Í tillögunni er gert ráð fyrir að Reykjavíkurflugvöllur verði lagður af á árunum 2015 – 2024. Enn hafa þó engar ráðstafanir verið gerðar varðandi hvert sú starfsemi sem er á Reykjavíkurflugvelli á að fara. Enn hefur ekki verið komið með tillögur að neinu flugvallarstæði í eða við Reykjavík sem gæti komið í stað núverandi svæðis í og við Vatnsmýrina. Á meðan svo er, er ekki tímabært að leggja Reykjavíkurflugvöll af.

Það ber að taka ákvörðun um staðsetningu nýs flugvallar á höfuðborgarsvæðinu og að minnsta kosti hefja byggingu hans áður en gerð er tillaga að annari landnotkun á núverandi flugvallarsvæði. Reykjavíkurborg hefur þróast í kringum höfn og flugvöll aðalsamgönguvirki borgarinnar. Gera þarf ráð fyrir að ný staðsetning þurfi mikið landrými fyrir alla þá starfsemi sem óhjákvæmilega mun leita sér að nálægð við flugvöll.

Miðað við fjárhagsstöðu Reykjavíkur og ríkissjóðs í dag er einnig algjörlega óraunhæft að reikna með að Reykjavíkurborg eða ríki hafi fjármuni aflögu til að eyða í að byggja upp nýtt flugvallarsvæði á næstu áratugum.

Undirritaður mótmælir því framkomnum tillögum um niðurleggingu Reykjavíkurflugvallar sem óraunhæfum, óframkvæmanlegum og ótímabærum.

Virðingarfyllst

Júlíus Björn Þórólfsson kt:0301693449

Ann María Andreasen

Frá: Edward H Finnsson <eddifinns@internet.is>
Sent: 12. september 2013 18:06
Til: USK_Skipulag
Efni: Athugasemd við tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010 - 2030

Reykjavíkurborg
Umhverfis- og skipulagssvið
Borgartúni 12 – 14
105 Reykjavík

12. september 2013

Athugasemd við tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010 - 2030

Undirritaður gerir athugasemdir við fyrirliggjandi tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010-2030. Í tillögunni er gert ráð fyrir að Reykjavíkurflugvöllur verði lagður af á árunum 2015 – 2024. Enn hafa þó engar ráðstafanir verið gerðar varðandi hvert sú starfsemi sem er á Reykjavíkurflugvelli á að fara. Enn hefur ekki verið komið með tillögur að neinu flugvallarstæði í eða við Reykjavík sem gæti komið í stað núverandi svæðis í og við Vatnsmýrina. Á meðan svo er, er ekki tímabært að leggja Reykjavíkurflugvöll af.

Fyrsta svæðið sem á að leggja af á Reykjavíkurflugvelli er svæði það sem er fyrir flugkennslu, einkaflug, verkflug, flugvélaviðhald, flugvélasmíðar og fleira í Fluggörðum. Þarna er í dag blómlegt athafnalíf og ýmis flugtengd starfsemi. Þessarri starfsemi hefur ekki verið fundinn nýr staður og á meðan svo er, er ekki hægt að flytja hana. Á þessu svæði á undirritaður fasteign til geymslu flugvéla. Eðli málsins samkvæmt þá þarf geymsla undir flugvélar að vera við flugvöll.

Miðað við fjárhagsstöðu Reykjavíkur og ríkissjóðs í dag er einnig algjörlega óraunhæft að reikna með að Reykjavíkurborg eða ríki hafi fjármuni aflögu til að eyða í að byggja upp nýtt flugvallarsvæði á næstu áratugum.

Undirritaður mótmælir því framkomnum tillögum um niðurleggingu Reykjavíkurflugvallar sem óraunhæfum og óframkvæmanlegum. Ef af þessarri tillögu yrði aðstaða sú sem ég hef komið mér upp til geymslu flugvéla minna eyðilögð og það án þess að fyrirsjánalegur sé staður til enduruppbyggingar.

Virðingarfyllst

Edward H Finnsson
Vesturtún 19
225 Álftanes/Garðabær
568-6272
896-6272
eddifinns@internet.is

Er einn eigenda flugskýlis 29A
Fluggörðum
Reykjavík

Til Umhverfis- og skipulagssviðs Reykjavíkurborgar
Borgartúni 12-14

Mótmæli við tillögu að nýju aðalskipulagi Reykjavíkur

Við undirrituð mótmælum fyrirhuguðum breytingum á Elliðaárdal, svæði sem í kynningu á nýju aðalskipulagi er lýst með eftirfarandi hætti:

> „Þ76 Ártúnsholt-Rafstöðvarvegur.
>
> [Í bæklingi um skipulag borgarhluta er reiturinn merktur Þ2].
>
> Íbúðarbyggð á tæplega 6 ha svæði. Gert er ráð fyrir að hægt verði að bæta við allt að 50 sérbýlishúsum á svæðinu sem yrðu hluti af núverandi byggð, skóla og þjónustu í Ártúnsholti.
>
> Aðkoma að svæðinu verður frá Rafstöðvarvegi. Á svæðinu eru gamlar malarnámur sem byggðin þarf að laga sig að. Skilyrt er að nýbyggðin þróist alfarið með vistvæn sjónarmið að leiðarljósi s.s. með sjálfbærum ofanvatnslausnum, byggingarefnum, flokkun sorps o.s.frv.“

Mótvæli okkar eru studd eftirfarandi rökum:

1. Nýtt hverfi á þessu svæði er samgöngulega einangrað. Íbúar þess þyrftu að keyra langar leiðir til að komast til og frá vinnu; að verslunum, skólum og annarri þjónustu. Mjög líklegt er því að íbúar þar myndu krefjast þess fyrr en seinna að opnuð yrði leið úr hverfinu um Seiðakvísl, sem núna er lokuð friðsæl íbúðargata, en yrði með slíkri breytingu að meginumferðaræð. Með því að Þ76 svæðið er látið ná alveg upp að neðstu húsum í Seiðakvísl (nr. 32, 34, 38 og 43) er opnað á möguleika þess að gera slíka breytingu. Því mótmælum við harðlega.
2. Jafnvel þó aðkoman yrði þrátt fyrir allt um Rafstöðvarveg, eins og segir í kynningu, þá er ljóst að umferðaræðar til og frá hverfinu eru takmarkaðar, en jafnframt langar og flóknar. Svæðið yrði allt einn stór botnlangi. Samgöngulega yrði nýtt 50 húsa hverfi þarna, auk álíka viðbótar á Þ75 reitnum aðeins vestar, mikið vandræðamál. Mikill akstur til að sækja þjónustu yrði seint talinn umhverfisvænn. Hvað sem líður góðum áformum um að íbúar nýti sér göngu- og hjólreiðastíga t.d. fyrir börn í Árbæjarskóla, þá er nokkuð víst að „skutlið“ yrði mikið – og það er um langan og krókóttan veg að fara, niður Rafstöðvarveg, undir Miklubraut, upp Bíldshöfða, yfir Höfðabakkabrú og þaðan upp í Rofabæ. Sama er um að aðrar aðkomuleiðir að segja, leiðir úr og í vinnu. Líklega yrði einnig erfitt að koma þessu hverfi inn á leiðakerfi strætisvagna svo vel fari.
   Í markmiðslýsingu nýs aðalskipulags segir: „Með þéttari byggð dregur almennt úr vegalengdum, samgöngukostnaði og umhverfisáhrifum samgangna.“ Hér er þessu öfugt farið og vandséð hvernig skipulag þessa hverfis gæti samrýmst þessum góðu markmiðum.
3. Bygging stórs einbýlishúsahverfis í Elliðaárdal gengur einnig þvert á eitt af meginmarkmiðum nýs aðalskipulags um að ekki skuli gengið á græn svæði sem hafa útivistargildi.
   Svæðið er núna að miklu leyti skógi vaxið og hefur alla möguleika á að þróast áfram sem hluti útvistarsvæða við Elliðaá. Svæðið umhverfis Elliðaár er einstök útivistarperla Reykvíkinga sem mikilvægt er að vernda til framtíðar. Eftir að lagður var göngustígur sunnan Seiðakvíslar, sem

tengir saman stíga við Árbæjarsafn og Ártúnsbrekku hefur notkun svæðisins sem útivistarsvæðis aukist mikið. Nær væri að halda áfram slíkri stígagerð og auka útivistarmöguleika borgarbúa í Elliðaárdal með þeim hætti. Þá eru ótaldir möguleikar á tengingu þess við safnasvæði Árbæjarsafns. Með því að skipuleggja þarna íbúðabyggð verður lokað á þessa möguleika til allrar framtíðar.
Skipulag íbúðabyggðar á Þ76 reitnum er því í hróplegri andstöðu við markmið aðalskipulags um græna og vistvæna borg.

4. Við teljum það minnka lífsgæði okkar íbúa í Seiðakvísl að byggja stóra einbýlishúsabyggð á þessum stað, sem er samkvæmt gildandi aðalskipulagi útjaðar hverfisins. Íbúar borgarinnar verða að geta treyst því að slíkar meginlínur haldi. Auk þess gæti þetta haft slæm áhrif á söluverðmæti eignar okkar.

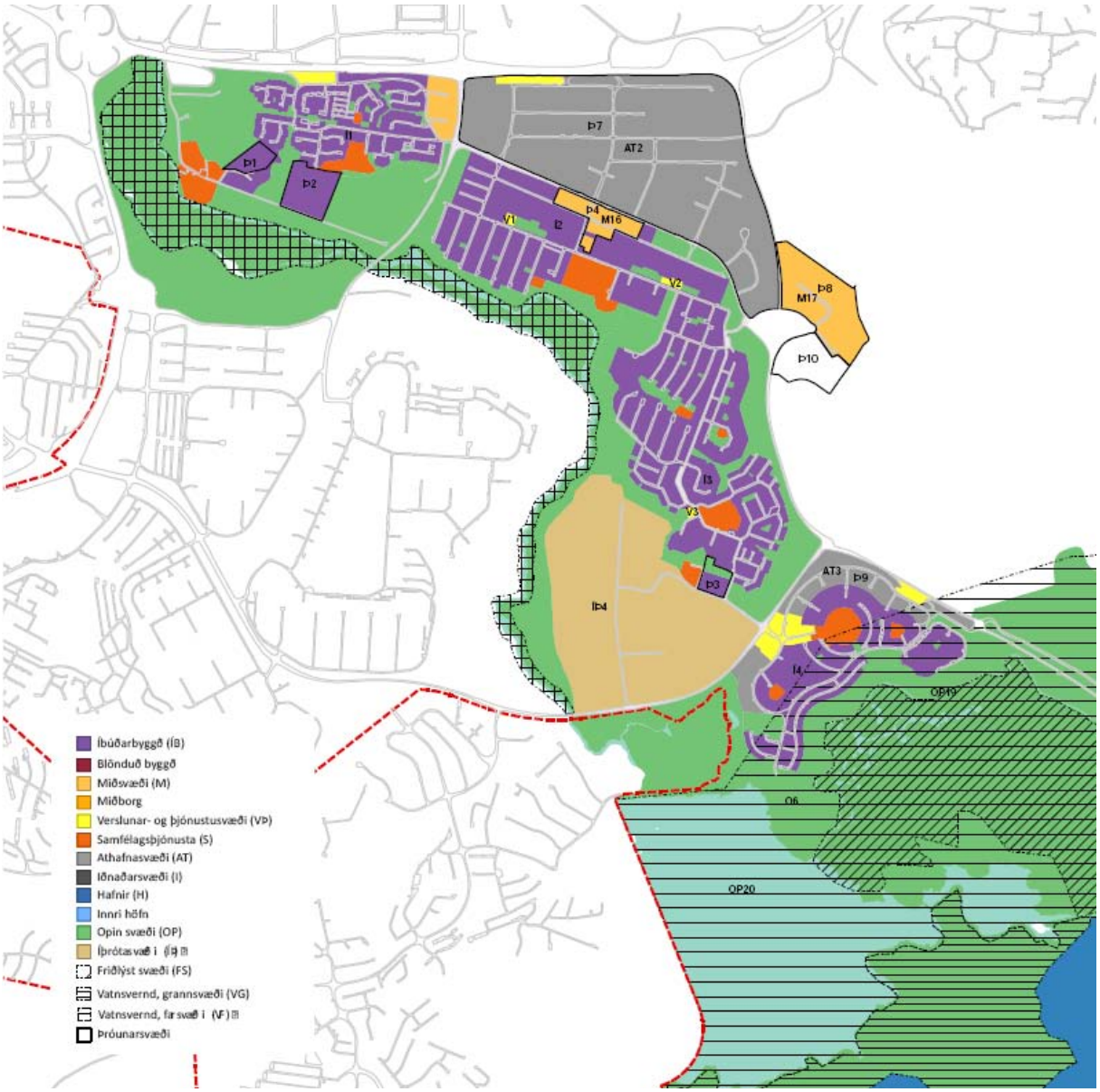
Niðurstaða

Við teljum skipulag Þ76 svæðisins í hróplegri mótsögn við meginmarkmið nýs aðalskipulags. Það er því eindregin krafa okkar að fallið verði frá skipulagi Þ76 svæðins sem íbúðabyggðar. Þess í stað verði svæðið skilgreint sem útivistarsvæði. Til vara gerum við þá kröfu að íbúðasvæðið verði minnkað þannig að það verði einungis meðfram Rafstöðvarvegi, en nái ekki upp að Seiðakvísl.

Reykjavík 12. Sept. 2013,

Sigrún Skúladóttir, Jón Þórarinn Sverrisson, Sverrir Jónsson, Hildur Björk Jónsdóttir og Einar Guðjónsson.

Seiðakvísl 43


Þ7
AT2
Þ1
Þ2
Þ4
M16
V1
I2
V2
Þ8
M17
Þ10
I3
V3
Þ3
ÍÞ4
AT3
Þ9
I4
OP19
O6
OP20
Íbúðarbyggð (ÍB)
Blönduð byggð
Miðsvæði (M)
Miðborg
Verslunar- og þjónustusvæði (VÞ)
Samfélagsþjónusta (S)
Athafnasvæði (AT)
Iðnaðarsvæði (I)
Hafnir (H)
Innri höfn
Opin svæði (OP)
Friðlýst svæði (FS)
Vatnsvernd, grannsvæði (VG)
Þróunarsvæði

Ann María Andreasen

Frá: Sigurður Ingimarsson <si@sigurnes.is>
Sent: 12. september 2013 16:21
Til: USK_Skipulag
Efni: Athugasemd við tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010 - 2030

Athugasemd við tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010 - 2030

Undirritaður gerir athugasemdir við fyrirliggjandi tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010-2030. Í tillögunni er gert ráð fyrir að Reykjavíkurflugvöllur verði lagður af á árunum 2015 – 2024. Enn hafa þó engar ráðstafanir verið gerðar varðandi hvert sú starfsemi sem er á Reykjavíkurflugvelli á að fara. Enn hefur ekki verið komið með tillögur að neinu flugvallarstæði í eða við Reykjavík sem gæti komið í stað núverandi svæðis í og við Vatnsmýrina. Á meðan svo er, er ekki tímabært að leggja Reykjavíkurflugvöll af.

Fyrsta svæðið sem á að leggja af á Reykjavíkurflugvelli er svæði það sem er fyrir flugkennslu, einkaflug, verkflug, flugvélaviðhald, flugvélasmíðar og fleira í Fluggörðum. Þarna er í dag blómlegt athafnalíf og ýmis flugtengd starfsemi. Þessarri starfsemi hefur ekki verið fundinn nýr staður og á meðan svo er, er ekki hægt að flytja hana. Á þessu svæði á undirritaður fasteign til geymslu flugvéla. Eðli málsins samkvæmt þá þarf geymsla undir flugvélar að vera við flugvöll.

Miðað við fjárhagsstöðu Reykjavíkur og ríkissjóðs í dag er einnig algjörlega óraunhæft að reikna með að Reykjavíkurborg eða ríki hafi fjármuni aflögu til að eyða í að byggja upp nýtt flugvallarsvæði á næstu áratugum.

Undirritaður mótmælir því framkomnum tillögum um niðurleggingu Reykjavíkurflugvallar sem óraunhæfum og óframkvæmanlegum. Ef af þessarri tillögu yrði aðstaða sú sem ég hef komið mér upp til geymslu flugvéla minna eyðilögð og það án þess að fyrirsjánalegur sé staður til enduruppbyggingar.

Virðingarfyllst,

30D ehf.

Kt. 480911-0320

Sigurður Ingimarsson

Tel. 354 588 7050
Mob. 898 7820
e-mail si@sigurnes hf

Ann María Andreasen

Frá: Alfhild Nielsen <alfhild@simnet.is>
Sent: 12. september 2013 17:35
Til: USK_Skipulag
Efni: Athugasemd við tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010 - 2030

Reykjavíkurborg
Umhverfis- og skipulagssvið
Borgartúni 12 – 14
105 Reykjavík

12. september 2013

Athugasemd við tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010 - 2030

Undirritaður gerir athugasemdir við fyrirliggjandi tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010-2030. Í tillögunni er gert ráð fyrir að Reykjavíkurflugvöllur verði lagður af á árunum 2015 – 2024. Enn hafa þó engar ráðstafanir verið gerðar varðandi hvert sú starfsemi sem er á Reykjavíkurflugvelli á að fara. Enn hefur ekki verið komið með tillögur að neinu flugvallarstæði í eða við Reykjavík sem gæti komið í stað núverandi svæðis í og við Vatnsmýrina. Á meðan svo er, er ekki tímabært að leggja Reykjavíkurflugvöll af.

Fyrsta svæðið sem á að leggja af á Reykjavíkurflugvelli er svæði það sem er fyrir flugkennslu, einkaflug, verkflug, flugvélaviðhald, flugvélasmíðar og fleira í Fluggörðum. Þarna er í dag blómlegt athafnalíf og ýmis flugtengd starfsemi. Þessarri starfsemi hefur ekki verið fundinn nýr staður og á meðan svo er, er ekki hægt að flytja hana. Á þessu svæði á undirritaður fasteign til geymslu flugvéla. Eðli málsins samkvæmt þá þarf geymsla undir flugvélar að vera við flugvöll.

Miðað við fjárhagsstöðu Reykjavíkur og ríkissjóðs í dag er einnig algjörlega óraunhæft að reikna með að Reykjavíkurborg eða ríki hafi fjármuni aflögu til að eyða í að byggja upp nýtt flugvallarsvæði á næstu áratugum.

Undirritaður mótmælir því framkomnum tillögum um niðurleggingu Reykjavíkurflugvallar sem óraunhæfum og óframkvæmanlegum. Ef af þessarri tillögu yrði, myndi aðstaða sú sem ég hef komið mér upp til geymslu flugvéla minna eyðilögð og það án þess að fyrirsjánalegir möguleikar séu til staðar til enduruppbyggingar.

Virðingarfyllst
Alfhild Nielsen
250243-3089

Ann María Andreasen

Frá: Sigmundur Andrésson <sma@internet.is>
Sent: 12. september 2013 12:11
Til: USK_Skipulag
Efni: Athugasemd við tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010 - 2030

Reykjavíkurborg
Umhverfis- og skipulagssvið
Borgartúni 12 – 14
105 Reykjavík

10. september 2013

Athugasemd við tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010 - 2030

Undirritaður gerir athugasemdir við fyrirliggjandi tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010-2030. Í tillögunni er gert ráð fyrir að Reykjavíkurflugvöllur verði lagður af á árunum 2015 – 2024. Enn hafa þó engar ráðstafanir verið gerðar varðandi hvert sú starfsemi sem er á Reykjavíkurflugvelli á að fara. Enn hefur ekki verið komið með tillögur að neinu flugvallarstæði í eða við Reykjavík sem gæti komið í stað núverandi svæðis í og við Vatnsmýrina. Á meðan svo er, er ekki tímabært að leggja Reykjavíkurflugvöll af.

Það varðar almannahagsmuni að hafa Reykjavíkurflugvöll þar sem hann er. Það þarf ekki mikla jarðfræðiþekkingu til að gera sér grein fyrir að jarðeldar á suðvesturhorni landsins geta tímabundið eða til lengri tíma eyðilagt eða heft starfsemi á Keflavíkurflugvelli. Ef Reykjavíkurflugvöllur verður lagður af þá yrði höfuðborgarsvæðin án flugsamgangna í slíku tilfelli.

Miðað við fjárhagsstöðu Reykjavíkur og ríkissjóðs í dag er einnig algjörlega óraunhæft að reikna með að Reykjavíkurborg eða ríki hafi fjármuni aflögu til að eyða í að byggja upp nýtt flugvallarsvæði á næstu áratugum.

Undirritaður mótmælir því framkomnum tillögum um niðurleggingu Reykjavíkurflugvallar sem óraunhæfum og óframkvæmanlegum. Tillaga þessi er atlaga að öryggi allrar íslensku þjóðarinnar.

Virðingarfyllst

Sigmundur M Andrésson

Kt.: 140839-7799

=======
Email scanned by PC Tools - No viruses or spyware found.

(Email Guard: 9.1.0.2894, Virus/Spyware Database: 6.21340)
http://www.pctools.com
=======

Ann María Andreasen

Frá: svalsson@simnet.is

Sent: 16. september 2013 14:52
Til: USK_Skipulag
Efni: Athugasemd við tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010 - 2030

Reykjavíkurborg.
Umhverfis- og skipulagssvið
Borgartúni 12 – 14
105 Reykjavík
16. september 2013

Athugasemd við tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010 - 2030

Undirritaður gerir athugasemdir við fyrirliggjandi tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010-2030. Í tillögunni er gert ráð fyrir að Reykjavíkurflugvöllur verði lagður af á árunum 2015 – 2024. Enn hafa þó engar ráðstafanir verið gerðar varðandi hvert sú starfsemi sem er á Reykjavíkurflugvelli á að fara. Enn hefur ekki verið komið með tillögur að neinu flugvallarstæði í eða við Reykjavík sem gæti komið í stað núverandi svæðis í og við Vatnsmýrina. Á meðan svo er, er ekki tímabært að leggja Reykjavíkurflugvöll af.

Fyrsta svæðið sem á að leggja af á Reykjavíkurflugvelli er svæði það sem er fyrir flugkennslu, einkaflug, verkflug, flugvélaviðhald, flugvélasmíðar og fleira í Fluggörðum. Þarna er í dag blómlegt athafnalíf og ýmis flugtengd starfsemi. Þessarri starfsemi hefur ekki verið fundinn nýr staður og á meðan svo er, er ekki hægt að flytja hana. Á þessu svæði á undirritaður fasteign til geymslu flugvéla. Eðli málsins samkvæmt þá þarf geymsla undir flugvélar að vera við flugvöll.

Miðað við fjárhagsstöðu Reykjavíkur og ríkissjóðs í dag er einnig algjörlega óraunhæft að reikna með að Reykjavíkurborg eða ríki hafi fjármuni aflögu til að eyða í að byggja upp nýtt flugvallarsvæði á næstu áratugum.

Undirritaður mótmælir því framkomnum tillögum um niðurleggingu Reykjavíkurflugvallar sem óraunhæfum og óframkvæmanlegum. Ef af þessarri tillögu yrði aðstaða sú sem Íslenska Flugsögufélagið hefur komið sér upp til endurbyggingar og geymslu flugvéla og muna tengdum flugsögu Íslands eyðilögð og það án þess að fyrirsjánalegur sé staður til enduruppbyggingar.

Íslenska Flugsögufélagið er félag áhugamanna um varðveislu hverskonar flugminja. Meðal annars endurgerð gamalla flugvéla.

Virðingarfyllst

Fh. Íslenska Flugsögfélagsins.
Kt. 570578 0229

Eigandi flugskýlis 24.

Fluggörðum.

Reykjavíkurflugvelli.

Haraldur Karlsson.
221245 4669.
Prestastíg 11.
113. Reykjajavík.

Reiðveganefnd í Kjalarnesþingi hinu forna

Reykjavíkurborg Umhverfis- og skipulagssvið

Borgartúni 12 – 14

101 Reykjavík

skipulag@reykjavik.is

Hamraborg 15.09.2013

Efni: Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030

Eftirfarandi athugasemdir eru gerðar við Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030 af hálfu Reiðveganefndar í Kjalarnesþingi hinu forna er varðar reiðvegi :

- ✓ Reiðleið með akvegi frá Rauðhólum að Elliðavatni; vantar á skipulagið.
- ✓ Reiðvegatengingu frá reiðvegum ofan Almannadals að reiðvegi við Sólheimakot vantar.
- ✓ Reiðvegatengingu vantar frá Fjárborg á reiðveg austan Fjárborgar (Suðurlandsvegur – Hólmsheiði).
- ✓ Reiðvegatengingu vantar frá reiðvegi við Korpu að reiðvegum á Blikastaðanesi.
- ✓ Reiðveg á Esjumelum vantar á Aðalskipulagið þ.e. reiðvegur frá gömlu brúnni yfir Leirvogsá og meðfram akvegi í Kollafjörð.
- ✓ Reiðvegur úr Kollafirði norðan og austan svæðis (merkt íþ8) hjá Norðurgröf endar þar. Sýna þarf áframhald reiðvegarinns að Hrafnhólum með tengingu við reiðleiðina um Svínaskarð yfir í Kjósarhrepp. Einnig vantar reiðleiðina áfram austur um hjá Stardal, sunnan Skálafells og allt að Litla–Sauðafelli.
- ✓ Alla reiðvegi vantar í útivistarsvæðinu Heiðmörk, krafa er um að reiðvegir sem voru kynntir á deiliskipulagi dags. 10.07.2012 verði á staðfestu Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030.

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

Jóhannes V. Oddsson formaður

Gsm. 89293 4144 vandill@simnet.is

Jóhannes Oddsson

SKJALAVER
HÖFÐATORGI
16. SEP. 2013
Málsnr.: USK2013-02 0044
Bréfalykill:

Hestamannafélagið Sprettur
Reiðveganefnd

Reykjavíkurborg Umhverfis- og skipulagssvið

Borgartúni 12 – 14

101 Reykjavík

skipulag@reykjavik.is

Kópavogur 15.09.2013

Efni: Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030

Eftirfarandi athugasemdir eru gerðar við Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030 af hálfu reiðveganefndar hestamannafélagsins Spretts er varðar reiðvegi :

- ✓ Reiðleið með akvegi frá Rauðhólum að Elliðavatni; vantar á skipulagið.
- ✓ Reiðvegatengingu frá reiðvegum ofan Almannadals að reiðvegi við Sólheimakot vantar.
- ✓ Reiðvegatengingu vantar frá Fjárborg á reiðveg austan Fjárborgar (Suðurlandsvegur – Hólmsheiði).
- ✓ Reiðvegatengingu vantar frá reiðvegi við Korpu að reiðvegum á Blikastaðanesi.
- ✓ Reiðveg á Esjumelum vantar á Aðalskipulagið þ.e. reiðvegur frá gömlu brúnni yfir Leirvogsá og meðfram akvegi í Kollafjörð.
- ✓ Reiðvegur úr Kollafirði norðan og austan svæðis (merkt íþ8) hjá Norðurgröf endar þar. Sýna þarf áframhald reiðvegarinns að Hrafnhólum með tengingu við reiðleiðina um Svínaskarð yfir í Kjósarhrepp. Einnig vantar reiðleiðina áfram austur um hjá Stardal, sunnan Skálafells og allt að Litla–Sauðafelli.
- ✓ Alla reiðvegi vantar í útivistarsvæðinu Heiðmörk, krafa er um að reiðvegir sem voru kynntir á deiliskipulagi dags. 10.07.2012 verði á staðfestu Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030.

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

Hestamannafélagið Sprettur reiðveganefnd Kópavogi og Garðabæ

Halldór H. Halldórsson formaður

Brekkuhvarf 10 203 Kópavogur

Gsm. 892 8678 bilamalunh@simnet.is

SKJALAVER
HÖFÐATORGI
16. SEP. 2013
Málsnr.: USK2013-02-0044
Bréfalykill:

Reykjavík, 11. september 2013

SKIPULAGS
16. SEP. 2013
USK20130200 44

Til Umhverfis- og skipulagssviðs Reykjavíkurborgar,
Borgartúni 12-14,
Reykjavík.

Mótmæli við tillögu að nýju aðalskipulagi Reykjavíkur.

Við undirrituð mótmælum fyrirhuguðum breytingum á Elliðaárdal, svæði sem í kynningu á nýju aðalskipulagi er lýst með eftirfarandi hætti:

> "Þ76 Ártúnsholt-Rafstöðvarvegur.
>
> [Í bæklingi um skipulag borgarhluta er reiturinn merktur Þ2]
>
> Íbúðarbyggð á tæplega 6 ha svæði. Gert er ráð fyrir að hægt verði að bæta við allt að 50 sérbýlishúsum á svæðinu sem yrðu hluti af núverandi byggð, skóla og þjónustu í Ártúnsholti.
>
> Aðkoma að svæðinu verður frá Rafstöðvarvegi. Á svæðinu eru gamlar malarnámur sem byggðin þarf að laga sig að. Skilyrt er að nýbyggðin þróist alfarið með vistvæn sjónarmið að leiðarljósi s.s. með sjálfbærum ofanvatnslausnum, byggingarefnum, flokkun sorps o.s.frv."

Mótmæli okkar eru studd eftirfarandi rökum:

1. Nýtt hverfi á þessu svæði eru samgöngulega einangrað. Íbúar þess þyrftu að keyra langar leiðir til þess að komast til og frá vinnu; að verzlunum, skólum og annarri þjónustu. Mjög líklegt er því að íbúar þar myndu krefjast þess fyrr en seinna að opnuð yrði leið úr hverfinu um Seiðakvísl, sem núna er lokuð friðsæl íbúðargata, en yrði með slíkri breytingu með meginumferðaræð. Með því að Þ76 svæðið er látið ná alveg upp að neðstu húsum í Seiðakvísl (nr. 32, 34 og 38) er opnað á möguleika þess að gera slíka breytingu. Því mótmælum við harðlega.
2. Jafnvel þó aðkoman yrði þrátt fyrir allt um Rafstöðvarveg, eins og segir í kynningu, þá er ljóst að umferðaræðar til og frá hverfinu eru takmarkaðar, en jafnframt langar og flóknar. Svæðið yrði allt einn stór botnlangi. Samgöngulega yrði nýtt 50 húsa hverfi þarna, auk álíka viðbótar á Þ75 reitnum aðeins vestar mikið vandræðamál. Mikill akstur til að sækja þjónustu yrði seint talinn umhverfisvænn. Hvað sem líður góðum áformum um að íbúar nýti sér göngu- og hjólreiðastíga t.d. fyrir börn í Árbæjarskóla, þá er nokkuð víst að "skutlið" yrði mikið – og það er um langan og krókóttan veg að fara, niður Rafstöðvarveg, undir Miklubraut, upp Bildshöfða, yfir Höfðabakkabrú og þaðan upp í Rofabæ. Sama er um aðrar aðkomuleiðir að segja, leiðir úr og í vinnu. Líklega yrði einnig erfitt að koma þessu hverfi inn á leiðakerfi strætisvagna svo vel fari. Í markmiðslýsingu nýs aðalskipulags segir: "Með þéttari byggð dregur almennt úr vegalengdum, samgöngukostnaði og umhverfisáhrifum samgangna." Hér er þessu öfugt farið og vandséð hvernig skipulag þessa hverfis gæti samrýmst þessum góðu markmiðum
3. Bygging stórs einbýlishúsahverfis í Elliðaárdal gengur einnig þvert á eitt af meginmarkmiðum nýs aðalskipulags um að ekki skuli gengið á græn svæði sem hafa útivistargildi. Svæðið er núna að miklu leyti skógi vaxið og hefur alla möguleika á að þróast áfram sem hluti útivistarsvæða við Elliðaár. Svæðið umhverfis Elliðaár er einstök útivistarperla Reykvíkinga sem mikilvægt er að vernda til framtíðar. Eftir að lagður var göngustígur sunnan Seiðakvíslar, sem tengir saman stíga við Árbæjarsafn og Ártúnsbrekku hefur notkun svæðisins sem útivistarsvæðis aukist mikið. Nær væri að halda áfram slíkri stígagerð og auka útivistamöguleika borgarbúa í Elliðaárdal með þeim hætti. Þá eru ótaldir möguleikar á tengingu þess við safnasvæði Árbæjarsafns. Með því að

skipuleggja þarna íbúðabyggð verður lokað á þessa möguleika til allar framtíðar. Skipulag íbúðabggðar á Þ76 reitnum er því í hróplegri andstöðu við markmið aðalskipulags um græna og vistvæna borg.

4. Við teljum það minnka lifsgæði okkar íbúa í Seiðakvísl að byggja stóra einbýlishúsabyggð á þessum stað, sem er samkvæmt gildandi aðalskipulagi útjaðar hverfisins. Íbúar borgarinnar verða að geta treyst því að slíkar meginlínur haldi. Auk þess gæti þetta haft slæm árhif á söluverðmæti eignar okkar.

Niðurstaða

Við teljum skipulag Þ76 svæðisins í hróplegri mótsögn við meginmarkmið nýs aðalskipulags. Það er því eindregin krafa okkar að fallið verði frá skipulagi Þ76 svæðisins sem íbúðabyggðar. Þess í stað verði svæðið skilgreint sem útivistarsvæði. Til vara gerum við þá kröfu að íbúðasvæðið verði minnkað þannig, að það verði einungis meðfram Rafstöðvarvegi, en nái ekki upp að Seiðakvísl.

Virðingarfyllst,

Jón Óli Ólafsson
Seiðakvísl 14
110 Reykjavík

Ingibjörg Jóna Helgadóttir
Seiðakvísl 14
110 Reykjavík

Ann María Andreasen

Frá: Örn Karlsson <ok@teton.is>
Sent: 16. september 2013 12:12
Til: USK_Skipulag
Efni: Athugasemd við tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010 - 2030

Reykjavíkurborg
Umhverfis- og skipulagssvið
Borgartúni 12 – 14
105 Reykjavík

16. september 2013

Athugasemd við tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010 - 2030

Undirritaður gerir athugasemdir við fyrirliggjandi tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010-2030. Í tillögunni er gert ráð fyrir að Reykjavíkurflugvöllur verði lagður af á árunum 2015 – 2024. Enn hafa þó engar ráðstafanir verið gerðar varðandi hvert sú starfsemi sem er á Reykjavíkurflugvelli á að fara. Enn hefur ekki verið komið með tillögur að neinu flugvallarstæði í eða við Reykjavík sem gæti komið í stað núverandi svæðis í og við Vatnsmýrina. Á meðan svo er, er ekki tímabært að leggja Reykjavíkurflugvöll af.

Fyrsta svæðið sem á að leggja af á Reykjavíkurflugvelli er svæði það sem er fyrir flugkennslu, einkaflug, verkflug, flugvélaviðhald, flugvélasmíðar og fleira í Fluggörðum. Þarna er í dag blómlegt athafnalíf og ýmis flugtengd starfsemi. Þessarri starfsemi hefur ekki verið fundinn nýr staður og á meðan svo er, er ekki hægt að flytja hana. Á þessu svæði á undirritaður fasteign til geymslu flugvélar og stunda flug frá vellinum. Eðli málsins samkvæmt þá þarf geymsla undir flugvélar að vera við flugvöll.

Miðað við fjárhagsstöðu Reykjavíkur og ríkissjóðs í dag er einnig algjörlega óraunhæft að reikna með að Reykjavíkurborg eða ríki hafi fjármuni aflögu til að eyða í að byggja upp nýtt flugvallarsvæði á næstu áratugum.

Undirritaður mótmælir því framkomnum tillögum um niðurleggingu Reykjavíkurflugvallar sem óraunhæfum og óframkvæmanlegum. Ef af þessarri tillögu yrði aðstaða sú sem ég hef komið mér upp til geymslu flugvéla minna eyðilögð og það án þess að fyrirsjánalegur sé staður til enduruppbyggingar.

Virðingarfyllst,

Örn Karlsson
080559-2839

Ann María Andreasen

Frá: Erling <erlingj@simnet.is>
Sent: 16. september 2013 09:25
Til: USK_Skipulag
Efni: Athugasemd við tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010 - 2030

Reykjavíkurborg
Umhverfis- og skipulagssvið
Borgartúni 12 – 14
105 Reykjavík

16. september 2013

Athugasemd við tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010 - 2030

Undirritaður gerir athugasemdir við fyrirliggjandi tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010-2030. Í tillögunni er gert ráð fyrir að Reykjavíkurflugvöllur verði lagður af á árunum 2015 – 2024. Enn hafa þó engar ráðstafanir verið gerðar varðandi hvert sú starfsemi sem er á Reykjavíkurflugvelli á að fara. Enn hefur ekki verið komið með tillögur að neinu flugvallarstæði í eða við Reykjavík sem gæti komið í stað núverandi svæðis í og við Vatnsmýrina. Á meðan svo er, er ekki tímabært að leggja Reykjavíkurflugvöll af.

Fyrsta svæðið sem á að leggja af á Reykjavíkurflugvelli er svæði það sem er fyrir flugkennslu, einkaflug, verkflug, flugvélaviðhald, flugvélasmíðar og fleira í Fluggörðum. Þarna er í dag blómlegt athafnalíf og ýmis flugtengd starfsemi. Þessarri starfsemi hefur ekki verið fundinn nýr staður og á meðan svo er, er ekki hægt að flytja hana. Á þessu svæði á undirritaður fasteign til geymslu flugvéla sinna. Eðli málsins samkvæmt þá þarf geymsla undir flugvélar að vera við flugvöll.

Miðað við fjárhagsstöðu Reykjavíkur og ríkissjóðs í dag er einnig algjörlega óraunhæft að reikna með að Reykjavíkurborg eða ríki hafi fjármuni aflögu til að eyða í að byggja upp nýtt flugvallarsvæði á næstu áratugum.

Undirritaður mótmælir því framkomnum tillögum um niðurleggingu Reykjavíkurflugvallar sem óraunhæfum og óframkvæmanlegum. Ef af þessarri tillögu yrði, myndi aðstaða sú,sem ég hef komið mér upp til geymslu flugvéla minna, eyðilögð og það án þess að fyrirsjáanlegir möguleikar séu til staðar til enduruppbyggingar hennar.

Virðingarfyllst

Erling Jóhannesson
101141-7219

Ann María Andreasen

Frá: Anna Snjólaug Arnardóttir <annas@simnet.is>
Sent: 13. september 2013 19:07
Til: USK_Skipulag
Efni: Athugasemd við tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010 - 2030

Reykjavíkurborg

Umhverfis- og skipulagssvið

Borgartúni 12 – 14

105 Reykjavík

12. september 2013

Athugasemd við tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010 - 2030

Undirritaður gerir athugasemdir við fyrirliggjandi tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010-2030. Í tillögunni er gert ráð fyrir að Reykjavíkurflugvöllur verði lagður af á árunum 2015 – 2024. Enn hafa þó engar ráðstafanir verið gerðar varðandi hvert sú starfsemi sem er á Reykjavíkurflugvelli á að fara. Enn hefur ekki verið komið með tillögur að neinu flugvallarstæði í eða við Reykjavík sem gæti komið í stað núverandi svæðis í og við Vatnsmýrina. Á meðan svo er, er ekki tímabært að leggja Reykjavíkurflugvöll af.

Öll starfsemi tengd flugi í Reykjavík og reyndar á Íslandi öllu, yrði fyrir óbætanlegaum skaða ef þessar tillögur ná fram að ganga. Á það jafnt við um farþegaflug, sjúkraflug, flugkennslu, einkaflug, viðhald flugvéla og margt fleira sem tengist flugi. Á Reykjavíkurflugvelli er mikið þekkingarsamfélag. Þar fer fram flugkennsla—það er menntun flugmanna og kvenna framtíðarinnar. Í flestum öðrum löndum fer megnið af slíkri kennslu og þjálfun fram inna flugherja—því er ekki til að dreifa á Íslandi. Reikna má því með að ef af þessum tillögum verður þá þurfi íslensk flugfélög að sækja sér flugmenn erlendis frá, eða jafnvel að erlend flugfélög taki yfir enn stærri hluta af atvinnuflugi til og frá Íslandi

Miðað við fjárhagsstöðu Reykjavíkur og ríkissjóðs í dag er einnig algjörlega óraunhæft að reikna með að Reykjavíkurborg eða ríki hafi fjármuni aflögu til að eyða í að byggja upp nýtt flugvallarsvæði á næstu áratugum.

Undirritaður mótmælir því framkomnum tillögum um niðurleggingu Reykjavíkurflugvallar sem óraunhæfum og óframkvæmanlegum. Nái þessar tillögur fram að ganga munu þær valda íslensku þjóðinni allri óbætanlegum skaða.

Virðingarfyllst

Anna Snjólaug Arnardóttir 2109673899

Ann María Andreasen

Frá: Ægir-Ib Wessman <ib31a@yahoo.com>
Sent: 15. september 2013 09:23
Til: USK_Skipulag

Reykjavíkurborg
Umhverfis- og skipulagssvið
Borgartúni 12 – 14
105 Reykjavík

12. september 2013

Athugasemd við tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010 - 2030

Undirritaður gerir athugasemdir við fyrirliggjandi tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010-2030. Í tillögunni er gert ráð fyrir að Reykjavíkurflugvöllur verði lagður af á árunum 2015 – 2024. Enn hafa þó engar ráðstafanir verið gerðar varðandi hvert sú starfsemi sem er á Reykjavíkurflugvelli á að fara. Enn hefur ekki verið komið með tillögur að neinu flugvallarstæði í eða við Reykjavík sem gæti komið í stað núverandi svæðis í og við Vatnsmýrina. Á meðan svo er, er ekki tímabært að leggja Reykjavíkurflugvöll af.

Fyrsta svæðið sem á að leggja af á Reykjavíkurflugvelli er svæði það sem er fyrir flugkennslu, einkaflug, verkflug, flugvélaviðhald, flugvélasmíðar og fleira í Fluggörðum. Þarna er í dag blómlegt athafnalíf og ýmis flugtengd starfsemi. Þessarri starfsemi hefur ekki verið fundinn nýr staður og á meðan svo er, er ekki hægt að flytja hana. Á þessu svæði á undirritaður fasteign til geymslu flugvéla. Eðli málsins samkvæmt þá þarf geymsla undir flugvélar að vera við flugvöll.

Miðað við fjárhagsstöðu Reykjavíkur og ríkissjóðs í dag er einnig algjörlega óraunhæft að reikna með að Reykjavíkurborg eða ríki hafi fjármuni aflögu til að eyða í að byggja upp nýtt flugvallarsvæði á næstu áratugum.

Undirritaður mótmælir því framkomnum tillögum um niðurleggingu Reykjavíkurflugvallar sem óraunhæfum og óframkvæmanlegum. Ef af þessarri tillögu yrði aðstaða sú sem ég hef komið mér upp til geymslu flugvéla minna eyðilögð og það án þess að fyrirsjánalegur sé staður til enduruppbyggingar.

Virðingarfyllst

Ægir-Ib Wessman

Skýli 35

SKJALAVER
HÖFDATORGI
17. SEP. 2013
Málanr: UJK2013020044
Bréfatykill:

Reykjavíkurborg
Umhverfis- og skipulagssvið
Borgartúni 12-14
108 Reykjavík

Kristján Árnason
Háaleitisbraut 139
108 Reykjavík

16. september, 2013

Athugasemd við tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010-2030

Samgöngur koma á undan byggð. Þar sem höfn eða flugvöllur er byggður eða stofnbrautir skerast verður til byggð. Ef samgöngur eru lagðar af leggst byggð af. Höfnin og flugvöllurinn skapa þúsundir starfa og því er það út í hött að byggja íbúðarhús á flugvellinum og á hafnarsvæðinu. Nóg landrými er til annarsstaðar. Iðnaðarsvæðið sem var við höfnina þyrfti að endurbyggja til að auðvelda og minnka kostnað við viðhald skipa sem liggja í höfninni.
Vísað er í greinargóða lýsingu á mikilvægi flugvallarins á lending.is. Sjúkraflugið bjargar mörgum mannslífum en gleymst hefur að geta mannslífa sem áætlunarflugið bjargar. Ef innanlandsflug yrði flutt til Keflavíkur mundu cirka 75% innanlandsflugsins leggjast af og þeir flutningar flytjast yfir á vegina. Það mundi fjölga dauðaslysum úti á þjóðvegum um 2 til 4 á ári.
Til að flugvöllurinn geti þjónað hlutverki sínu sem miðstöð samgangna, flugkennslu, einkaflugs, viðhalds flugvéla og annari flugtengdri starfsemi þarf að taka ákvörðun um núverandi staðsetningu hans til minnst 50 ára. Enginn byggir hús sem á að standa minna en 50 til 100 ár. Með stækkandi borg þarf flugvallarsvæðið að stækka. Því er nauðsynlegt að allt land umhverfis flugvöllinn sem losnar verði flutt til flugvallarins. Þannig skapast meiri fjarlægð við íbúa og sátt um starfsemina.

Virðingarfyllst,

Kristján Árnason

Kristján Árnason eigandi að Fluggörðum 26

Athugasemdir starfsmanna Tilraunastöðvarinnar á Keldum við auglýstri tillögu að aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030.
(http://www.reykjavik.is/desktopdefault.aspx/tabid-2342/6201_view-6060/)

Samkvæmt ofangreindri tillögu er reiknað með uppbyggingu á atvinnuhúsnæði (um 50 þús m^2) í Keldnalandinu (Þ49 Keldur) auk íbúðahverfis í efri hluta svæðisins með allt að 400 íbúðum. Ekki virðist reiknað með rannsóknarstarfsemi eins og nú fer fram á Tilraunastöðinni í þessari tillögu, heldur verslunum, heildsölum og skrifstofum, ásamt léttum iðnaði og verkstæðum. Það virðist heldur ekki vera gert ráð fyrir varðveislu á því græna svæði sem er nú innan Keldnalandsins.

Starfsmenn Tilraunastöðvarinnar gera því eftirfarandi athugasemdir við auglýsta tillögu:

1) Gera þarf ráð fyrir rannsóknarstarfsemi eins og fram fer á Tilraunastöð Háskóla Íslands í meinafræði að Keldum í nýju aðalskipulagi, þar sem ekki er líklegt að hún flytji á umræddu tímabili. Stofnunin þarfnast ákveðins landrýmis og húsakosts og samkvæmt nýlegri skýrslu nefndar um framtíð stofnunarinnar er núverandi staðsetning mun raunhæfari og heppilegri kostur en Vatnsmýrin.
(http://www.keldur.hi.is/sites/keldur.hi.is/files/Sk%C3%BDrsla%20Framt%C3%AD%C3%B0arnefndar%20Keldna%202012.pdf)
2) Innan Keldnalandsins eru nokkur græn svæði sem mikilvægt er að vernda og nauðsynlegt að setja í umhverfismat ef til uppbyggingar kemur. Með góðu skipulagi gætu þessi svæði verið einstök og ákjósanleg útivistarsvæði. Þar má fyrst nefna svokallaða Kálfamóa, unaðsreit sem hefur að geyma mjög fjölbreytta flóru sem mikilvægt er að vernda; áratugalangt ræktunarstarf af alúð og þrautseigju, samanber skýrslu Jóhanns Pálssonar, fyrrverandi garðyrkjustjóra Reykjavíkur. Þarna er gróðurvin með um 60 ára gömlum, háum, skjólgóðum trjám af ýmsum toga, runnum, berjalyngi, læk, svæði sem tæki áratugi að rækta upp á nýjan leik til yndis.
(http://www.reykjavik.is/Portaldata/1/Resources/umhverfissvid/myndir/skyrlsur/Kalfamoi.pdf) Einnig má nefna Grafargilið og svæðið í kringum það, en þar hafa m.a. fundist jarðfræðiminjar frá lokum ísaldar. Þar eru einnig mjög gömul og stórvaxin tré sem mikilvægt væri að vernda. Auk þess eru á svæðinu fornminjar og fjölskyldugrafreitur. Að lokum má nefna furulundinn norðarlega á svæðinu, sem þjónar nú sem grenndarskógur barna í Húsaskóla í Grafarvogi.

Samþykkt á starfsmannafundi á Keldum 17.9.2013

Fyrir hönd starfsmanna,
Stefanía Þorgeirsdóttir
sérfræðingur á Keldum og fulltrúi starfsmanna í stjórn.

Siglingasamband Íslands
Engjavegi 6
104 Reykjavik

Reykjavík 17.september 2013

Til Umhverfis og skipulagssviðs Reykjavíkurborgar

Siglingasamband Íslands gerir alvarlegar athugasemdir við nýtt Aðalskipulag 2010 - 2030. Þá sérstaklega þá hugmynd að byggja brú yfir utanverðan Fossvog. Slík brú yfir Fossvog setur allt starf siglingafélaga við Fossvog í uppnám og eyðileggur þrotlaust uppbyggingarstarf síðustu 40 ára. Það er mat okkar að við undirbúning aðalskipulags og þar með talið greinargerð um fyrirhugaða brú hafi verið eingöngu horft til kosta þess að byggja brú en litið hafi verið framhjá öllum göllum við hugmyndina auk þess sem áhrif hennar á umhverfi og þá starfsemi sem fram fer á Fossvogi hafi verið stórlega vanmetin.
Innan við fyrirhugað brúarstæði eru bækistöðvar tveggja öflugustu siglingafélöga landsins, Siglingafélagsins Ýmis og Siglingafélags Reykjavíkur Brokey. Bæði félögin hafa byggt upp barna- og unglingastarf við Fossvog á undanförnum árum í samvinnu við Olympiusamhjálpina og Alþjóðasiglingsambandsins. Starfsemi þeirra er til fyrirmyndar hvað varðar menntun þjálfara og siglingakennara. Hjá félögunum hefur verið lagt kapp á að uppfylla alþjóðlega staðla um öryggi og fræðslu fyrir börn og unglinga. Það starf hefur skilað sér í auknum áhuga á siglingum og félögin hafa raunar sprengt utan af sér aðstöðu sína og geta vart tekið við fleiri nemendum og æfingahópum.

Brú sem liggur þvert á athafnasvæði þessara félaga mun hafa þau áhrif að starfsemi þeirra leggst niður og þar með hverfa tækifæri barna og unglinga í Kópavogi og Reykjavík til að stunda siglingar. Bæði þessi félög hafa barist fyrir tilvist sinni með óbilandi krafti og ómetanlegu sjálfboðastarfi undanfarin ár. Starfsemi beggja félaga hefur þurft að mæta mótlæti sökum framkvæmda. Í Kópavogi tók gerð landfyllingar og hafnar á athafnasvæði Ýmis sinn toll af félaginu og þá sérstaklega barna- og unglingastarfi þess. Félagið fékk þó bætta aðstöðu að framkvæmdum loknum og hefur náð að rétta úr kútnum með miklum krafti á síðustu árum. Siglingafélag Reykjavíkur hefur heldur ekki átt sjö dagana sæla með tilkomu Ylstrandarinnar árið 2000 var girt fyrir athafnasvæði félagsins og aðgengi þess að sjó. Eigi að síður hefur félagið náð sér á strik með útsjónarsemi og mikilli sjálfboðavinnu. Brú yfir Fossvog verður rothögg á starfsemi félaganna og með brotthvarfi þeirra dregur úr fjölbreytni íþróttastarfs fyrir börn og unglinga í Reykjavík og Kópavogi.

Í febrúar 2013 var gefin út greinargerð starfshóps undir yfirskriftinni „Brú yfir Fossvog“ þar sem farið var ýtarlega yfir kosti slíkrar brúar. Því miður tók greinargerðin ekki til ókosta við slíka brú en þeir eru fjölmargir og vega að okkar mati meira en kostirnir. Stærsti ókosturinn er að siglingar munu leggjast af á Fossvogi. Þær tilraunir sem gerðar eru í greinargerðinni til að samræma siglingar og brú yfir Fossvog eru haldlitlar og fullkomlega óraunhæfar.

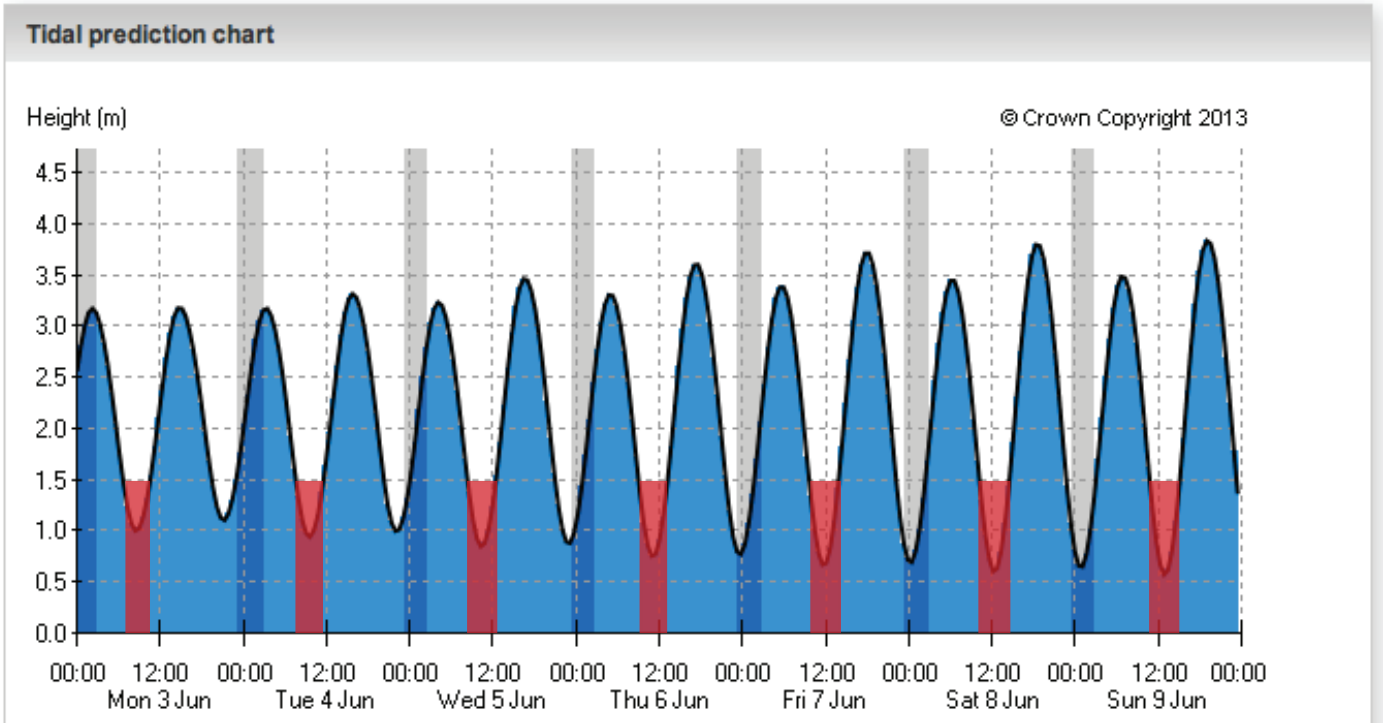


Samanburður á hæð nokkura bátategunda sem sigla á Fossvogi

Siglingasamband Íslands
Engjavegi 6
104 Reykjavik

1) Fyrst má þar nefna að ekki viriðst tekið tillit til áhrifa flóðs of fjöru sem er ótrúrlegt þegar reisa á mannvirki við sjó. Í fyrrnefndri greinargerð segir." *Hæð undir brúarbita er 6,5 m í miðri brú en 4,5 m við endastöpla í hæðarkerfi Reykjavíkurborgar (jafngildir 8,32 m og 6,32 m í hæðarkerfi Siglingastofnunar). Á stórstraumsflóði er því frí hæð undir brú í miðjunni um 4,3 m en á stórstraumsfjöru er frí hæð undir brú 8,2 m. Ljóst er því að kjölbátar með möstur komast ekki undir brúna. Flestar kænur hafa seglhæð frá 4 m til 6 m og eiga því að geta siglt undir brúna."*
Þessi röksemdafærsla jafnast á við að segja um mann sem stendur með aðra löppina í sjóðandi vatni og hina löppina í ísvatni að honum sé í meðallagi hlýtt.
Þessi meðalhæð undir brúna er ekki nema fjórum sinnum á sólarhring og stundum sjaldnar.
Tími milli árdegis flóða er að yfirleitt um 24 tímar og 50 mínútur af þeim sökum er sá tími sem fært er undir brúna breytilegur frá degi til dags. Við mannfólkið erum vön að hafa 24 tíma í sólarhing og flest allt skipulag okkar og daglegt amstur miðast við það. Af þeim sökum er mjög erfitt að laga skipulagt starf að 24:50 tíma sólahring, en þess þyrfti ef æfinga og kennslutímar siglingafélagan þyrftu að miðast við sjávarföll.

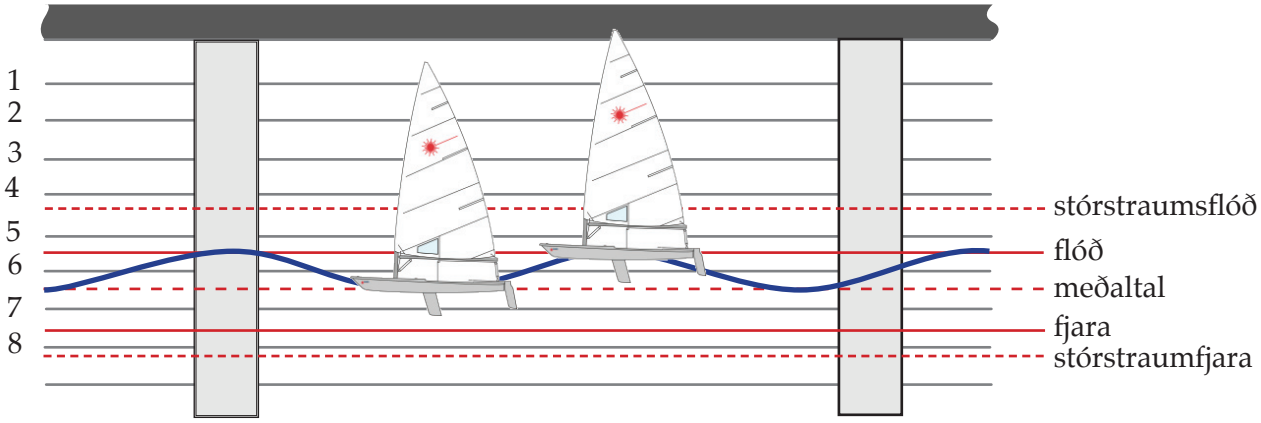
Á myndinni hér að neðar er reynt að sýna þann tíma sem raunhæfur er til að komast fram og til baka undir brúna. Reiknað er með 1m kenniöldu og að masturtoppur sé í 6m hæð frá sjó. Þá er aðeins 0,5m undir brú þegar minnst er. Það er því nokkur áhætta tekin með slíkri siglingu. Af myndinn má sjá að sá tími þar sem hægt er að sigla undir brúna á flestum kænum er mjög takmarkaður eða tæpir 4 tímar á dag sem að auki færast fram um 50 mínútur á hverjum degi.



Sjávarfallaspá fyrir Reykjavík frá "The United Kingdom Hydrographic Office"
Rauðu línurnar sína þann tíma dags sem fært er undir brúna og hvernig hann færist til á einni viku.

Eins og greint er frá í greinargerð um brú yfir Fossvog er kennialda í Fossvogi 1 metri. Ekki er reiknað með þeirri viðbót við sjávarhæð sem aldan er þegar rætt er um meðalhæð undir brúna í fyrrnefndri greinargerð. Vatn er ekki fasti, eins og fast land, heldur síbreytilegt, það á sérstaklega við um sjó þar sem sjávarfalla gætir auk þess sem veður og vindar hafa áhrif á sjávarstöðuna. Á myndinni hér að ofan er reynt að sýna að þó meðalhæð undir brúna reiknuð út frá stórstraumi gefi ákveðna tölu þá breytist hún nokkuð þegar kenniöldunni er bætt við.

Siglingasamband Íslands
Engjavegi 6
104 Reykjavik



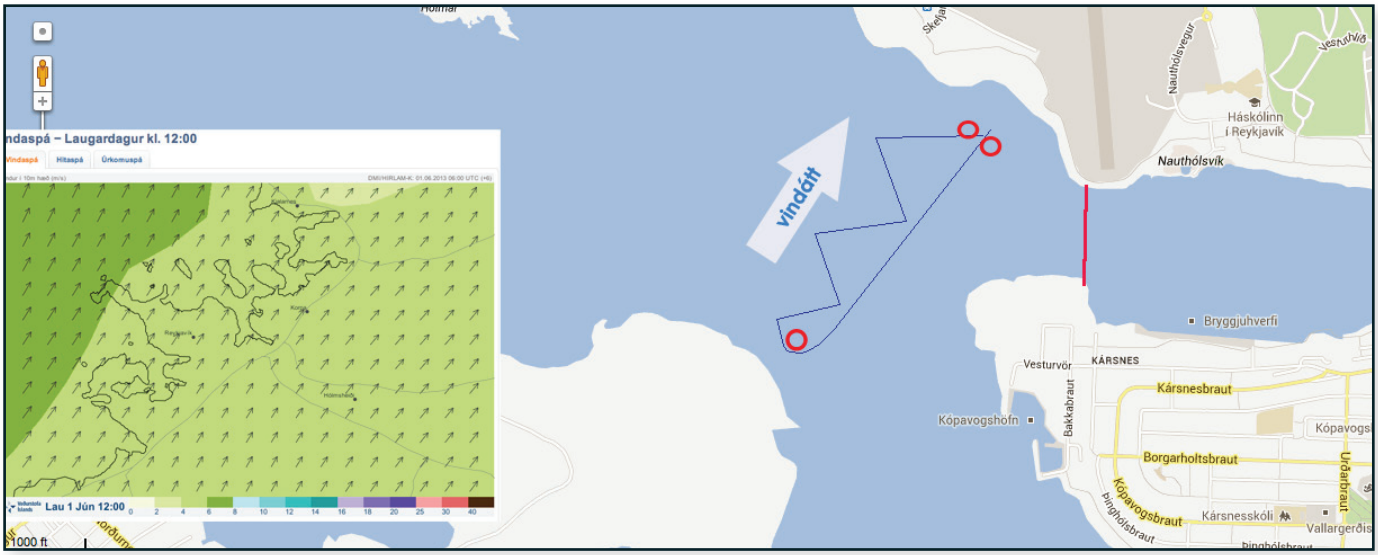
Meðalhæðin 6, 5m dugar ekki fyrir bát með 6m mastursháð ef reiknað er með kenniöldunni.

Það er nær ógerlegt fyrir siglingamann sem nálgast brúna á kænu að vita hvort hann komist undir eða ekki. Ekki aðeins þarf hann að vita nákvæmlega hvernig stendur á flóði heldur verður hann einnig að vita ölduhæð við brúna. Því er við að bæta að öldur eru misháar og erfitt er að átta sig á hæð þeirra á sjó. Siglingamaður sem siglir undir brúna veit ekki hvort hann komist til baka ef hann ætlar sér að sigla aðeins fyrir utan hana. Hann er háður vindi um hraða og þar með hvenær hann kemst til baka. Veðurbreytingar geta einnig valdið hærri sjávarstöðu og þar með lokað leiðinni undir

2) Hugmyndir um opnanlega brú og samanburður við erlendar brýr í Kaupmannahöfn og Þrándheimi er óraunhæfur þar sem nær engin seglbátaumferð er við þær brýr. Bátar sem sigla undir seglum eru háðir vindi um hraða og stefnu. Ekki er hægt að stöðva bátinn nema með því að snúa honum upp í vindinn. Við það verður báturinn raunar stjórnlaus og byrjar að reka því seglbátur verður að vera á ferð svo hægt sé að stjórna honum. Öðru máli gegnir um báta með vélar, mjög auðvelt er að stöðva þá í samanburði við segl-báta þó stöðvunarvegalengdin geti veri löng. Vélbáta rekur heldur ekki jafn hratt og seglbáta, enda ekki búnir seglum sem gerð eru til að grípa vind.
Af þessum sökum er mjög erfitt að ætla seglbátum án hjálparvélar að sigla í gegnum opnanlegar brýr, sérstaklega ef vindur blæs á móti bátnum þvert á brúna. Þetta á enn frekar við um snúningsbrú sem opnast á hlið þar sem brúarhlutinn sem snýst skapar í raun enn lengri þrenginu á siglingar-leið bátsins og þar með aukna hættu. Verði farið út í framkvæmdir við opnanlega brú er mörgum spurningum ósvarað og þá sérstaklega um framkvæmd þess að opna brúna og þann rekstarkostnað sem slíkt hefur í för með sér.

Siglingasamband Íslands
Engjavegi 6
104 Reykjavik

3) Verði af þessari brú mun hún loka fyrir aðgegni seglbáta að keppissvæðum og útiloka að alþjóðlegar keppnir verði haldnar hér á landi. Í því sambandi er rétt að nefna að Skerjafördurinn og Fossvogur voru keppnisvæði fyrir siglinga á Smáþjóðleikunum 1997.



Engar fastar brautir eru fyrir siglingakeppnir. Þær eru lagðar skömmu fyrir ræsingu þar er tekið mið af vindstyrk og vindátt.
Fyrsti leggur liggur beint upp í vind og þurfa bátar að "krussa" til að komast að fyrsta brautarmerki. Þá getur tekið við leggur með vindinn á hlið eða leggur beint undan vindi. Í hverri keppni verður að sigla á móti vindi og beint undan vindi.
Hér að ofan er mynd af braut úr opnunarmóti kæna sem haldið var 1.júní 2013. Innfelda myndin er vef Veðurstofu Íslands og sýnir vindátt á svæðinu þegar mótið fór fram. Í mótinu voru sigldar 3 umferðir og stóð keppnin yfir frá 10 til 15. Hefði brú verið komin yfir Fossvog hefði ekki verið hægt að halda mótið. Vindátt var þannig að ekki var hægt að keppa inni á Fossvogi. Þó nokkur alda var á Skerjafirði og því erfitt að átta sig á hversu langur tími var til að komast fram og til baka undir brúna. Í þessu mót gerðist það að einn keppandi þurfti að hætta keppni vegna þess að hann réð ekki við aðstæður sem voru nokkuð erfiðar. Hann komst áfallalaust í höfn án aðstoðar en ef brúin hefði verið komin er ekki víst að það hefði gengið áfallalaust að sigla honum undir brú eða í gegnum þröngt hlið.

Auk þeirra neikvæðu áhrifa sem brú yfir Fossvog hefur á siglinar eru fjölmörg önnur áhætta og áhrif sem slík brú hefur á aðra starfsemi við Fossvog. Má þar fyrst nefna veðurfar. Í áðurnefndri greinargerð er lítillega minnst á að fyrirliggi upplýsingar um veðurfar á svæðinu í kringum brúna. Ekki er farið nánar út í hvaða upplýsingar það eru enda ekki líklegar til að auka áhuga á brúarsmíðinni.

Siglingasamband Íslands
Engjavegi 6
104 Reykjavik

4) Siglingamenn hafa mikla reynslu og þekkingu á veðurfari á svæðinu og þá sérstaklega úti á Fossvoginum sjálfum þar sem brúin á að rísa. Algengustu vindáttir eru þvert á fyrirhugaða brú. Vindur fer hraðar yfir vatn en land. Ástæðan er sú að vatnið veitir minna viðnám heldur en gróður og hæðótt á landi. Af þessum sökum er yfirleitt hvassara á sjó en landi. Dalir og þrengingar auka enn á hviður og vindstyrk. Fossvogsdalurinn virkar sem tregt fyrir austanáttina sem verður hvað sterkust út á miðjum voginum. Þrenging á Fossvogi sökum núverandi uppfyllinga hefur einnig þau áhrif að á fyrirhuguðu brúarsvæði er hvað hvassast á voginum.



Mikil þrenging er á Fossvoginum við flugbrautarendann af uppfyllingum þar sem fyrirhugað brúarstæði er. Af þeim sökum er yfirleitt mun hvassara þar en annarsstaðar við Fossvog.

5) Þess ber að geta að Fossvoginn leggur á hverjum vetri. Ástæða þess er meðal annars mikið flæði ferskvatns inn í voginn úr yfirfalli heitavatnsgeymanna í Öskjuhlíð. Brú sem er jafnlágreist of fyrir huguð brú mun verða fyrir særoki og miklum raka sem mun valda ísingu og meðfylgjandi slysahættu fyrir hljólreiðafólk og gangandi umferð. Ekki er séð af skipulagsdrögum hvernig koma á til móts við þessa hættu með aðgengi sjúkrabíla eða annarra sem aðstoða við slíkar aðstæður.

6) Önnur mál sem ekki eru skoðuð til hlítar í greinargerðinni eru áhrif brúarinnar á starfsemi Ylstrandarinnar og á sjósundfólk. Brotthvarf siglingafélaganna á svæðinu mun m.a. hafa þau áhrif að ekki verða lengur öryggisbátar á ferð um Fossvoginn, en þeir hafa á hverju sumri bjargað tugum örmagna sundfólks sem hefur ætlað sér um of.

7) Starfsemi Ylstrandarinnar kallar á reglulega flutning á sandi til strandarinnar. Í dag fer sá flutningur fram með sanddæluskipinnu Sóley. Ekki virðist vera gert ráð fyrir þessum flutningum í frumhönnun á brúnni, bæði er brúin of lágreist og of stutt á milli stólpa. Magn sands sem Sóley flytur með um 1200 rúmmetrar en það jafnagildir 70 fullhlöðnum vörubílum. Ekki er nein aðstaða til að taka á móti 70 vörubílum á svæðinu né heldur staður þar sem þeir komast að til að sturta hlassinu á ströndina.

8) Á hlýjum sumrum hefur bakteríumagn í lóninu á Ylströndinni nálgast efri mörk viðmiða Bláfánans. Meginástæða þess er að ekki hafa verið nægilega góð vatnaskipti á ströndinni. Með því að draga enn frekar út vatnaskiptum á Fossvogi má ætla að enn frekari mengunn verði í Fossvogi.

Siglingasamband Íslands
Engjavegi 6
104 Reykjavik

9) Einnig viljum við benda á að forsendur um mögulega umferð yfir brúna eru nokkuð vafasamar en afar ólíklegt er að mikill hluti þeirrar umferðar sem fer um botn Fossvogar komi til með að nýta sér brúna. Hún er ekki sú leiðarstytting sem gefið er í skyn í skýrslunni nema umferð reiðhjóla verði leyfð á flugbrautum Reykjavíkurflugvallar. Brúin styttir ekki leið nema örfárra íbúa Kársnessins í miðbæ Reykjavíkur og hefur litla sem enga hagræðingu í för með sér fyrir Reykvíkinga nema síður sé.

Það er einlæg von okkar að þeir sem hug hafa á að reisa brú yfir Fossvog sjái að sér og geri sér grein fyrir þeim afleiðingum sem slík framkvæmd hefur í för með sér en líti ekki eingöngu til þeirra fáu kosta sem brúin hefur í för með sér.
Í þessu tilfelli er verið að fórna hagsmunum fjölmargra á kostnað hagsmuna ákaflega fárra. Brúin styttir ekki leið nema örfárra íbúa Kársnessins í miðbæ Reykjavíkur, hún mun draga úr útivistarstarfi á svæðinu og hafa varanlega áhrif til hins verra fyrir selgbátasiglingar á Íslandi. Í okkar huga er ljóst að brú yfir Fossvog mun hafa varanleg áhrif á þá starfsemi sem nú þegar er við voginn og raunar leggja hana í rúst. Það er von okkar að við ákvarðanatöku á svo mikilvægu máli verði ekki eingöngu horft til kostanna við mannvirkið heldur verði afleiðingar og heildarkostnaður tekinn með í reikninginn.
Sá kostnaður er margfaldur sá kostnaður sem rætt er um í greinargerð um kosti þess að byggja slíkar brú.

Með virðingur og vinsemd
fyrir hönd Siglingasambands Íslands

Úlfur H. Hróbjartsson
formaður.

Samantekt
Þær hugmyndir sem nú eru uppi á borðum í Aðalskipulagi Reykjavikur 2010-2030 um brú yfir Fossvog munu eyðileggja siglingasvæðið inni á Fossvogi og 40 ára hefð óheftrar skútuumferðar um Fossvog verður rofin.
- Ekki liggur fyrir hvar hentugra svæði finnst í Reykjavik fyrir börn og unglinga sem eru að læra að sigla og róa.
- Kostnaður við byggingu brúarinnar er gríðalegur auk þess kostnaðar sem til verður vegna þeirra tilfæringa á þeirri starfsemi sem nú þegar er í Fossvoginum. Færa þarf siglingafélögin Brokey og starfsemi ÍTR í Siglunesi, loka skútuhöfninni við siglingafélagið Ými og færa starfsemi félagsins, breyta Ylströndinni svo vörubílar geti sturtað þar sandi, útbúa nýja aðstöðu fyrir björgunarbát flugvallararins, aðkoma sjúkarflutninga á brúnni.
- Ekki hefur verið gert raunsætt hættumat sem skapast af brúnni hvort sem heldur er fyrir þá sem ætlað er að fara yfir brúna, sjósundfólk né heldur þá sem eru á bátum á svæðinu.
- Ekki hefur verið tekið tillit til veðuraðstæðna og má gera ráð fyrir að þessi kostnaðarsama brú verði næsta ófær gangandi og hjólandi vegfarendum 3 mánuði á ári sökum ísingar og hvassviðris.
- Þess auki má benda á til marks um hversu vanhugsuð þessi brú er að útfærsla hennar miðast við aðflug að flugbraut sem loka á í sama aðalskipulagi.

Reykjavíkurborg

Ráðhúsi Reykjavíkur
101 Reykjavík

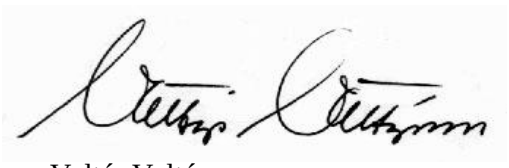
Reykholti, 17. september 2013
1309012 VV

Efni: Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030; bréf Reykjavíkurborgar dags. 8. ágúst 2013.

Sveitarstjórn Bláskógabyggðar tók erindið fyrir á fundi sínum þann 12. september 2013 og var eftirfarandi bókað við afgreiðslu erindisins:

> **Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030; bréf Reykjavíkurborgar dags. 8. ágúst 2013.**
> *Lagt fram bréf Reykjavíkurborgar þar sem kynnt er aðalskipulag Reykjavíkur 2010 – 2030. Sveitarstjórn Bláskógabyggðar lýsir yfir óánægju sinni með þau áform Reykjavíkurborgar að flytja flugvöllinn burt úr Vatnsmýrinni. Sveitarstjórn Bláskógabyggðar telur að hér sé um að ræða mikið hagsmunamál íslensku þjóðarinnar en ekki einvörðungu hagsmunamál íbúa Reykjavíkur. Reykjavíkurborg hefur miklar skyldur gagnvart landsbyggðinni þar sem um er að ræða höfuðborg landsins. Þar hefur mikil uppbygging átt sér stað á þjóðargrundvelli s.s. heilbrigðisþjónusta, þar sem nýtt hefur verið fjármagn allrar þjóðarinnar. Rétt er að benda á að fulltrúar Reykjavíkurborgar hafa haft tryggan aðgang að öðrum skipulagsákvörðunum á landsvísu, s.s. Miðhálendi Íslands, þó það svæði falli ekki innan stjórnsýslumarka Reykjavíkurborgar. Það er því skýlaus krafa sveitarstjórnar Bláskógabyggðar að tekið verði tillit til hagsmuna og sjónarmiða annarra sveitarfélaga þegar um er að ræða slík grundvallarmál í þjónustu við landsmenn alla. Skipulagsmál höfuðborgar Íslands er ekki einkamál íbúa Reykjavíkur eða kjörinna sveitarstjórnarmanna borgarinnar, heldur þjóðarinnar allrar.*
> *Að öðru leyti vísar sveitarstjórn Bláskógabyggðar umsögn um aðalskipulagstillögu Reykjavíkur 2010 – 2030 til skipulagsnefndar og skipulagsfulltrúa og felur þeim að senda inn umsögn fyrir hönd sveitarstjórnar Bláskógabyggðar.*

Virðingarfyllst,



Valtýr Valtýsson
Sveitarstjóri Bláskógabyggðar

Aratunga · 801 Selfoss · Sími 486 8808 · Fax 486 8709 · Netfang valtyr@blaskogabyggd.is

Athugasemdir við aðalskipulag Reykjavíkurborgar.

Reykjavíkurflugvöllur

Áður en skipulagstillaga Reykjavíkurborgar sem nú liggur frammi til athugasemda er tekin til afgreiðslu, er vert að skoða nokkrar staðreyndir til þess að átta sig á hvort flugvöllurinn í Vatnsmýrinni eigi að vera eða fara.

Reykjavíkurflugvöllur er sjúkraflugvöllur allrar landsbyggðarinnar og tenging á milli landsbyggðar og höfuðborgar. Árlega fara nú um völlinn um 400 -500 þúsund farþegar á ári. Samkvæmt samningi við heilbrigðiseftirlitið er nú árlega flogið með um 400-600 sjúklinga um Reykjavíkurflugvöll, sem komast þurfa á sjúkrahús í höfuðborginni. Í svari heilbrigðis og tryggingamálaráðherra frá árinu 2005 kemur fram að þá er um helmingur sjúkrafluga af þessu tagi bráðasjúkraflug af viðbragðsstigi 1, en þá er flogið með bráðveikt fólk þar sem tíminn getur skilið á milli lífs og dauða. Allt þetta sjúkraflug fer fram með hraðfleygum skrúfuþotum með jafnþrýstiklefa. Þyrluflug er utan við þessar tölur um sjúkraflug. Þyrlur eru ómissandi til vissra starfa en þær henta ekki vel í hraðflug né þar sem fljúga þarf í mikilli hæð til að losna við slæm veður. Þyrlur fljúga um helmingi hægar en skrúfuþotur og eru ekki með jafnþrýstiklefa og kostnaður við hvern flugtíma þyrlu er margfaldur á við skrúfuþotu miðað við sætafjölda og burðargetu.

Rétt staðsetning sjúkra- og höfuðborgarflugvallar er því afar mikilvæg og ekki síst hér á landi þar sem veðurfar getur hamlað flugi stóran hluta vetrar sé flugvöllurinn ekki vel staðsettur. Mikilvægt er að flugvöllur höfuðborgarinnar hafi hæstan mögulegan nýtingarstuðul og að hætta af völdum veðurs sé lágmörkuð.

Við staðarval flugvalla er reynt að uppfylla eftirfarandi skilyrði:

- Að flugvöllurinn sé sem næst sjávarmáli, án þess að vera í særoki.
  Þar er hitastig hæst, ísing minnst, snjómokstur minnstur, loftþrýstingur mestur og skýjahæð mest.
- Að stefna flugbrauta sé sem næst ríkjandi vindáttum og að brautir séu nægjanlega margar til að fækka hættulegum hliðarvindslendingum.
- Að ekki séu fjöll sem valda hindrun og hættu við aðflug.
- Að ekki séu fjöll það nærri flugvellinum að þau valdi hvirflum eða ókyrrð í aðflugi í vondum veðrum.
- Að skýjafar sé létt, sem fæst með því að landslag sé hærra umhverfis völlinn án þess að valda ókyrrð í aðflugi.
- Að flugvöllurinn sé staðsettur nærri höfuðborginni til að stytta ferðatíma og til að auðvelda flug með stuttum fyrirvara til flugvalla með erfið veðurskilyrði.
- Höfuðborgarflugvöllur sé staðsettur sem næst sjúkrahúsi.

Reykjavíkurflugvöllur uppfyllir öll þessi skilyrði þar sem hann er núna staðsettur.

Það sama verður ekki sagt um neina af þeim hugmyndum sem uppi hafa verið um mögulega aðra staðsetningu flugvallar í stað núverandi flugvallar í Vatnsmýrinni. En lítum nánar á þær hugmyndir sem uppi hafa verið:

- Löngusker yrðu í of miklu særoki þar sem NA áttir hafa náð verulegum vindhraða á þessum stað eins og þeir sem til þekkja vita vegna vindstrengsins sem kemur úr

Hvalfirði og gengur yfir vesturhluta Reykjavíkur. Þessi vindur næði að skrúfa upp sjó og ýra yfir allan völlinn eins og þekkt er á Skúlagötunni við svipaðar aðstæður. Allir flugvélaeigendur og -framleiðendur vita hversu hratt flugvélar tærast ef þær lenda í sjávarseltu. Meira að segja sjóflugvélar sem eru þó sérstaklega varðar fyrir afleiðingum tæringar eiga sér afar stuttan líftíma við þessi skilyrði. Þá er kostnaður við flugvallargerð á fyllingum í sjó gífurlegur.

- Á svæðinu milli Hafnarfjarðar og Keflavíkur voru gerðar ítarlegar athuganir á veðurfari og vindum á vegum Flugmálstjórna á sínum tíma. Niðurstaðan var sú að þar er ókyrrð frá fjöllum of mikil í aðflugi sem gerir völlinn of hættulegan. Auk þess yrði flugvöllur á þeim stað of nálægt Keflavíkurflugvelli og of langt frá Reykjavík.

- Hólmsheiði er 130 m ofan við sjávarmál og lendir því í öðru veðrasvæði en Reykjavík. Á þessum stað yrðu vetrarveður í flestum tilvikum mjög hamlandi fyrir flug. Skýjahæð er of lítil og snjóþyngsli og ísing algengari. Nálægð við fjöll veldur hvirflum, hættulegri ókyrrð við viss veðurskilyrði og fjöllin hindra líka eðlilegan aðflugsferil. Nýtingarhlutfall flugvallar á þessum stað er of lítið og óásættanlegt. Enginn flugmaður eða flugrekstraraðili sem þekkir til íslenskrar vetrarveðráttu myndi láta sér detta í hug að velja þennan stað til flugrekstrar að vetri til. Þá er það ekki til bóta að á þessum stað er land mishæðótt sem kallar á mikla og dýra jarðvinnu.

- Keflavíkurflugvöllur er of langt frá höfuðborginni til að getað þjónað hlutverki sínu sem innanlandsflugvöllur. Innanlandsflug legðist að mestu niður við þá staðsetningu eins og flugrekstraraðilar og fólkið á landsbyggðinni hefur tjáð sig um og oft hefur verið fjallað um.

Önnur flugvallarstæði eru ekki í boði eða nothæf í nágrenni við höfuðborgina. Þetta er grundvallaratriði sem hafa þarf í huga áður en ákveðið er að leggja niður flugvöllinn. Þessi staðreynd hefur legið á borðinu nokkuð lengi og er engin ný sannindi. Að bíða lengur eftir að þetta breytist er ekki vænlegur kostur.

Eins og fram hefur komið hér að framan er Reykjavíkurflugvöllur einstaklega vel staðsettur út frá veðurfars- og öryggissjónarmiðum og nýtingarstuðull hans með því hæsta sem gerist á landinu. Sé einnig tekið tillit til stuttra vegalengda í þjónustu fyrir þá sem nota völlinn, getur staðsetningin varla orðið betri. Stutt er síðan lagt var í umtalsverðan kostnað við að skipta um jarðveg undir brautum Reykjavíkurflugvallar og endurnýja lagnir og ljósabúnað.

Flugvöllurinn myndi sóma sér vel í borgarlandinu þegar að búið er að hirða í kring um hann og skipuleggja þar svæði sem ekki hindra þá starfsemi sem tengist flugvelli. Það er ekki útilokað að nýta megi betur þau svæði sem auð eru í kring um flugvöllinn og utan öryggissvæða hans. Þar gætu verið skrúðgarðar, hlaupa- og hjólabrautir, lágreistar byggingar eða annað. Arkitekta skortir áreiðanlega ekki hugmyndir í þeim efnum.

Vatnsmýrin er óhentugt byggingarland fyrir íbúðabyggð og gatnagerð. Ástæðan er einfaldlega sú, að þar er mýri eins og nafnið bendir til. Nokkurra metra djúp vatnssósa mold sem ekki er hægt að byggja á. Það vita allir sem vit hafa á gatnagerð og byggingarframkvæmdum að viðbótarkostnaður vegna mikilla jarðvegsskipta er ekki fýsilegur, allra síst ef aka þarf eða sigla efninu langt og moka því oft upp. Ekki yrði vinsælt að aka öllu þessu efni í gegn um borgina.

Fyrir þá sem áhuga hafa á er vert að benda á að ef skipt yrði um jarðveg í Vatnsmýrinni til að gera landið byggingarhæft, mun grunnvatnshæð lækka í mýrinni og Reykjavíkurtjörn þorna upp nema að til komi sérstakar ráðstafanir. Lausnin gæti falist í dælubúnaði til að halda vatnsborði tjarnarinnar óbreyttu.

Ef gerð er heiðarleg kostnaðaráætlun yfir það að gera Vatnsmýrina byggingarhæfa fyrir íbúðahverfi þá þarf að gera ráð fyrir tvennum viðbótar kostnaði sem ekki fellur á aðrar byggingarlóðir að öllu jöfnu. Annað er kostnaður við jarðvegsskiptin sem eru óvenjulega mikil og dýr og hitt er kostnaður við að byggja annan flugvöll í stað flugvallarins sem ætlunin er að fjarlægja af svæðinu. Þegar kostnaði af þessu tvennu hefur verið bætt við annan hefðbundinn kostnað við að gera land byggingarhæft, er Vatnsmýrin orðin dýrt byggingarland. Óvíst er að nokkur hafi efni á að kaupa lóð undir íbúðarhús á þessum stað.

Allar hugmyndir um styttingu brauta og skerðingu þeirra eru afar varhugaverðar og ætti ekki að setja þær fram nema að full athuguðu máli. Því fylgir ábyrgð sem fáir mundu vilja axla. Slíkar hugmyndir leiða að öllu jöfnu til minna öryggis, meiri hættu á óhöppum auk þess sem nýting vallarins minnkar.
Í dag er verið er að reyna að auka öryggi á öllum sviðum en ekki að minnka það. Á það við um alla þætti, í lofti, á landi og á sjó.

Nú er tími til að hugsa fram á veginn og huga að góðri borg fyrir komandi kynslóðir. Enn er nóg land á Stór-Reykjavíkursvæðinu þar sem hægt er að þétta byggð og óþarfi að einblína á mýrina sem nú nýtist að miklu leiti undir bráðnauðsynlega þjónustu höfuðborgarinnar við landsmenn og íbúa höfuðborgarsvæðisins. Minnumst þess að engin járnbrautarstöð er á höfuðborgarsvæðinu né járnbrautir sem tengja borgina við okkar strjálbýla land.
Flugvöllurinn er því okkar lífæð við landsbyggðina og honum verðu ekki úthýst.
Viðurkennum að Reykjavíkurflugvöllur er samgöngumannvirki og sjúkraflugvöllur, sem á að vera í borginni, enda enginn annar staður til fyrir hann eins og lengi hefur legið fyrir. Drífum í að fegra í kring um flugvöllinn. Byggjum fallega vel staðsetta umferðarmiðstöð við völlinn sem yrði landi og þjóð til sóma. Miðstöð sem tengir saman flug, rútubíla, strætisvagna og leigubíla.

Það er erfitt að átta sig á hugsuninni á bak við skipulagstillöguna sem gerir ráð fyrir að flugvöllurinn hverfi. Hefur ekki eitthvað gleymst í röksemdafærslunni ?
Með henni er stefnt í óafturkræft tjón á samgöngu- og sjúkrakerfi landsins.
Hvernig á að leysa á sjúkraflutningamálið ef flugvöllurinn hverfur ?
Hver á að borga fyrir flugvöll á nýjum stað ?
Skipulagstillagan gengur auk þess þvert á vilja meirihluta borgarbúa og þjóðarinnar allrar.
Ég vona að hugmyndin á bak við skipulagstillöguna sé hvorki af völdum vanþekkingar eða sjálfhverfrar hugsunar. Enn er tími til að kippa þessari tillögu til baka og lagfæra hana.

Emil Ágústsson

Höfundur er tæknifræðingur og flugmaður og hefur starfað við mannvirkjagerð í áratugi.
Hefur m.a. unnið skýrslu fyrir iðnaðarráðuneytið um staðarval flugvalla vegna þjónustumiðstöðvar fyrir olíuleit á Drekasvæðinu, og unnið við framkvæmdir við endurgerð Reykjavíkurflugvallar og færslu Hringbrautar.

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

Reykjavíkurborg Umhverfis- og skipulagssviðs, 16.09.2013
Borgartúni 12-14
101 Reykjavík
skipulag@reykjavik.is

Efni : Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030

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

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

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

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

Reiðvegatengingu frá reiðvegum ofan Almannadals að reiðvegi við Sólheimakot vantar.

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

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

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

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

Hörður Mosfellsbæ reiðveganefnd

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

Reykjavíkurborg
Umhverfis- og skipulagssvið
Borgartúni 12 - 14
105 Reykjavík
16. september 2013

Athugasemd við tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010 - 2030

Undirritaður gerir athugasemdir við fyrirliggjandi tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010-2030. Í tillögunni er gert ráð fyrir að Reykjavíkurflugvöllur verði lagður af á árunum 2015 - 2024. Enn hafa þó engar ráðstafanir verið gerðar varðandi hvert sú starfsemi sem er á Reykjavíkurflugvelli á að fara. Enn hefur ekki verið komið með tillögur að neinu flugvallarstæði í eða við Reykjavík sem gæti komið í stað núverandi svæðis í og við Vatnsmýrina. Á meðan svo er, er ekki tímabært að leggja Reykjavíkurflugvöll af.
Fyrsta svæðið sem á að leggja af á Reykjavíkurflugvelli er svæði það sem er fyrir flugkennslu, einkaflug, verkflug, flugvélaviðhald, flugvélasmíðar og fleira í Fluggörðum. Þarna er í dag blómlegt athafnalíf og ýmis flugtengd starfsemi. Þessari starfsemi hefur ekki verið fundinn nýr staður og á meðan svo er, er ekki hægt að flytja hana. Á þessu svæði á undirritaður fasteign til geymslu flugvéla. Eðli málsins samkvæmt þá þarf geymsla undir flugvélar að vera við flugvöll. Engar viðræður hafa farið fram við mig eða aðra eigendur flugskýla á svæðinu

Miðað við fjárhagsstöðu Reykjavíkur og ríkissjóðs í dag er einnig algjörlega óraunhæft að reikna með að Reykjavíkurborg eða ríki hafi fjármuni aflögu til að eyða í að byggja upp nýtt flugvallarsvæði á næstu áratugum.
Undirritaður mótmælir því framkomnum tillögum um niðurleggingu Reykjavíkurflugvallar sem óraunhæfum og óframkvæmanlegum. Ef af þessari tillögu yrði aðstaða sú sem ég hef komið mér upp til geymslu flugvéla minna eyðilögð og það án þess að fyrirsjáanlegur sé staður til enduruppbyggingar.

Virðingarfyllst

ÞORSTEINN KRISTLEIFSSON

tok.crew@icelandair.is

Fyrirvari/Disclamer

SKJALAVER
HÖFUÐBORGI
18. SEP. 2013
Málanr.: USK20130200 44
Bréfalykill

Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

Reykjavík, 16. september 2013.

Efni: Tillaga að aðalskipulagi Reykjavíkur

Vísað er til tillögu að aðalskipulagi Reykjavíkur, sbr. auglýsingu 9. ágúst sl. auk sérstaks kynningarrits sem dreift hefur verið í tilefni af tillögunni. Í auglýsingunni kemur fram að hagsmunaaðilar geti komið að athugasemdum fyrir 20. september 2013. Ég vil hér með koma á framfæri mótmælum mínum við tillöguna sem ég tel afar óskýra um hagsmuni mína. Mótmæli ég hvers kyns ráðagerðum um að raska hagsmunum mínum.

Lóðin Rafstöðvarvegur 17-19 er hluti af Árbæ í núgildandi aðalskipulagi og skilgreind á svæði sem er ætluð fyrir **blönduð landnot.** Lóðin er á svæði sem er auðkennt „Árbæjarsafn" í núgildandi deiliskipulagi og liggur sunnan og vestan við Ártúnsholt. Lóðin er sérstaklega tilgreind á skipulagi sem „Sveinbjarnarlundur" og er hluti svæðis sem kallast Elliðaárdalur í skipulagi samþykktu 19. maí 1994 en einstakir hlutar hafa þó verið deiliskipulagðir aftur, sbr. til dæmis „Rafstöðvarvegur" 6. febrúar 1996 og „Rafstöðvarsvæði" 12. apríl 2006.

Í rafrænni útgáfu „Aðalskipulag – A hluti" og „Aðalskipulag – B hluti" mætti ráða að til standi að þétta íbúðabyggð á lóðinni og er hún sett í flokk með óbyggðu svæði sunnan Ártúnsholts sem er ekki í einkaeigu. Reitirnir eru ýmist auðkenndir sameiginlega með númerinu 44 en í öðrum tilvikum sem Þ75 og Þ76 sem er bagalegt þegar leggja á mat á tillöguna. Í kynningarriti, sem hlýtur að teljast bindandi tillaga skipulagsyfirvalda gagnvart mér, eru svæðin aðgreind í svæði Þ75 og Þ76 og miða ég við þá gerð í afstöðu minni. Í tillögunni er aðeins vísað til þess að lóðin (Þ75) verði skilgreind sem **íbúðarbyggð** í stað blönduð landnot, sbr. það sem fyrr greinir. Geri ég ekki athugasemdir við þá tillögu á þessum grundvelli en væntі þess að tekin verði af tvímæli í meðferð hennar hjá yfirvöldum.

Ég tel rétt að taka eftirfarandi fram vegna lóðarinnar ef vera skyldi að yfirvöld hafi annan skilning á efni tillögunnar.

Foreldrar mínir, Sveinbjörn Jónsson hrl. og Þórunn Bergþórsdóttir, keyptu hér sumarbústað árið 1930 og létu síðan byggja heilsárs hús 1934. Faðir minn hóf þegar skógrækt á lóðinni og tók ég þátt í því starfi þegar ég hafði aldur til. Fyrstu árin unnu hér garðyrkjumenn og vinnuhópar frá Skógræktarfélagi Reykjavíkur og má lesa um það m.a. í Skógræktarritinu, en síðustu 50 eða 60 árin hef ég séð um garðinn. Mér er nær að halda að ég hafi gróðursett meiri hluta trjánna og skipulagt stærsta hluta garðsins. Garðurinn er heildstæð eining og skipulagður og varðveittur sem lystigarður (park). Sérhver skerðing á svæðinu eða niðurbútun á því í lóðir væri þannig eyðilegging á heild þess. Margir hafa komið og fengið að ganga um garðinn og skoða gróðurinn. Árbæjarsafn hefur t.d. í fjölda ára komið hér við í árlegri Jónsmessugöngu og ýmsir innlendir og erlendir skógræktarhópar hafa komið hér við á liðnum árum.

Fuglafræðingar koma reglulega í fuglaskoðun en fuglalíf í garðinum er einstakt. Garðurinn fékk viðurkenningu Umhverfismálaráðs Reykjavíkur fyrir trjárækt í tilefni af Ári trésins 1980. Mér er ljóst að garðurinn er stór en það er nauðsynleg forsenda þeirrar heildar sem hann er. Hvers kyns ráðagerðir um að hluta garðinn niður væru í ósamræmi við yfirlýst sjónarmið um aðalskipulagið sjálft og hefði neikvæð áhrif á vistkerfi Elliðaárdals sem er á náttúruminjaskrá og nýtur borgarverndar.

Ég mótmæli hér með öllum hugsanlegum ráðagerðum í þá átt að þétta íbúðabyggð á lóðinni. Ég óska eftir að fá sérstaka ábendingu um ef slíkt stendur til þannig að ég geti komið að frekari rökstuðningi fyrir mótmælum.

Virðingarfyllst

Jón Sveinbjörnsson

Jón Sveinbjörnsson Ártúnsbrekku, Rafstöðvarvegi 17, 110 Reykjavík

(kt.270728 3839)

Umhverfis- og skipulagssvið
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík
Húsavík 18. September 2013

Efni: Athugasemdir við tillögu að aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030. Athugasemdin varðar spildu úr landi Hofs (HOF 1) á Kjalarnesi 125848 32 ha 0-3-30000020

Fyrir hönd eigenda ofangreindrar spildu geri ég undirrituð, Snædís Gunnlaugsdóttir, hdl., eftirfarandi athugasemd:

Mótmælt er legu græna trefilsins, ***SL****, á ofangreindu landi og farið fram á að hann verði fluttur af (jafnsléttu) og mögulegu nýtingarlandi, aðeins upp í hlíðina við Esjurætur. Í viðhengi eru tvær loftmyndir sem eigendur hafa merkt inná hnit fyrir æskilega legu græna trefilsins (sbr. loftmyndir á fylgiskjali nr. 2 og 3), þ.e.a.s. að trefillinn liggi* ***norðan og austan við þessi hnit****.*
Að öðru leyti eru eigendur sáttir við að landið sé skilgreint, sem landbúnaðarsvæði ***L****.*

Hnitin eru:
64.251967, -21.829150
64.252780, -21.826142
64.253351, -21.824062
64.252124, -21.822514.

Landeigendur:
Tinna Gunnlaugsdóttir, kt. 180654 5859
Þorvaldur Gunnlaugsson, kt. 160750 4729
Hannes Þórður Þorvaldsson, kt. 130483 4379
Snædís Gunnlaugsdóttir, kt. 140552 4109
Benedikt Þorri Sigurjónsson,kt. 150983 4959
Harpa Fönn Sigurjónsdóttir, kt. 170881 4519
Sylgja Dögg Sigurjónsdóttir,kt. 221073 4799

Greinargerð:
Eigendur hafa hug á að nýta landið til reksturs gestahúsa/smáhýsa til skammtíma gistileigu og almennrar ferðaþjónustu fyrir ferðamenn. Í ágúst 2007 var umsókn þar að lútandi hafnað á grundvelli aðalskipulags, en hluti af túnum spildunnar (sem nú eru leigð til heynýtingar) eru innan græna trefilsins.
Telja þeir legu trefilsins í þeirra landi vera í ósamræmi við nýtingarmöguleika annarra sambærilegra landspildna undir Esjurótum. Trefillinn liggur í hlíðum Esju ofan við byggð en á Hofslandi 1, tekur hann óvænta beygju til vesturs yfir túnin og alveg niður að þjóðvegi. Lega trefilsins rýrir möguleika eigenda til að nýta eignarland sitt og kemur hreinlega í veg fyrir að eigendur geti nýtt landið á þann hátt sem þeir huga.
Telja þeir að ekki sé gætt jafnræðis við aðra landeigendur á svæðinu og óska eftir lagfæringu á legu hans. Í viðhengi eru tvær loftmyndir sem eigendur hafa merkt inná

Fá leiðarlýsingu | Staðirnir mínir

Vista í „Staðirnir mínir"

Kjlaranes - Land og Græni trefill

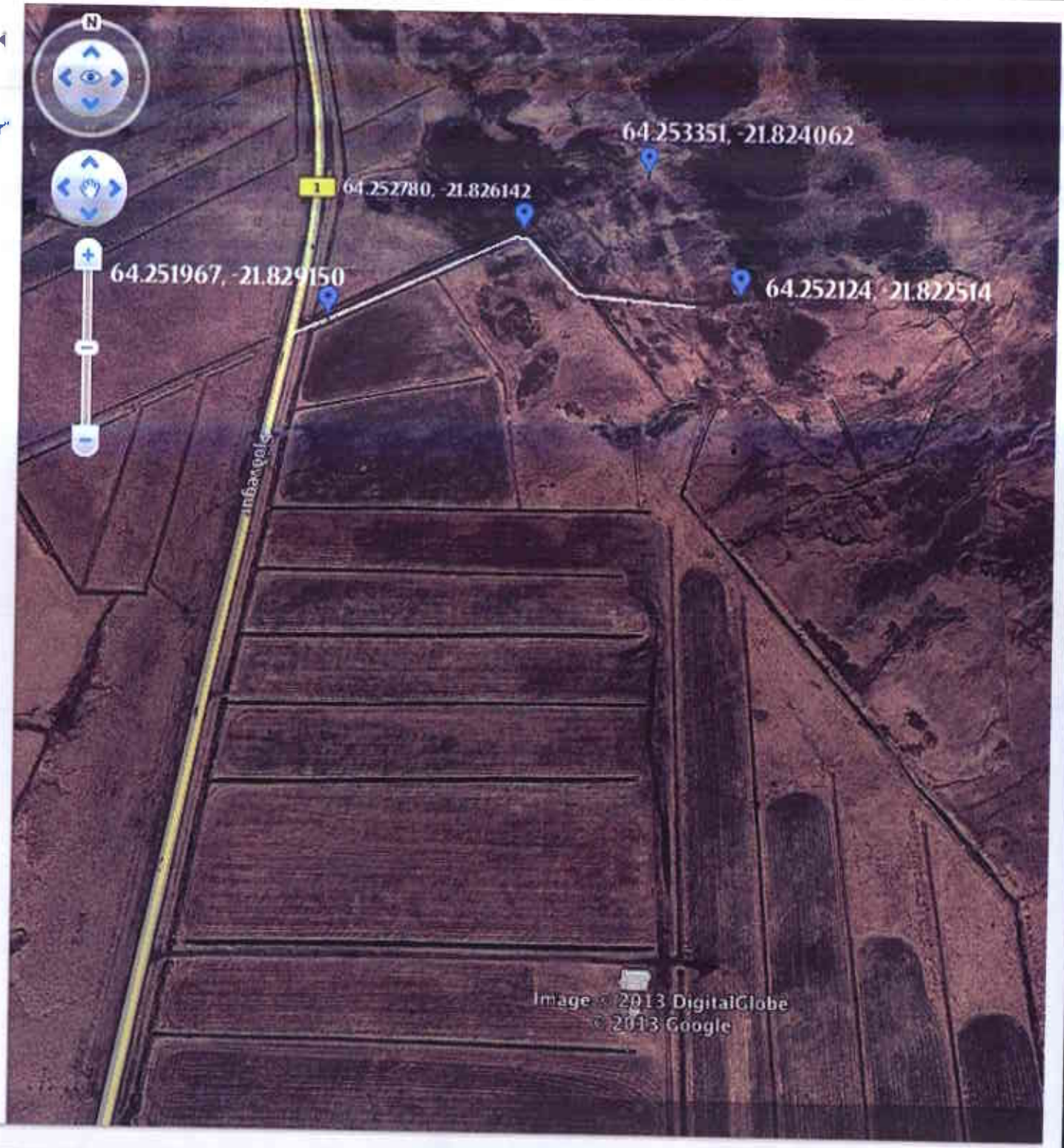
Opið · 8 samstarfsaðilar · 318 skoðanir
Búið til 29 ág. · Eftir · Uppfært í gær

Gefa þessu korti einkunn · Skrifa umsögn · KML

0

- Höfuðborgarsvæði
  Ísland
- Höfuðborgarsvæði
  Ísland
- 64.251967, -21.829150
  +64° 15' 7.08", -21° 49' 44.94"
- 64.252124, -21.822514
  +64° 15' 7.65", -21° 49' 21.05"
- 64.252780, -21.826142
  +64° 15' 10.01", -21° 49' 34.11"
- 64.253351, -21.824062

Tilkynna um vandamál



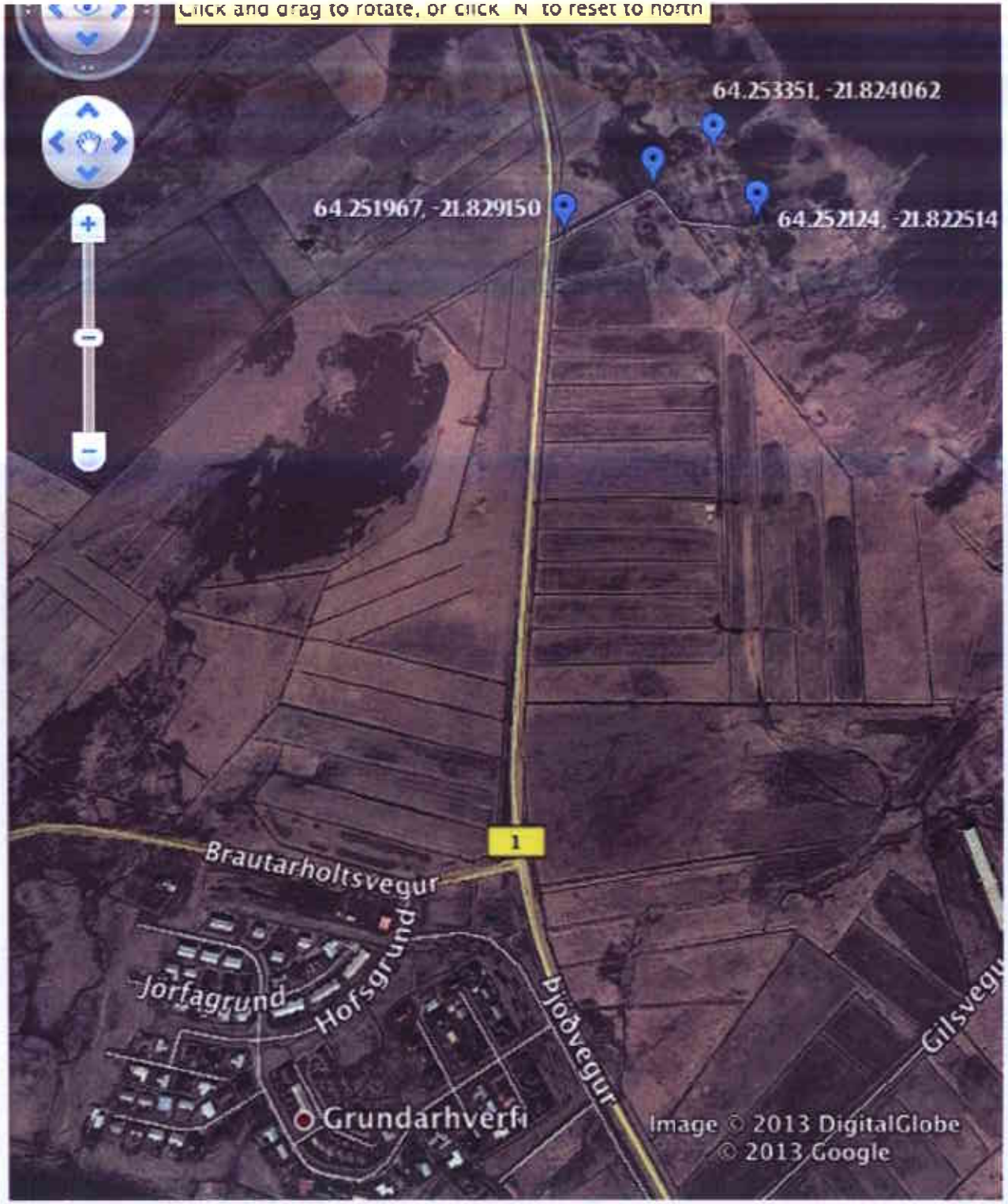
Vista í „Staðirnir mínir"

Kjlaranes - Land og Græni trefill

Opið · 6 samstarfsaðilar · 308 skoðanir
Búið til 29 ág. · Eftir · Uppfært í gær
Gefa þessu korti einkunn · Skrifa umsögn · KML ·
+1 0

- Höfuðborgarsvæði
  Ísland
- Höfuðborgarsvæði
  Ísland
- 64.251967, -21.829150
  +64° 15' 7.08", -21° 49' 44.94"
- 64.252124, -21.822514
  +64° 15' 7.65", -21° 49' 21.05"
- 64.252780, -21.826142
  +64° 15' 10.01", -21° 49' 34.11"
- 64.253351, -21.824062

Tilkynna um vandamál



19 MARS 1968

230

J.A

Menntamálaráðherra

gjörir kunnugt:

Með skírskotun til laga nr. 36 18. febrúar 1953, um bæjanöfn o. fl., leyfi ég dr. Gunnlaugi Þórðarsyni hér með að taka upp nafnið Esjubær á nýbýli, er hann hefur reist í landi Hofs, Kjalarneshreppi, Kjósarsýslu.

Ritað í Reykjavík, 19. marz 1968.

F. h. r.

Birgir Thorlacius

Sigurður J. Briem

Leyfisbréf

handa dr. Gunnlaugi Þórðarsyni til þess að nefna nýbýli sitt Esjubæ

Ann María Andreasen

Frá: Guðmundur Tryggvi Sigurðsson <gudmundur@reitir.is>
Sent: 18. september 2013 12:56
Til: USK_Skipulag
Afrit: Guðmundur Tryggvi Sigurðsson
Efni: Reitir fasteignafélag hf. gera eftirfarandi athugasemdir við Aðalskipulag AR 2010-2030 sem nú er í kynningu.

Reitir fasteignafélag hf. gera eftirfarandi athugasemdir við Aðalskipulag AR 2010-2030 sem nú er í kynningu.

Athugasemdir flokkaðar eftir reitum sbr. AR 2010-2030.

M1a Kvosin

- Óskað eftir að skilgreiningu Aðalstrætis verði breytt yfir í göngugötu (sem aðeins rútur og leigubílar megi fara um).

M2c,d,e, Múlar – Suðurlandsbraut

- Athugasemd gerð við byggingarmagn (60.000 m2 ekki talið nægjanlegt) . Miðað við framtíðaráform Reita og annarra eru áform um mun meira byggingarmagn á svæðinu, til dæmis tæki Blómavalsreiturinn einn og sér væntanlega til sín töluvert af þessu byggingarmagni. Því er óskað eftir að leyft verði meira byggingarmagn á þessu svæði.
- Athugasemd gerð við fjölgun íbúða. Reitir telja 300 íb ekki nægjanlegt og að leyfa þyrfti byggingu fleiri íbúða þar sem um stórt svæði er að ræða og góðir möguleikar fyrir íbúðabyggð.
- Athugasemd gerð við hæðir. 8 hæðir á svæði sunnan Suðurlandsbrautar er ekki nægjanlegt sbr. Hilton Hótel Nordica. Óskað eftir að hæð á stökum húsum verði leyfð 12 hæðir.
- Athugasemd gerð við ákvæði um spilasali. Óskað eftir að spilasalur II verði leyfður á svæði M2c.
- Athugasemd gerð við að á svæði M2g (ræma við Laugardalssvæðið, norðan við Suðurlandsbraut) séu leyfðar 8 hæðir (sbr.töflu í mynd 13 eru 3-8 hæðir leyfðar á svæði 30). Því ber ekki saman við texta um svæði M2g þar sem tilgreint er að byggðin skuli vera lágreist. Óskað eftir á svæði M2g verði mest leyfðar 2 hæðir miðað við Suðurlandsbraut.

M4c Höfðar

- Athugasemd gerð við byggingarmagn - 70.000/ 35.000 m^2 - ekki talið nægjanlegt. Óskað eftir að leyft verði meira byggingarmagn.

M8 Kringlan

- Athugasemd gerð við að Kringlan verði ekki fyrr en 2024-2030 á forgangsröðun þróunarsvæða (mynd 14) Óskað eftir að því tímasetningu verði breytt í 2016-2020.
- Athugasemdgerðar við byggingarmagn: óskað eftir að áætluð aukning verði amk. 150.000 m^2 til 2030 (Reitir telja 100.000/ 35.000 m^2 ekki nægjanlegt)
- Athugasemd gerð við kvöð um randbyggð og óskað eftir að hún verði fell út. (þar sem ekki er áætlað að svæðið byggist upp í einu lagi er erfitt að hafa randbyggð).
- Athugasemd gerð við hæðir húsa: óskað eftir að leyft verði að eitt stakt hús megi vera 20 hæðir þótt almennt séu hæðir húsa leyfðar 6-12 á svæðinu.
- Athugasemd gerð við fjölgun íbúða (nú 150íb). Óskað eftir að leyfð fjölgun íbúða verði amk. 400 íbúðir.

M9 Vatnagarðar – Skútuvogur (og Holtagarðar)

- Athugasemd gerð við að Holtagarðar séu ekki skilgreint sem sér Mið-svæði/ borgarhlutakjarni sbr. Spöng, Melabúð, Ásinn ofl.
- Athugasemd gerð við að ekki verði leyfð gistiheimili né hótel á reit Holtagarða. Óskað er eftir að gistiheimili og hótel verði leyfð á lóð Holtagarða sbr. önnur miðsvæði.
- Aths við að. ekki séu leyfðar íbúðir – óskað eftir að íbúðir verði leyfðar á efri hæðum sbr. önnur miðsvæði.
- Athugasemd við byggingarmagn (10.000 m^2 ekki nægjanlegt). Fyrri áform voru um skrifstofuturn og Reitir vilja ekki útiloka að skrifstofu-/hótelturn verði byggður á svæði Holtagarða og óska því eftir að heimilt verði að reisa hvorttveggja og að leyft byggingarmagn verði aukið til muna.
- Þar sem tilgreint er að heimilt verði að reka gagnaver á Korputorgi, þýðir það að það sé óheimilt í / við Holtagarða? Ef svo er, er gerð athugasemd við þetta atriði og óskað eftir því að rekstur gagnavers verði heimilaður í/við Holtagarða.

M11 Spöngin

- Athugasemdir gerðar við byggingarmagn (2.500/5.000 m^2 ekki talið nægjanlegt), íbúðafjölgun og skilgreininguna „uppbygging íbúðarhúsnæðis í jaðri svæðisins“ sbr. texta um Þ95 Spöngina bls. 289 í B-hluta. Reitir óska eftir að halda opnu að þróa alla Spöngina sem heild (ekki bara opna svæðið til norðvesturs)

varðandi hugsanlega þéttingu á atvinnuhlutanum – óskað eftir auknu byggingarmagni og að opnað verði fyrir að mega fjölga íbúðum um 200 – 250 ef það gefur betri heildarnýtingu og þéttari þjónustukjarna fyrir borgarhlutann, einnig að ekki verði skilyrði að hafa verslun og þjónustu á jarðhæð allra húsanna (nánar útfært í deiliskipulagi).

- Bent á misræmi í byggingarmagni og íbúðafjölgun milli áðurnefnds texta um þróunarsvæði Þ95 í B-hluta annars vegar og svæði M11 í töflu 3. Miðsvæði bls. 50 (í Skapandi borg) hins vegar.

VÞ2 Sporhamrar 3

- Athugasemd gerð við að lóð Sporhamra 3 sé skilgreind sem VÞ/ hverfiskjarni. Verslunarrekstur hefur ekki gengið í þessu húsnæði og því er óskað eftir að lóðin verði skilgreind á ÍB svæði og leyft verði að byggja íbúðarhús/fjölbýlishús á lóðinni án skilyrða um að verslun/þjónusta sé á jarðhæð. Byggingarmagn og hæðir húsa sé þá í samræmi við núverandi byggð og háð deiliskipulagi.

Reykjavík, 8. mars 2013
F.H Reita fasteignafélags

_____
Guðmundur Tryggvi Sigurðsson

Guðmundur Tryggvi Sigurðsson
Forstöðumaður - Eignaumsýsla / COO

REITIR FASTEIGNAFÉLAG
Kringlunni 4-12
103 Reykjavík
Sími: 575 9000
www.reitir.is

Beinn sími:575 9023
GSM: 825 9003
Fax: 575 9001
gudmundur@reitir.is

Fyrirvari vegna tölvupósts

SKJALAVER
HÖFUÐBORGI
17. SEP. 2013
USK20130200

Reykjavíkurborg
Umhverfis- og skipulagssvið
Borgartúni 12-14
108 Reykjavík

Kristján Árnason
Háaleitisbraut 139
108 Reykjavík

16. september, 2013

Athugasemd við tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010-2030

Samgöngur koma á undan byggð. Þar sem höfn eða flugvöllur er byggður eða stofnbrautir skerast verður til byggð. Ef samgöngur eru lagðar af leggst byggð af. Höfnin og flugvöllurinn skapa þúsundir starfa og því er það út í hött að byggja íbúðarhús á flugvellinum og á hafnarsvæðinu. Nóg landrými er til annarsstaðar. Iðnaðarsvæðið sem var við höfnina þyrfti að endurbyggja til að auðvelda og minnka kostnað við viðhald skipa sem liggja í höfninni.
Vísað er í greinargóða lýsingu á mikilvægi flugvallarins á lending.is. Sjúkraflugið bjargar mörgum mannslífum en gleymst hefur að geta mannslífa sem áætlunarflugið bjargar. Ef innanlandsflug yrði flutt til Keflavíkur mundu cirka 75% innanlandsflugsins leggjast af og þeir flutningar flytjast yfir á vegina. Það mundi fjölga dauðaslysum úti á þjóðvegum um 2 til 4 á ári.
Til að flugvöllurinn geti þjónað hlutverki sínu sem miðstöð samgangna, flugkennslu, einkaflugs, viðhalds flugvéla og annari flugtengdri starfsemi þarf að taka ákvörðun um núverandi staðsetningu hans til minnst 50 ára. Enginn byggir hús sem á að standa minna en 50 til 100 ár. Með stækkandi borg þarf flugvallarsvæðið að stækka. Því er nauðsynlegt að allt land umhverfis flugvöllinn sem losnar verði flutt til flugvallarins. Þannig skapast meiri fjarlægð við íbúa og sátt um starfsemina.

Virðingarfyllst,

Kristján Árnason

Kristján Árnason eigandi að Fluggörðum 26

Ann María Andreasen

Frá: Jón Hrói Finnsson <jonhroi@svalbardsstrond.is>
Sent: 17. september 2013 23:08
Til: USK_Skipulag
Efni: Athugasemd við auglýsta tillögu að Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030

Á 54. fundi Sveitarstjórnar Svalbarðsstrandarhrepps þann 17. september 2013 var fjallað um auglýsta tillögu að Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030, sem auglýst var með athugasemdafresti til 20. september 2013. Bókun sveitarstjórnar var svohljóðandi:

1309006 Tillaga að Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030
Lögð fram tillaga Borgarstjórnar Reykjavíkur að Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030, sem auglýst var með athugasemdafresti til 20. september 2013. Í tillögunni er meðal annars gert ráð fyrir lokun flugvallarins í Vatnsmýri.
Sveitarstjórn Svalbarðsstrandarhrepps skorar á skipulagsyfirvöld höfuðborgarinnar að falla frá áformum um lokun flugbrauta á Reykjavíkurflugvelli þar sem ekki liggur fyrir hvar og hvernig veita á þá þjónustu sem núverandi flugvöllur veitir.
Sveitarstjórn mælist til þess að Borgarstjórn Reykjavíkur hafi í huga mikilvægi þess að flugsamgöngur höfuðborgarinnar verði ekki skertar með þeim hætti sem hugmyndir eru uppi um. Auk þess er mælst til þess að ríkisvaldið, Reykjavíkurborg og landsbyggðin öll standi sameiginlega vörð um það að flugsamgöngur til höfuðborgarinnar verði síst verri hér eftir en hingað til.
Sveitarstjórn Svalbarðsstrandarhrepps telur að ákvörðun um framtíð flugvallarins eigi ekki að vera alfarið á ábyrgð borgarinnar heldur sameiginlegt verkefni ríkisvaldsins, Reykjavíkurborgar, sveitarfélaga, heilbrigðisyfirvalda, flugmálayfirvalda, atvinnulífsins og etv. fleiri.
Að því borði þurfi allir aðilar, þar á meðal Reykjavíkurborg, að koma með opnum huga. Ef niðurstaða skoðunar er að ekki sé mögulegt með annari staðsetningu flugvallar að veita jafn góða, skilvirka og örugga þjónustu og veitt er í dag á Reykjavíkurflugvelli þurfi skipulagsyfirvöld borgarinnar að vera reiðubúin að falla frá áformum sem skerða möguleika til flugrekstrar í Vatnsmýri.
Sveitarstjórn Svalbarðsstrandarhrepps fagnar framtaki félagsins „Hjartað í Vatnsmýrinni“, sem vekur athygli á alvarleika þeirrar stöðu sem blasir við varðandi flugsamgöngur til og frá höfuðborginni.
Sveitarstjórn Svalbarðsstrandarhrepps skorar því á borgarstjórn að falla frá öllum áformum sem setja rekstur flugvallarins í uppnám á meðan ekki er fundinn annar staður jafngóður eða betri fyrir flugvöllinn og nýr völlur þá tilbúinn að taka við hlutverkinu. Það er alveg ljóst að tvö og hálft ár er alls ekki nægur tími jafnvel þó staðsetning lægi fyrir. Sveitarstjórn Svalbarðsstrandarhrepps telur það gríðarlegt ábyrgðarleysi að eyðileggja notkunarmöguleika flugvallarins meðan svo er og sæmi ekki höfuðborg landsins.

Fyrir hönd Sveitarstjórnar Svalbarðsstrandarhrepps,
Jón Hrói Finnsson
Sveitarstjóri Svalbarðsstrandarhrepps
Ráðhúsinu Svalbarðseyri
601 Akureyri
S. 4624320 / 8409330

Reykjajavík 17.9.2013

Vegna aðalskipulags Reykjavíkur óska Íbúasamtökin Betra Breiðholt að koma með eftirfarandi athugasemdir.

Kominn tími til að klára **Stekkjarbakka**. Að klára Stekkjarbakka eins og staðið hefur til er ekki í skipulaginu, spurning hvernig umferðarmálin eru hugsuð þar til lengri tíma litið.



Göngubrú yfir Breiðholtsbraut sem var sett inn í skipulagið fyrir 30 árum hefur verið kippt út án skýringa eða annarar lausnar. Venjan við endurnýjun skipulags er að sé eitthvað tekið út að þá er komið með betri lausn í staðinn en þarna er farin önnur óþekkt leið. Eftir að bókasafnið var lagt niður í Seljahverfi var talað um að þegar brúin kæmi yrðu samgöngur það góðar að það gerði þessa lokun sjálfsagða og má segja að það voru góð rök sem eru fallin með þessu skipulagi. Það er margskonar þjónusta sem íbúar Seljahverfis þurfa að sækja yfir Breiðholtsbrautina. Það er talað um að íbúar verði bara að nota sér undirgöngin við skíðabrekkuna en það er bara staðreynd að fólk tekur ekki 600 metra krók hvora leið til að fara göngin.



Skíðabrekkan er búin að vera á lista hjá okkur síðan 2006. Nú er verið að slétta það svæði og vonandi verður það nú klárað þannig að hægt verði að gangsetja lyftur í vetur.

Bílastæði við Fálkaborg hefur ekki fengist stækkað þar sem það á að hlífa grænum svæðum. Vegna öryggis gangandi þyrfti það að vera rýmra. Það fyndna við það er að við höfum verið í vandræðum að fá grænu svæðin slegin.

Mislæg gatnamót Bústaðavegar og Reykjansebrautar hafa verið tekin út af skipulagi og engin önnur lausn boðin. Hér eru næst slysamestu gatnamót Reykjavíkur. Þessi gatnamót eru



ekki einungis hugsuð fyrir Breiðholtið heldur Kópavog, Garðabæ, Hafnarfjörð og allan Reykjanesbæ. Aftur á móti væri þægilegra fyrir okkur að fara í bæinn ef umferðin væri greiðari um þessi gatnamót. Þessi mynd sýnir hugmynd að þessari lausn en það á að vera til önnur betri lausn þar sem ekki er hreyft við Elliðarárdalnum. Þá er Reykjanesbraut færð 10 m til vesturs. Auðveld og skemmtileg lausn. Þetta mál virðist vera mjög viðkvæmt og helst alltaf stungið undir stól.

Á áhrifasvæði gatnamótanna urðu á árunum 2008-2012 ca 89 óhöpp og þar af 22 minniháttar og 7 meiriháttar.

Áætlaður kostnaður vegna óhappa og slysa á 5 árum:

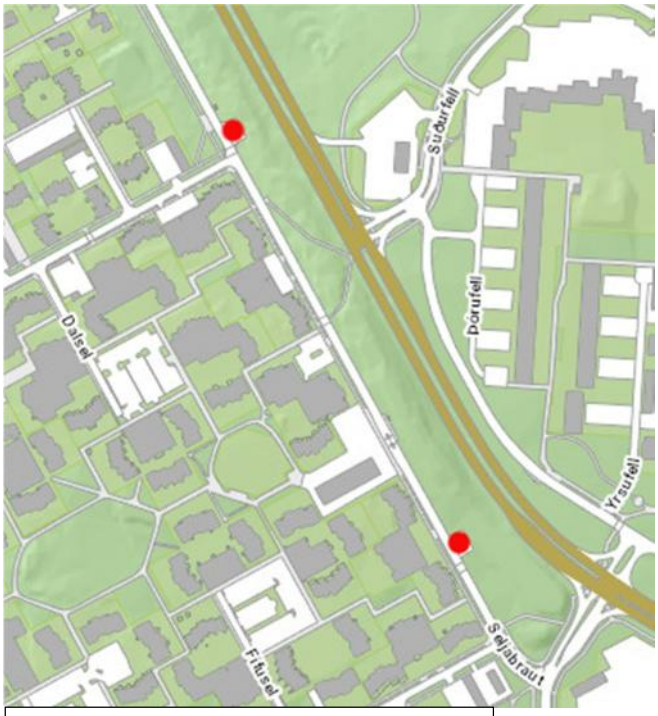
Óhöpp	60 * 2 millj	=	120 millj
Minni háttar slys	22 * 10 millj	=	220 millj
Meiri háttar slys	7 * 80 millj	=	560 millj

Samtals 900 milljónir

Áætla má að mislæg gatnamót myndu lækka þennan kostnað um a.m.k. 70% þ.e.a.s. um 630 milljónir. Þessar niðurstöður sýna það að slysafækkunin myndi greiða framkvæmdina við mislæg gatnamót á ca. 10 árum. Ef allt annað er tekið með (tímastytting, minni Co2 og því mun minni eldsneytisnotkun o.fl.) myndi þetta borga sig upp á 4-5 árum.

Svokallaður 85% hraði bíla í gegnum gatnamótin er áætlaður 70 km/klst. En mætti ekki vera meiri en 50 km/klst. ef leyfa ætti umferðarljós. Umferðarmagn um gatnamótin eru ca. 68.700 ökutæki á sólarhring. Það er það mikið magn að það kallar á mislæg gatnamót auk þess sem fjöldi meiriháttar slysa er óásættanlegur.

Við það að setja mislæg gatnamót myndi mengun minnka til muna og er það ekki eingöngu mengun frá vélum heldur er mikil mengun þarna frá bremsum bíla eins og þetta er í dag.



2 trukkastæði við Seljabraut

Trukkastæði (vörubíla/vinnuvélastæði) í Breiðholti eru nokkur og í öllum hlutum Breiðholts. Þetta hefur verið þyrnir í augum okkar enda oft inni í miðri íbúabyggð. Af þessu hlýst slysahætta og mikil mengun og að áliti Íbúasamtakanna (ÍBB) er þetta tímaskekkja að taka frá pláss fyrir iðnaðartæki. Við óskum eftir að Reykjavíkurborg gangi í það að loka trukkastæðum sem eru hvað næst íbúum og tekin þar í forgang við Seljabraut og við Lóuhóla gegnt Kríuhólum.



Trukkastæði við Lóuhóla gegnt Kríuhólum.

Fyrir hönd Íbúasamtakanna Betra Breiðholt
Helgi Kristófersson formaður

Til Umhverfis- og skipulagssviðs Reykjavíkurborgar
Borgartúni 12-14

Mótmæli við tillögu að nýju aðalskipulagi Reykjavíkur

Við undirrituð mótmælum fyrirhuguðum breytingum á Elliðaárdal, svæði sem í kynningu á nýju aðalskipulagi er lýst með eftirfarandi hætti:

> „Þ76 Ártúnsholt-Rafstöðvarvegur.
>
> [Í bæklingi um skipulag borgarhluta er reiturinn merktur Þ2].
>
> Íbúðarbyggð á tæplega 6 ha svæði. Gert er ráð fyrir að hægt verði að bæta við allt að 50 sérbýlishúsum á svæðinu sem yrðu hluti af núverandi byggð, skóla og þjónustu í Ártúnsholti.
>
> Aðkoma að svæðinu verður frá Rafstöðvarvegi. Á svæðinu eru gamlar malarnámur sem byggðin þarf að laga sig að. Skilyrt er að nýbyggðin þróist alfarið með vistvæn sjónarmið að leiðarljósi s.s. með sjálfbærum ofanvatnslausnum, byggingarefnum, flokkun sorps o.s.frv."

Mótvæli okkar eru studd eftirfarandi rökum:

1. Nýtt hverfi á þessu svæði er samgöngulega einangrað. Íbúar þess þyrftu að keyra langar leiðir til að komast til og frá vinnu; að verslunum, skólum og annarri þjónustu. Mjög líklegt er því að íbúar þar myndu krefjast þess fyrr en seinna að opnuð yrði leið úr hverfinu um Seiðakvísl, sem núna er lokuð friðsæl íbúðargata, en yrði með slíkri breytingu að meginumferðaræð. Með því að Þ76 svæðið er látið ná alveg upp að neðstu húsum í Seiðakvísl (nr. 32, 34 og 38) er opnað á möguleika þess að gera slíka breytingu. Því mótmælum við harðlega.
2. Jafnvel þó aðkoman yrði þrátt fyrir allt um Rafstöðvarveg, eins og segir í kynningu, þá er ljóst að umferðaræðar til og frá hverfinu eru takmarkaðar, en jafnframt langar og flóknar. Svæðið yrði allt einn stór botnlangi. Samgöngulega yrði nýtt 50 húsa hverfi þarna, auk álíka viðbótar á Þ75 reitnum aðeins vestar, mikið vandræðamál. Mikill akstur til að sækja þjónustu yrði seint talinn umhverfisvænn. Hvað sem líður góðum áformum um að íbúar nýti sér göngu- og hjólreiðastíga t.d. fyrir börn í Árbæjarskóla, þá er nokkuð víst að „skutlið" yrði mikið – og það er um langan og krókóttan veg að fara, niður Rafstöðvarveg, undir Miklubraut, upp Bíldshöfða, yfir Höfðabakkabrú og þaðan upp í Rofabæ. Sama er um að aðrar aðkomuleiðir að segja, leiðir úr og í vinnu. Líklega yrði einnig erfitt að koma þessu hverfi inn á leiðakerfi strætisvagna svo vel fari.
   Í markmiðslýsingu nýs aðalskipulags segir: „Með þéttari byggð dregur almennt úr vegalengdum, samgöngukostnaði og umhverfisáhrifum samgangna." Hér er þessu öfugt farið og vandséð hvernig skipulag þessa hverfis gæti samrýmst þessum góðu markmiðum.
3. Bygging stórs einbýlishúsahverfis í Elliðaárdal gengur einnig þvert á eitt af meginmarkmiðum nýs aðalskipulags um að ekki skuli gengið á græn svæði sem hafa útivistargildi.
   Svæðið er núna að miklu leyti skógi vaxið og hefur alla möguleika á að þróast áfram sem hluti útvistarsvæða við Elliðaá. Svæðið umhverfis Elliðaár er einstök útivistarperla Reykvíkinga sem mikilvægt er að vernda til framtíðar. Eftir að lagður var göngustígur

sunnan Seiðakvíslar, sem tengir saman stíga við Árbæjarsafn og Ártúnsbrekku hefur notkun svæðisins sem útivistarsvæðis aukist mikið. Nær væri að halda áfram slíkri stígagerð og auka útivistarmöguleika borgarbúa í Elliðaárdal með þeim hætti. Þá eru ótaldir möguleikar á tengingu þess við safnasvæði Árbæjarsafns. Með því að skipuleggja þarna íbúðabyggð verður lokað á þessa möguleika til allrar framtíðar.
Skipulag íbúðabyggðar á Þ76 reitnum er því í hróplegri andstöðu við markmið aðalskipulags um græna og vistvæna borg.

4. Við teljum það minnka lífsgæði okkar íbúa í Seiðakvísl að byggja stóra einbýlishúsabyggð á þessum stað, sem er samkvæmt gildandi aðalskipulagi útjaðar hverfisins. Íbúar borgarinnar verða að geta treyst því að slíkar meginlínur haldi. Auk þess gæti þetta haft slæm áhrif á söluverðmæti eignar okkar.

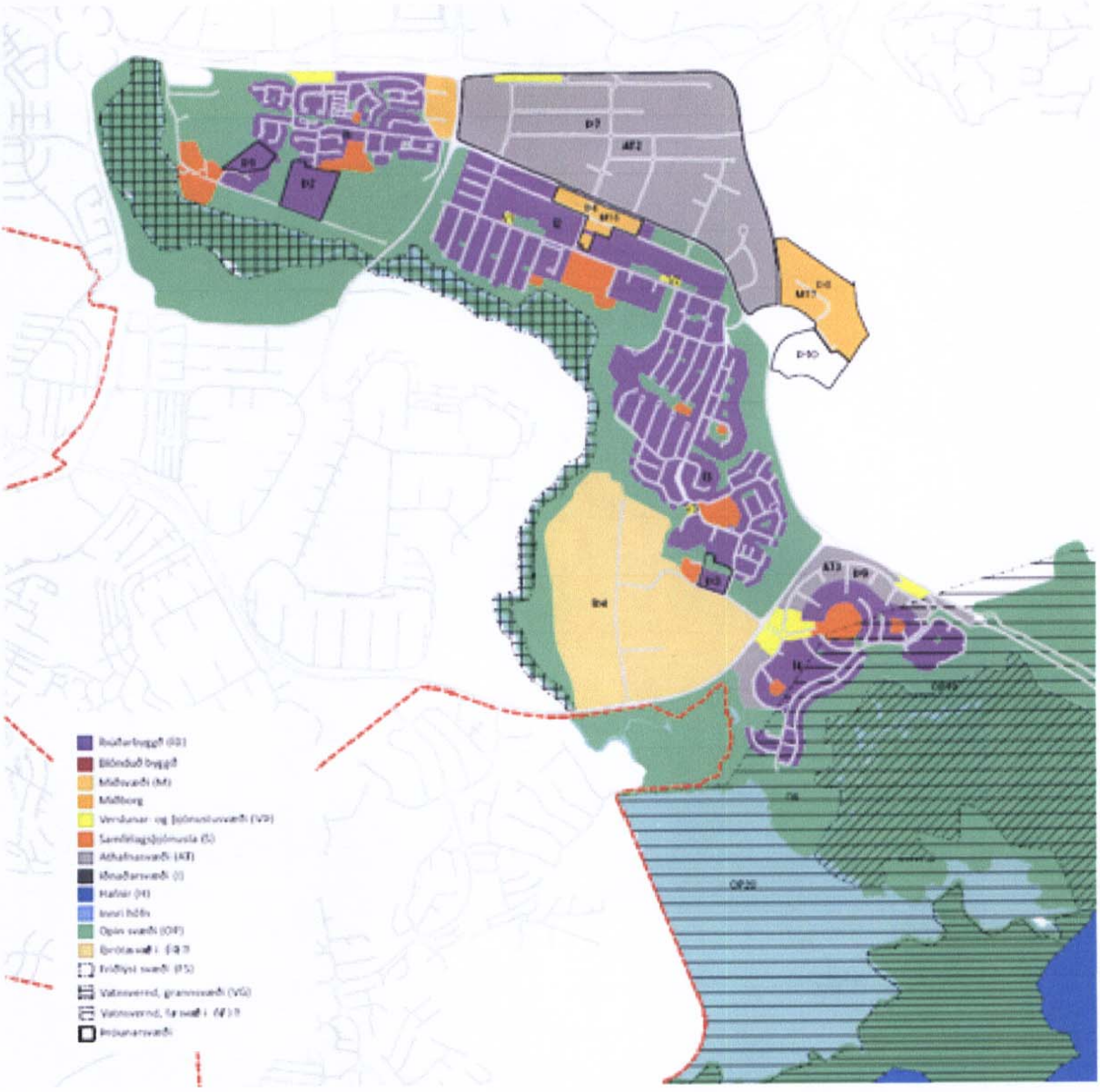
Niðurstaða

Við teljum skipulag Þ76 svæðisins í hróplegri mótsögn við meginmarkmið nýs aðalskipulags. Það er því eindregin krafa okkar að fallið verði frá skipulagi Þ76 svæðins sem íbúðabyggðar. Þess í stað verði svæðið skilgreint sem útivistarsvæði. Til vara gerum við þá kröfu að íbúðasvæðið verði minnkað þannig að það verði einungis meðfram Rafstöðvarvegi, en nái ekki upp að Seiðakvísl.

Rvík. 12/9 – 2013

Guðm. Ó. Jónsson
Margrét G Guðmundsdóttir

Seiðakvísl 32. 110 Reykjavík.


Blönduð byggð
Miðsvæði (M)
Miðborg
Athafnasvæði (AT)
Hafnir (H)
Opin svæði (OP)
Friðlýst svæði (FS)
Vatnsvernd, grannsvæði (VG)
Þróunarsvæði

Til Umhverfis- og skipulagssviðs Reykjavíkurborgar
Borgartúni 12-14

Mótmæli við tillögu að nýju aðalskipulagi Reykjavíkur

Við undirrituð mótmælum fyrirhuguðum breytingum á Elliðaárdal, svæði sem í kynningu á nýju aðalskipulagi er lýst með eftirfarandi hætti:

> „Þ76 Ártúnsholt-Rafstöðvarvegur.
>
> [Í bæklingi um skipulag borgarhluta er reiturinn merktur Þ2].
>
> Íbúðarbyggð á tæplega 6 ha svæði. Gert er ráð fyrir að hægt verði að bæta við allt að 50 sérbýlishúsum á svæðinu sem yrðu hluti af núverandi byggð, skóla og þjónustu í Ártúnsholti.
>
> Aðkoma að svæðinu verður frá Rafstöðvarvegi. Á svæðinu eru gamlar malarnámur sem byggðin þarf að laga sig að. Skilyrt er að nýbyggðin þróist alfarið með vistvæn sjónarmið að leiðarljósi s.s. með sjálfbærum ofanvatnslausnum, byggingarefnum, flokkun sorps o.s.frv."

Mótvæli okkar eru studd eftirfarandi rökum:

1. Nýtt hverfi á þessu svæði er samgöngulega einangrað. Íbúar þess þyrftu að keyra langar leiðir til að komast til og frá vinnu; að verslunum, skólum og annarri þjónustu. Mjög líklegt er því að íbúar þar myndu krefjast þess fyrr en seinna að opnuð yrði leið úr hverfinu um Seiðakvísl, sem núna er lokuð friðsæl íbúðargata, en yrði með slíkri breytingu að meginumferðaræð. Með því að Þ76 svæðið er látið ná alveg upp að neðstu húsum í Seiðakvísl (nr. 32, 34 og 38) er opnað á möguleika þess að gera slíka breytingu. Því mótmælum við harðlega.
2. Jafnvel þó aðkoman yrði þrátt fyrir allt um Rafstöðvarveg, eins og segir í kynningu, þá er ljóst að umferðaræðar til og frá hverfinu eru takmarkaðar, en jafnframt langar og flóknar. Svæðið yrði allt einn stór botnlangi. Samgöngulega yrði nýtt 50 húsa hverfi þarna, auk álíka viðbótar á Þ75 reitnum aðeins vestar, mikið vandræðamál. Mikill akstur til að sækja þjónustu yrði seint talinn umhverfisvænn. Hvað sem líður góðum áformum um að íbúar nýti sér göngu- og hjólreiðastíga t.d. fyrir börn í Árbæjarskóla, þá er nokkuð víst að „skutlið" yrði mikið – og það er um langan og krókóttan veg að fara, niður Rafstöðvarveg, undir Miklubraut, upp Bíldshöfða, yfir Höfðabakkabrú og þaðan upp í Rofabæ. Sama er um að aðrar aðkomuleiðir að segja, leiðir úr og í vinnu. Líklega yrði einnig erfitt að koma þessu hverfi inn á leiðakerfi strætisvagna svo vel fari.
   Í markmiðslýsingu nýs aðalskipulags segir: „Með þéttari byggð dregur almennt úr vegalengdum, samgöngukostnaði og umhverfisáhrifum samgangna." Hér er þessu öfugt farið og vandséð hvernig skipulag þessa hverfis gæti samrýmst þessum góðu markmiðum.
3. Bygging stórs einbýlishúsahverfis í Elliðaárdal gengur einnig þvert á eitt af meginmarkmiðum nýs aðalskipulags um að ekki skuli gengið á græn svæði sem hafa útivistargildi.
   Svæðið er núna að miklu leyti skógi vaxið og hefur alla möguleika á að þróast áfram sem hluti útvistarsvæða við Elliðaá. Svæðið umhverfis Elliðaár er einstök útivistarperla Reykvíkinga sem mikilvægt er að vernda til framtíðar. Eftir að lagður var göngustígur

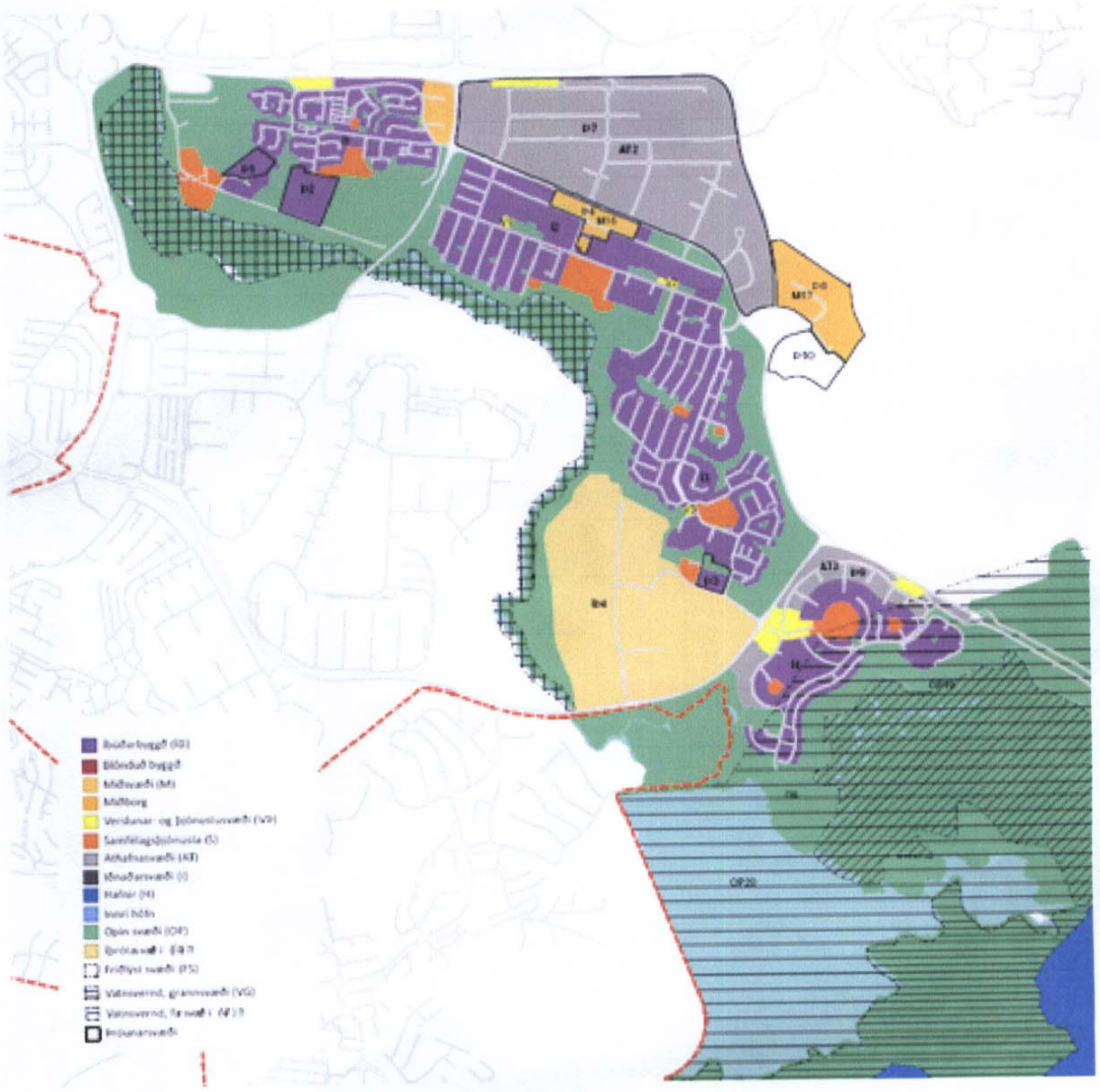
sunnan Seiðakvíslar, sem tengir saman stíga við Árbæjarsafn og Ártúnsbrekku hefur notkun svæðisins sem útivistarsvæðis aukist mikið. Nær væri að halda áfram slíkri stígagerð og auka útivistarmöguleika borgarbúa í Elliðaárdal með þeim hætti. Þá eru ótaldir möguleikar á tengingu þess við safnasvæði Árbæjarsafns. Með því að skipuleggja þarna íbúðabyggð verður lokað á þessa möguleika til allrar framtíðar.
Skipulag íbúðabyggðar á Þ76 reitnum er því í hróplegri andstöðu við markmið aðalskipulags um græna og vistvæna borg.

4. Við teljum það minnka lífsgæði okkar íbúa í Seiðakvísl að byggja stóra einbýlishúsabyggð á þessum stað, sem er samkvæmt gildandi aðalskipulagi útjaðar hverfisins. Íbúar borgarinnar verða að geta treyst því að slíkar meginlínur haldi. Auk þess gæti þetta haft slæm áhrif á söluverðmæti eignar okkar.

Niðurstaða

Við teljum skipulag Þ76 svæðisins í hróplegri mótsögn við meginmarkmið nýs aðalskipulags. Það er því eindregin krafa okkar að fallið verði frá skipulagi Þ76 svæðins sem íbúðabyggðar. Þess í stað verði svæðið skilgreint sem útivistarsvæði. Til vara gerum við þá kröfu að íbúðasvæðið verði minnkað þannig að það verði einungis meðfram Rafstöðvarvegi, en nái ekki upp að Seiðakvísl.

Reykjavík 13/9 2013.
Margrét Ríkarðsdóttir
Seiðakvísl 30
110 Reykjavík.


Íbúðarbyggð (ÍB)
Blönduð byggð
Miðsvæði (M)
Miðborg
Verslunar- og þjónustusvæði (VÞ)
Samfélagsþjónusta (S)
Athafnasvæði (AT)
Iðnaðarsvæði (I)
Hafnir (H)
Ísvari hófn
Opin svæði (OP)
Íþróttasvæði (ÍÞ)
Friðlýst svæði (FS)
Vatnsvernd, grannsvæði (VG)
Vatnsvernd, fa svæði (VF)
Ímjunarsvæði

Ann María Andreasen

Frá: Þórður Kristjánsson <thordurk44@gmail.com>
Sent: 11. september 2013 15:01
Til: USK_Skipulag
Efni: Mótmæli við tillögu

Mótmæli við tillögu að nýju aðalskipulagi Reykjavíkur

Við undirrituð mótmælum fyrirhuguðum breytingum á Elliðaárdal, svæði sem í kynningu á nýju aðalskipulagi er lýst með eftirfarandi hætti:

> „Þ76 Ártúnsholt-Rafstöðvarvegur.
>
> [Í bæklingi um skipulag borgarhluta er reiturinn merktur Þ2].
>
> Íbúðarbyggð á tæplega 6 ha svæði. Gert er ráð fyrir að hægt verði að bæta við allt að 50 sérbýlishúsum á svæðinu sem yrðu hluti af núverandi byggð, skóla og þjónustu í Ártúnsholti.
>
> Aðkoma að svæðinu verður frá Rafstöðvarvegi. Á svæðinu eru gamlar malarnámur sem byggðin þarf að laga sig að. Skilyrt er að nýbyggðin þróist alfarið með vistvæn sjónarmið að leiðarljósi s.s. með sjálfbærum ofanvatnslausnum, byggingarefnum, flokkun sorps o.s.frv.“

Þórður Kristjánsson 0611444559
Guðlaug Sveinbjörnsdóttir 3010452639

Seiðakvísl 13, 110 Reykjavík.

Til Umhverfis- og skipulagssviðs Reykjavíkurborgar
Borgartúni 12-14

Mótmæli við tillögu að nýju aðalskipulagi Reykjavíkur

Við undirrituð mótmælum fyrirhuguðum breytingum á Elliðaárdal, svæði sem í kynningu á nýju aðalskipulagi er lýst með eftirfarandi hætti:

> „Þ76 Ártúnsholt-Rafstöðvarvegur.
>
> [Í bæklingi um skipulag borgarhluta er reiturinn merktur Þ2].
>
> Íbúðarbyggð á tæplega 6 ha svæði. Gert er ráð fyrir að hægt verði að bæta við allt að 50 sérbýlishúsum á svæðinu sem yrðu hluti af núverandi byggð, skóla og þjónustu í Ártúnsholti.
>
> Aðkoma að svæðinu verður frá Rafstöðvarvegi. Á svæðinu eru gamlar malarnámur sem byggðin þarf að laga sig að. Skilyrt er að nýbyggðin þróist alfarið með vistvæn sjónarmið að leiðarljósi s.s. með sjálfbærum ofanvatnslausnum, byggingarefnum, flokkun sorps o.s.frv.“

Mótvæli okkar eru studd eftirfarandi rökum:

1. Nýtt hverfi á þessu svæði er samgöngulega einangrað. Íbúar þess þyrftu að keyra langar leiðir til að komast til og frá vinnu; að verslunum, skólum og annarri þjónustu. Mjög líklegt er því að íbúar þar myndu krefjast þess fyrr en seinna að opnuð yrði leið úr hverfinu um Seiðakvísl, sem núna er lokuð friðsæl íbúðargata, en yrði með slíkri breytingu að meginumferðaræð. Með því að Þ76 svæðið er látið ná alveg upp að neðstu húsum í Seiðakvísl (nr. 32, 34 og 38) er opnað á möguleika þess að gera slíka breytingu. Því mótmælum við harðlega.
2. Jafnvel þó aðkoman yrði þrátt fyrir allt um Rafstöðvarveg, eins og segir í kynningu, þá er ljóst að umferðaræðar til og frá hverfinu eru takmarkaðar, en jafnframt langar og flóknar. Svæðið yrði allt einn stór botnlangi. Samgöngulega yrði nýtt 50 húsa hverfi þarna, auk álíka viðbótar á Þ75 reitnum aðeins vestar, mikið vandræðamál. Mikill akstur til að sækja þjónustu yrði seint talinn umhverfisvænn. Hvað sem líður góðum áformum um að íbúar nýti sér göngu- og hjólreiðastíga t.d. fyrir börn í Árbæjarskóla, þá er nokkuð víst að „skutlið“ yrði mikið – og það er um langan og krókóttan veg að fara, niður Rafstöðvarveg, undir Miklubraut, upp Bíldshöfða, yfir Höfðabakkabrú og þaðan upp í Rofabæ. Sama er um að aðrar aðkomuleiðir að segja, leiðir úr og í vinnu. Líklega yrði einnig erfitt að koma þessu hverfi inn á leiðakerfi strætisvagna svo vel fari.
   Í markmiðslýsingu nýs aðalskipulags segir: „Með þéttari byggð dregur almennt úr vegalengdum, samgöngukostnaði og umhverfisáhrifum samgangna.“ Hér er þessu öfugt farið og vandséð hvernig skipulag þessa hverfis gæti samrýmst þessum góðu markmiðum.
3. Bygging stórs einbýlishúsahverfis í Elliðaárdal gengur einnig þvert á eitt af meginmarkmiðum nýs aðalskipulags um að ekki skuli gengið á græn svæði sem hafa útivistargildi.
   Svæðið er núna að miklu leyti skógi vaxið og hefur alla möguleika á að þróast áfram sem hluti útvistarsvæða við Elliðaá. Svæðið umhverfis Elliðaár er einstök útivistarperla Reykvíkinga sem mikilvægt er að vernda til framtíðar. Eftir að lagður var göngustígur sunnan Seiðakvíslar, sem

tengir saman stíga við Árbæjarsafn og Ártúnsbrekku hefur notkun svæðisins sem útivistarsvæðis aukist mikið. Nær væri að halda áfram slíkri stígagerð og auka útivistarmöguleika borgarbúa í Elliðaárdal með þeim hætti. Þá eru ótaldir möguleikar á tengingu þess við safnasvæði Árbæjarsafns. Með því að skipuleggja þarna íbúðabyggð verður lokað á þessa möguleika til allrar framtíðar.
Skipulag íbúðabyggðar á Þ76 reitnum er því í hróplegri andstöðu við markmið aðalskipulags um græna og vistvæna borg.

4. Við teljum það minnka lífsgæði okkar íbúa í Seiðakvísl að byggja stóra einbýlishúsabyggð á þessum stað, sem er samkvæmt gildandi aðalskipulagi útjaðar hverfisins. Íbúar borgarinnar verða að geta treyst því að slíkar meginlínur haldi. Auk þess gæti þetta haft slæm áhrif á söluverðmæti eignar okkar.

Niðurstaða

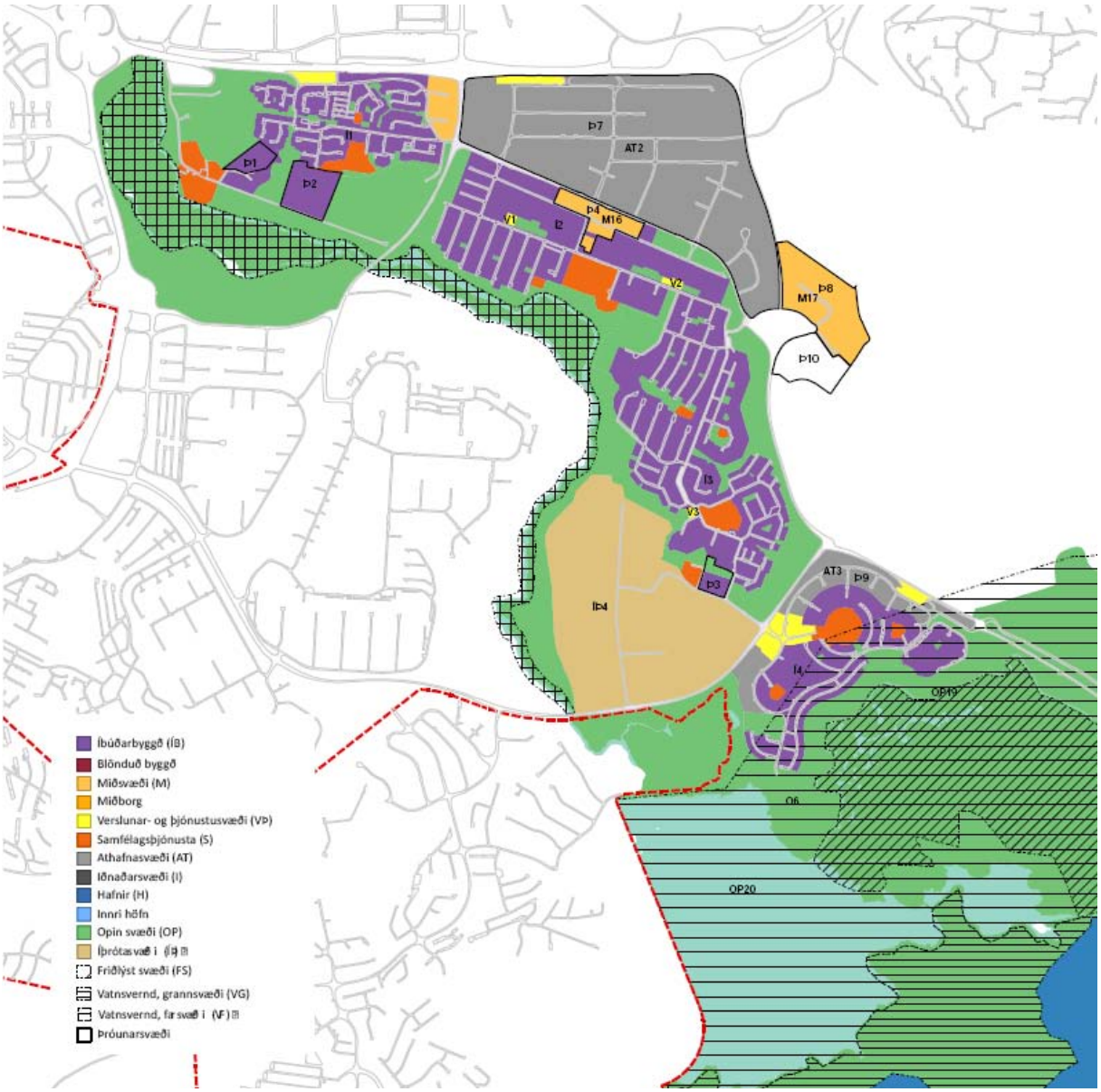
Við teljum skipulag Þ76 svæðisins í hróplegri mótsögn við meginmarkmið nýs aðalskipulags. Það er því eindregin krafa okkar að fallið verði frá skipulagi Þ76 svæðins sem íbúðabyggðar. Þess í stað verði svæðið skilgreint sem útivistarsvæði. Til vara gerum við þá kröfu að íbúðasvæðið verði minnkað þannig að það verði einungis meðfram Rafstöðvarvegi, en nái ekki upp að Seiðakvísl.

Bestu kveðjur,

Guðmundur M.Sigurðsson, kt.260636-2519

Sigurbjörg M.Stefánsdóttir, kt.031138-2809

Seiðakvísl 5, 110 Reykjavík


Þ7
AT2
Þ1
Þ2
Þ4
M16
V1
Í2
V2
Þ8
M17
Þ10
Í3
V3
Þ3
ÍÞ4
AT3
Þ9
M4
OP19
OP6
OP20
Íbúðarbyggð (ÍB)
Blönduð byggð
Miðsvæði (M)
Miðborg
Verslunar- og þjónustusvæði (VÞ)
Samfélagsþjónusta (S)
Athafnasvæði (AT)
Iðnaðarsvæði (I)
Hafnir (H)
Innri höfn
Opin svæði (OP)
Íþróttasvæði (ÍÞ)
Friðlýst svæði (FS)
Vatnsvernd, grannsvæði (VG)
Vatnsvernd, fjarsvæði (VF)
Þróunarsvæði

Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

Reykjavík, 17. 09.2013

Efni: Mótmæli við tillögu að nýju aðalskipulagi Reykjavíkur, svæði Þ76 Ártúnsholt-Rafstöðvarvegur

Við undirrituð mótmælum fyrirhuguðum breytingum á Elliðaárdal sem kynnt er í nýju aðalskipulagi Reykjavíkur sem auglýst var 9. ágúst 2013.
Rökstuðningur okkar er eftirfarandi:

1. Þar sem nýja hverfið á þessu svæði er samgöngulega einangrað er mjög líklegt að fyrr en seinna myndu íbúar þess óska eftir að opnuð yrði leið úr hverfinu um Seiðakvísl. Hún er nú lokuð, friðsæl íbúðargata, en yrði með slíkri breytingu að meginumferðaræð. Með því að svæðið Þ76 er látið ná upp að neðstu húsunum í Seiðakvísl (nr. 32, 34 og 38) er opnað á þann möguleika að gera slíka breytingu. Því mótmælum við. Þó aðkoman yrði öll um Rafstöðvarveg, eins og getið er um í kynningunni, þá er ljóst að umferðaræðar til og frá hverfinu eru takmarkaðar. Samgöngulega séð yrði nýtt 50 húsa hverfi þarna mikið vandræðamál. Mikið er víst að „skutlið" yrði mikið og er um langan veg að fara. Sama er að segja um aðrar aðkomuleiðir að segja, leiðir úr og í vinnu. Líklega yrði erfitt að koma þessu hverfi inn á leiðakerfi strætisvagna svo vel farið. Það er vandséð hvernig skipulag þessa hverfis gæti samrýmst þeim góðu markmiðum sem segir í markmiðslýsingu tillögunnar *„Með þéttari byggð dregur almennt úr vegalengdum, samgöngukostnaði og umhverfisáhrifum samgangna"*.
2. Bygging einbýlahúsahverfis í Elliðaárdal gengur einnig þvert á eitt af meginmarkmiðum nýs aðalskipulags um að ekki skuli gengið á græn svæði sem hafa útivistargildi. Svæðið er núna miklu leyti skógi vaxið og hefur alla möguleika á að þróast áfram sem hluti útvistarsvæða við Elliðaá. Eftir að lagður var göngustígur sunnan Seiðakvíslar, sem tengir saman stíga við Árbæjarsafn og Ártúnsbrekku hefur notkun svæðisins sem útvistarsvæðis aukist mikið. Nær væri að halda áfram slíkri stígagerð og auka útivistarmöguleika borgarbúa með þeim hætti. Skipulag íbúðabyggðar á Þ76 reitnum er því í ósamræmi við markmið aðalskipulags um græna og vistvæna borg.
3. Við teljum það minnka lífsgæði okkar íbúa í Seiðakvísl að byggja stóra sérbýlishúsabyggð á þessum stað, sem er samkvæmt gildandi aðalsamkomulagi útjaðar hverfisins. Íbúar borgarinnar verða að geta treyst því að slíkar meginlínur haldist.

Það er eindregin krafa okkar að fallið verði frá skipulagi Þ76 svæðisins sem íbúðabyggðar, þess í stað verði svæðið skilgreint sem útivistarsvæði. Einnig má hugsa sér að minnka svæðið þannig að það verði einungis meðfram Rafstöðvarvegi en nái ekki upp að Seiðakvísl eins og tillagan er núna.

Virðingarfyllst

Anna Ósk Kolbeinsdóttir
Helgi Skúlason
Seiðakvísl 28

Ann María Andreasen

Frá: Steinunn haraldsdóttir <steinunn667@gmail.com>
Sent: 19. september 2013 15:31
Til: USK_Skipulag
Efni: Athugasemd við Aðalskipulag

Góðan dag,
Ég geri eftirfarandi athugasemdir við nýtt aðalskipulag
Ég er mjög ósátt við mikla minnkun hverfis frá fyrra skipulagi og að ekki sé gert ráð fyrir í framtíðarskipulagi að fleiri skólahverfi byggist upp í Úlfarsárdal. Þetta er mikil skammsýni.
Þ104 - Ég er ósátt við að ætla að setja íbúðir á íþrótta/skóla/sundlauga/menningarmiðstöðvarsvæði. Það er ekkert pláss á þessu svæði fyrir íbúðir nema að færa skólann fyrir á íþróttasvæðið, frá upphaflegum stað skv núverandi deiliskipulagi. Með þessu er engin von fyrir Fram að stækka við sig í framtíðinni, Mikil skammsýni og verið að þrengja að frekari stækkun íþróttamannvirkja í hverfinu.
Með þessu er verið að auka umferð hverfisins þar sem hámarkshraði er 30km. Engin stoðbraut er áætluð og þessi menningarkjarni er innst í hvefinu þannig að þetta mun auka líkurnar á umferðaröngþveiti og slysahættu.
Ég mótmæli þeirri skammsýni að ætla að ákveða að í framtíðinni muni enginn vilja búa í úthverni nálægt náttúrunni, og því að loka fyrir frekari stækkun hverfis.
Kveðja
 Steinunn Haraldsdóttir

Til Umhverfis- og skipulagssviðs Reykjavíkurborgar
Borgartúni 12-14

Mótmæli við tillögu að nýju aðalskipulagi Reykjavíkur

Við undirrituð mótmælum fyrirhuguðum breytingum á Elliðaárdal, svæði sem í kynningu á nýju aðalskipulagi er lýst með eftirfarandi hætti:

> „Þ76 Ártúnsholt-Rafstöðvarvegur.
>
> [Í bæklingi um skipulag borgarhluta er reiturinn merktur Þ2].
>
> Íbúðarbyggð á tæplega 6 ha svæði. Gert er ráð fyrir að hægt verði að bæta við allt að 50 sérbýlishúsum á svæðinu sem yrðu hluti af núverandi byggð, skóla og þjónustu í Ártúnsholti.
>
> Aðkoma að svæðinu verður frá Rafstöðvarvegi. Á svæðinu eru gamlar malarnámur sem byggðin þarf að laga sig að. Skilyrt er að nýbyggðin þróist alfarið með vistvæn sjónarmið að leiðarljósi s.s. með sjálfbærum ofanvatnslausnum, byggingarefnum, flokkun sorps o.s.frv."

Mótvæli okkar eru studd eftirfarandi rökum:

1. Nýtt hverfi á þessu svæði er samgöngulega einangrað. Íbúar þess þyrftu að keyra langar leiðir til að komast til og frá vinnu; að verslunum, skólum og annarri þjónustu. Mjög líklegt er því að íbúar þar myndu krefjast þess fyrr en seinna að opnuð yrði leið úr hverfinu um Seiðakvísl, sem núna er lokuð friðsæl íbúðargata, en yrði með slíkri breytingu að meginumferðaræð. Með því að Þ76 svæðið er látið ná alveg upp að neðstu húsum í Seiðakvísl (nr. 32, 34 og 38) er opnað á möguleika þess að gera slíka breytingu. Því mótmælum við harðlega.
2. Jafnvel þó aðkoman yrði þrátt fyrir allt um Rafstöðvarveg, eins og segir í kynningu, þá er ljóst að umferðaræðar til og frá hverfinu eru takmarkaðar, en jafnframt langar og flóknar. Svæðið yrði allt einn stór botnlangi. Samgöngulega yrði nýtt 50 húsa hverfi þarna, auk álíka viðbótar á Þ75 reitnum aðeins vestar, mikið vandræðamál. Mikill akstur til að sækja þjónustu yrði seint talinn umhverfisvænn. Hvað sem líður góðum áformum um að íbúar nýti sér göngu- og hjólreiðastíga t.d. fyrir börn í Árbæjarskóla, þá er nokkuð víst að „skutlið" yrði mikið – og það er um langan og krókóttan veg að fara, niður Rafstöðvarveg, undir Miklubraut, upp Bíldshöfða, yfir Höfðabakkabrú og þaðan upp í Rofabæ. Sama er um að aðrar aðkomuleiðir að segja, leiðir úr og í vinnu. Líklega yrði einnig erfitt að koma þessu hverfi inn á leiðakerfi strætisvagna svo vel fari.
   Í markmiðslýsingu nýs aðalskipulags segir: „Með þéttari byggð dregur almennt úr vegalengdum, samgöngukostnaði og umhverfisáhrifum samgangna." Hér er þessu öfugt farið og vandséð hvernig skipulag þessa hverfis gæti samrýmst þessum góðu markmiðum.
3. Bygging stórs einbýlishúsahverfis í Elliðaárdal gengur einnig þvert á eitt af meginmarkmiðum nýs aðalskipulags um að ekki skuli gengið á græn svæði sem hafa útivistargildi.
   Svæðið er núna að miklu leyti skógi vaxið og hefur alla möguleika á að þróast áfram sem hluti útvistarsvæða við Elliðaá. Svæðið umhverfis Elliðaár er einstök útivistarperla Reykvíkinga sem mikilvægt er að vernda til framtíðar. Eftir að lagður var göngustígur sunnan Seiðakvíslar, sem

tengir saman stíga við Árbæjarsafn og Ártúnsbrekku hefur notkun svæðisins sem útivistarsvæðis aukist mikið. Nær væri að halda áfram slíkri stígagerð og auka útivistarmöguleika borgarbúa í Elliðaárdal með þeim hætti. Þá eru ótaldir möguleikar á tengingu þess við safnasvæði Árbæjarsafns. Með því að skipuleggja þarna íbúðabyggð verður lokað á þessa möguleika til allrar framtíðar.
Skipulag íbúðabyggðar á Þ76 reitnum er því í hróplegri andstöðu við markmið aðalskipulags um græna og vistvæna borg.

4. Við teljum það minnka lífsgæði okkar íbúa í Seiðakvísl að byggja stóra einbýlishúsabyggð á þessum stað, sem er samkvæmt gildandi aðalskipulagi útjaðar hverfisins. Íbúar borgarinnar verða að geta treyst því að slíkar meginlínur haldi. Auk þess gæti þetta haft slæm áhrif á söluverðmæti eignar okkar.

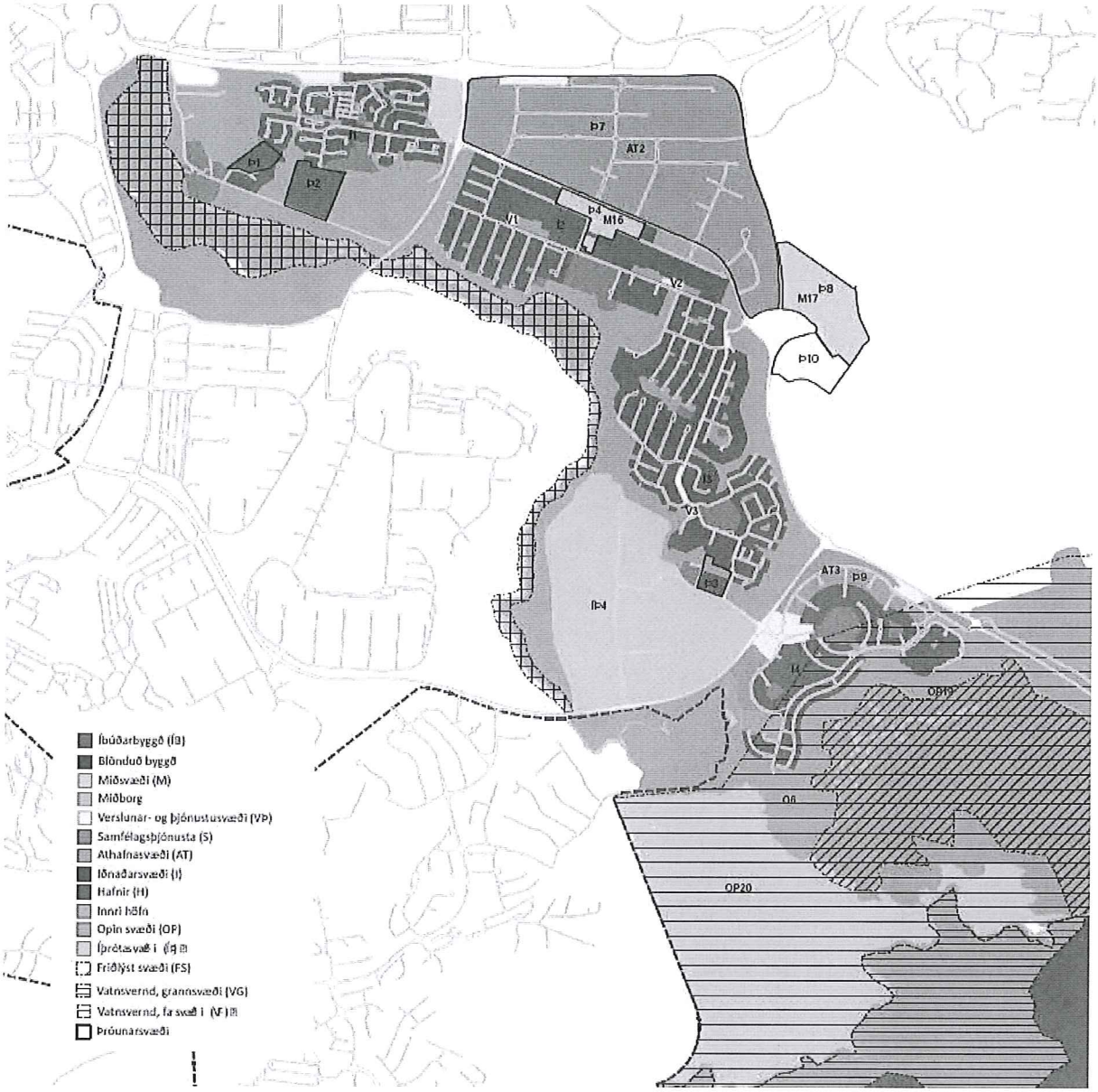
Niðurstaða

Við teljum skipulag Þ76 svæðisins í hróplegri mótsögn við meginmarkmið nýs aðalskipulags. Það er því eindregin krafa okkar að fallið verði frá skipulagi Þ76 svæðins sem íbúðabyggðar. Þess í stað verði svæðið skilgreint sem útivistarsvæði. Til vara gerum við þá kröfu að íbúðasvæðið verði minnkað þannig að það verði einungis meðfram Rafstöðvarvegi, en nái ekki upp að Seiðakvísl.

Bryndís H. Jónasdóttir
kt. 130859-4029

Eggert Guðnason
kt 170458-6809

Seiðakvísl 2,
110 Reykjavík.


Þ7
AT2
Þ1
Þ2
Þ4
M16
V1
I2
V2
M17
Þ8
Þ10
I3
V3
I5
AT3
Þ9
Þ5
I4
OP19
O6
OP20
Íbúðarbyggð (Í3)
Blönduð byggð
Miðsvæði (M)
Miðborg
Verslunar- og þjónustusvæði (VÞ)
Samfélagsþjónusta (S)
Athafnasvæði (AT)
Iðnaðarsvæði (I)
Hafnir (H)
Innri höfn
Opin svæði (OP)
Íþróttasvæði (ÍÞ)
Friðlýst svæði (FS)
Vatnsvernd, grannsvæði (VG)
Vatnsvernd, fjarsvæði (VF)
Þróunarsvæði

Siglingafélag Reykjavíkur - Brokey
Nauthólsvík
Pósthólf 73, 101 Reykjavík
formadur@brokey.is

Reykjavík 17. september 2013

Athugasemd við aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030

Í aðalskipulagi er gert ráð fyrir brú yfir Fossvog.

Slík brú kæmi í veg fyrir áframhaldandi uppbyggingu siglingaíþróttarinnar í Fossvogi (sjá frekari útskýringar í bréfi frá Siglingafélagi Reykjavíkur-Brokey og Siglingafélaginu Ými, Kópavogi, dags. 30.apríl 2013) en félögin halda úti öflugu íþróttastarfi, þ.á.m. siglingaþjálfun fyrir byrjendur og lengra komna.

Siglingafélag Reykjavíkur hefur mikilla hagsmuna að gæta, enda er starfsemi félagsins á svæðinu háð því að hægt sé að sigla um Fossvog og Skerjafjörð.

Siglingafélag Reykjavíkur hefur nýtt Fossvog til siglingaþjálfunar frá árinu 1971 og hefur því áunnið sér hefðarétt á nýtingu svæðisins, sbr. 8. gr. laga nr. 46 frá árinu 1905 um hefð.

Siglingafélagið mótmælir þeirri staðhæfingu sem kemur fram í aðalskipulagi að göngu- og hjólabrú yfir Fossvog sé ein af meginforsendum byggðaþróunar í Vatnsmýri.

Í aðalskipulaginu kemur fram að markmið Reykjavíkurborgar sé að styrkja útivistarstarfsemi og siglingaaðstöðu í Fossvogi, vernda eigi Fossvogsbakka og sýndar eru myndir af skútum á siglingu um Fossvog. Þetta er í hrópandi mótsögn við áætlun um byggingu brúarinnar, sem myndi loka fyrir siglingar á Fossvogi og hafa ófyrirséð neikvæð áhrif á umhverfi og útivistarmöguleika svæðisins.

Siglingafélag Reykjavíkur telur að falla beri frá hugmyndum um þverun Fossvogs í aðalskipulagi fyrir 2010-2030 svo áfram verði hægt að stunda þar fjölbreytta útivist.

Áki Ásgeirsson
Siglingafélag Reykjavíkur - Brokey

Til Umhverfis- og skipulagssviðs Reykjavíkurborgar
Borgartúni 12-14

Athugasemdir við tillögu að nýju aðalskipulagi Reykjavíkur

Við undirrituð mótmælum fyrirhuguðum breytingum á Elliðaárdal, svæði sem í kynningu á nýju aðalskipulagi er lýst með eftirfarandi hætti:

> „Þ76 Ártúnsholt-Rafstöðvarvegur.
>
> [Í bæklingi um skipulag borgarhluta er reiturinn merktur Þ2].
>
> Íbúðarbyggð á tæplega 6 ha svæði. Gert er ráð fyrir að hægt verði að bæta við allt að 50 sérbýlishúsum á svæðinu sem yrðu hluti af núverandi byggð, skóla og þjónustu í Ártúnsholti.
>
> Aðkoma að svæðinu verður frá Rafstöðvarvegi. Á svæðinu eru gamlar malarnámur sem byggðin þarf að laga sig að. Skilyrt er að nýbyggðin þróist alfarið með vistvæn sjónarmið að leiðarljósi s.s. með sjálfbærum ofanvatnslausnum, byggingarefnum, flokkun sorps o.s.frv.“

Mótmæli okkar eru studd eftirfarandi rökum:

1. Nýtt hverfi á þessu svæði er samgöngulega einangrað. Íbúar þess þyrftu að keyra langar leiðir til að komast til og frá vinnu; að verslunum, skólum og annarri þjónustu. Mjög líklegt er því að íbúar þar myndu krefjast þess fyrr en seinna að opnuð yrði leið úr hverfinu um Seiðakvísl, sem núna er lokuð friðsæl íbúðargata, en yrði með slíkri breytingu að meginumferðaræð. Með því að Þ76 svæðið er látið ná alveg upp að neðstu húsum í Seiðakvísl (nr. 32, 34 og 38) er opnað á möguleika þess að gera slíka breytingu. Því mótmælum við harðlega.
2. Jafnvel þó aðkoman yrði þrátt fyrir allt um Rafstöðvarveg, eins og segir í kynningu, þá er ljóst að umferðaræðar til og frá hverfinu eru takmarkaðar, en jafnframt langar og flóknar. Svæðið yrði allt einn stór botnlangi. Samgöngulega yrði nýtt 50 húsa hverfi þarna, auk álíka viðbótar á Þ75 reitnum aðeins vestar, mikið vandræðamál. Mikill akstur til að sækja þjónustu yrði seint talinn umhverfisvænn. Hvað sem líður góðum áformum um að íbúar nýti sér göngu- og hjólreiðastíga t.d. fyrir börn í Árbæjarskóla, þá er nokkuð víst að „skutlið“ yrði mikið – og það er um langan og krókóttan veg að fara, niður Rafstöðvarveg, undir Miklubraut, upp Bíldshöfða, yfir Höfðabakkabrú og þaðan upp í Rofabæ. Sama er um að aðrar aðkomuleiðir að segja, leiðir úr og í vinnu. Líklega yrði einnig erfitt að koma þessu hverfi inn á leiðakerfi strætisvagna svo vel fari.
   Í markmiðslýsingu nýs aðalskipulags segir: „Með þéttari byggð dregur almennt úr vegalengdum, samgöngukostnaði og umhverfisáhrifum samgangna.“ Hér er þessu öfugt farið og vandséð hvernig skipulag þessa hverfis gæti samrýmst þessum góðu markmiðum.
3. Bygging stórs einbýlishúsahverfis í Elliðaárdal gengur einnig þvert á eitt af meginmarkmiðum nýs aðalskipulags um að ekki skuli gengið á græn svæði sem hafa útivistargildi.
   Svæðið er núna að miklu leyti skógi vaxið og hefur alla möguleika á að þróast áfram sem hluti útvistarsvæða við Elliðaá. Svæðið umhverfis Elliðaár er einstök útivistarperla Reykvíkinga sem mikilvægt er að vernda til framtíðar. Eftir að lagður var göngustígur sunnan Seiðakvíslar, sem

tengir saman stíga við Árbæjarsafn og Ártúnsbrekku hefur notkun svæðisins sem útivistarsvæðis aukist mikið. Nær væri að halda áfram slíkri stígagerð og auka útivistarmöguleika borgarbúa í Elliðaárdal með þeim hætti. Þá eru ótaldir möguleikar á tengingu þess við safnasvæði Árbæjarsafns. Með því að skipuleggja þarna íbúðabyggð verður lokað á þessa möguleika til allrar framtíðar.
Skipulag íbúðabyggðar á Þ76 reitnum er því í hróplegri andstöðu við markmið aðalskipulags um græna og vistvæna borg.

4. Við teljum það minnka lífsgæði okkar íbúa í Seiðakvísl að byggja stóra einbýlishúsabyggð á þessum stað, sem er samkvæmt gildandi aðalskipulagi útjaðar hverfisins. Íbúar borgarinnar verða að geta treyst því að slíkar meginlínur haldi. Auk þess gæti þetta haft slæm áhrif á söluverðmæti eignar okkar.

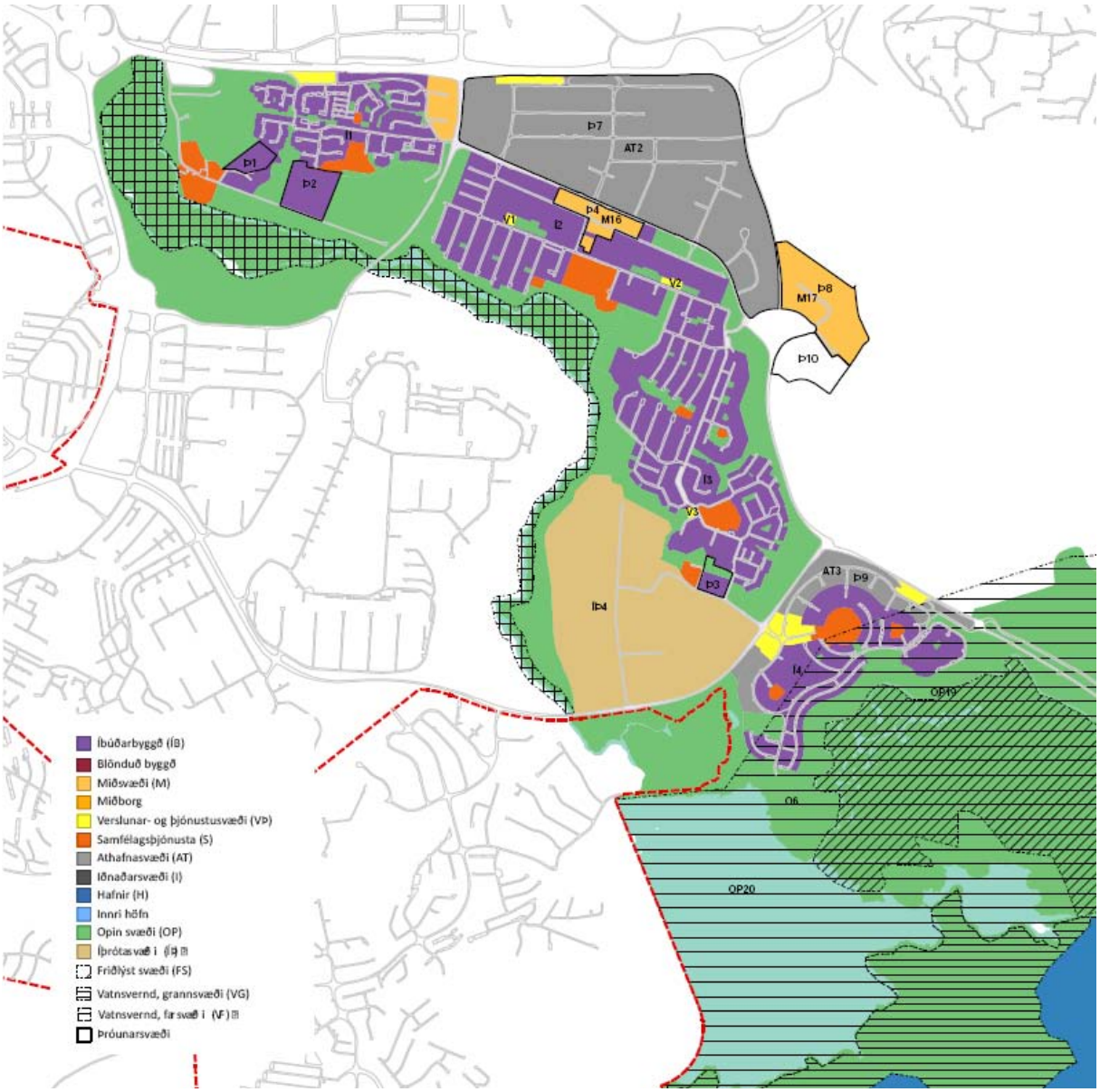
Niðurstaða

Við teljum skipulag Þ76 svæðisins í hróplegri mótsögn við meginmarkmið nýs aðalskipulags. Það er því eindregin krafa okkar að fallið verði frá skipulagi Þ76 svæðins sem íbúðabyggðar. Þess í stað verði svæðið skilgreint sem útivistarsvæði. Til vara gerum við þá kröfu að íbúðasvæðið verði minnkað þannig að það verði einungis meðfram Rafstöðvarvegi, en nái ekki upp að Seiðakvísl.

Reykjavík 19.september 2013

Virðingarfyllst

Brynjólfur Helgason og Sigríður H. Kristinsdóttir
Seiðakvísl 21, 110 R.
s. 820 6340
netfang: brh@simnet.is


Þ7
AT2
Þ1
Þ2
Þ4
M16
V1
I2
V2
Þ8
M17
Þ10
I3
V3
Þ3
ÍÞ4
AT3
Þ9
I4
OP19
O6
OP20
Íbúðarbyggð (ÍB)
Blönduð byggð
Miðsvæði (M)
Miðborg
Verslunar- og þjónustusvæði (VÞ)
Samfélagsþjónusta (S)
Athafnasvæði (AT)
Iðnaðarsvæði (I)
Hafnir (H)
Innri höfn
Opin svæði (OP)
Friðlýst svæði (FS)
Vatnsvernd, grannsvæði (VG)
Þróunarsvæði

Ann María Andreasen

Frá: Kristján Guðmundsson <duddiruddi@gmail.com>
Sent: 19. september 2013 13:50
Til: USK_Skipulag
Afrit: Eiríkur Haraldsson; Jón Hörður Jónsson; Torfi Sigurjónsson; Óli Árna
Efni: Athugasemd við aðalskipulagstillögu

Athugasemd við tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010 - 2030

Undirritaður gerir athugasemdir við fyrirliggjandi tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010-2030. Í tillögunni er gert ráð fyrir að Reykjavíkurflugvöllur verði lagður af á árunum 2015 – 2024. Enn hafa þó engar ráðstafanir verið gerðar varðandi hvert sú starfsemi sem er á Reykjavíkurflugvelli á að fara. Enn hefur ekki verið komið með tillögur að neinu flugvallarstæði í eða við Reykjavík sem gæti komið í stað núverandi svæðis í og við Vatnsmýrina. Á meðan svo er, er ekki tímabært að leggja Reykjavíkurflugvöll af.

Fyrsta svæðið sem á að leggja af á Reykjavíkurflugvelli er svæði það sem er fyrir flugkennslu, einkaflug, verkflug, flugvélaviðhald, flugvélasmíðar og fleira í Fluggörðum. Þarna er í dag blómlegt athafnalíf og ýmis flugtengd starfsemi. Þessarri starfsemi hefur ekki verið fundinn nýr staður og á meðan svo er, er ekki hægt að flytja hana. Á þessu svæði á undirritaður fasteign til geymslu flugvéla. Eðli málsins samkvæmt þá þarf geymsla undir flugvélar að vera við flugvöll.

Miðað við fjárhagsstöðu Reykjavíkur og ríkissjóðs í dag er einnig algjörlega óraunhæft að reikna með að Reykjavíkurborg eða ríki hafi fjármuni aflögu til að eyða í að byggja upp nýtt flugvallarsvæði á næstu áratugum. Undirritaður mótmælir því framkomnum tillögum um niðurleggingu Reykjavíkurflugvallar sem óraunhæfum og óframkvæmanlegum. Ef af þessarri tillögu yrði aðstaða sú sem ég hef komið mér upp til geymslu flugvéla minna eyðilögð og það án þess að fyrirsjánalegur sé staður til enduruppbyggingar.

Virðingarfyllst,

Fyrir hönd eigenda skýlis 33B á Reykjavíkurflugvelli

Kristján Guðmundsson
110576-4209

--
Kveðja/Regards,

Kristján Guðmundsson
+354 8992650

Fylkir ehf.
kt. 540169-3229
Dugguvogi 4
104 Reykjavík

SKJALAVER
HÖFUÐATORGI
19. SEP. 2013
Málsnr.: USK20130900 82
Bréfalykill:

Reykjavík 19. september 2013

Reykjavíkurborg
Umhverfis- og skipulagssvið
v.t. Haraldur Sigurðsson arkitekt

Varðandi : Arnarholt, á Kjalarnesi, landnúmer : 221217, staðgreinir : 32.161.101
Efni : Kæra varðandi landnotkun skv. tillögu að aðalskipulagi.

Undirritaður eigandi umræddrar lóðar kærir hér með landnotkun ofannefndrar lóðar.

Eigandi áskilur sér rétt til að skila inn frekari gögnum og hugmyndum að landnotkun umræddrar lóðar.

Virðingarfyllst

Eiríkur Óli Árnason
framkvæmdastjóri
gsm : 822-5126
v.s. : 553-6010

Móttekið
19. sep. 2013
Þjónustuver
Reykjavíkurborgar

Móttekið

HAFNARFJÖRÐUR

SKJALAVER
HÖFÐATORGI
19. SEP. 2013
Málsnr: UJK20130200 44
Drófadyksk:

Reykjavíkurborg
Umhverfis-og skipulagssvið
b.t. Haraldar Sigurðssonar
verkefnisstjóra aðalskipulags
Borgartúni 12-14,
105 Reykjavík

Hafnarfirði, 12. september 2013
1107097 GVA

Efni: Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030, endurskoðun

Á fundi skipulags og byggingarráðs 9. september s.l., var eftirfarandi erindi:

Lögð fram tillaga að Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 ásamt umhverfisskýrslu. Athugasemdafrestur er til 20.09.13. Lögð fram tillaga sviðsstjóra að umsögn.

Skipulags- og byggingarsvið tekur undir umsögn sviðsstjóra með áorðnum breytingum í samræmi við umræður á fundinum.

Virðingarfyllst,

Bjarki Jóhannesson
Sviðstjóri

HAFNARFJARÐARBÆR
Skipulags- og byggingarsvið

Dagsetning
09.09.2013

Aðalskipulag Reykjavíkur 2010 – 2030.
Umsögn Hafnarfjarðarbæjar.

Skipulags- og byggingarráð Hafnarfjarðar telur þær áherslur á þéttingu byggðar og vistvæna nálgun sem fram koma í aðalskipulagi Reykjavíkur vera mjög jákvæðar.

Bent skal þó á að í greinargerð með skipulaginu kemur fram að hæðir húsa á þéttingarsvæðum vestan Elliðaáa verði verði yfirleitt 3-5 hæðir og þéttleiki ekki minni en 60 íbúðir á hektara. Af þessu virðist mega ætla meginhluti þessara íbúða verði í fjölbýlishúsum. Fram kemur sú stefna að a.m.k. 90% íbúða verði byggðar innan núverandi þéttbýlismarka meðan gert er ráð fyrir að 60% íbúða á höfuðborgarsvæðinu fram til 2050 verði byggðar í Reykjavík. Þetta þýðir þá að 45-50% allra nýrra íbúða á höfuðborgarsvæðinu verði í fjölbýlishúsum í Reykjavík. Það vekur spurningar um eftirspurn og dreifingu slíks húsnæðis á höfuðborgarsvæðinu. Miðað við að Kópavogur stefnir einnig að þéttingu, stendur þá eftir að nágrannasveitarfélögin muni að mestu leyti verða skilin eftir með sérbýli og lítinn markað fyrir fjölbýlishús. Í vinnu við svæðisskipulag Höfuðborgarsvæðisins er viðmiðið að líta á höfuðborgarsvæðið sem eitt búsetusvæði þar sem samvinna verði milli sveitarfélaga um skipulag og byggðaþróun á svæðinu. Hafnarfjarðarbær telur því að varlega þurfi að fara í slíkar áætlanir innan einstakra sveitarfélaga.

Enn fremur leggur skipulags- og byggingarráð áherslu á að tryggð verði greið aðkoma og aðgengi að miðborg Reykjavíkur frá nágrannasveitarfélögunum.

Dr. Bjarki Jóhannesson
Sviðsstjóri/skipulags- og byggingarfulltrúi Hafnarfjarðar,
Tölvupóstfang: bjarki@hafnarfjordur.is

Umhverfis- og skipulagssvið
Borgartún 12-14
Reykjavík

Efni: Athugasemdir við aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030

Undirritaður fyrir hönd stjórnar Stúdentafélags Háskólans í Reykjavík, gerir í nafni stúdentafélagsins eftirfarandi athugasemdir við aðalskipulag Reykjavíkur. Nefna má hér í upphafi bréfsins að athugasemdirnar snerta eðli málsins samkvæmt aðallega nærliggjandi umhverfi byggingar Háskólans í Reykjavík, sér í lagi málefni Vatnsmýrinnar í hinu framlagða aðalskipulagi.

Stúdentafélagið (SFHR) er hagsmunafélag stúdenta við HR og hefur því það meginhlutverk að gæta hagsmuna rúmlega fjögur þúsund nemenda skólans, sem fer ört fjölgandi, enda útskrifar skólinn flesta nemendur af tækni- og verkfræðibrautum. Mikil eftirspurn er af tæknimenntuðu starfsfólki í atvinnulífinu. Allar aðstæður, og þróun undanfarinna ára, benda því til þess að nemendum HR muni fjölga hratt í náinni framtíð, með meðfylgjandi aukningu þarfa nemenda og starfsfólks fyrir samgöngur, aðstöðu og ásættanlegt námsumhverfi í Vatnsmýri. Stúdentafélagið telur að þau sjónarmið þurfi að hafa í huga við skipulagningu borgarinnar í nágrenni Háskólans í Reykjavík, og við lestur neðangreindra athugaemda.

Félagið vill fyrst gera þá meginathugasemd við aðalskipulagið, að sá hluti flugvallarsvæðisins sem næst stendur byggingu HR, verði síðasti hluti svæðisins til þess að fara undir íbúabyggð, eða árið 2024 í fyrsta lagi samkvæmt aðalskipulagi. Nemendur HR hafa hagsmuni af því að flugvallarstarfsemi sé ekki stunduð í Vatnsmýri. Má þar fyrst nefna áætlanir um byggingu íbúðahúsnæðis fyrir nemendur í mjög náinni fjarlægð við skólabygginguna, og þar með Reykjavíkurflugvöll. Vegna staðsetningar nemendaíbúða við skólabyggingu HR þyrftu íbúar að þola mikla hljóðmengun vegna flugvallarstarfseminnar og líklegast meira ónæði en aðrir nágrannar flugvallarins vegna mikillar nálægðar við flugbrautir. Er þetta sérstaklega íþyngjandi fyrir væntanlega íbúa nemendaíbúða HR ef af byggingu verður, þar sem nemendur háskólans hafa engan aðgang félagslegu húsnæði annars staðar í borginni, og njóta því engra félagslegra úrræða hvað íbúðahúsnæði varðar.[1]

Í öðru lagi þurfa nemendur nú þegar að þola mikla hljóðmengun vegna starfsemi flugvallarsvæðisins. Við vestasta enda skólabyggingar HR eru umfangsmiklar lesstofur nemenda, bæði á jarðhæð og annarri hæð. Frá þessum enda byggingarinnar eru rúmir 100 metrar í skýli Landhelgisgæslunnar. Gæslan stundar þyrluæfingar nánast daglega að því er virðist, með miklum látum sem truflar notkun nemenda á námsaðstöðu HR. Hefur félagið ítrekað orðið vart við óánægju nemenda vegna þessa. Er þá ekki minnst á almenna hljóðmengun vegna flugvéla, við flugtak og lendingu.

Í þriðja lagi telur stúdentafélagið að það myndi þjóna háskólanemum, framþróun háskóla í borginni og samfélaginu öllu ef til tækist að skapa meiri nálægð með háskólasvæðum HR og HÍ, sem auðvelda myndi frekara samstarf skólanna og eflingu háskólasamfélagsins. Brottför

[1] Stúdentar HR hafa ekki aðgang að Félagsstofnun Stúdenta. Byggingarfélag Námsmanna er að mati SFHR ekki félagslegt úrræði fyrir stúdenta við HR, þar sem BN er sjálfseignarstofnun, leiguverð þar miklum mun hærra en á stúdentagörðum FS, auk annarra atriða sem gera stöðu nemenda HR á húsnæðismarkaði mjög erfiða.

flugvallarins er þar meginfyrirstaða, en samgöngur milli skólanna tveggja eru háðar miklum hindrunum vegna tilvistar flugvallarins.

Í fjórða lagi vill stúdentafélagið nefna almenna öryggishættu þá sem stafar af starfsemi flugvallarins. Að áætla að austur vestur braut vallarins verði ekki lokað fyrr en í fyrsta lagi 2024 tryggir viðværandi hættu af lendingu flugvéla við austurenda brautarinnar, en þúsundir nemenda og starfsfólk eru tilneyddir til þess að aka Nauthólsveg daglega, þar sem flugvélar lenda í afar lágri hæð yfir akandi bifreiðum og háskólasvæðinu sjálfu. En til að sýna fram á litla hæð flugvéla, þá hafa hagsmunaðilar flugvallarins farið fram á lækkun trjátoppa í Öskjuhlíð vegna nálægðar við flugvélar í aðkomu til lendingar, en Nauthólsvegur liggur á umræddu svæði.

Af ofangreindum ástæðum gerir stúdentafélagið þessar athugasemdir skjalsins við aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030 hvað varðar Vatnsmýrarsvæðið, sér í lagi að síðasti hluti svæðisins fari ekki undir íbúabyggð fyrr en í fyrsta lagi árið 2024. Félagið telur hagsmuni nemenda HR, sem telja á fjögur þúsund og fer ört fjölgandi, best borgið með því að svæðið fari undir íbúabyggð eða græna atvinnustarfsemi sem fyrst, eða mun fyrr heldur en aðalskipulagið gerir ráð fyrir. Stúdentafélagið telur Háskólann í Reykjavík, nemendur skólans og starfsfólk hans, vera einn stærsta hagsmunaðila þess hvernig háttað verður um framtíð Vatnsmýrarsvæðisins.

Að lokum vill félagið þó geta þess að hagsmunaðilar þessir hafi jafnframt hag af því að flugvöllur sé í Reykjavíkurborg, í hæfilegri grennd við kjarna borgarinnar, til þess að geta þjónustað íbúa hennar og aðra gesti með fullnægjandi hætti.

Reykjavík, 19. september 2013

f.h. stjórnar Stúdentafélags Háskólans í Reykjavík

_____

Halldór H. Gröndal

hagsmunafulltrúi og stjórnarmeðlimur

Ann María Andreasen

Frá: garden@itn.is
Sent: 19. september 2013 12:00
Til: USK_Skipulag
Afrit: Garden; Alfhild Nielsen; geirfugl@simnet.is
Efni: Mótmæli við aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030

Reykjavíkurborg,
umhverfis-og skipulagssvið,
Borgartún 12-14
Reykjavík 105

Athugasemd við tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010-2030.

Flugskýli 31B Fluggörðum eigandi Úlfar Henningsson, Hólmfríður Edda Guðmundsdóttir
Flugskýli 31D Fluggörðum eigandi Garðaflug ehf.

Garðaflug ehf. hóf verkflugsrekstur sinn út frá Reykjavíkurflugvelli í júní 1975, starfsemin hefur því staðið í tæp 40 ár. Félagið hefur byggt aðstöðu sína í Fluggörðum, í eigin flugskýli (31D) og einnig með leigu á tveimur öðrum flugskýlum (31B og 24).

Aðalskipulag Reykjavíkurborgar tekur ekkert tillit til starfssemi félagsins í boðuðum skipulagsáformum, hvorki með því að bæta aðstöðumissi né með bótum og úthlutun á aðstöðu á sambærilegum flugvelli.

Garðaflug ehf. hefur látið vinna sérstakt lögfræðiálit fyrir félagið.
Í því er skírskotað í hefðarréttarákvæði íslenskra laga. Kemur þar skýrt fram að óheimilt sé að svipta félagið aðstöðu sinni án þess að almannaheill liggi við og að fullar bætur komi fyrir.

Það mun aldrei teljast almannaheill að leggja niður aðstöðu félagsins og á sama tíma samgöngumiðstöð Íslendinga, Reykjavíkurflugvöll.

Því eru hér lögð fram skrifleg mótmæli við aðalskipulagi Reykjavíkur og borginni tilkynnt formlega að Garðaflug ehf.
hyggur ekki á flutning úr Fluggörðum.

Virðingarfyllst fh. Garðaflugs ehf, Úlfars Henningssonar og Hólmfríðar Eddu Guðmundssdóttur.

Úlfar Henningsson.

Til Umhverfis- og skipulagssviðs Reykjavíkurborgar
Borgartúni 12-14

Mótmæli við tillögu að nýju aðalskipulagi Reykjavíkur

Undirritaður mótmælir fyrirhuguðum breytingum á Elliðaárdal, svæði sem í kynningu á nýju aðalskipulagi er lýst með eftirfarandi hætti:

> „Þ76 Ártúnsholt-Rafstöðvarvegur.
>
> [Í bæklingi um skipulag borgarhluta er reiturinn merktur Þ2].
>
> Íbúðarbyggð á tæplega 6 ha svæði. Gert er ráð fyrir að hægt verði að bæta við allt að 50 sérbýlishúsum á svæðinu sem yrðu hluti af núverandi byggð, skóla og þjónustu í Ártúnsholti.
>
> Aðkoma að svæðinu verður frá Rafstöðvarvegi. Á svæðinu eru gamlar malarnámur sem byggðin þarf að laga sig að. Skilyrt er að nýbyggðin þróist alfarið með vistvæn sjónarmið að leiðarljósi s.s. með sjálfbærum ofanvatnslausnum, byggingarefnum, flokkun sorps o.s.frv.“

Mótmælin eru studd eftirfarandi rökum:

1. Ég er íbúi í Seiðakvísl 20 frá 1997. Þegar ég keypti eignina, var mér tjá að þegar borgaryfirvöld úthlutuðu lóðum í götunni, hafi það verið gert með þeim skilyrðum að ekki yrði byggt fyrir sunnan íbúðarbyggðina.
   Gerð er krafa um að þetta skilyrði núverandi íbúa verði virt og er fyrirhugaðri þéttingu íbúðabyggðar í Elliðaárdal mótmælt.
   Þeir hagsmunir núverandi íbúa Seiðakvíslar sem byggjast á þessu skilyrði yrði með því að samþykkja ofangreinda tillögu að engu gert.

2. Auk þess er ofangreindum skipulagstillögum mótmælt , þ.e. mótmælt er tillögu um fyrirhugaða þéttingu byggðar í Elliðaárdalþéttingu og er í því sambandi byggt á umhverfissjónarmiðum.

   Elliðarárdalurinn er útivistarperla okkar og við eigum að leggja okkur fram um að varðveita hann eins og hann er, án þess að þétta byggð með þeim hætti sem lagt er til.

   Réttast væri að boða til útifunar um málið til þess að borgaryfirvöldum verði ljóst að vilji íbúa stendur til þess að varðveita Elliðaárdalinn. Vænti þess að borgaryfirvöld verði sama sinnis þegar grannt er skoðað

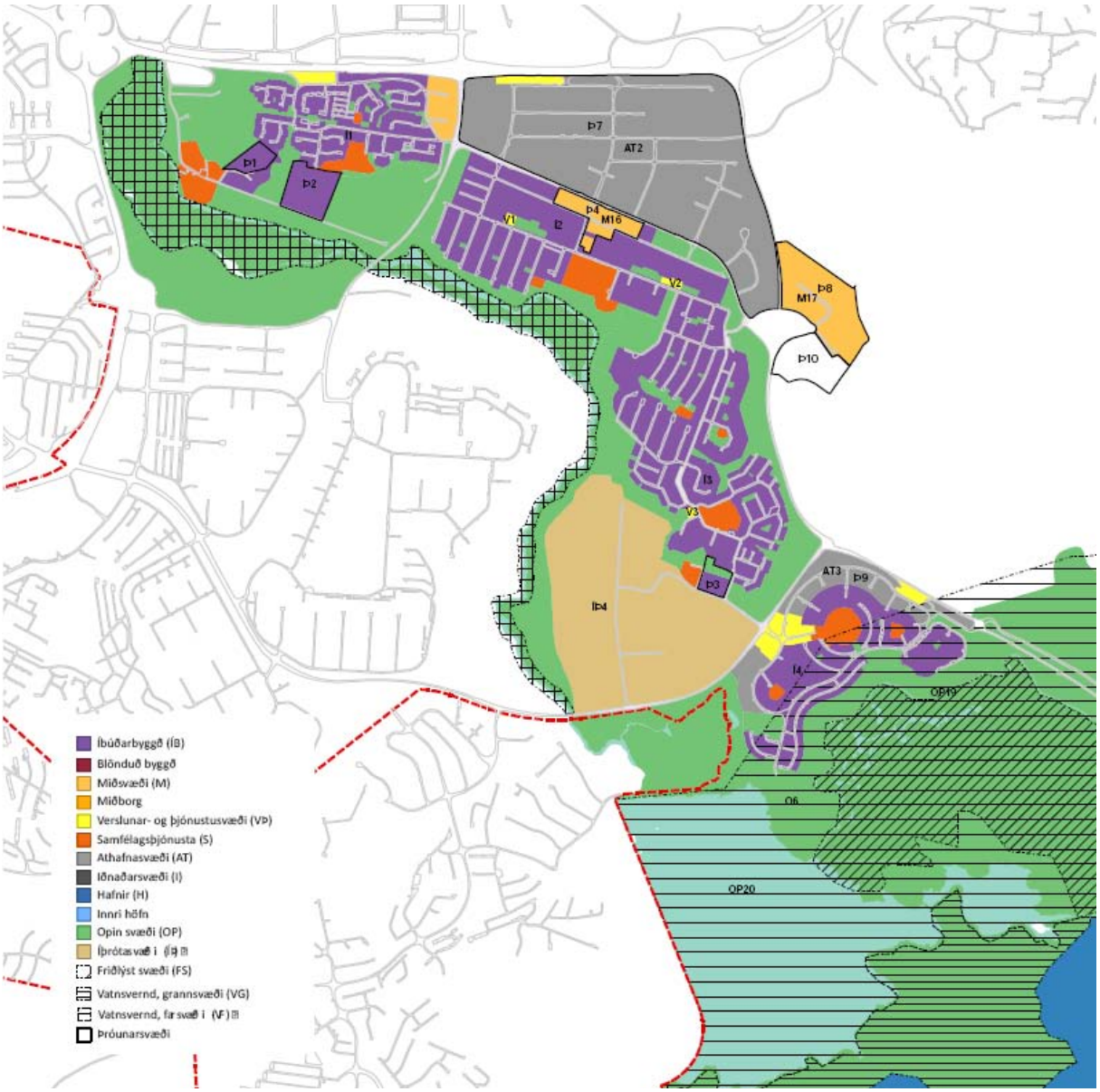
   Ef eitthvað ætti að gera þá ættu borgaryfirvöld að leggja metnað sinn í að sinna umhirðu og viðhaldi dalsins í núverandi mynd betur en gert hefur verið undanfarið.

Niðurstaða

Mótmælt er tillögu að nýju aðalskipulagi Reykjavíkur að því er varða þéttingu byggðar í Elliðaárdal, skv. „Þ76 Ártúnsholt-Rafstöðvarvegur“.

Gerð er krafa um að fallið verði frá tillögunni eins og hún liggur fyrir og staðfest í skipulagi að svæðið sé útivistarsvæði.

Halldór Frímannsson (sign)
KT. 210553-5099
Seiðakvísl 20
110 Reykjavík


Þ1
Þ2
Þ7
AT2
Þ4
M16
V1
I2
V2
Þ8
M17
Þ10
I3
V3
Þ3
ÍÞ4
AT3
Þ9
I4
OP19
O6
OP20
Íbúðarbyggð (ÍB)
Blönduð byggð
Miðsvæði (M)
Miðborg
Verslunar- og þjónustusvæði (VÞ)
Samfélagsþjónusta (S)
Athafnasvæði (AT)
Iðnaðarsvæði (I)
Hafnir (H)
Innri höfn
Opin svæði (OP)
Friðlýst svæði (FS)
Vatnsvernd, grannsvæði (VG)
Þróunarsvæði

Ann María Andreasen

Frá: Þytur Flugklúbbur <thytur@gmail.com>
Sent: 19. september 2013 11:42
Til: USK_Skipulag
Efni: Athugasemd við tillögu að nýju aðalskipulagi

Athugasemd við tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010 - 2030

Flugklúbburinn Þytur gerir athugasemdir við fyrirliggjandi tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010-2030.

Í tillögunni er gert ráð fyrir að Reykjavíkurflugvöllur verði lagður af á árunum 2015 – 2024. Enn hafa þó engar ráðstafanir verið gerðar varðandi hvert sú starfsemi sem er á Reykjavíkurflugvelli á að fara. Enn hefur ekki verið komið með tillögur að neinu flugvallarstæði í eða við Reykjavík sem gæti komið í stað núverandi svæðis. Á meðan svo er, er ekki hægt að leggja Reykjavíkurflugvöll af.

Fyrsta svæðið sem á að leggja af á Reykjavíkurflugvelli er svæði það sem er fyrir flugkennslu, einkaflug, verkflug, flugvélaviðhald, flugvélasmíðar og fleira í Fluggörðum. Þarna er í dag blómlegt athafnalíf og ýmis flugtengd starfsemi. Þessarri starfsemi hefur ekki verið fundinn nýr staður.

Á þessu svæði er flugklúbburinn þytur með fasteignir fyrir félagsstarfsemi sína og til að hýsa flugvélar klúbbsinns. Þytur er grasrótar klúbbur sem samanstendur af 85 meðlimum sem eiga 6 flugvélar. Aðstaðan í Reykjavík hefur verið þungamiðja klúbbsinns allt frá árinu 1987.

Uppbygging klúbbsins hefur verið unnin meira og minna í sjálfboðaliða starfi og klúbburinn stækkað með árunum.

Það er ljóst að ef af aðalskipulagi Reykjavíkur verður og fluggörðum verður lokað þá er verið að höggva stórt skarð í klúbbinn og ekki ljóst hvernig hann á að geta starfað áfram.

Undirritaður mótmælir því tillögum sem snúa að því að leggja niður Reykjarvíkur flugvöll og starfsemi sem snýr að vellinum.

Fyrir hönd Flugklúbbsins Þyt

Þorsteinn Jónsson
Formaður

Ann María Andreasen

Frá: Anna Einarsdóttir <annaeinars@simnet.is>
Sent: 19. september 2013 10:32
Til: USK_Skipulag
Efni: Athugasemdir vegna veglagningar og hugsanlegrar tilfærslu á skóla.

Góðan daginn.

Við keyptum Gerðarbrunn 44 í Úlfarsárdal á þessu ári.
Okkur var tjáð við kaupin að dalurinn væri friðaður og því kæmi engin byggð þar.

Okkur bregður því við, að sjá á skipulagi að setja eigi veg yfir dalinn, að Reynisvatnsáshverfinu. Þessi auka vegtenging við örfáa íbúa yrði að okkar mati stórslys á þessari óskertu náttúru og við mótmælum því. Það ætti að vera nóg að þvera dalinn með vegi í Grafarholtið.

Eins gerðum við ráð fyrir að skóli yrði eins og núverandi skipulag segir til um. Hugmyndir um að færa skólann innar í dalinn eru á skjön við okkar hagsmuni. Við keyptum okkar hús, fyrst og fremst vegna **friðsældar dalsins** og við hyggjum að svo sé um fleiri íbúa hér.

Bestu kveðjur,

Anna Einarsdóttir, 210364-5799
Gísli Gíslason, 230853-3719
Gerðarbrunni 44
113 Reykjavík.

Reykjavík 19. september 2013.

Athugasemdir stjórnar og forstöðumanns Tilraunastöðvar Háskóla Íslands í meinafræði að Keldum vegna tillögu um aðalskipulag Reykjavíkur.

Í núverandi texta aðalskipulags kemur fram að á Keldnalandi verði m.a. þekkingar- og tæknigarðar. Einnig kemur fram að á Keldnasvæði verði m.a. fyrst og fremst hátækni- og þekkingarfyrirtæki og rannsóknarstarfsemi.

Skv. samkomulagi milli menntamálaráðherra og borgarstjórans í Reykjavík frá 26/1 1983 er gert ráð fyrir rannsóknastofnunum á Keldnasvæðinu, sjá fylgiskjal.

Í tillögum að nýju aðalskipulagi er ekki gert ráð fyrir starfsemi sem fer fram á Tilraunastöðinni í dag og er í framtíðarsýn stofnunarinnar (sjá nýlega skýrslu um framtíðarsýn á: http://www.keldur.hi.is/sites/keldur.hi.is/files/Sk%C3%BDrsla%20Framt%C3%AD%C3%B0arnefndar%20Keldna%202012.pdf). Hlutverk Tilraunastöðvarinnar er að stunda rannsóknir og sjúkdómagreiningar á sviði dýrasjúkdóma og dýraheilbrigðis.

Þrátt fyrir umræðu um mögulegan flutning Tilraunastöðvarinnar er ekki komin nein bein ákvörðun né tímaáætlun um slíka flutninga. Ekki er heldur komin ákvörðun um hver aðstaðan verður á nýjum stað. Meðan ákvarðanir um flutninga eru óljósar er mikilvægt að gera ráð

v/Vesturlandsveg • IS-112 Reykjavík • Iceland • Telephone 354-585 5100 • Telefax 354-567 3979

fyrir starfseminni á þeim stað sem hún er núna. Því er mikilvægt að í nýju aðalskipulagi Reykjavíkur sé gert ráð fyrir slíkri starfsemi á svæðinu.

Tillaga stjórnar og forstöðumanns Tilraunastöðvarinnar er að í nýju aðalskipulagi verði gert ráð fyrir rannsóknastarfsemi á Keldnasvæðinu. Það er mikilvægt fyrir starfsemi Tilraunastöðvarinnar, einkum vegna:

1. Tilraunastöðin er á svæðinu og mikilvægt að starfsemin þar sé tryggð.
2. Vegna hraðrar þróunar á fræðasviðum Tilraunastöðvarinnar er mikilvægt að tryggja frekari uppbyggingu á svæðinu. Ófært er að þróunarmöguleikum Tilraunastöðvarinnar sé haldið í gíslingu vegna orðalags í aðalskipulagi Reykjavíkurborgar.

Tilraunastöð Háskóla Íslands
Kt.: 650269-4549
v/ Vesturlandsveg
112 Reykjavík

F.h. stjórnar Tilraunastöðvarinnar
Sigurður Ingvarsson, Dr.Med.Sc.
Forstöðumaður og prófessor
Sími: 5855123 og 8943235

Samkomulag milli menntamálaráðherra f.h. Háskóla Íslands, Tilraunastöðvar Háskólans í meinafræði að Keldum og Rannsóknaráðs ríkisins og borgarstjórans í Reykjavík f.h. borgarsjóðs um málefni Keldna og Keldnaholts, makaskipti á löndum og um stöðu landa og þeirra stofnana ríkisins, sem hér um ræðir, í aðalskipulagi o.fl.

1. gr.

Samkomulag þetta er gert á grundvelli landnotkunartillögu sem aðilar samkomulags þessa hafa orðið sammála um, og birtist á uppdrætti arkitektanna Hrafnkels Thorlacius og Hilmars Ólafssonar í mkv. 1:5000, dags. 30. des. 1982, og er hann fylgiskjal með samkomulagi þessu.

./.

Ennfremur liggur til grundvallar samkomulagi þessu Aðalskipulag Reykjavíkur 1981-1998, landnotkun á austursvæðum, sem staðfest var af félagsmálaráðherra 15. mars 1982, sbr. og samþykkt borgarstjórnar 1. júlí 1982 um breytta framkvæmdaröð og breytta landnotkun norðan Grafarvogs frá því sem aðalskipulagið gerir ráð fyrir.

./.

2. gr.

Lönd þau, sem eru í eigu ríkissjóðs, vestan Vesturlandsvegar, þegar samkomulag þetta er gert og samkomulagið fjallar um eru sem hér segir:

a)	Keldnaland	141.5 ha
b)	Hluti úr Grafarholti	12.4 ha
c)	Landspilda norðan og sunnan Grafarlækjar	1.56 ha
	Samtals	155.46 ha

Tölur þessar eru samkvæmt þeim kortum og gögnum sem fyrir liggja, en hafa verður fyrirvara á um nákvæmni þessara stærða og vísast til nánari útmælingar síðar um nákvæmari stærðir.

3. gr.

Með tilvísun í landnotkunartillögu á uppdrætti arkitektanna dags. 30. des. 1982 í mkv: 1:5000 eru aðilar sammála um að í eigu ríkisins verði eftirleiðis eftirtaldar landspildur vestan Vesturlandsvegar auk spildu úr landi Reynisvatns:

Fl. A. Svæði fyrir opinberar stofnanir og iðnað (rauð og dökkgrá).

A1.	Land umhverfis rannsóknarstofnanir atvinnuveganna í Keldnaholti frá Úlfarsá að stofnbraut frá Vesturlandsvegi yfir Keldnaholt til vesturs.	31.3 ha
A2.	Land sunnan sömu stofnbrautar að grænu svæði við Grafarlæk og að grænu svæði vestan Keldna.	52.7 ha
A3.	Land sunnan græns svæðis við Grafarlæk og austan Gufunesvegar.	14.4 ha
	Samtals fl. A fyrir opinberar stofnanir, iðnað og aðra starfsemi tengda þeim.	98.4 ha

Fl. B. Græn svæði.

B1.	Hluti græns svæðis við Grafarlæk, allt svæðið norðan lækjar milli Vesturlandsvegar og Gufunesvegar og spilda sunnan lækjar til tengingar við svæði A3.	6.8 ha
B2.	Hluti græns svæðis vestan Keldna.	12.0 ha
B3.	Leiguland við tilraunastöð Rannsóknarstofnunar Landbúnaðarins "Korpu" ætlað fyrir jurtakynbætur o.fl. á vegum hennar.	18.6 ha
B4.	Svæði til túnræktar og beitarnota úr landi Reynisvatns milli Reynisvatnsvegar og Úlfarsár að undanskildu 50 m breiðu belti meðfram henni. Sjá nánar 6. gr.	19.66 ha
	Samtals græn svæði í fl. B.	57.06 ha
	Samtals svæði A+B =	155.46 ha

Fyrirvari er hafður á um nákvæmni þessara landstærða og skal nákvæm útmæling fara fram að lokinni skipulagsvinnu sbr. 4. gr. og 6. gr. hér á eftir.

4. gr.

Samningsaðilar munu eftir undirritun samkomulags þessa setja á laggirnar 4ra manna samvinnunefnd um skipulagsmál Keldna og Keldnaholts, skipaða 2 fulltrúum frá hvorum aðila. Verkefni samvinnunefndarinnar skal vera að láta vinna deiliskipulagsáætlun fyrir lönd þau, sem skv. 3. gr. verða í eigu ríkisins og leggja fyrir skipulagsyfirvöld í Reykjavík til samþykktar innan 2ja ára. Ríkissjóður skal kosta sérfræðivinnu við skipulagið.

5. gr.

Deiliskipulagsáætlunin skal sýna í aðalatriðum landnotkun á svæðum í fl. A og staðsetningu tengibrauta og safngatna inni á svæðunum.

Við gerð áætlunarinnar skal gengið út frá eftirtöldum meginsjónarmiðum um skipulag grænna svæða, fl. B:

Svæði B 1.

Á svæði þessu skal gera ráð fyrir rannsóknarstöð á sviði fisksjúkdóma og vatnalíffræði í tengslum við fiskeldistöð í eigu ríkisins, sem nú er sunnan lækjarins og verður þar áfram. Göngu- og reiðstígur verði að mestu sunnan lækjarins. Ríkissjóður hefur heimild til að nýta fyrir þarfir stöðvarinnar þær vatnslindir sem finnast meðfram læknum á landi borgarsjóðs. Að öðru leyti er gert ráð fyrir að lækurinn og umhverfi hans verði verndað og rennsli lækjarins haldist eftir því sem tök eru á.

Svæði B 2.

Ákveða skal hvaða hluta svæðisins girða skuli af. Í aðalatriðum er stefnt að því að girða af tún og skógræktarreit NV Keldna. Innan girðingar mun tilraunastöðin að Keldum hafa túnnytjar og aðstöðu til að viðra skepnur.

Á girðingum skulu vera sjálflokandi hlið. Almenningi skal heimil umferð um svæðið bæði að vetri og sumri á göngustígum sem gerðir skulu í því skyni. Í skipulaginu skal staðsetja skjólbelti og trjálundi er þjóni þeim tilgangi að búa til skjól á græna svæðinu, bæði fyrir þá er það nota, og ennfremur til að afmarka stöðina gagnvart íbúðabyggðinni.

Borgarsjóður skal kosta gerð girðinga, hliða, göngustíga, skjólbelta og nauðsynlega lokun skurða sem telst eðlileg vegna umferðar almennings.

Við sérstakar aðstæður, t.d. þegar verið er að rannsaka og fást við bráða sjúkdóma að Keldum og þegar ástæða þykir til skal heimilt að banna umferð almennings um svæðið tímabundið. Skal það gert í samráði við borgaryfirvöld.

Inni á svæðinu skal ríkinu heimilt að reisa byggingar fyrir rannsóknastarfsemi, allt að 1500 m^2 í gólffleti og skal eðli starfseminnar vera þannig að vel fari á grænu svæði. Þessi byggingarréttur skal þó eigi nýttur nema brýna nauðsyn beri til, og að öðrum möguleikum nýttum á landi í eigu ríkisins, sem samkomulagið tekur til.

Svæði B 3 og B 4 er ekki ástæða til að deiliskipuleggja að svo komnu máli.

6. gr.

Um land það er borgarsjóður afhendir með samkomulagi þessu til ríkisins úr landi Reynisvatns gilda þessi ákvæði:

a) Undanskilin er 50 m breið spilda meðfram Úlfarsá. Tilraunastöðin að Keldum hefur þó rétt til að nýta spildu þessa til túnræktar og heyöflunar að því marki a ekki hindri umferð almennings með ánni.

b) Borgarsjóður mun rækta u.þ.b. 10 ha tún á landinu og afhenda tilraunastöð-

landi Keldna. Þessu skal lokið á 5 árum frá dagsetningu samkomulags þessa.

c) Á meðan borgarsjóður hefur ekki afhent tún þau sem getur í 6. gr. b. fær tilraunastöðin að Keldum til endurgjaldslausra nytja heimatúnið að Reynisvatni ca. 3,5 ha að stærð.

d) Stærð eignarlands ríkisins skal ákveða endanlega þegar nákvæm útmæling hefur farið fram og skal stærðin ákveðin þannig að jöfnuður náist í makaskiptum skv. samkomulagi þessu.

e) Undanskilin eru vatnsréttindi og jarðvarmaréttindi á landinu nema til eigin nota tilraunastöðvarinnar á svæðinu.

f. Tilraunastöðinni að Keldum skal heimilt í samráði við skipulagsyfirvöld borgarinnar að reisa þær byggingar á landinu sem nauðsynlegar eru til nýtingar þess skv. samkomulagi þessu.

7. gr.

Reykjavíkurborg mun afhenda ríkinu til eignar þau lönd sem nú eru í einkaeign en verða skv. samkomulagi þessu innan marka eignarlands ríkisins.

Afhendingu þessa lands skal lokið fyrir 1. janúar 1986.

8. gr.

Þegar gerð hefur verið skipulagsáætlun á landi ríkisins sbr. 4. gr. skal ákveðið hvaða götur og stofnræsi Reykjavíkurborg leggi á sinn kostnað um land ríkisins.

Í aðalatriðum skal við það miðað að borgarsjóður annist gerð, rekstur og viðhald tengibrauta, safngatna og stofnræsa. Ríkissjóður annist gerð, rekstur og viðhald aðkomugatna, bílastæða og heimæða frá stofnræsum.

Framkvæmdum skal hagað þannig á hverjum tíma að mannvirki borgarinnar nýtist sem best.

Ríkissjóður skal leggja til borginni að kostnaðarlausu land undir þessi mannvirki.

Reykjavíkurborg tekur að sér rekstur og viðhald vegar heim að Keldum nú þegar, enda flokkist sú gata sem safngata.

9. gr.

Af byggingum þeim er rísa á landi ríkisins skal greiða gatnagerðargjald eins og það verður ákveðið af borgaryfirvöldum á hverjum tíma. Gatnagerðargjaldið skal miðast við rúmmál húsa, og fer um gjalddaga og greiðsluskilmála eftir almennum reglum sem gilda þegar byggingaleyfi er útgefið.

Gatnagerðargjald skal ekki greitt af þeim byggingum sem hafa verið reistar, þegar samkomulag þetta er gert.

Um eftirtaldar væntalegar byggingar gilda þau ákvæði að af þeim skal greiða þriðjung gatnagerðargjalds þegar byggingar á Keldnaholti tengjast holræsakerfi Reykjavíkurborgar og er það fullnaðargreiðsla. Gatnagerðargjaldið fer eftir gjaldskrá eins og hún verður, þegar gjaldið er greitt. Þessar byggingar eru:

1. Viðbygging við Rannsóknarstofnun byggingariðnaðarins, um 900 m^2, en teikning er til meðferðar hjá byggingarnefnd Reykjavíkur.
2. Viðbygging við Rannsóknarstofnun landbúnaðarins, gripahús, um 500 m^2, en teikning er til meðferðar hjá byggingarnefnd Reykjavíkur.
3. Byggingaráfangi við Iðntæknistofnun, um 2000 m^2.
4. Byggingaráfangi við Straumfræðistöð Orkustofnunar, um 1300 m^2.

10. gr.

Reykjavíkurborg mun deiliskipuleggja land undir iðnað og rannsóknarstarfsemi vestan og norðanvert í Grafarholti 20-25 ha að stærð.

Reykjavíkurborg mun að höfðu samráði við forstöðumenn stofnana að Keldnaholti og Keldum leitast við að beina inn á þetta land starfsemi sem byggir á háþróaðri tækniþekkingu og æskilegt er að hafi sem nánasta samvinnu við rannsóknarstofnanirnar að Keldum og Keldnaholti.

11. gr.

Aðilar eru sammála um að Reykjavíkurborg geti við undirskrift samkomulags þessa hafið framkvæmdir á því landi sem í hennar hlut fellur svo og lagningu stofnlagna um land ríkisins í samráði við eignaraðila sbr. 3. og 4. gr. samkomulags þessa.

12. gr.

Aðilar eru sammála um að Reykjavíkurborg leiti staðfestingar skipulagsstjórnar ríkisins á breytingum á staðfestum aðalskipulagsuppdrætti í samræmi við samkomulag þetta. Aðilar eru fyrir sitt leyti ásáttir um að skipulagsstjórn ríkisins geti beitt 3. mgr. 19. gr. skipulagslaga nr. 19/1964 við meðferð málsins.

13. gr.

Gagnkvæm afsöl sveða þeirra, sem samkomulag þetta fjallar um, skulu útgefin þegar Reykjavíkurborg hefur lokið gerð nákvæmra uppdrátta, þó eigi síðar en 1. janúar 1986, sbr. 7. gr.

14. gr.

Í tengslum við samkomulag þetta verður gengið frá afmörkun háskólalóðar báðum megin Suðurgötu sbr. yfirlýsingu þar að lútandi á fylgiskjali með samkomulaginu.

15. gr.

Samkomulag þetta er háð eftirfarandi fyrirvörum:

1. Staðfestingu fjármálaráðherra f.h. ríkissjóðs.
2. Samþykki borgarstjórnar Reykjavíkur.
3. Samþykki Alþingis.

16. gr.

Rísi ágreiningur út af samkomulagi þessu skal hvor samningsaðili tilnefna fulltrúa til viðræðna um ágreiningsatriði. Hafi samkomulag ekki náðst innan sex mánaða skal mál vegna ágreinings rekið fyrir bæjarþingi Reykjavíkur.

Reykjavík, 26. janúar 1983.

Menntamálaráðherra,

Ingvar Gíslason.

Borgarstjórinn í Reykjavík,

Davíð Oddsson.

Fylgiskjal

Samkomulag milli menntamálaráðherra f.h. Háskóla Íslands, Tilraunastöðvar Háskólans í meinafræði að Keldum og Rannsóknaráðs ríkisins og borgarstjórans í Reykjavík f.h. borgarsjóðs um málefni Keldna og Keldnaholts, makaskipti á löndum og um stöðu landa þeirra stofnana ríkisins, sem hér um ræðir í aðalskipulagi.

Yfirlýsing um afmörkun og skipulag lóðar Háskóla Íslands.

1. Skipulagstillaga fyrir miðsvæði háskólans sem fyrir liggur hjá borgaryfirvöldum verði tekin til afgreiðslu fyrir 1. apríl 1983.

2. Reykjavíkurborg láti nú þegar gera nákvæman uppdrátt af háskólalóðinni og verði lóðin afmörkuð á grundvelli tillögu borgarverkfræðings, sbr. bréf hans til rektors háskólans, dags. 24. júlí 1973, ásamt meðfylgjandi uppdrætti, sbr. þó 3. lið hér á eftir. Í þessu sambandi athugist afmörkun friðlands fugla norðan og austan Norræna hússins.
Aðilar eru sammála um að stefnt skuli að gerð íþróttaaðstöðu í Vatnsmýri í stað Melavallarins.

3. Vestan Suðurgötu á horni hennar og Hjarðarhaga er búið að byggja Verkfræðahús 1 og 2 og hafin bygging 3ja áfanga.
Þessar byggingar eru á landi, sem er utan lóðarfyrirheits bæjarráðs dags. 6. okt. 1961, en er hér með ráðstafað til Háskóla Íslands.
Á landinu stendur skemma sem H.Í. á að 77.5% en borgarsjóður að 22.5%, og mun H.Í. rífa skemmu þessa alla borgarsjóði að kostnaðarlausu.
H.Í. greiðir ekki gatnagerðargjald af þeim byggingum, sem byggingarleyfi hefur verið veitt fyrir, en endurgreiðir borgarsjóði kaupverð húseignarinnar Klappar við Suðurgötu, sem borgarsjóður keypti á árinu 1982 og er á landi þessu.

Reykjavík, 26 janúar 1983.

F.h. Háskóla Íslands,

Ingvar Gíslason.

f.h. borgarsjóðs,

Davíð Oddsson.

Ann María Andreasen

Frá: Gunnar Olafsson <gunnar@verkfaeriehf.is>
Sent: 19. september 2013 10:37
Til: USK_Skipulag
Efni: Athugsemdir við Aðalskipulag

Góðan dag

Ég vil gera eftirfarandi athugasemdir við aðalskipulag .

Þ104 : Hér er horfið frá fyrra skipulagi og reynt að steypa lögbundinni þjónustu saman í einn graut. einkennist af metnaðarleysi og efnahags í núinu . Hér eru skipulagsfræðingar að skapa Fram grundvöll lögsóknar
vegna samninga sem þeir hafa undir höndum . Ganga einnig þvert á vilja íbúa og stöðva uppbyggingu hverfissins.
Hér er á ferðinni hagsmuna skammsýni að vilja stjórnvalda í dag .
Bendi ég á að rekstur slíkra miðstöva hefur ekki gengið á Íslandi og er í óþökk allra notenda.
Einnig erá leiðinni samgönguslys þar sem miðstöðin er lokuð af innst í hverfinu, tengibraut frá Reynisvatnsás leysir ekki aðgengi.
Hljóðvist og mengun fyrir íbúa er einnig of mikil með að tengja þetta allt saman , allar tengibrautir eru skilgreindar sem 30km .

Þ100
Hér á að flytja atvinnustarfsemi inn í þéttan íbúðakjarna , Þessi kjarni átti að vera í Þ99 og studdur tengibraut sem nú er farin.
Er ekki fullrreynt að troða iðnaði í íbúagötur og auka þannig umferð innan um börn á reiðhjólum?
Svæðið milli Þ102 og Þ101 er ónýtt atvinnusvæði sem enginn vill byggja á vegna byggingarstefnu .
Væri betra að halda sig við atvinnustarfsemi í Þ99 eins og fyrra skipulag .

Ég mótmæli þeirri hugsunarskekkju að íbúar vilji búa í fjölbýli í miðbænum og mæli með því að horfið verði til fyrra skipulags í Úlfarsárdal með
hægari áætlun huga .

kv
Gunnar Ólafsson
140769-5929

KNATTSPYRNUFÉLAGIÐ FRAM

Aðalstjórn

STOFNAÐ 1.MAÍ 1908

Safamýri 26, 108 Reykjavík - S: 533 5600 Fax: 568 0495 E-mail: kristinn@fram.is

Reykjavík 18 september 2013

Knattspyrnufélagið Fram vill koma á framfæri alvarlegum athugasemdum við auglýsta tillögu að aðalskipulagi Reykjavíkur.

Það eru félaginu mikil vonbrigði að til standi að breyta fyrirhuguðum áformum um byggð í Úlfarsárdal úr því að vera að lágmarki 3000 íbúða byggð í að vera aðeins 1100-1200 íbúðir. Slíkt mun líklega leiða af sér að í stað 9-10 þúsund íbúa byggðar yrði einungis um að ræða byggð í nágrenni við þrjú þúsund íbúa.

Síðan að borgaryfirvöld komu fyrst fram með hugmyndir í þessa veru, snemma árs 2012 þá hafa komið fram kröftug mótmæli frá íbúum og öðrum hagsmunaaðilum hverfisins. Ekkert samráð hefur verið haft við íbúa eða aðra hagsmunaaðil um þessa gjörbreyttu stefnu í uppbyggingu hverfisins. Ef áform þessi ganga eftir verður vilji íbúa og annarra hagsmunaaðila hverfisins virtur að vettugi og gengið þvert gegn þeirra vilja.

Grafarholtið og Úlfarsárdalur eru í dag íbúða- og þjónustukjarni þar sem til hefur staðið að mynda a.m.k 15 þúsund manna byggð. Ef auglýst áform ganga eftir þá mun íbúafjöldi einungis verða ca. 8 þús. manns, þ.e. 5 þús. + 3 þús. Í dag eru íbúar samtals ca. 6 þús. Þessum hugmyndum hefur verið mótmælt af Knattspyrnufélaginu Fram og fjölmörgum öðrum aðilum s.s. íbúasamtökum. Fulltrúi félagsins sendi m.a. stýrihóp um aðalskipulag bréf (e-mail) þann 19 október 2012 með athugasemdum og ábendingum sem ekki hefur verið tekið tillit til eða svarað yfir höfuð.

Til þess að mynda fjölbeytta og lífvænlega byggð þá þarf stærð hennar að vera nægjanlega mikil til þess að laða að sér og bera afburða grunnþjónustu sem hægt er að veita með hagkvæmum og metnaðarfullum hætti. Saman geta Grafarholt og Úlfarsárdalur myndað hagkvæma einingu sem er nægjanlega stór til að vera aðlaðandi fyrir aðila sem vilja bjóða ýmiskonar þjónustu, verslun og einnig bera öfluga innviðastarfsemi s.s. íþróttastarfsemi, sundlaug, bókasafn o.s.frv.

KNATTSPYRNUFÉLAGIÐ FRAM

Aðalstjórn

STOFNAÐ 1.MAÍ 1908

Safamýri 26, 108 Reykjavík - S: 533 5600 Fax: 568 0495 E-mail: kristinn@fram.is

Til þess að öflugt fjölgreina íþróttafélag líkt og Knattspyrnufélagið Fram geti þrifist til langrar framtíðar þarf stærra hverfi, heldur en 8 þúsund manns. Reynsla félagsins og annara íþróttafélaga er að sá fjöldi íbúa er ekki nægjanlegur til að bera uppi fullnægjandi blómlegt íþróttastarf kvenna og karla þegar horft er til langs tíma, því huga þarf að eðlilegum sveiflum í aldurssamsetningu hverfa. Íþróttastarf er háð því að að hverfi séu nægjanlega stór til þess að bera öflugt starf þrátt fyrir að hverfi eldist tímabundið. Núverandi skipulag sem mun að lokum mynda 15 þús. manna byggð gerir það á meðan 8 þús. gera það tæpast þegar horft til lengri tíma.

Hið sama er líklegt til að vera upp á teningnum þegar horft til til nýtingar á innviðum s.s. bókasafni, sundlaug, skólum osfrv.
Knattspyrnufélagið Fram hefur lagt metnað sinn í að koma á fót íþróttastarfsemi sem þjónar Grafarholti og Úlfarsárdal, enda er félagið sannfært um að hvergi séu betri tækifæri hér á landi til þess að koma upp öflugu starfi ef rétt verður staðið að uppbyggingu. Landfræðilegar aðstæður eru með þeim hætti að íþróttastarf getur farið fram í umhverfi sem á sér engan líkan hér á landi, bæði þegar horft er til náttúrufegurðar og þess að mynda miðpunkt í hverfi.

Ungt barnafólk vill búa í úthverfi. Um þetta þarf ekki að fjölyrða, heldur er nægjanlegt að horfa til þess hvert barnafólk hefur leitað síðustu ár þegar það hefur þurft að stækka við sig. Valkostir borgarinnar í þeim efnum hafa verið takmarkaðir og skuldbinding borgarinnar til þeirra verið óljós sbr. misvísandi skilaboða um uppbyggingu í Úlfarsárdal. Á síðustu árum hefur byggð á höfuðborgarsvæðinu þróast með þeim hætti að úthverfi hafa vaxið þar sem upp á þau hefur verið boðið, s.s. í Kópavogi, Garðabæ, Hafnafirði, Mosfellsbæ osfrv. Slík þróun mun áfram eiga sér stað því þar eru þær þarfir sem flest barnafólk hefur uppfylltar. Það er því skynsamlegt að bjóða íbúum landsins aðgengi að glæsilegu svæði sem hefur upp á að bjóða allt sem prýðir gott úthverfi í einu af síðustu suðurhlíðum höfuðborgarsvæðisins.

Þétting byggðar er ágætt markmið en ekki má gleyma að bjóða fólki upp á góðan valkost í úthverfi. Þegar stefnt er að þéttingu byggðar er nærtækt að horfa til þess að styrkja íbúðakjarnan í Grafarholti og Úlfarsárdal þannig að til verði samfellt gott hverfi af hagkvæmri stærð sem ber blómlega starfsemi, þar á meðal íþróttastarfsemi til langrar framtíðar.

KNATTSPYRNUFÉLAGIÐ FRAM

Aðalstjórn

STOFNAÐ 1.MAÍ 1908

Safamýri 26, 108 Reykjavík - S: 533 5600 Fax: 568 0495 E-mail: kristinn@fram.is

Knattspyrnufélagið Fram leggur hér með fram þá bón að fallið verði frá því að minnka byggð niður fyrir 3000 þús. íbúðir á skipulagstímanum fram til 2030 líkt og núverandi tillaga gerir ráð fyrir. Það er von félagsins að borgaryfirvöld taki tillit til þessara og annara athugasemda sem fram hafa komið að hálfu félagsins og tryggi að hverfið verði nægjanlega stórt og öflugt til að bera fjölbreytta íþróttastarfsemi til langs tíma. Það er því ósk félagsins að fyrri áform verði látin halda sér.

Virðingarfyllst
f.h. Knattspyrnufélagsins Fram

Ólafur I Arnarson
Formaður aðalstjórnar

Ann María Andreasen

Frá: Arnar Þór Emilsson <arnar.ate@gmail.com>
Sent: 18. september 2013 22:31
Til: USK_Skipulag
Efni: Fwd: Athugasemd við tillögu að nýju aðalskipulagi

Undirritaður gerir athugasemd við fyrirliggjandi tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjarvík þar sem gert er ráð fyrir því að Reykarvíkur flugvöllur verði lagður nyður í áföngum.

Einnig mótmæli ég því að Fluggarðar verði lagðir undir aðra starfssemi.

Ég tel að Reykjarvíkur flugvöllur skipti okkur Höfuðborgarbúa afar miklu máli og væri synd að sjá hann hverfa.

Ég á afar erfitt með að trúa því að borgar yfirvöld vilji sjá þessa starfsemi hverfa.

Virðingarfyllst

Arnar Þór Emilsson
Borgarbúi

Ann María Andreasen

Frá: Sigurður <santon@mi.is>
Sent: 18. september 2013 22:43
Til: USK_Skipulag
Efni: Land Skrauthóla Kjalarnesi

Skipulag Reykjavíkur
Reykjavíkurborg

Hér með er mótmælt grænu svæði á nýju skipulagsuppdráttum fyrir Reykjavík. Nefnt "græni trefillinn" Reykjavík 2010-2030.
Um land Skrauthóla Kjalarnesi. Undirritaður eigandi jarðarinnar Skrauthóla fer fram á að jörðin Skrauthólar verði skráð áfram sem landbúnaðarland.
Annað skipulag kemur til að skerða stóran hluta jarðarinnar og kallar á fjárbætur verði annað ákveðið.

Virðingarfyllst
Sigurður Antonsson
18. September 2013

Ann María Andreasen

Frá: Haukur Óskarsson <haukur@eei.is>
Sent: 18. september 2013 21:37
Til: USK_Skipulag
Efni: Vegna jarðanna, Tindstaðir innri og Tindstaðir ytri.

Athugasemdir við nýtt aðalskipulag

Undirritaður gerðið eftirfarandi athugasemdir við nýtt svæðisskipulag sem eiga við aðalskipulag líka eftir atvikum

Ég undirritaður Haukur Óskarsson eigandi jarðanna Tindstaða innri og Tindstaða ytri á Kjalarnesi, Reykjavík mótmælir að opin svæði til sérstakra nota,Græni trefillinn er látinn ná inn á mitt land í nýrri tillögu að svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins sem hann gerði ekki áður. Ekkert samráð hefur verið haft af hálfu skipulagsyfirvalda um þá tilhögun sem er ígildi eignaupptöku. Ég hef hugsað mér að nýta landið áfram sem landbúnaðarland og tel þessi yfirgangur geti ekki staðist lög. Mér er líka kunnugt um að auglýst breyting einsog hún er á uppdrætti hafi ekki verið kynnt í svæðisskipulagsnefnd.

Að öðru leiti tek ég undir og vísa til samþykktar Kjósarhrepps um sama efni.

Varðandi auglýsta tillögu að nýju aðalskipulagi þá er því mótmælt að verið sé að breyta landbúnaðarjörð hér uppí sveit þar sem aldrei sérst ferðafólk í eitthvað opið svæði og grænann trefill

Í fyrsta lagi er græni trefillinn í gildandi aðalskipulagi ekki í samræmi við gildandi svæðisskipulag og þar sem svæðisskipulag vegur þyngra og er því um markleysu að ræða og eiga því jarðir mínar að vera skilgreindar sem landbúnaðarland einsog þær voru við sameiningu Kjalarnes og Reykjavíkur

Í öðru lagi hefur ekkert samráð verið viðhaft við mig einsog látið er í veðri vaka í greinargerð með aðalskipulaginu; *breytt að óskum landeigenda*.

Ég hafna því alfarið að fest verði í sekki skipulagið frá 2001 og tel það hafa verið óraunhæfa hugaróra þess tíma og ekki til þess fallið að efla landbúnað í Reykjavík og vilji virðist vera nú í nýju skipulagi.

Námur voru ekki skilgreindar í gildandi aðalskipulagi. Nú eru nokkrar námur skilgreindar en náman í landi Tindstaða er ekki þar á meðal. Þess er hér með óskað að náman verði tekin inn í aðalskipulagið enda hefur þegar verið sótt um framkvæmdaleyfi fyrir hana.

Virðingarfyllst,

Haukur Óskarsson

Ann María Andreasen

Frá: Sigursteinn Jósefsson <sigursteinnj@hotmail.com>
Sent: 18. september 2013 20:50
Til: USK_Skipulag
Afrit: Sigursteinn
Efni: Vegna Hjarðarnes Kjalarnesi

Aðalskipulag Reykjavíkur 2010 - 2030

18. September 2013

Til þess er málið varðar ,

Við undirritaðir eigendur Hjarðarnes Kjalarnesi mótmælum eindregið áætlun Reykjavíkurborgar um að taka eignarland fyrir ofan þjóðveg (í Hjarðarnesi við Esjurætur) undir svokallaðan grænan trefil. Þetta land er ca 1/3 af úthaga Hjarðarnes og er notað til beitar og er mjög grasi gróið.

Undirritaðir:

Arnór Jósefsson 051144-3179
Sigursteinn Jósefsson 110446-7219
Reynir Jósefsson 070348-3069
Ólafur G. Jósefsson 050750-3029

Athugasemdir

Íbúa Húsahverfis vegna nýs aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030

Undirritaðir íbúar Húsahverfis í Reykjavík gera eftirfarandi athugasemdir við tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavíkurborg og áhrif þess á svæðið umhverfis Tilraunastöð Háskólans að Keldum ("Keldnasvæðið").

- Á Keldnasvæðinu hefur skipulögð trjárækt átt sér stað í áratugi. Þar má finna ein hávöxnustu trjálundarsvæði Reykvíkinga og hlíðarnar þéttast á hverju ári af sjálfsprottnum trjám;

- Fuglalíf er fjölbreytt á Keldnasvæðinu. Þar má m.a. finna gráhegra, rjúpur, gæsir og uglur;

- Á Keldnasvæðinu renna lækir sem skipta verulegu máli fyrir vistkerfi svæðisins;

- Talsvert er um fornminjar og aðrar sögulega mikilvæga staði á Keldnasvæðinu;

- Keldnasvæðið er dýrmætt grænt svæði sem verður ómetanleg náttúruperla í framtíðinni.

Því ber að varðveita Keldnasvæðið eins og það er.

Í tillögum að nýju aðalskipulagi er gert ráð fyrir gjörbreytingu á Keldnasvæðinu, með byggingu 50.000 m^2 af atvinnuhúsnæði og 400 íbúða. Tillögunum er mótmælt og skorað á Reykjavíkurborg að endurskoða þær í ljósi kjörorða um "græna borg" og "borg fyrir fólk".

Íbúar í Húsahverfi

Ásthildur K. Jónsdóttir 180267-3879

111263-2809

020256-3289

230756-4149

Athugasemdir

Íbúa Húsahverfis vegna nýs aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030

Undirritaðir íbúar Húsahverfis í Reykjavík gera eftirfarandi athugasemdir við tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavíkurborg og áhrif þess á svæðið umhverfis Tilraunastöð Háskólans að Keldum ("Keldnasvæðið").

- Á Keldnasvæðinu hefur skipulögð trjárækt átt sér stað í áratugi. Þar má finna ein hávöxnustu trjálundarsvæði Reykvíkinga og hlíðarnar þéttast á hverju ári af sjálfsprottnum trjám;
- Fuglalíf er fjölbreytt á Keldnasvæðinu. Þar má m.a. finna gráhegra, rjúpur, gæsir og uglur;
- Á Keldnasvæðinu renna lækir sem skipta verulegu máli fyrir vistkerfi svæðisins;
- Talsvert er um fornminjar og aðrar sögulega mikilvæga staði á Keldnasvæðinu;
- Keldnasvæðið er dýrmætt grænt svæði sem verður ómetanleg náttúruperla í framtíðinni.

Því ber að varðveita Keldnasvæðið eins og það er.

Í tillögum að nýju aðalskipulagi er gert ráð fyrir gjörbreytingu á Keldnasvæðinu, með byggingu 50.000 m² af atvinnuhúsnæði og 400 íbúða. Tillögunum er mótmælt og skorað á Reykjavíkurborg að endurskoða þær í ljósi kjörorða um "græna borg" og "borg fyrir fólk".

Íbúar í Húsahverfi

Andrea Linda Jóhannsdóttir kt. 161192-2369

Elsa Jakobsdóttir 180157-7949

Margrét Erna Þorgeirsd 0510675929

Inna Ósk Magnúsd

Athugasemdir

Íbúa Húsahverfis vegna nýs aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030

Undirritaðir íbúar Húsahverfis í Reykjavík gera eftirfarandi athugasemdir við tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavíkurborg og áhrif þess á svæðið umhverfis Tilraunastöð Háskólans að Keldum ("Keldnasvæðið").

- Á Keldnasvæðinu hefur skipulögð trjárækt átt sér stað í áratugi. Þar má finna ein hávöxnustu trjálundarsvæði Reykvíkinga og hlíðarnar þéttast á hverju ári af sjálfsprottnum trjám;
- Fuglalíf er fjölbreytt á Keldnasvæðinu. Þar má m.a. finna gráhegra, rjúpur, gæsir og uglur;
- Á Keldnasvæðinu renna lækir sem skipta verulegu máli fyrir vistkerfi svæðisins;
- Talsvert er um fornminjar og aðrar sögulega mikilvæga staði á Keldnasvæðinu;
- Keldnasvæðið er dýrmætt grænt svæði sem verður ómetanleg náttúruperla í framtíðinni.

Því ber að varðveita Keldnasvæðið eins og það er.

Í tillögum að nýju aðalskipulagi er gert ráð fyrir gjörbreytingu á Keldnasvæðinu, með byggingu 50.000 m^2 af atvinnuhúsnæði og 400 íbúða. Tillögunum er mótmælt og skorað á Reykjavíkurborg að endurskoða þær í ljósi kjörorða um "græna borg" og "borg fyrir fólk".

Íbúar í Húsahverfi

Steinunn Másdóttir 2311673319

Einar Karl Valdimarsson 2305892089

[illegible] 171167-5079

Hulda Gísladóttir 230867-4889

Athugasemdir

Íbúa Húsahverfis vegna nýs aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030

Undirritaðir íbúar Húsahverfis í Reykjavík gera eftirfarandi athugasemdir við tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavíkurborg og áhrif þess á svæðið umhverfis Tilraunastöð Háskólans að Keldum ("Keldnasvæðið").

- Á Keldnasvæðinu hefur skipulögð trjárækt átt sér stað í áratugi. Þar má finna ein hávöxnustu trjálundarsvæði Reykvíkinga og hlíðarnar þéttast á hverju ári af sjálfsprottnum trjám;
- Fuglalíf er fjölbreytt á Keldnasvæðinu. Þar má m.a. finna gráhegra, rjúpur, gæsir og uglur;
- Á Keldnasvæðinu renna lækir sem skipta verulegu máli fyrir vistkerfi svæðisins;
- Talsvert er um fornminjar og aðrar sögulega mikilvæga staði á Keldnasvæðinu;
- Keldnasvæðið er dýrmætt grænt svæði sem verður ómetanleg náttúruperla í framtíðinni.

Því ber að varðveita Keldnasvæðið eins og það er.

Í tillögum að nýju aðalskipulagi er gert ráð fyrir gjörbreytingu á Keldnasvæðinu, með byggingu 50.000 m² af atvinnuhúsnæði og 400 íbúða. Tillögunum er mótmælt og skorað á Reykjavíkurborg að endurskoða þær í ljósi kjörorða um "græna borg" og "borg fyrir fólk".

Íbúar í Húsahverfi

Bjarni Snonason Bugurkus 12

200955-3589
Gunnþórunn Geirsdóttir Baughúsum 50

Kristinn Kellerman 030457-2189 Baughúsum 50

Kolbeinn Kristinsson 271190-3019

Athugasemdir

Íbúa Húsahverfis vegna nýs aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030

Undirritaðir íbúar Húsahverfis í Reykjavík gera eftirfarandi athugasemdir við tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavíkurborg og áhrif þess á svæðið umhverfis Tilraunastöð Háskólans að Keldum ("Keldnasvæðið").

- Á Keldnasvæðinu hefur skipulögð trjárækt átt sér stað í áratugi. Þar má finna ein hávöxnustu trjálundarsvæði Reykvíkinga og hlíðarnar þéttast á hverju ári af sjálfsprottnum trjám;

- Fuglalíf er fjölbreytt á Keldnasvæðinu. Þar má m.a. finna gráhegra, rjúpur, gæsir og uglur;

- Á Keldnasvæðinu renna lækir sem skipta verulegu máli fyrir vistkerfi svæðisins;

- Talsvert er um fornminjar og aðrar sögulega mikilvæga staði á Keldnasvæðinu;

- Keldnasvæðið er dýrmætt grænt svæði sem verður ómetanleg náttúruperla í framtíðinni.

Því ber að varðveita Keldnasvæðið eins og það er.

Í tillögum að nýju aðalskipulagi er gert ráð fyrir gjörbreytingu á Keldnasvæðinu, með byggingu 50.000 m^2 af atvinnuhúsnæði og 400 íbúða. Tillögunum er mótmælt og skorað á Reykjavíkurborg að endurskoða þær í ljósi kjörorða um "græna borg" og "borg fyrir fólk".

Íbúar í Húsahverfi

Athugasemdir

Íbúa Húsahverfis vegna nýs aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030

Undirritaðir íbúar Húsahverfis í Reykjavík gera eftirfarandi athugasemdir við tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavíkurborg og áhrif þess á svæðið umhverfis Tilraunastöð Háskólans að Keldum ("Keldnasvæðið").

- Á Keldnasvæðinu hefur skipulögð trjárækt átt sér stað í áratugi. Þar má finna ein hávöxnustu trjálundarsvæði Reykvíkinga og hlíðarnar þéttast á hverju ári af sjálfsprottnum trjám;

- Fuglalíf er fjölbreytt á Keldnasvæðinu. Þar má m.a. finna gráhegra, rjúpur, gæsir og uglur;

- Á Keldnasvæðinu renna lækir sem skipta verulegu máli fyrir vistkerfi svæðisins;

- Talsvert er um fornminjar og aðrar sögulega mikilvæga staði á Keldnasvæðinu;

- Keldnasvæðið er dýrmætt grænt svæði sem verður ómetanleg náttúruperla í framtíðinni.

Því ber að varðveita Keldnasvæðið eins og það er.

Í tillögum að nýju aðalskipulagi er gert ráð fyrir gjörbreytingu á Keldnasvæðinu, með byggingu 50.000 m^2 af atvinnuhúsnæði og 400 íbúða. Tillögunum er mótmælt og skorað á Reykjavíkurborg að endurskoða þær í ljósi kjörorða um "græna borg" og "borg fyrir fólk".

Íbúar í Húsahverfi

Athugasemdir

Íbúa Húsahverfis vegna nýs aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030

Undirritaðir íbúar Húsahverfis í Reykjavík gera eftirfarandi athugasemdir við tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavíkurborg og áhrif þess á svæðið umhverfis Tilraunastöð Háskólans að Keldum ("Keldnasvæðið").

- Á Keldnasvæðinu hefur skipulögð trjárækt átt sér stað í áratugi. Þar má finna ein hávöxnustu trjálundarsvæði Reykvíkinga og hlíðarnar þéttast á hverju ári af sjálfsprottnum trjám;

- Fuglalíf er fjölbreytt á Keldnasvæðinu. Þar má m.a. finna gráhegra, rjúpur, gæsir og uglur;

- Á Keldnasvæðinu renna lækir sem skipta verulegu máli fyrir vistkerfi svæðisins;

- Talsvert er um fornminjar og aðrar sögulega mikilvæga staði á Keldnasvæðinu;

- Keldnasvæðið er dýrmætt grænt svæði sem verður ómetanleg náttúruperla í framtíðinni.

Því ber að varðveita Keldnasvæðið eins og það er.

Í tillögum að nýju aðalskipulagi er gert ráð fyrir gjörbreytingu á Keldnasvæðinu, með byggingu 50.000 m^2 af atvinnuhúsnæði og 400 íbúða. Tillögunum er mótmælt og skorað á Reykjavíkurborg að endurskoða þær í ljósi kjörorða um "græna borg" og "borg fyrir fólk".

Íbúar í Húsahverfi

Athugasemdir

Íbúa Húsahverfis vegna nýs aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030

Undirritaðir íbúar Húsahverfis í Reykjavík gera eftirfarandi athugasemdir við tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavíkurborg og áhrif þess á svæðið umhverfis Tilraunastöð Háskólans að Keldum ("Keldnasvæðið").

- Á Keldnasvæðinu hefur skipulögð trjárækt átt sér stað í áratugi. Þar má finna ein hávöxnustu trjálundarsvæði Reykvíkinga og hlíðarnar þéttast á hverju ári af sjálfsprottnum trjám;

- Fuglalíf er fjölbreytt á Keldnasvæðinu. Þar má m.a. finna gráhegra, rjúpur, gæsir og uglur;

- Á Keldnasvæðinu renna lækir sem skipta verulegu máli fyrir vistkerfi svæðisins;

- Talsvert er um fornminjar og aðrar sögulega mikilvæga staði á Keldnasvæðinu;

- Keldnasvæðið er dýrmætt grænt svæði sem verður ómetanleg náttúruperla í framtíðinni.

Því ber að varðveita Keldnasvæðið eins og það er.

Í tillögum að nýju aðalskipulagi er gert ráð fyrir gjörbreytingu á Keldnasvæðinu, með byggingu 50.000 m^2 af atvinnuhúsnæði og 400 íbúða. Tillögunum er mótmælt og skorað á Reykjavíkurborg að endurskoða þær í ljósi kjörorða um "græna borg" og "borg fyrir fólk".

Íbúar í Húsahverfi

Magnús Örn Sigurðsson

Ester Halldórsdóttir

Ásgerður Kristjánsdóttir

Halldór Eiríksson Bauganes 3

Athugasemdir

Íbúa Húsahverfis vegna nýs aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030

Undirritaðir íbúar Húsahverfis í Reykjavík gera eftirfarandi athugasemdir við tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavíkurborg og áhrif þess á svæðið umhverfis Tilraunastöð Háskólans að Keldum ("Keldnasvæðið").

- Á Keldnasvæðinu hefur skipulögð trjárækt átt sér stað í áratugi. Þar má finna ein hávöxnustu trjálundarsvæði Reykvíkinga og hlíðarnar þéttast á hverju ári af sjálfsprottnum trjám;
- Fuglalíf er fjölbreytt á Keldnasvæðinu. Þar má m.a. finna gráhegra, rjúpur, gæsir og uglur;
- Á Keldnasvæðinu renna lækir sem skipta verulegu máli fyrir vistkerfi svæðisins;
- Talsvert er um fornminjar og aðrar sögulega mikilvæga staði á Keldnasvæðinu;
- Keldnasvæðið er dýrmætt grænt svæði sem verður ómetanleg náttúruperla í framtíðinni.

Því ber að varðveita Keldnasvæðið eins og það er.

Í tillögum að nýju aðalskipulagi er gert ráð fyrir gjörbreytingu á Keldnasvæðinu, með byggingu 50.000 m^2 af atvinnuhúsnæði og 400 íbúða. Tillögunum er mótmælt og skorað á Reykjavíkurborg að endurskoða þær í ljósi kjörorða um "græna borg" og "borg fyrir fólk".

Íbúar í Húsahverfi

Rebekka Benjamins

Sigurður Hafsteinsson

Ingibjörg Eiríksdóttir

Edda Davíð

Athugasemdir

Íbúa Húsahverfis vegna nýs aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030

Undirritaðir íbúar Húsahverfis í Reykjavík gera eftirfarandi athugasemdir við tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavíkurborg og áhrif þess á svæðið umhverfis Tilraunastöð Háskólans að Keldum ("Keldnasvæðið").

- Á Keldnasvæðinu hefur skipulögð trjárækt átt sér stað í áratugi. Þar má finna ein hávöxnustu trjálundarsvæði Reykvíkinga og hlíðarnar þéttast á hverju ári af sjálfsprottnum trjám;
- Fuglalíf er fjölbreytt á Keldnasvæðinu. Þar má m.a. finna gráhegra, rjúpur, gæsir og uglur;
- Á Keldnasvæðinu renna lækir sem skipta verulegu máli fyrir vistkerfi svæðisins;
- Talsvert er um fornminjar og aðrar sögulega mikilvæga staði á Keldnasvæðinu;
- Keldnasvæðið er dýrmætt grænt svæði sem verður ómetanleg náttúruperla í framtíðinni.

Því ber að varðveita Keldnasvæðið eins og það er.

Í tillögum að nýju aðalskipulagi er gert ráð fyrir gjörbreytingu á Keldnasvæðinu, með byggingu 50.000 m² af atvinnuhúsnæði og 400 íbúða. Tillögunum er mótmælt og skorað á Reykjavíkurborg að endurskoða þær í ljósi kjörorða um "græna borg" og "borg fyrir fólk".

Íbúar í Húsahverfi

Olva Stöln Sv. Jónhús 17 1401544249

[illegible] 221163-3389

Alda Bjartard. 270863-4269

[illegible] 070554-5939

Athugasemdir

Íbúa Húsahverfis vegna nýs aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030

Undirritaðir íbúar Húsahverfis í Reykjavík gera eftirfarandi athugasemdir við tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavíkurborg og áhrif þess á svæðið umhverfis Tilraunastöð Háskólans að Keldum ("Keldnasvæðið").

- Á Keldnasvæðinu hefur skipulögð trjárækt átt sér stað í áratugi. Þar má finna ein hávöxnustu trjálundarsvæði Reykvíkinga og hlíðarnar þéttast á hverju ári af sjálfsprottnum trjám;
- Fuglalíf er fjölbreytt á Keldnasvæðinu. Þar má m.a. finna gráhegra, rjúpur, gæsir og uglur;
- Á Keldnasvæðinu renna lækir sem skipta verulegu máli fyrir vistkerfi svæðisins;
- Talsvert er um fornminjar og aðrar sögulega mikilvæga staði á Keldnasvæðinu;
- Keldnasvæðið er dýrmætt grænt svæði sem verður ómetanleg náttúruperla í framtíðinni.

Því ber að varðveita Keldnasvæðið eins og það er.

Í tillögum að nýju aðalskipulagi er gert ráð fyrir gjörbreytingu á Keldnasvæðinu, með byggingu 50.000 m² af atvinnuhúsnæði og 400 íbúða. Tillögunum er mótmælt og skorað á Reykjavíkurborg að endurskoða þær í ljósi kjörorða um "græna borg" og "borg fyrir fólk".

Íbúar í Húsahverfi

Guðjón Hermann Þorbjörnsson Suðurhús 15

Guðmundur Hasðarson Suðurhús

Ozur [illegible] Suðurhús 13

Guðrún Ozurard Suðurhús 13.

Athugasemdir

Íbúa Húsahverfis vegna nýs aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030

Undirritaðir íbúar Húsahverfis í Reykjavík gera eftirfarandi athugasemdir við tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavíkurborg og áhrif þess á svæðið umhverfis Tilraunastöð Háskólans að Keldum ("Keldnasvæðið").

- Á Keldnasvæðinu hefur skipulögð trjárækt átt sér stað í áratugi. Þar má finna ein hávöxnustu trjálundarsvæði Reykvíkinga og hlíðarnar þéttast á hverju ári af sjálfsprottnum trjám;
- Fuglalíf er fjölbreytt á Keldnasvæðinu. Þar má m.a. finna gráhegra, rjúpur, gæsir og uglur;
- Á Keldnasvæðinu renna lækir sem skipta verulegu máli fyrir vistkerfi svæðisins;
- Talsvert er um fornminjar og aðrar sögulega mikilvæga staði á Keldnasvæðinu;
- Keldnasvæðið er dýrmætt grænt svæði sem verður ómetanleg náttúruperla í framtíðinni.

Því ber að varðveita Keldnasvæðið eins og það er.

Í tillögum að nýju aðalskipulagi er gert ráð fyrir gjörbreytingu á Keldnasvæðinu, með byggingu 50.000 m² af atvinnuhúsnæði og 400 íbúða. Tillögunum er mótmælt og skorað á Reykjavíkurborg að endurskoða þær í ljósi kjörorða um "græna borg" og "borg fyrir fólk".

Íbúar í Húsahverfi

Hulda Guðmundsd. 120569 5709

Þór Einhsson 091265-3709

Karl Jónsson 031043-3369

Elín Ágústsdóttir 280549-3639

Athugasemdir

Íbúa Húsahverfis vegna nýs aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030

Undirritaðir íbúar Húsahverfis í Reykjavík gera eftirfarandi athugasemdir við tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavíkurborg og áhrif þess á svæðið umhverfis Tilraunastöð Háskólans að Keldum ("Keldnasvæðið").

- Á Keldnasvæðinu hefur skipulögð trjárækt átt sér stað í áratugi. Þar má finna ein hávöxnustu trjálundarsvæði Reykvíkinga og hlíðarnar þéttast á hverju ári af sjálfsprottnum trjám;

- Fuglalíf er fjölbreytt á Keldnasvæðinu. Þar má m.a. finna gráhegra, rjúpur, gæsir og uglur;

- Á Keldnasvæðinu renna lækir sem skipta verulegu máli fyrir vistkerfi svæðisins;

- Talsvert er um fornminjar og aðrar sögulega mikilvæga staði á Keldnasvæðinu;

- Keldnasvæðið er dýrmætt grænt svæði sem verður ómetanleg náttúruperla í framtíðinni.

Því ber að varðveita Keldnasvæðið eins og það er.

Í tillögum að nýju aðalskipulagi er gert ráð fyrir gjörbreytingu á Keldnasvæðinu, með byggingu 50.000 m^2 af atvinnuhúsnæði og 400 íbúða. Tillögunum er mótmælt og skorað á Reykjavíkurborg að endurskoða þær í ljósi kjörorða um "græna borg" og "borg fyrir fólk".

Íbúar í Húsahverfi

Ásta Ágústsdóttir, 090461-5839

Sigurbjörg Hjaltadóttir 2502584619

Björn A Bjarnason

Athugasemdir

Íbúa Húsahverfis vegna nýs aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030

Undirritaðir íbúar Húsahverfis í Reykjavík gera eftirfarandi athugasemdir við tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavíkurborg og áhrif þess á svæðið umhverfis Tilraunastöð Háskólans að Keldum ("Keldnasvæðið").

- Á Keldnasvæðinu hefur skipulögð trjárækt átt sér stað í áratugi. Þar má finna ein hávöxnustu trjálundarsvæði Reykvíkinga og hlíðarnar þéttast á hverju ári af sjálfsprottnum trjám;
- Fuglalíf er fjölbreytt á Keldnasvæðinu. Þar má m.a. finna gráhegra, rjúpur, gæsir og uglur;
- Á Keldnasvæðinu renna lækir sem skipta verulegu máli fyrir vistkerfi svæðisins;
- Talsvert er um fornminjar og aðrar sögulega mikilvæga staði á Keldnasvæðinu;
- Keldnasvæðið er dýrmætt grænt svæði sem verður ómetanleg náttúruperla í framtíðinni.

Því ber að varðveita Keldnasvæðið eins og það er.

Í tillögum að nýju aðalskipulagi er gert ráð fyrir gjörbreytingu á Keldnasvæðinu, með byggingu 50.000 m^2 af atvinnuhúsnæði og 400 íbúða. Tillögunum er mótmælt og skorað á Reykjavíkurborg að endurskoða þær í ljósi kjörorða um "græna borg" og "borg fyrir fólk".

Íbúar í Húsahverfi

Sofia R. Gsbdottir Bauglis 2.

Birgir Gór [illegible] 021158-3139, Bauglis 2, 112 R.

[illegible] 280888-2499

Geir Kristinsson 271190 3289

Pétur Hermannsson 210253 7269

Erla Kristín Pétursdóttir 170788 3549

Birgir Rúnarsson 171058-5039

Anna Bjarnadóttir 250965-4869

Ólöf Sigurgeirsdóttir 030666-3649

Bima Gunnarsdóttir 020848-2359

[illegible] 170773-3309

Daníel Þór Ólafsson 160795-2639

[illegible] 250565-5189

Sandra Lind Ragnarsd. 151194-3629

Anna Björg Guðm 0911685379

[illegible] 231262 3509

Sveinn Sigurðsson

Guðrún Bára Gunnarsd. 100574-5009

Samúel Hermannsson 310570-5089

Guml. Hanksson 270362-4519

Haukur Þ Ingolfss 0504382449

Óskar Hanksson 011064-2139.

Dýrfinna Sigurdard 150957-2979

Oddur [illegible] 280555-4369

Martin Gunnarsson 280358-2909

Ingibjörg Ólafd. 160656-2129

Sonja G Ásbjörusd 120965-5659

Eyþór Arnar Ingason 0406942269

Kari Þórdarson 010245-4009

Rán V. Sudnds 250647-3879

Kristjana Stúnþórsdotti - 010256-3809

Sigríður Ólafsdaldi 090246-3139

Peter Kr. Péter 301238-2079

Oske Jönsvottir 160359-5609

Árni Gunnarsson 081061-2549

Guðrún Dis Jónatansdóttir 010669-2949

Inga Guðmundsd. 1802604129

[illegible] 0406593749

Sigurjón H Frick

Dóra Elisabet Sigurjónsd

Fimbogi Alfreðsson 080756-5509

Senega Pétrdóttir 180261-3409

[illegible] 2404436519.

[illegible] 121066-3869

[illegible] 151165-3899

Gunnar Jónsz 121151-2009

Tóla Sigtrygsdó 310352-7219

Ásgeir Þorfinnsson 030755-3679.

Guðrún Birna Ólafsdóttir 100454-5489

[illegible] 130451-3659

Rannveig Gunnarsdóttir 211053-3489

Hlynur Snæland 130473 5479

Ingibjörg G Jónsd 260972 5889

Jón Þorkelsson 110346-7869

Guðrún Jóhannesd 281153-3079

Valgerður Hilmarsdóttir 150556-2529

Margrét Ása Sigfúsd.

Ólafur Bergmann Suðurhúsum 11

Reynir Eliesarsson Suðurh. 6

Elisabet H. Einarsdóttir Suðurhús 6.

Baldur P. Erlingsson Suðurhús 9.

Steinar Baldursso, Suðurhús 9.

Magnús Kristinn Suðurhús 3

Sóley Ólafsdóttir Suðurhús 1.

Björn E. Ísgrímsson — " —

Bára Sigurbjörg Ólafsdóttir Suðurhús 15

Kristín Linda Steingrímsdóttir 040863-4279

Birgir Guðfinnsson 070372-2909

Jinina Paru 040354-2989.

Sveinn Gisla 240751-7719.

EIMSKIPAFÉLAG ÍSLANDS HF. · KT. 421104-3520 · KORNGÖRÐUM 2 · 104 REYKJAVÍK · SÍMI 525 7000 · BRÉFSÍMI 525 7009

19. september 2013

GNI/26-13

Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar
b.t. Ólafar Örvarsdóttur, sviðsstjóra
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

Efni: Tillaga að Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030

Eimskip hefur farið yfir tillögu að Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030, sem eru aðgengileg á heimasíðunni www.adalskipulag.is. Áherslur félagsins snúa að Sundahöfn. Annars vegar skilgreindri landnotkun og hins vegar aðgengi að hafnarsvæðinu.

Eimskip vill koma á framfæri eftirfarandi ábendingum og þess óskað að tillaga að Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 verði uppfærð til samræmis við þær. Ábendingarnar Eimskips eru eftirfarandi:

1. Hafnarsvæði

Í almennum kafla um hafnarsvæði er gerð grein fyrir landnotkun skv. skipulagsreglugerð. Síðan er vísað til nánari umfjöllunar í kaflana Hafnarsvæði og Athafna- og iðnaðarsvæði og í landnotkunarstefnu fyrir einstaka borgarhluta.

Á bls. 52

> Í aðalskipulaginu eru sett fram þau markmið að hafnarstarfsemi í Reykjavík verði efld enn frekar. Hafnar- og athafnasvæði eru mikilvægur hlekkur í atvinnustarfsemi í borginni og tryggja með öðru að hún er alþjóðleg borg í góðum tengslum við umheiminn. Það er stefna borgaryfirvalda að starfsemi á þessum svæðum séu gefin góð vaxtarskilyrði. Því er í aðalskipulagi afmarkað verulegt rými fyrir hafnar- og athafnasvæði og mörkuð skýr stefna um hlutverk einstakra hafnarsvæða.

Í tillögunni kemur fram á bls. 53

> Sundahöfn er umfangsmesta hafnarsvæði á Íslandi og afar mikilvæg fyrir efnahags- og atvinnulíf Reykjavíkurborgar, höfuðborgarsvæðisins og landsins alls. Áhersla er lögð á að Sundahöfn þróist á næstu árum og áratugum sem helsta inn- og útflutningshöfn Íslendinga. Framtíðarþróun Sundahafnarsvæðisins er langtímaverkefni og nauðsynlegt að fylgt verði skarpri framtíðarsýn um þróun og starfsemi á svæðinu til að tryggja hagkvæma og farsæla starfsemi til lengri tíma.

Í skilgreiningu á landnotkun í Sundahöfn (H4), bls. 55, kemur fram:

> Fjölbreytt flutningahöfn með farmstöðvar, gámavelli, vörugeymslur og vörudreifingu. Einnig aðstaða fyrir skemmtiferðaskip. Starfsemi sem fellur undir skilgreiningu athafnasvæða, sbr. skipulagsreglugerð er almennt heimil. Einnig má gera ráð fyrir starfsemi sem fellur undir iðnaðarsvæði, sbr.skipulagsreglugerð, en tilgreina þarf þá starfsemi sérstaklega í deiliskipulagi. Ekki er gert ráð fyrir frekari uppbyggingu smásöluverslunar á svæðinu.

Með þessari afmörkun er gefin stefna um mikilvægi Sundahafnar, áherslur um hagkvæmni og þróunarmöguleika og tekur Eimskip undir þessa stefnu og afmörkun á landnotkun. Í tillögunni er hins vegar opnað á þann möguleika að iðnaðarstarfsemi og athafnastarfsemi geti rúmast inni á Sundahöfn. Eimskip gerir athugasemd við svo opna heimild á sértæku atvinnusvæði sem hafnarsvæðið í Sundahöfn er. Eimskip bendir m.a. á að ekki kemur fram hvort að á hafnarsvæðinu sé gert ráð fyrir starfsemi Björgunar og bik-tönkum malbikunarstöðvarinnar Höfða. Skipulagsráð Reykjavíkurborgar hafði samþykkt tillögu skipulags- og byggingarsviðs Reykjavíkurborgar um að starfsemi Björgunar og bik-tanka verði flutt tímabundið í Sundahöfn. Þá er hvergi að finna upplýsingar um hvaða skilmála iðnaðar- og athafnastarfsemi þarf að hlíta verði hún heimiluð innan hafnarsvæðis Sundahafnar.

Það er mjög mikilvægt fyrir rekstraraðila á hafnarsvæðinu að fá að vita um áætlanir skipulagsyfirvalda á svæðinu og því er óskað eftir að þessar upplýsingar komi fram:

- Skilmálar sem önnur starfsemi en hafnarstarfsemi þarf að hlíta í Sundahöfn.
- Er ráðgert að Björgun og bik-tankar færist á hafnarsvæðið?
- Hvað skilgreina skipulagsyfirvöld sem „tímabundið" þegar rætt er um flutning Björgunar?

2. Samgöngur

Í aðalskipulagstillögu kemur fram á bls. 52 eftirfarandi fullyrðing sem Eimskip tekur undir:

> Allir almennir vöruflutningar og margs konar stórflutningar fara um Sundahöfn. Hún er nú í ríkari mæli en áður flutninga- og dreifingarmiðstöð fyrir allt landið. Almennir vöruflutningar hafa vaxið á undanförnum áratugum, eru nú um 1.400 þúsund tonn og er spáð aukningu næstu tvo áratugi. Reykjavíkurhöfn er nú ein stærsta gámaflutningahöfn á Norðurlöndum. Árið 2012 fóru um hana 220 þúsund gámaeiningar.

Eimskip tekur einnig undir fullyrðingu sem fram kemur á bls. 53:

> Með auknum gámaflutningum og aukinni stærðarhagkvæmni í sjóflutningum hefur Sundahöfn orðið mikilvægasta miðstöð flutninga til landsins og frá, og til söfnunar og dreifingar um landið.

Í samræmi við mikilvægi Sundahafnar fyrir vöruflutninga á Íslandi telur Eimskip að framtíðarumferðarskipulagi við Sundahöfn sé ekki gerð nægileg skil og ekki á þann hátt að samræmist fullyrðingum um mikilvægi hafnarinnar.

Samkvæmt tillögu er ekki gert ráð fyrir mislægum gatnamótum Sundabrautar og Sæbrautar, heldur ljósastýrðum gatnamótum. Það er breyting frá gildandi aðalskipulagi.

Núverandi gatnamót við Sæbraut eru erfið fyrir vöruflutninga. Ef umferð eykst um Sæbraut er ljóst að aðgengi að svæðinu verður enn erfiðara en nú er, sem getur ekki talist ásættanlegt fyrir stærstu flutningahöfn landsins. Einnig er bent á að fyrir liggur samþykkt um að flytja Björgun og bik-tanka tímabundið á hafnarsvæðið. Engin úttekt virðist hafa verið gerð á umferðarflæði og aðgengi að hafnarsvæðinu og hvaða afleiðingar þessir flutningar hafi á umferð og aðgengi. Það er ljóst að talsverð umferð fylgir þessari starfsemi, eins og reynslan sýnir á Ártúnshöfðanum.

Lega Sundabrautar er ekki sýnd á mynd af borgarhlutanum. Til þess að rekstraraðilar geti áttað sig betur á legu brautarinnar innan hafnarsvæðis er mikilvægt að sýna legu brautar á borgarhlutakorti, enda verulegt og mikilvægt samgöngumannvirki.

Aðgengi að hafnarsvæðinu og umferð er eitt af grundvallaratriðum í rekstri stærstu flutningahafnar landsins. Því er farið fram á að í tillögu að Aðalskipulagi Reykjavíkurborgar 2010-2030 verði gerð grein fyrir eftirfarandi :

- Hvernig séð verður fyrir tengingum fyrir örugga og skilvirka flutninga um Sundabraut til og frá hafnarsvæðinu.

- Hvernig skipulagsyfirvöld bregðast við ef umferð eykst á Sæbraut og Sundabraut verður ekki byggð.
- Umferðarrýmd og þjónustustigi tenginga við Sæbraut þar til Sundabraut verður byggð og mati á því hvað flutningur á starfsemi Björgunar og bik-tanka hafa á þessa þætti.
- Legu Sundabrautar á borgarhlutakorti.
- Hvernig skipulagsyfirvöld bregðast við ef umferð eykst á Sæbraut og Sundabraut verður ekki byggð.

Virðingarfyllst

EIMSKIPAFÉLAG ÍSLANDS HF.

Guðmundur Nikulásson

Afrit: Faxaflóahafnir, Gísli Gíslason, Jón Þorvaldsson

Eimskip: Gylfi Sigfússon, Hilmar P Valgarðsson

Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

Reykjavík, 20. september 2013

Efni: Athugasemdir við umfjöllun um Björgun ehf. í tillögu að aðalskipulagi Reykjavíkur 2010 – 2030

Fyrir liggur tillaga að aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030, sem nú er í auglýsingu til 20. september 2013. Björgun ehf., sem hefur starfsemi sína að Sævarhöfða í Reykjavík, vill af því tilefni koma á framfæri athugasemdum við ákveðna þætti í tillögunni sem varða félagið og staðsetningu þess.

Á bls. 36 í aðalskipulaginu segir:

> „Í aðalskipulaginu 2010-2030 er gert ráð fyrir að þétt, blönduð og vistvæn byggð rísi í áföngum í Elliðaárvogi á skipulagstímabilinu, eftir því sem iðnaður víkur af svæðinu. Landfrekum og óþrifalegum iðnaði verður fundinn staður á nýju iðnaðar- og hafnarsvæði í Álfsnesi, á Esjumelum eða á svæðum utan Reykjavíkur."

og:

> „Grundvallaratriði við framfylgd skipulagsins er að finna nýjan stað fyrir iðnfyrirtæki sem nú starfa á svæðinu. Mikilvægasti áfanginn er að flytja á brott starfsemi Björgunar sem hefur valdið neikvæðum umhverfisáhrifum á aðliggjandi byggð og við voginn."

Þá segir jafnframt á sömu blaðsíðu að stefnt sé að því að Björgun verði „flutt eigi síðar en 2016".

Á bls. 306 segir:

> „Af þeim fyrirtækjum sem nú eru í Ártúnshöfða og við Elliðaárvog, er brýnast að finna nýjan stað fyrir Björgun til að mögulegt sé að framfylgja stefnu aðalskipulagsins um blandaða byggð við Elliðaárvog og ekki síður til að stöðva neikvæð umhverfisáhrif fyrirtækisins á núverandi byggð í Bryggjuhverfi."

I. Starfsemi og framtíðaráform Björgunar ehf.

Áður en lengra er haldið er rétt að gera stuttlega grein fyrir starfsemi og framtíðaráformum Björgunar. Fyrirtækið er leiðandi framleiðandi steinefna til hvers konar mannvirkjagerðar á Íslandi og aflar meðal annars hráefnis úr námum á hafsbotni með uppdælingu efnisins sem síðan er flutt til frekari vinnslu á athafnasvæði félagsins við Ártúnshöfða í Reykjavík. Björgun er mikilvægur birgi steypuframleiðenda á Reykjavíkursvæðinu. Þá framleiðir félagið önnur jarðefni til mannvirkjagerðar og selur efni til malbiksframleiðenda.

Umfang starfsemi Björgunar við Sævarhöfða er töluvert. Hjá félaginu starfa um 35 manns þar af um 15 í vinnslu, á verkstæði og í afgreiðslu. Auk þess vinna áhafnir skipanna, alls um 20 manns að efnisöflun til vinnslunnar auk verktöku við hafnardýpkanir. Stærð athafnasvæðis Björgunar við Sævarhöfða er um 76.600 fm. Þar af fara um 15.000 fm. undir mön á mótum Bryggjuhverfis og Björgunar. Athafnasvæðinu má skipta í löndunarþrær, setlón, svæði undir efnishauga, hörpunarsvæði, brotsvæði og þvottasvæði, en allt fylliefni í steypu er þvegið, auk umferðarleiða. Setlónið er um 4.000 fm. að flatarmáli og getur tekið við um 10.000 rúmmetrum af fínefnum.

Þann 21. ágúst 1969 gerðu Björgun og Hafnarstjórinn í Reykjavík f.h. Reykjavíkurborgar með sér leigusamning um lóðina að Sævarhöfða 13 í Reykjavík og gilti hann til 40 ára. Lóðarnúmeri var síðar breytt í Sævarhöfða 33. Þann 31. maí 1994 var gerður viðauki við fyrri samning við Faxaflóahafnir sem tekið höfðu yfir réttindi og skyldur Hafnarstjórans. Viðaukinn hefur meðal annars að geyma framlengingarákvæði til 25 ára. Björgun telur að framlengingarákvæðið sé virkt og að lóðaleigusamningurinn gildi því til ársins 2034. Um það er hins vegar ágreiningur milli samningsaðila og hafa þeir báðir í viðræðum lýst yfir vilja til að semja um niðurstöðuna frekar en að fara með málið fyrir dómstóla.

Björgun hefur frá árinu 1992, með hléum, átt í viðræðum við Reykjavíkurborg um nýtt athafnasvæði fyrir félagið en ekki hefur tekist að finna hentuga lóð. Þá standa yfir viðræður við Faxaflóahafnir um bráðabirgðalausn en enn er óljóst hvort það muni ganga eftir. Björgun hefur í viðræðum við Faxaflóahafnir lýst yfir vilja til að flytja starfsemi félagsins á nýjan stað að því gefnu að rekstrargrundvelli félagsins sé ekki stefnt í voða með hinni nýju staðsetningu.

II. Athugasemdir Björgunar ehf. við fyrirliggjandi aðalskipulagstillögu

Björgun vill koma á framfæri eftirfarandi athugasemdum við tillögu að aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010-2030:

II.I Blönduð byggð

Í fyrsta lagi mótmælir Björgun því að skipuleggja eigi Ártúnshöfða og Sævarhöfða sem „blandaða byggð" án þess að grófum iðnaði á svæðinu sé fundinn nýr staður. Svæðið er nú samkvæmt aðalskipulagi skilgreint sem blönduð byggð, en er í raun og hefur undanfarna áratugi að mestu verið iðnaðarsvæði. Á um 37,5 ha. svæði eru þannig starfandi iðnaðarfyrirtæki, sem ekki falla undir hefðbundna skilgreiningu á því sem skal vera innan blandaðrar byggðar. Þannig eru meðal annars á svæðinu auk Björgunar tvær steypustöðvar og malbikunarstöð sem hafa haft starfsemi á svæðinu um áratugaskeið. Starfsemi iðnaðarfyrirtækja hefur því verið á svæðinu í lengri tíma og sú staða verið uppi enda þótt

svæðið hafi verið skilgreint sem blönduð byggð samkvæmt aðalskipulagi Reykjavíkurborgar frá 2002. Björgun telur nauðsynlegt að hafa hliðsjón af þessu og bendir á að nýtt aðalskipulag geti ekki kollvarpað starfsemi fyrirtækja á svæðinu, þar á meðal starfsemi Björgunar, án þess að bótaskylda stofnist á grundvelli skipulagslaga.

II.II Meint neikvæð umhverfisáhrif af starfsemi Björgunar

Í öðru lagi eru gerðar athugasemdir við umfjöllun í aðalskipulagi um „neikvæð umhverfisáhrif" af starfsemi Björgunar. Gengið er svo langt að halda því fram að vegna þessara meintu umhverfisáhrifa sé brýnasta verkefnið við framfylgd skipulags um blandaða byggð í Elliðaárvogi að flytja starfsemi Björgunar á brott. Ekkert kemur þó fram í tillögunni eða öðrum fyrirliggjandi gögnum um eðli eða umfang hinna meintu neikvæðu umhverfisáhrifa. Þessi meintu umhverfisáhrif virðast því ekki hafa verið könnuð með viðhlítandi hætti, líkt og skipulagsyfirvöldum ber skylda til samkvæmt grunnreglum stjórnsýsluréttar. Hefur því ekkert komið fram sem sýnir fram á – eða bendir til þess - að umhverfisáhrif af starfsemi félagsins séu þess eðlis að brýn nauðsyn standi til flutnings félagsins. Um er að ræða órökstuddar fullyrðingar sem alvarlegt er að slengja fram með þessum hætti. Að mati Björgunar eru áhrif af rekstrinum á umhverfið, eftir að farið var í umfangsmiklar framkvæmdir á vinnslusvæðinu árið 2008 með það í huga að draga úr áhrifum starfseminnar á íbúabyggð í Bryggjuhverfi, eingöngu þau að fínn sandur hefur safnast fyrir í hafnarsvæði Björgunar/við voginn. Þau áhrif eru að fullu afturkræf. Vilji er fyrir hendi af hálfu Björgunar að vinna að úrbótum í samráði við borgaryfirvöld, svo sem með því að nýta sandinn annars staðar, og er félagið tilbúið til viðræðna við borgina um slíka lausn.

Það er yfirlýst stefna Björgunar að stunda starfsemi sína í eins mikilli sátt við umhverfið og hægt er. Félagið leggur áherslu á að þekkja áhrif starfseminnar á umhverfið sem það starfar í og leitast við að lágmarka öll hugsanleg spjöll. Björgun leggur áherslu á að starfsfólk, sem og aðrir sem vinna fyrir fyrirtækið, hafi yfir að ráða hæfni og þekkingu til að framfylgja umhverfisstefnu þess. Markvisst er unnið að því að ná betri árangri á þessu sviði og sífellt er unnið að úrbótum. Til að mynda var ráðist í umfangsmiklar endurbætur á athafnasvæði félagsins að Sævarhöfða árið 2008 sem urðu til þess að verulega dró úr mengandi áhrifum frá starfseminni. Í kjölfarið fór kvörtunum frá íbúum aðliggjandi byggðar snarminnkandi og heyra nú til undantekninga. Mengandi áhrif af starfsemi Björgunar ehf. eru samkvæmt framangreindu óveruleg og fær ekki staðist að fullyrða að vegna þeirra sé brýnt að flytja starfsemi félagsins á brott svo sem gert er í aðalskipulagstillögunni.

Aukinheldur vill Björgun vekja athygli á því að veruleg neikvæð umhverfisáhrif geta leitt af flutningi starfsemi félagsins og má ætla að slík áhrif yrðu umtalsvert meiri en ef starfseminni yrði haldið áfram við Sævarhöfða. Líkt og segir í aðalskipulagstillögunni sjálfri var höfninni í Ártúnshöfða upprunalega valinn þar staður til að þjóna steypustöðvum og malbikunarstöð á svæðinu. Segir þar orðrétt um höfnina:

> Hún er nú um 9 hektarar og hefur þar verið landað miklu sjávarefni, sementi og asfalti, oft yfir milljón tonnum á ári. Stór hluti þessa fer beint sem hráefni til framleiðslu á svæðinu og aldrei inn á almenna gatnakerfið. [undirstrikun undirritaðs]

Af þessu ættu að vera augljós áhrif þess að auka fjarlægð milli Björgunar og helstu viðskiptavina félagsins, sem margir hverjir eru staðsettir í næsta nágrenni við félagið í og við Ártúnshöfða. Flutningur Björgunar kallar á gífurlega aukningu á umferð flutningabíla inn á almenna gatnakerfið og leiðir til aukinnar slysahættu, mengunar, svifryks, olíubrennslu sem og aukins slits á vegum landsins að ekki sé minnst á þau óþægindi sem íbúar hefðu af svo umfangsmiklum efnisflutningum í gegnum þéttbýli. Einn flutningabíll án tengivagns slítur vegum á við 9 þúsund fólksbíla og sé flutningabíllinn með tengivagn er slitið sem hann veldur á við slit af völdum 12 þúsund fólksbíla. Því má svo bæta við að tíðni alvarlegra umferðaslysa er hlutfallslega meiri af völdum flutningabíla en fólksbíla samkvæmt upplýsingum frá Umferðarstofu. Þannig má færa fyrir því rök að bæði umhverfis- og samfélagsleg sjónarmið leiði fremur til þess að réttast sé að starfsemi Björgunar verði áfram staðsett í Ártúnshöfða, þangað til að hægt er að flytja aðra iðnstarfsemi þaðan samhliða.

Tekið skal fram að það vekur furðu að ekki skuli hafa verið ráðist í heildræna úttekt og stefnumörkun hvað varðar staðsetningu grófs iðnaðar og þungastarfsemi innan Reykjavíkurborgar við vinnslu tillögu að aðalskipulagi sem ætlunin er að gildi fram til 2030.

II.III Almennt um flutning Björgunar

Í þriðja lagi eru gerðar athugasemdir við þá tilætlun að finna starfsemi Björgunar stað á „hafnarsvæði í Álfsnesi, á Esjumelum eða á svæðum utan Reykjavíkur." Á blaðsíðu 306 í aðalskipulagstillögu segir svo að það sé mat Faxaflóahafna að "vænlegasta svæðið fyrir nýja iðnaðarhöfn, innan Reykjavíkur, [sé] vestast á Álfsnesi við sunnanverðan Kollafjörð." Tilvitnaður texti í aðalskipulagstillögu er tekinn beint upp úr matslýsingu sem unnin var af Mannvit verkfræðistofu og gefin út í maí 2009 undir heitinu: „Breyting á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2001-2024, Álfsnes Hafnar- og iðnaðarsvæði – Umhverfismat." Síðan þá hafa forsendur breyst og Álfsnes þykir ekki lengur ákjósanlegur staður fyrir nýja iðnaðarhöfn. Í minnisblaði Hrólfs Jónssonar, skrifstofustjóra eigna- og atvinnuþróunar í Reykjavík, og Gísla Gíslasonar, hafnarstjóra Faxaflóahafna, dags 30. nóvember 2012 segir að þeir hafi um nokkurt skeið ásamt fleirum farið yfir stöðu lóðamála í Ártúnshöfða og Sævarhöfða. Segir þar að af hálfu borgarinnar og Faxaflóahafna hafi ýmsir kostir verið skoðaðir varðandi flutning iðnfyrirtækja í Ártúnshöfða, þ.m.t. Björgunar, yfir á önnur svæði. Meðal annars hafi verið til skoðunar að flytja starfsemi Björgunar í Álfsnes. Niðurstaða þeirrar athugunar var sú að slíkt sé af ýmsum ástæðum „vart raunhæft eða ill framkvæmanlegt". Ljóst er því að raunveruleg skoðun Faxaflóahafna og Reykjavíkurborgar er í hróplegu ósamræmi við það sem fram kemur í aðalskipulagstillögu. Ekki geta það talist góðir skipulagshættir að ætla að bola starfsemi Björgunar burt fyrir árið 2016 án þess að raunhæfur valkostur um nýja staðsetningu liggi fyrir.

Vilji Björgunar stendur til að finna starfseminni stað til framtíðar og að við staðarval verði horft til þess að þungaflutningum í og í nágrenni Reykjavíkur verði haldið í lágmarki. Lykilatriði í þeim efnum er að starfsemi Björgunar ehf. verði fundinn staður í nálægð við þá iðnaðarstarfsemi sem starfrækt hefur verið í Ártúnshöfða um langan tíma. Þar fara saman hagsmunir viðkomandi iðnfyrirtækjanna, Reykjavíkurborgar, Vegagerðarinnar og ekki síst umhverfisins.
Annar mikilvægur þáttur í því að slíkum þungaflutningum sé haldið í lágmarki er að flutningur iðnfyrirtækja eigi sér ekki stað í áföngum líkt og gert er ráð fyrir í tillögu að aðalskipulagi. Þar

er gert ráð fyrir því að Björgun verði flutt úr Ártúnshöfða eigi síðar en 2016 á meðan flutningar á steypustöðvum og malbikunarstöðvum eiga að fara fram á árunum 2018-2022. Með því skapast ákveðið millibilsástand með tilheyrandi röskun á umhverfi og gatnakerfi borgarinnar, ásamt því að rekstargrundvelli Björgunar er verulega stefnt í hættu.Þetta er afar alvarlegt frá sjónarhóli Björgunar og ekki síður vegna þeirra gríðarlegu neikvæðu umhverfisáhrifa sem auknir þungaflutningar munu hafa í för með sér.

Að mati Björgunar er Gufunes ákjósanlegur staður fyrir framtíðar starfsemi félagsins og annarra iðnfyrirtækja á Ártúnshöfða svo sem steypustöðvanna og malbikunarstöðvarinnar. Faxaflóahafnir eiga land í Gufunesi og gerir fyrirliggjandi aðalskipulagstillaga ráð fyrir iðnaðar og athafnasvæði ásamt hafnaraðstöðu þar. Skorað er á Reykjavíkurborg að skoða þann möguleika nánar.

Það er að sjálfsögðu skylda Reykjavíkurborgar að tryggja að breytingar á aðalskipulagi hafi sem minnst neikvæð áhrif á íbúa sveitarfélagsins, svo sem rökstutt hefur verið. Verður ekki betur séð en að slík neikvæð áhrif magnist verði aðalskipulagstillagan samþykkt.

Loks skal tekið fram að samþykkt fyrirhugaðs aðalskipulags kann að leiða til bótaábyrgðar Reykjavíkurborgar gagnvart Björgun, enda kann fyrirtækið að verða fyrir fjárhagslegu tjóni af þessum sökum. Björgun áskilur sér allan rétt til að kanna þann möguleika nánar og setja fram bótakröfur ef tilefni verður til.

Björgun skorar á Reykjavíkurborg að taka ofangreindar athugasemdir til efnislegrar umfjöllunar og afgreiðslu. Að mati félagsins er fyrirliggjandi tillaga haldin alvarlegum annmörkum og getur hún bæði leitt til tjóns fyrir félagið og skaðað samfélagslega hagsmuni.

Félagið er að sjálfsögðu reiðubúið til að veita allar nánari upplýsingar vegna þessara athugasemda.

Virðingarfyllst,
f.h. Björgunar ehf.

Gunnlaugur Kristjánsson, forstjóri

Ann María Andreasen

Frá: Daníel Friðriksson <dannif@internet.is>
Sent: 20. september 2013 14:21
Til: USK_Skipulag
Efni: Athugasemd við nýju aðalskipulagi Reykjavíkur

Góðan dag
Ég geri eftirfarandi athugasemd við annars að mörgu leiti gott nýtt skipulag borgarinnar.

Ég leggst gegn þeim áformum um niðurlagningu flugvallarins í áföngum á meðan engin fyrirsjáanleg lausn er fyrir hendi til að leysa núverandi flugvöll af hólmi.

Ég tel það skyldu höfuðborgarinnar að halda út greiðum og góðum samgöngum til og frá borginni til landsbyggðarinnar bæði á lofti, legi og sjó. Flutningur innanlandsflugs til Keflavíkur er ekki ásættanlegur eins og staðan er í dag, eða næstu ár, og ég hef ekki séð nein plön (hvorki hjá ríki né borg) um að það muni breytast á næstu árum eða áratugum.

Ég skora því á borgaryfirvöld að fresta áformum um niðurlagningu flugvallarins og halda vellinum óbreyttum, amk næstu 30 ár eða þar til nýtt ásættanlegt flugvallarstæði eða önnur lausn í þessu máli verður fundin og fullreynd sem og fullbyggð áður en hreyft verður við núverandi velli.

Ég vil minna á að að öllu óbreyttu verður Reykjavík til næstu hundruði ef ekki þúsundir ára og hvort flugvöllurinn fer núna eða á næstu 30 árum skiptir ekki öllu þegar heildar mengið er skoðað. Borgarstjórn segir að finna þurfi ásættanlega lausn og málamiðlun fyrir alla aðila og niðurlagning núverandi vallar án nokkurs sem kemur í staðin er ekki sú lausn.

Undirritaður er búsettur á höfuðborgarsvæðinu og hefur haft lögheimili í Reykjavík í 27 af 28 árum. Hann kallar sig stoltur Reykvíking og vonandi gerir hann það áfram.

Kv.
Daníel Friðriksson
s.6949167
Kt. 2107852569

Til Umhverfis- og skipulagssviðs Reykjavíkurborgar
Borgartúni 12-14

Mótmæli við tillögu að nýju aðalskipulagi Reykjavíkur

Við undirrituð mótmælum fyrirhuguðum breytingum á Elliðaárdal, svæði sem í kynningu á nýju aðalskipulagi er lýst með eftirfarandi hætti:

> „Þ76 Ártúnsholt-Rafstöðvarvegur.
>
> [Í bæklingi um skipulag borgarhluta er reiturinn merktur Þ2].
>
> Íbúðarbyggð á tæplega 6 ha svæði. Gert er ráð fyrir að hægt verði að bæta við allt að 50 sérbýlishúsum á svæðinu sem yrðu hluti af núverandi byggð, skóla og þjónustu í Ártúnsholti.
>
> Aðkoma að svæðinu verður frá Rafstöðvarvegi. Á svæðinu eru gamlar malarnámur sem byggðin þarf að laga sig að. Skilyrt er að nýbyggðin þróist alfarið með vistvæn sjónarmið að leiðarljósi s.s. með sjálfbærum ofanvatnslausnum, byggingarefnum, flokkun sorps o.s.frv.“

Mótmæli okkar eru studd eftirfarandi rökum:

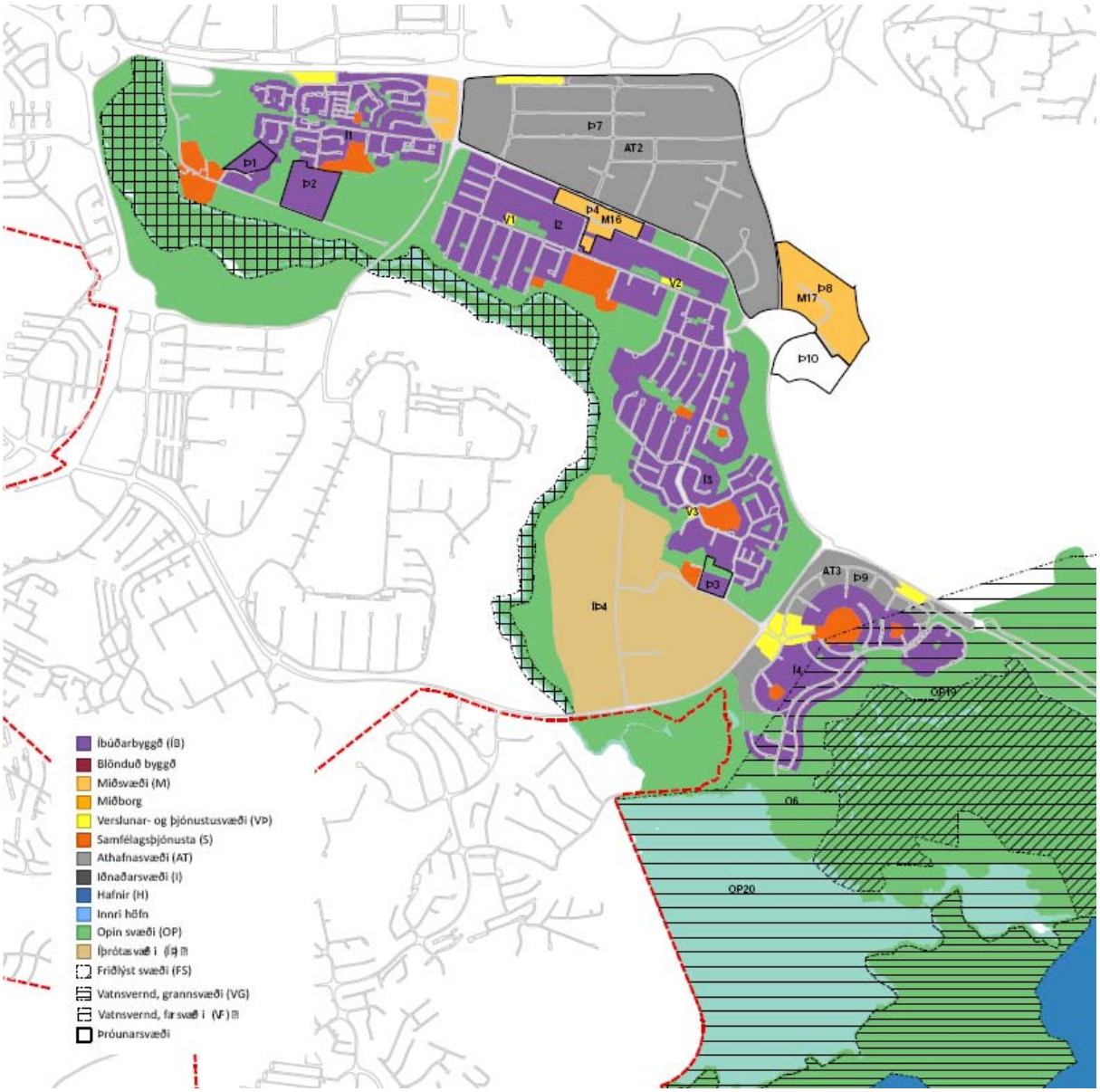
1. Nýtt hverfi á þessu svæði er samgöngulega einangrað. Íbúar þess þyrftu að keyra langar leiðir til að komast til og frá vinnu; að verslunum, skólum og annarri þjónustu. Mjög líklegt er því að íbúar þar myndu krefjast þess fyrr en seinna að opnuð yrði leið úr hverfinu um Seiðakvísl, sem núna er lokuð friðsæl íbúðargata, en yrði með slíkri breytingu að meginumferðaræð. Með því að Þ76 svæðið er látið ná alveg upp að neðstu húsum í Seiðakvísl (nr. 32, 34 og 38) er opnað á möguleika þess að gera slíka breytingu. Því mótmælum við harðlega.
2. Jafnvel þó aðkoman yrði þrátt fyrir allt um Rafstöðvarveg, eins og segir í kynningu, þá er ljóst að umferðaræðar til og frá hverfinu eru takmarkaðar, en jafnframt langar og flóknar. Svæðið yrði allt einn stór botnlangi. Samgöngulega yrði nýtt 50 húsa hverfi þarna, auk álíka viðbótar á Þ75 reitnum aðeins vestar, mikið vandræðamál. Mikill akstur til að sækja þjónustu yrði seint talinn umhverfisvænn. Hvað sem líður góðum áformum um að íbúar nýti sér göngu- og hjólreiðastíga t.d. fyrir börn í Árbæjarskóla, þá er nokkuð víst að „skutlið“ yrði mikið – og það er um langan og krókóttan veg að fara, niður Rafstöðvarveg, undir Miklubraut, upp Bíldshöfða, yfir Höfðabakkabrú og þaðan upp í Rofabæ. Sama er um að aðrar aðkomuleiðir að segja, leiðir úr og í vinnu. Líklega yrði einnig erfitt að koma þessu hverfi inn á leiðakerfi strætisvagna svo vel fari.
   Í markmiðslýsingu nýs aðalskipulags segir: „Með þéttari byggð dregur almennt úr vegalengdum, samgöngukostnaði og umhverfisáhrifum samgangna.“ Hér er þessu öfugt farið og vandséð hvernig skipulag þessa hverfis gæti samrýmst þessum góðu markmiðum.
3. Bygging stórs einbýlishúsahverfis í Elliðaárdal gengur einnig þvert á eitt af meginmarkmiðum nýs aðalskipulags um að ekki skuli gengið á græn svæði sem hafa útivistargildi.
   Svæðið er núna að miklu leyti skógi vaxið og hefur alla möguleika á að þróast áfram sem hluti útvistarsvæða við Elliðaá. Svæðið umhverfis Elliðaár er einstök útivistarperla Reykvíkinga sem mikilvægt er að vernda til framtíðar. Eftir að lagður var göngustígur sunnan Seiðakvíslar, sem

tengir saman stíga við Árbæjarsafn og Ártúnsbrekku hefur notkun svæðisins sem útivistarsvæðis aukist mikið. Nær væri að halda áfram slíkri stígagerð og auka útivistarmöguleika borgarbúa í Elliðaárdal með þeim hætti. Þá eru ótaldir möguleikar á tengingu þess við safnasvæði Árbæjarsafns. Með því að skipuleggja þarna íbúðabyggð verður lokað á þessa möguleika til allrar framtíðar.
Skipulag íbúðabyggðar á Þ76 reitnum er því í hróplegri andstöðu við markmið aðalskipulags um græna og vistvæna borg.

4. Við teljum það minnka lífsgæði okkar íbúa í Seiðakvísl að byggja stóra einbýlishúsabyggð á þessum stað, sem er samkvæmt gildandi aðalskipulagi útjaðar hverfisins. Íbúar borgarinnar verða að geta treyst því að slíkar meginlínur haldi. Auk þess gæti þetta haft slæm áhrif á söluverðmæti eignar okkar.

Niðurstaða

Við teljum skipulag Þ76 svæðisins í hróplegri mótsögn við meginmarkmið nýs aðalskipulags. Það er því eindregin krafa okkar að fallið verði frá skipulagi Þ76 svæðins sem íbúðabyggðar. Þess í stað verði svæðið skilgreint sem útivistarsvæði. Til vara gerum við þá kröfu að íbúðasvæðið verði minnkað þannig að það verði einungis meðfram Rafstöðvarvegi, en nái ekki upp að Seiðakvísl.


Þ7
AT2
Þ1
Þ2
Þ4
M16
V1
I2
V2
Þ8
M17
Þ10
I3
V3
Þ3
ÍÞ4
AT3
Þ9
I4
OP19
O6
OP20
Íbúðarbyggð (ÍB)
Blönduð byggð
Miðsvæði (M)
Miðborg
Verslunar- og þjónustusvæði (VÞ)
Samfélagsþjónusta (S)
Athafnasvæði (AT)
Iðnaðarsvæði (I)
Hafnir (H)
Innri höfn
Opin svæði (OP)
Friðlýst svæði (FS)
Vatnsvernd, grannsvæði (VG)
Þróunarsvæði

Reykjavíkurborg
Umhverfis- og skipulagssvið
Borgartúni 12 – 14
105 Reykjavík

20. september 2013

Athugasemd við tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010 - 2030

Hverfisfélag Skerjafjarðar, Prýðifélagið Skjöldur, kt. 680905-1420 gerir athugasemdir við fyrirliggjandi tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010-2030. Í tillögunni er gert ráð fyrir að Reykjavíkurflugvöllur verði lagður af á árunum 2015 – 2024. Fyrirliggjandi hugmyndir varðandi skipulag á þessu svæði er í miklu ósamræmi við þá byggð sem fyrir er og sú gríðarlega mikla fjölgun íbúa sem gert er ráð fyrir myndi hafa veruleg áhrif á heildarbrag hverfisins.
Helstu gæði Skerjafjarðar hefur verið einangrun hverfissins út af legu flugvallarins, þessi gæði gera það að verkum að mikil ásókn hefur verið í búsetu hverfissins sem einskonar sveit í borg.
Ekki fæst séð hvernig á að leysa samgöngumál ef að byggt yrði í því magni sem auglýst er í nýju aðalskipulagi austan megin við hverfið strax og lokað yrði norðaustur/suðvestur braut vallarins.
Hverfið getur ekki tekið við þessari aukningu á umferð miðað við núverandi gatnakerfi.
Prýðifélagið hefur í mörg á reynt að fá bættar samgöngur inn og úr hverfinu með því að breyta áætlun strætó en án árangurs vegna fjármagnsskorts.
Prýðifélagið álykta ar að Skerjafjörður sem hverfi yrði fyrir óbætanlegum skaða ef þessar tillögur ná fram að ganga miðað við það byggingarmagn sem áætlað er.

Virðingarfyllst,

Ingvar Vilhjálmsson

Prýðifélagið
SKJÖLDUR

Prýðifélagið Skjöldur
Ingvar Vilhjálmsson
Formaður
Email: stjorn@skerjafjordur.is

KÖRFUKNATTLEIKSSAMBAND ÍSLANDS · ICELANDIC BASKETBALL ASSOCIATION
Íþróttamiðstöðin Laugardal · Engjavegi 6, 104 Reykjavík · kki@kki.is Sími: (+354) 514 - 4100 Fax: (+354) 514 - 4101 · www.kki.is

Reykjavík 20.september 2013

Umhverfis-og skipulagssvið Reykjavíkurborgar
Bortgartúni 12-14
105 Reykjavík

Efni: Stuðningur við athugasemdir við tillögu að skipulagi 2010-2030 - borgarhluti 4 - Laugardalur

Körfuknattleikssamband Íslands lýsir yfir stuðningi við framkomnar athugasemdir Íþrótta- og Ólympíusambands Íslands, Íþróttabandalags Reykjavíkur, Knattspyrnusambands Íslands, Knattspyrnufélagsins Þróttar, Glímufélagsins Ármanns og Getspá-Getrauna við aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030 vegna borgarhluta 4 – Laugardal, skv. bréfi þar að lútandi dags. 19. september 2013.

f.h.Körfuknattleikssambands Íslands - KKÍ
Hannes S.Jónsson formaður

DOMINO'S DEILDIN ICELANDAIR POWERADE Lengjan PEAK ÍSLAND SPALDING

Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar
Borgartúni 12 -14
105 Reykjavík

Reykjavík, 19. september 2013.

Athugasemdir við drög að aðalskipulagi

Ég vil þakka fyrir það tækifæri sem hefur gefist til að koma með ábendingar og athugasemdir að fyrirliggjandi drögum að aðalskipulagi borgarinnar.

Sá tími sem hefur verið gefinn til að gera athugasemdir er helst til skammur fyrir svo viðamikið verkefni og því gefst, að sinni, ekki færi á öðru en að koma með ábendingu. Rökstuðningurinn sem fylgir verður að berast borgaryfirvöldum með öðrum hætti síðar, fyrst hinn formlegi athugasemdafrestur er við það að líða.

Ábending mín lýtur að byggðinni í Skerjafirði. Ég vil lýsa efasemdum með að einn hluti flugvallarsvæðisins sé tekinn útúr og byggð þar skipulögð án þess að fyrir liggi endanlegt skipulag byggðar annarsstaðar á flugvallarsvæðinu. Mest verðmæti flugvallarsvæðsins felast í því sem einni heild og því brýnt að það verði skipulagt sem slíkt í aðalskipulagi þó svo að einstakir hlutar þess komi til byggingar á misjöfnum tímum. Þannig „detti“ stök svæði flugvallarins eitt af öðru inn í eitt stórt heildarskipulag svæðisins alls. Skerjafjarðarsvæðið ætti aðeins að vera hluti af því.

Byggð á svæðinu virðist alls ekki nægjanlega þétt en frumskilyrði þess að „borgarsamfélag“ myndist er að nægjanlega margir íbúar búi á sama blettinum. Hér er samt ekki verið að mæla með háhýsabyggð heldur að sá hluti svæðisins sem gæti borið hærri byggingar, t.d. nyrsti hluti flugvallarsvæðisins alls og e.t.v. víðar, að þar verði gert ráð fyrir hærri byggingum.

Virðingarfyllst,

Bolli Héðinsson

Bjarmalandi 4
108 Reykjavík
bolli@ru.is

Ann María Andreasen

Frá: Akstursíþróttasamband Íslands <asisport@isisport.is>
Sent: 20. september 2013 13:23
Til: USK_Skipulag
Afrit: stjorn@asisport.is
Efni: Athugasemdir vegna borgarhluta 4 – Laugardal

Akstursíþróttasamband Íslands lýsir yfir stuðningi við framkomnar athugasemdir Íþrótta- og Ólympíusambands Íslands, Íþróttabandalags Reykjavíkur, Knattspyrnusambands Íslands, Knattspyrnufélagsins Þróttar, Glímufélagsins Ármanns og Getspá-Getrauna við aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030 vegna borgarhluta 4 – Laugardal, skv. bréfi þar að lútandi dags. 19. september 2013.

Með kveðju,
Þrándur

Þrándur Arnþórsson
Akstursíþróttasamband Íslands
514 4280 / 821 3919
asisport@isisport.is
asisport.is

Athugið að þessi póstur er trúnaðarmál.

Ann María Andreasen

Frá: Unnur Sveinsdóttir <Unnur@nastar.is>
Sent: 20. september 2013 13:30
Til: USK_Skipulag
Afrit: hafunn@internet.is; margretarn@simnet.is; aanihaug@hi.is; gudjon@tanni.is
Efni: Þ76

Við undirrituð mótmælum harðlega fyrirhuguðum breytingum í Elliðaárdal sem er mesta útivistarperla höfuðborgarinnar.

Við sem búum við Rafstöðvarveg höfum ekki farið varhluta af aukinni umferð allskyns farartækja ásamt hlaupandi eða gangandi vegfarenda undanfarin ár, þó sérstaklega eftir að Crossfit stöðin kom í dalinn.

Fyrirhugað er að skíðabrekkan verði notuð meira í framtíðinni þar sem búið er að fjárfesta í snjóvél ásamt því að brekkan er í gagngerri endurnýjun sem þið ugglaust vitið af.

Rafstöðvarvegur er notaður sem skokk , hjóla og göngugata að megninu til og hefur verið erfitt á stundum að komast til síns heima vegna þess. Gatan nær ekki að anna allri þeirri umferð sem nú þegar er um hana.
Allskyns æfingarhópar frá nálægum íþróttamiðstöðvum og skólum nota götuna sem útivistarsvæði þ.e.a.s. þar sem enginn göngustíður liggur meðfram Rafstöðvarvegi.

Lífríki Elliðaánna þolir ekki endalausan ágang mannsins og hlýtur það að vera áhyggjuefni allra hversu mikið byggð liggur að ánni nú þegar.

Þörf er á kostnaðarsömum breytingum götunnar ef af þessu verður. Hluti götunnar er notaður af 2-300 manns upp á hvern einasta dag í formi skokks, hjólreiða eða göngu þar sem enginn göngustígur eða gangstétt er meðfram götunni .

Rafstöðvarvegur er langt frá allri þjónustu.

Í nýju skipulagi er talað um að ekki skuli gengið á græn svæði borgarinnar en þarna yrði það þverbrotið.

Anni G Haugen
Guðjón Ólafur Sigurbjartsson
Guðrún Magnúsdóttir
Dóra Björt Guðjónsdóttir
Sunna Líf Hafþórsdóttir
Guðrún Ísold Hafþórsdóttir
Ágúst Máni Hafþórsson
Baldvin Þór Svavarsson
Guðrún Svavarsdóttir
Elísabet Hugrún Georgsdóttir
Guðrún Gígja Georgsdóttir
Hrafnkell Tumi Georgsson
Jón Guðni Georgsson
Tómas Kolbeinn Georgsson
Hafþór Snæbjörnsson
Unnur Sveinsdóttir
Guðrún Magnusdóttir
Björn Bjarnason
Birkir Björnsson
Guðrún Barbara Tryggvadóttir

Hildur Björnsdóttir
Hjördís Hendriksdóttir
Jón Smári Úlfarsson
Kolbrún Elíasdóttir
Kristján Pétur Guðnason
Margrét Arnljótsdóttir
Sigrún Jónasdóttir
Svavar Hrafn Svavarsson
Ragnheiður Kristjánsdóttir

Reykjavíkurborg
Umhverfis-og Skipulagssvið
Borgartúni 12–14
105 Reykjavík.

Akureyri, 19. september 2013

Umsögn Skógræktar ríkisins um Aðalskipulag Reykjavíkur 2010–2030.

Skógrækt ríkisins hefur kynnt sér A-hluta tillögu að Aðalskipulagi Reykjavíkur þar sem fjallað er um framtíðarsýn og umhverfismál. Í greinargerð sem fylgir aðalskipulaginu og ber heitið Græna borgin er umfjöllun um fjölbreytta gagnsemi skóga til skjóls, prýði og útivistar í landi Reykjavíkur. Umsögn og athugasemdir Skógræktar ríkisins munu snúast um þennan kafla í A–hluta tillögu að Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010–2030.

Almennt:
Skógrækt í Reykjavíkurborg er umfangsmikil og víðfeðm og þekur um 3600 ha lands. Þessi árangur hefur m.a. náðst með árangursríku samstarfi við Skógræktarfélag Reykjavíkur sem hófst fyrir árið 1950. Einnig hefur almenningur lagt mikið af mörkum við trjárækt á einkalóðum í borginni. Áform eru uppi um skógrækt á 8700 ha. lands til viðbótar. Í greinargerðinni Græna borgin er skógræktarsvæðunum skipt í innmörk og útmörk. Slík skipting kann að vera nokkuð huglæg. Hvorutveggja þarf umsjón eftirlit og hirðingu.

Skógrækt ríkisins leggur því til að hvert skógræktarsvæði sem er stærra en stærra en 1,5 ha. fái með tímanum rekstraráætlun, þar sem gerð er grein fyrir þeim aðgerðum sem fyrirsjáanlega þarf að vinna svo sem grisjun, endurgróðursetningu og hugsanlegri áburðargjöf. Slík áætlun mun létta eftirlit, viðhald og tryggja vöxt og viðgang skógi vaxinna svæða til framtíðar.

Athugasemd 1:

Í kafla á bls. 85 í greinargerðinni sem ber heitið Vistkerfi og minjar segir m.a:

Tré og annar gróður innan borgarinnar bindur jarðveg, veitir skjól og mildar alla ásýnd borgarumhverfisins. Gott samspil opinna svæða og byggðar er því mikilvægt og gæta þarf þess að aðgengi að náttúrulegum svæðum sé tryggt án þess að ganga á lífríki eða vistkerfi þeirra. Nábýli manns og náttúrusvæða hefur einnig jákvæð áhrif á hverfisvitund íbúa og staðaranda þar sem fólk upplifir svæðin sem hluta af nánasta umhverfi sínu. Skipulag borgarinnar veitir mörg tækifæri til að vinna með samspil byggðar og opinna svæða, sem og að vernda einstök svæði innan borgarinnar sérstaklega þar sem þess er þörf og ástæða þykir til vegna lífríkis, jarðfræði, minja eða annarra þátta sem einkenna viðkomandi svæði og gefa þeim sérstöðu í borginni. Þessi svæði falla undir hverfisvernd samkvæmt skipulagslögum, nr. 123/2010. Nokkur þessara svæða eru friðlýst samkvæmt VII. kafla náttúruverndarlaga nr. 44/1999 eða eru á náttúruminjaskrá.

Samkvæmt þessu má skilja sem svo að skógræktarsvæði innanborgarinnar (innmörk) séu að hluta til hverfisverndarsvæði. Skógrækt ríkisins vekur athygli á að skilgreina þarf hverfisvernd á þessum svæðum á þann veg að ekki hindri eðlilega hirðingu og grisjun svæðanna, nýtingu þeirra og endurnýjun.

Athugasemd 2

Í kafla á bls. 91. í greinargerðinni sem ber heitið Náttúra, landslag og útivist segir m.a:

Útivistarsvæði gegna mikilvægu hlutverki í hugmyndafræðinni um sjálfbæra þróun samfélagsins. Gott aðgengi að opnum svæðum stuðlar að bættum lífsgæðum og betri lýðheilsu. Opin svæði eru einnig auðlind og andrými borgarinnar þar sem tré og annar gróður í borgarlandinu bindur kolefni (CO2) í andrúmsloftinu og breytir því í súrefni. Kolefnisbinding gróðurs og jarðvegs hefur því bein jákvæð áhrif á loftslag og loftgæði í borginni. Opin svæði gegna einnig lykilhlutverki upptöku og hreinsun ofanvatns sérstaklega í gegnum mýrlendi. Stefnt er að stóraukinni áherslu á endurheimt mýrlendis innan borgarmarkanna og nýtingu mýrlendisgróðurs til hreinsunar á ofanvatni. Bein afleiðing trjáræktar innan borgarinnar og skógræktar í jaðri borgarinnar hefur einnig jákvæð áhrif á vinda og veðurfar.

Hæpið er að tala um að trjágróður breyti $C0^2$ í súrefni. Trjágróður bindur 4–10 tonn af koltvísýringi á hvern ha á ári. Þannig stuðlar trjágróður að upptöku og bindingu koltvísýrings.

Lagt er til að setningin verði með þessum hætti:

Opin svæði eru einnig auðlind og andrými borgarinnar þar sem tré og annar gróður í borgarlandinu bindur kolefni (CO2) úr andrúmsloftinu.

Borgarland Reykjavíkur með einkalóðum og opnum svæðum myndar nú um stundir eitt af stærri samfelldum skógarsvæðum á Íslandi. Skógrækt ríkisins vekur athygli á að vinna þarf áætlanir um grisjunar (hirðingaráætlanir) fyrir skógræktarsvæði í Reykjavík og vinna markvisst eftir þeim. Með því móti má tryggja sjálfbæra endurnýjun skógræktarsvæða og auka verðmæti þeirra til langrar framtíðar.

Skógrækt ríkisins telur að umfjöllun um skógrækt í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2011–2030 sé til fyrirmyndar, jákvæð og fjölskylduvæn. Umfjöllunin eins og hún er kynnt í greinargerð Aðalskipulags Reykjavíkur er án efa stefnumarkandi fyrir önnur stærri sveitarfélög á Íslandi.

F.h. Skógræktar ríkisins,

Hallgrímur Indriðason
-skipulagsfulltrúi-

LANDSPÍTALI
HÁSKÓLASJÚKRAHÚS

SKJALAVER
HÖFDATORGI
20. SEP. 2013
Málsnr.: UMC2013020044
Brótalyndi:

Reykjavíkurborg
Umhverfis- og skipulagssvið
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

18. september 2013

Varðar: Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030

Tillaga að nýju aðalskipulagi er nú í kynningu hjá Reykjavíkurborg. Starfsfólk Landspítala auk ráðgjafa hefur nú rýnt aðalskipulagstillöguna með tilliti til hagsmuna Landspítalans.

Litið var til svæða þar sem Landspítali er með helstu starfstöðvar sínar í Reykjavík. Það er í Fossvogi, á Kleppi, Ármúla og Landakoti, við Grensásveg, Tunguháls, Dalbraut og við Hringbraut, þar sem ætlunin er að sameina mikið af starfseminni með uppbyggingu samofinnar starfsemi sjúkrahúss, kennslu – og rannsókna í heilbrigðisvísindum.

Nýtt deiliskipulag fyrir Landspítala á Hringbraut var samþykkt í mars sl. og var unnið í samræmi við Aðalskipulag Reykjavíkur 2001 – 2024 með þar til gerðum breytingum. Tillaga að aðalskipulagi Reykjavíkur 2010 – 2030 var rýnd sérstaklega m.t.t. nýsamþykkts deiliskipulags svo þess væri gætt að samræmi væri þar á milli.

Eftirfarandi athugasemdum og ábendingum við tillögu að nýju aðalskipulagi er skipt í tvo kafla. Í fyrri kafla eru gerðar athugasemdir við tillögur er snúa að breyttri landnotkun, gerðum samningum milli ríkis og Reykjavíkurborgar og aðgengi. Í þeim síðari eru almennar athugasemdir er snerta heiti, orðaval, framsetningu o.þ.h.

Athugasemdir við tillögur að breyttri landnotkun - aðgengi
Tryggja verður að á öllum stigum skipulagsvinnu Reykjavíkurborgar sé samráð haft við Landspítala á þeim svæðum þar sem hann hefur starfsemi sína.

Fossvogur
Tillaga að breyttri landnotkun á lóð Landspítala í Fossvogi, þar sem gert er ráð fyrir að um 3,3 ha lóðarinnar fari undir íbúðarbyggð, er sett fram án samráðs við Landspítala. Þar sem uppbygging Landspítalans við Hringbraut er í nokkurri óvissu, getur Landspítali ekki fallist á að þrengt verði að starfseminni með breyttri landnotkun fyrr en skýrari áætlanir varðandi framtíðaruppbyggingu liggja fyrir.

SKRIFSTOFA FORSTJÓRA
Eiríksgötu 5, 101 Reykjavík • Sími 543 1100 • Netfang: björnz@landspitali.is

Samkvæmt samkomulagi milli borgarstjóra f.h. Reykjavíkurborgar og heilbrigðis- og tryggingamálaráðherra f.h. ríkissjóðs dags. 27. apríl 2004 er skv. 5. gr. 1. mgr. mælt fyrir um gerð lóðarsamninga skv. nánara samkomulagi um byggingar og í 2.mgr. m.a. að aðalbyggingu spítalans verði afmörkuð lóð sem miðist við Áland að norðan, Háaleitisbraut að vestan og núverandi íbúðarbyggð að sunnan og austan. Þá kemur fram í 3. mgr. að verði tekin ákvörðun um flutning þeirrar starfsemi sem nú fer fram í aðalbyggingu sjúkrahússins í Fossvogi í tengslum við uppbyggingu LSH við Hringbraut muni Reykjavíkurborg ekki standa í vegi fyrir að eignin verði nýtt með öðrum hætti en í þágu heilbrigðisþjónustu. Skv. 5. mgr. 5.gr. er getið um að ráðist verði í að afmarka umræddar lóðir með formlegum hætti á kostnað Reykjavíkurborgar, þegar samkomulag hefur verið undirritað.

Ekki verður tíundað sérstaklega í almennum athugasemdum hér að neðan ábendingar eða athugasemdir þegar tillögur að breyttri landnotkun við Fossvog eru tilgreindar.

Kleppur
Tillaga að breyttri landnotkun á lóð sem Landspítali á Kleppi hefur haft til umráða, hefur ekki verið lögð fram í samráði við Landspítala. Tillagan gerir ráð fyrir að um 2 ha svæði verði þróað sem verslunar- og þjónustusvæði auk opins svæðis. Landspítali getur ekki fallist á að þrengt verði að starfseminni með breyttri landnotkun og fer fram á að landnotkun verði óbreytt frá því sem nú er.

Það er mat Landspítala að sú viðkvæma starfsemi sem spítalinn rekur á Kleppi samræmist illa fyrirætlunum um uppbyggingu á suðurhluta svæðisins. Á Kleppi hefur nýlega verið innréttuð réttargeðdeild með útigarði sem vísar til suðurs. Starfsemin á Kleppi er þess eðlis að hún kallar á ákveðið andrými og fjarlægð frá annarri starfsemi. Sjá minnisblað Páls Matthíassonar, framkvæmdastjóra geðsviðs, varðandi starfsemina og þörf á óbreyttu svæði við Klepp.

Rétt er að vekja athygli á því að Landspítali fyrirhugar að reka geðlækningar áfram á Kleppi og ekki er fyrirhugað að flytja starfsemina á Hringbrautarlóðina.

Ekki verður tíundað sérstaklega í almennum athugasemdum hér að neðan ábendingar eða athugasemdir þegar tillögur að breyttri landnotkun við Klepp eru tilgreindar.

Grensás
Svæði Grensásdeildar Landspítala er ekki merkt sem samfélagsþjónusta heldur sem íbúðarbyggð (ÍB33) á landnotkunarkorti. Þetta þarf að lagfæra og bæta í texta um þróunarmöguleika svæðisins vegna viðbyggingar, ásamt því að ganga frá lóðarafmörkun.

Aðgengi
Fylgiskjal með athugasemdum þessum er bréf forstjóra Landspítala til borgarráðs þar sem m.a. er lögð áhersla á mikilvægi þess að aðgengi allra landsmanna sé sem best, hvort heldur sem komið er landveginn eða með flugi. Einnig að Reykjavíkurborg tryggi, við skipulagsstarf sitt, gott aðgengi að Landspítala, m.a. með góðum tengslum við almenningssamgöngur og greiðum akstursleiðum sjúkrabíla frá öllum hverfum

SKRIFSTOFA FORSTJÓRA
Eiríksgötu 5, 101 Reykjavík • Sími 543 1100 • Netfang: bjornz@landspitali.is

Reykjavíkursvæðisins og innanlandsflugvelli, hvar sem hann verður staðsettur í framtíðinni. Eru þessi atriði hér með áréttuð.

Almennar athugasemdir

- Almennt skal skrifað „Landspítali" ekki „NLSH". NLSH er skammstöfun fyrir Nýr Landspítali sem er opinbert hlutafélag um verkefni nýs Landspítala.
- Ekki skal skrifað „landspítali háskólasjúkrahús" heldur eingöngu Landspítali og alltaf með stórum staf. Þetta er heiti spítalans þó hann sé vissulega háskólasjúkrahús.
- Nafnið „Borgarspítali" er ekki lengur notað, þess í stað má segja „Landspítali" eða „Landspítali í Fossvogi" til aðgreiningar frá öðrum starfsstöðvum.
- Áríðandi er að fermetratölur byggingarmagns og landnýtingar vegna uppbyggingar Landspítala við Hringbraut séu í fullkomnu samræmi við nýlega samþykkt deiliskipulag og samkomulag ríkis og Reykjavíkurborgar frá 16. mars 2012.

Eftirfarandi athugasemdir og ábendingar eru hér tilgreindar sérstaklega með tilvísun í blaðsíðutal í kynntri tillögu að aðalskipulagi:

bls	**Athugasemdir og ábendingar**
29	Á mynd nr. 12 er syðsti hluti lóðar Landspítala við Hringbraut ekki merktur sem þéttingar – eða þróunarsvæði. Hví er syðri hluti lóðar ekki skilgreindur þannig, en einungis hinn nyrðri?
35	Á mynd nr. 17 er sýnd skýringarmynd með verndun Eirbergs. Það stangast á við samþykkt deiliskipulag Landspítala þar sem gert er ráð fyrir að syðri hluti Eirbergs víki í síðari áföngum deilliskipulags. Á sömu mynd vantar að skilgreina gamla spítalann sem friðaðan (friðlýstan).
39	Á mynd nr. 25 skal tilgreina höfunda sem SPITAL-hópinn.
49	Á mynd nr. 3 og í texta er hvergi talað um uppbyggingu á lóð Landspítala við Hringbraut. Er ekki eðlilegt að gera það í þessu samhengi?
50-51	Í texta þar sem fjallað er um reit „M5b – BSÍ reitur" er ekki að finna samræmi við þær hugmyndir sem lagðar voru til grundvallar í samkomulagi Reykjavíkurborgar og ríkisins sem dagsett er 16. mars 2012. Í samkomulaginu er m.a. talað um „framtíðarþróun starfsemi Landspítala og Háskóla Íslands" og „Starfsemi á heilbrigðissviði sem tengist Landspítala og Háskóla Íslands". Fella þarf þessa þætti inn í skilgreiningu á "M5b – BSÍ reitur" (U reitur.) Í texta þar sem fjallað er um reit „M5e – NLSH reitur" er ekki að finna samræmi við ofangreint samkomulag ríkis og borgar en þar kemur m.a. fram að randbyggð skuli ekki vera hluti af lóð spítalans. Eða eins og segir:" Í

SKRIFSTOFA FORSTJÓRA
Eiríksgötu 5, 101 Reykjavík • Sími 543 1100 • Netfang: björnz@landspitali.is

samkomulagi um lóðir og skipulagsmál í tengslum við framtíðaruppbyggingu Landspítala og Hí norðan Hringbrautar undirrituðu 16. mars 2012 er m.a. tilgreint að við skipulagningu svokallaðs U reits skuli taka sérstakt tillit til þróunar starfsemi Landspítalans og Háskóla Íslands til langrar framtíðar (4. og 5. gr.). Þá er einnig tiltekið að við ráðstöfun

Reykjavíkurborgar á byggingarrétti fyrir randbyggð syðst á svæðinu, norðan Hringbrautar skuli tekið ríkt tillit til nálægðar við byggingar Landspítalans og HÍ og stefnt að því að umferð fari ekki í gegnum lóð Landspítala vegna þeirrar viðkvæmu starfsemi sem þar fer fram (4. gr.).

53 Tafla 3 – Aukning byggingarmagns fyrir „M5e" er ekki tilgreind. Á mynd nr. 4 stendur „Landspítali Háskólasjúkrahús" en í texta stendur „svæði NLSH við Hringbraut". Þarf að samræma og laga heiti.

164 Skilgreint verndunarsvæði innan Hringbrautar nær að gömlu Hringbraut samkvæmt skýringarmynd. Samkvæmt nýsamþykktu deiliskipulagi er gamla Hringbraut felld niður frá núverandi mynd og liggur afmörkun verndunarsvæðis um miðja lóð Landspítala.

165 Efnislega sama athugasemd við skýringarmynd og hér að ofan á bls. 35.

172 Á mynd nr. 10 á svæði sunnan gömlu Hringbrautar eru hæðir húsa tilgreindar sem ≤ 5 en samkvæmt deiliskipulagi er þarna bygging meðferðarkjarna sem er 4 - 6 hæðir.

Í töflu nr. 1 er ekki talað sérstaklega um lóð Landspítala, hún virðist tilheyra Vatnsmýri en ekki ljóst hvaða hluta Vatnsmýrar. Þar sem hæðir bygginga á lóð Landspítala samræmast ekki hæðum bygginga í Vatnsmýri væri etv eðlilegra að aðgreina þessi svæði í upptalningu.

207 Sama athugasemd og hér að ofan vegna bls. 50-51 fyrir „M5b – BSÍ reitur" og „M5e – NLSH reitur".

236 Í texta stendur „Þ21 NLSH" fyrir lóðina sem er næst nýrri Hringbraut. Þessi lóð er ekki á vegum spítalans. Er því etv eðlilegt að skilja þetta tvennt að?

245 Byggingareitir sem lagðir eru ofan á loftmynd eru ekki í samræmi við samþykkt deiliskipulag. Inngarðar meðferðarkjarna eiga að vera þrír en ekki tveir.

257 Reitur „Þ49 Kleppur", sjá nánar athugasemdir við tillögur að breyttri landnotkun undir kaflaheitinu **Kleppur**.

265 Reitur „Þ56 Borgarspítali", sjá nánar athugasemdir við tillögur að breyttri landnotkun undir kaflaheitinu **Fossvogur**.

SKRIFSTOFA FORSTJÓRA
Eiríksgötu 5, 101 Reykjavík • Sími 543 1100 • Netfang: bjornz@landspitali.is

LANDSPÍTALI
HÁSKÓLASJÚKRAHÚS

267 **Reitur "ÍB33" á landnotkunarkorti, sjá nánar sjá nánar athugasemdir við tillögur að breyttri landnotkun undir kaflaheitinu Grensás.**

Virðingarfyllst,

Björn Zoëga, forstjóri

Fylgiskjöl:
Bréf Björns Zoëga til Borgarráðs Reykjavíkur dags. 20. mars 2012, varðandi ályktun stjórnar Landssambands heilbrigðisstofnana um nauðsyn nálægðar Reykjavíkurflugvallar og Landspítala.
Minnisblað Páls Matthíassonar framkvæmdastjóra geðsviðs dags. 17.september 2013.

SKRIFSTOFA FORSTJÓRA
Eiríksgötu 5, 101 Reykjavík • Sími 543 1100 • Netfang: bjornz@landspitali.is

LANDSPÍTALI
UNIVERSITY HOSPITAL

Borgarráð Reykjavíkur
Ráðhúsinu
101 Reykjavík

20. mars 2012

Varðar: Ályktun stjórnar Landssambands heilbrigðisstofnana

Borgarráð Reykjavíkur óskaði eftir áliti forstjóra Landspítalans vegna ályktunar stjórnar Landssambands heilbrigðisstofnana um nauðsyn nálægðar Reykjavíkurflugvallar og Landspítala.

Við sameiningu stóru sjúkrahúsanna í Reykjavík á árinu 2000 skipaði heilbrigðisráðherra starfsnefnd til þess að fjalla um framtíðarskipulag og uppbyggingu Landspítala. Markmiðið með sameiningu sjúkrahúsanna var að efla faglega þjónustu, auka hagræði og nýta betur auðlindir.

Ein af niðurstöðum nefndarinnar varðaði val staðar fyrir framtíðaruppbyggingu háskólasjúkrahúss. Nefndin leit til eftirfarandi atriða.

- Aðgengis sjúklinga, starfsmanna og gesta
- Samspils mannlífs og heilbrigðisþjónustu
- Þjóðhagslegrar hagkvæmni og samkeppnishæfni þjóðarinnar
- Tengsla við Háskóla Íslands og rannsóknar- og þróunarfyrirtækja
- Sveigjanleika í skipulagi lóðar og þróunarmöguleika
- Stofn- og rekstrarkostnaðar

Eins og sjá má að ofan eru margir þættir sem komu til skoðunar þegar staður var valinn fyrir framtíðaruppbyggingu Landspítala og heilbrigðisvísindadeilda Háskóla Íslands. Eftir mat á þessum þáttum var það niðurstaða nefndarinnar að framtíðarsjúkrahúsið skyldi vera við Hringbraut.

Landspítali er sjúkrahús allra landsmanna og mikilvægt að aðgengi allra þeirra að spítalanum sé sem best, hvort heldur þeir koma landveginn eða með flugi. Landspítali telur mikilvægt að Reykjavíkurborg tryggi, við skipulagstarf sitt, gott aðgengi að Landspítala m.a. með góðum tengslum við almenningssamgöngur og greiðum akstursleiðum sjúkrabíla frá öllum hverfum Reykjavíkursvæðisins og innanlandsflugvelli, hvar sem hann verður staðsettur í framtíðinni.

Virðingarfyllst,

Björn Zoëga, forstjóri

SKRIFSTOFA FORSTJÓRA
Eiríksgötu 5, 101 Reykjavík • Sími 543 1100 • Fax 543 1112 • Netfang bjornz@landspitali.is • www.landspitali.is

LANDSPÍTALI

Minnisblað vegna tillögu að breyttri landnotkun í tillögu að nýju aðalskipulagi Reykjavíkur á suðurhluta Kleppssvæðis sem hefur áhrif á umhverfi Klepps.

Reykjavík, 19.09.2013.

Geðsjúkrahús hefur verið rekið að Kleppi í 106 ár, frá árinu 1907 á grundvelli aldarlangs leigusamnings er gerður var á milli ríkisvaldsins og Reykjavíkur árið 1905. Lengst af voru þarna einu geðdeildir landsins. Frá 1980 hefur Kleppsspítali verið hluti af Landspítala.

Nú síðustu árin er vaxandi starfsemi á Kleppi. Þar eru reknar 3 endurhæfingarlegudeildir, öryggisgeðdeild og frá árinu 2012 eina réttargeðdeild landsins. Auk þess er rekin öflug göngudeild að Kleppi fyrir langveika sjúklinga, áfallateymi Landspítalans er þar til húsa, öflug geðrannsóknamiðstöð og virkni- og meðferðarstaður í Víðihlíð fyrir ungt fólk með alvarleg geðræn veikindi. Legurými að Kleppi eru nú 48 og þúsundir einstaklinga sækja þangað þjónustu árlega. Með tilkomu réttargeðdeildarinnar að Kleppi eru nú að Kleppi sjúklingar vistaðir árum saman og því mikilvægt að umhverfi sé aðlaðandi. Á næstu árum mun auk þess fækka legurýmum á geðdeildinni Hringbraut, einkum vegna aukinnar kröfu um einbýli fyrir sjúklinga. Þá mun starfsemi í enn frekari mæli flytjast á Klepp og því mikilvægt að ekki sé þrengt að vaxtarmöguleikum á svæðinu.

Frá árinu 2010 hafa Landspítali og Faxaflóahafnir, núverandi eigandi Kleppslóðarinnar átt í vinsamlegum viðræðum um framtíð svæðisins, með það að augnamiði að tryggja öruggt og aðlaðandi sjúkrahúsumhverfi á sama tíma og nýting svæðisins fyrir hafnarstarfsemi sé tryggð.

Mikilvægt er að tryggja það að í kringum Klepp sé aðlaðandi umhverfi og nægjanlegur friður til að meðferðarstarf geti farið fram þar. Þær hugmyndir sem fram koma í tillögu að aðalskipulagi gera ráð fyrir því að svæðið syðst á Kleppsholti, í kringum Víðihlíð verði skráð fyrir verslun og þjónustu. Mikilvægt er að hafa í huga að í Víðihlíð fer fram öflug dagstarfsemi, bæði fjölskylduvinna, tónlistar- og listaiðja. Auk þess snúa svefnherbergi flestra sjúklinga að Kleppi í suður og austur, í átt að því svæði sem lagt er til að breyta nýtingu á. Áhyggjur okkar snúast að því að aukinni starfsemi fylgi aukin umferð og ónæði sem trufla muni ró og meðferðarumhverfi Klepps. Sérstaklega er það bagalegt í tilviki réttargeðdeildarinnar, þar sem sjúklingar dveljast því miður árum saman og þar sem lokaður öryggisgarður snýr í suður. Vaxandi starfsemi mun enn auka mikilvægi þess að rúmt og næðissamt sé í kringum starfsemina.Virðingarfyllst,

Páll Matthíasson, framkvæmdastjóri geðsviðs Landspítala.

Ann María Andreasen

Frá: Jóhann Másson <johann@judo.is>
Sent: 20. september 2013 13:00
Til: USK_Skipulag
Efni: Athugasemd við breytingu á skipulagi vegna borgarhlua 4 - Laugardalur

Ágætu viðtakendur,

Júdósamband Íslands lýsir yfir stuðningi við framkomnar athugasemdir Íþrótta- og Ólympíusambands Íslands, Íþróttabandalags Reykjavíkur, Knattspyrnusambands Íslands, Knattspyrnufélagsins Þróttar, Glímufélagsins Ármanns og Getspá-Getrauna við aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030 vegna borgarhluta 4 – Laugardal, skv. bréfi þar að lútandi dags. 19. september 2013.

Með vinsemd og virðingu,
f.h. Júdósambands Íslands

Jóhann Másson
Formaður

Orkuveita Reykjavíkur

Reykjavík, 20.09.2013
/ 1.4.1.1

Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkur
Borgartúni 12-16
105 Reykjavík

Efni: Tillaga að Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010 – 2030. Athugasemdir Orkuveitu Reykjavíkur

Vísað er til heimasíðu Reykjavíkurborgar þar sem kynnt er tillaga að nýju Aðalskipulagi Reykjavíkurborgar 2010-2030. Í því sambandi leggur Orkuveita Reykjavíkur áherslu á eftirtalin atriði:

Stefna um vatnsvernd, gæði neysluvatns og vatnsveitu
Í umsögnum um skipulagsáætlanir á höfuðborgarsvæðinu, á málþingum og í fjölmiðlum hefur Orkuveita Reykjavíkur vakið athygli á mikilvægi vatnsverndar á vatnsverndarsvæði höfuðborgarsvæðisins. Afstaða Orkuveitu Reykjavíkur er sú að stefna um vatnsvernd fyrir vatnsból í skipulagi feli í sér yfirlýsingu um að beina eigi frá slíkum svæðum þeim framkvæmdum og starfsemi sem getur mengað grunnvatn og vatnsból og/eða rýrt þá ímynd sem nauðsynleg er fyrir vatnsvernd og hollustu neysluvatns.

Í tillögu að Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030, kaflanum *Umhverfis- og auðlindastefna* í skjalinu A3 Græna borgin kemur fram að höfuðborgarbúar njóti aðgangs að neysluvatni sem þurfi ekki að meðhöndla á nokkurn hátt ólíkt því sem gerist í öðrum löndum (bls. 124). Fram kemur að ein af helstu áherslum varðandi markmið um skipulag sé „*Verndun vatnsbóla borgarinnar verði ávallt í fyrirrúmi*“ (bls. 128). Fram kemur að einn af mælikvörðum um gæði umhverfis sé „*Gæði ómeðhöndlaðs neysluvatns*“ og ein af helstu áherslum varðandi þennan þátt sé að „*Hámarkshollusta neysluvatns verði tryggð og komið í veg fyrir óæskileg áhrif af völdum athafna, starfsemi og annarra umsvifa á neysluvatnssvæði*“ (bls. 129). Orkuveita Reykjavíkur tekur heils hugar undir þessar mikilvægu áherslur Reykjavíkurborgar. Fyrirtækið lýsir ennfremur yfir ánægju sinni með að í kaflanum *Veitur* gr. *Vatnsveita og vatnsvernd* (bls. 61) í skjalinu A2 Skapandi borg sem fjallar um „*Framtíðarsýn og megin markmið - bindandi stefna aðalskipulagsins 2010-2030*“ sé fjallað um framtíðarvatnsból Orkuveitu Reykjavíkur á Heiðmerkursvæðinu og að þar komi fram að Vatnsendakriki sé varavatnsból fyrir hin vatnsvinnslusvæðin (þ.e. Gvendarbrunna, Jaðar og Myllulæk) og öfugt. Ennfremur að fram komi að það séu brýnir hagsmunir höfuðborgarbúa og atvinnustarfsemi hvers konar í Reykjavík, m.a. matvælaframleiðslu, að öruggt neysluvatn sé tryggt og að ekki verði þörf á meðhöndlun

neysluvatns í framtíðinni auk þess að á komandi árum verði lögð áhersla á verndar- og öryggismál vatnstökusvæðanna í Heiðmörk.

Orkuveita Reykjavíkur telur ljóst að framangreindir hagsmunir eigi ekki eingöngu við Reykvíkinga og atvinnustarfsemi hvers konar, meðal annars matvælaframleiðslu, í Reykjavík heldur fyrir íbúa og atvinnustarfsemi á höfuðborgarsvæðinu öllu. Því hefur Orkuveita Reykjavíkur lagt áherslu á það í athugasemdum sínum við tillögu að svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins (sjá fylgiskjal 3) að mikilvægt sé að framangreind stefna Reykjavíkurborgar um auðlindir, skipulag og gæði umhverfis, þar með talið að ekki verði þörf á að meðhöndla neysluvatn í framtíðinni, verði sett fram sem eitt af meginmarkmiðum í endurskoðuðu svæðisskipulagi. Það falli vel að því markmiði sem fram kemur í tillögu að svæðisskipulaginu um að „*...stuðla að sjálfbærri þróun og sjálfbæru umhverfi eins og kostur er [...] Stefnt er að því að ekki verði gengið um of á [...] auðlindir svæðisins...*" (sjá bls. 8 og 9) í tillögu að svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins).

Frekari skoðun á Hólmsheiði sem mögulegu flugvallarsvæði fyrir innanlandsflug og sameiginlegu útivistarsvæði er vísað til heildarendurskoðunar á svæðisskipulaginu

Flugvöllur á Hólmsheiði. Í kaflanum *Landnotkun – Skilgreiningar (bindandi stefna)* í gr. *Tímabundin ákvæði um landnotkun* (bls. 222) í skjalinu A5 Landnotkunarákvæði kemur fram að frekari skoðun, ákvörðunum, mögulegum skipulagsbreytingum og umhverfismati á Hólmsheiði sem mögulegu flugvallarsvæði sé vísað til heildarendurskoðunar á svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins.

Í umsögn sinni um endurskoðun Aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030 í júní sl. gerði Orkuveita Reykjavíkur athugasemdir við fyrirliggjandi mat á umhverfisáhrifum væntanlegs aðalskipulags um mögulega staðsetningu Reykjavíkurflugvallar á Hólmsheiði (sjá fylgiskjal 2). Yrði af þessari framkvæmd myndi hún færast nær vatnsverndarsvæðum höfuðborgarsvæðisins. Orkuveita Reykjavíkur varaði m.a. eindregið við því að ákvörðun um flugvöll yrði byggð á ekki umfangsmeiri rannsóknum en nú liggja fyrir. Orkuveita Reykjavíkur telur eðlilegt að setja fyrirvara um landnotkun á Hólmsheiði í aðalskipulagi meðan unnið sé að rannsóknum á svæðinu og að ákvarðanir, mögulegar skipulagsbreytingar og umhverfismat verði tekin fyrir við heildarendurskoðun svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins, sbr. það sem fram kemur á bls. 223 í tillögu að Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030. Mikilvægt er að við þá vinnu verði nýttar niðurstöður heildarendurskoðunar vatnsverndar, en henni er ekki lokið. Orkuveita Reykjavíkur ítrekar mikilvægi þess að ákvarðanir um framkvæmdir, þar á meðal mögulega staðsetningu innanlandsflugvallar á Hólmsheiði, verði byggðar á niðurstöðum haldgóðra og vísindalegra rannsókna ásamt ýtarlegu hættumati.

Umferð í Heiðmörk. Orkuveita Reykjavíkur hefur skilning á því að mati á útivistargildi og uppbyggingu á Hólmsheiði verði vísað í endurskoðun á svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins. Hins vegar hefur fyrirtækið, eins og fram kom í umsögn þess í júní sl. (sjá fylgiskjal 2), verulegar áhyggjur af þeirri miklu umferð sem nú fer um vatnsverndarsvæðið í Heiðmörk. Í skjalinu A3 Græna borgin, gr. *Græni trefillinn (OP)*, op16-Heiðmörk (bls. 111) er greint frá niðurstöðu könnunar Gallup haustið 2005 þar sem í ljós kom að „*32% Reykvíkinga kemur í Heiðmörk þrisvar eða oftar á ári. Samkvæmt þessu heimsækja um 28.000 Reykvíkingar Heiðmörk mánaðarlega og ef þessar niðurstöður eru yfirfærðar á alla aðra íbúa höfuðborgarsvæðisins er hægt að leiða að því líkum að um 40-50.000 manns komi á svæðið samtals á mánuði. Það gera 500-600 þúsund gesti árlega eða um 1.500 manns að jafnaði á dag.*“ Samkvæmt þessu virðist sem ekki sé fyrirsjáanlegt að álagi verði létt af Heiðmörk í bráð þar sem fyrirhuguð heildarendurskoðun svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins muni taka nokkur ár. Orkuveita Reykjavíkur minnir því aftur á að þann 27. mars 2013 óskaði fyrirtækið eftir heimild Borgarstjórnar Reykjavíkur til að loka veginum í Heiðmörk fyrir gegnumakstri vélknúinna ökutækja til að tryggja vatnsvernd á svæðinu (sjá fylgiskjal 5). Beðið er afgreiðslu borgarinnar á erindinu.

Í tillögu að aðalskipulagi Kópavogs sem nú er til kynningar kemur fram í kafla um samgöngur að í samvinnu við Reykjavíkurborg verði komið á nýrri vegtengingu við Heiðmörk um Vatnsendaheiði. Orkuveitan Reykjavíkur leggst alfarið gegn fyrirhugaðri vegtengingu eins og fram kemur í umsögn fyrirtækisins um drög að aðalskipulagstillögu Kópavogsbæjar (sjá fylgiskjal 4). Orkuveita Reykjavíkur telur að þessi vegtenging í Heiðmörk muni vinna gegn markmiðum aðalskipulagstillagna Kópavogsbæjar og Reykjavíkur um vatnsvernd.

Í skjalinu A3 Græna borgin, gr. *Græni trefillinn (OP)*, op16-Heiðmörk (bls. 111 - 112) kemur fram „*[S]tefnt er að tengja byggðina við heiðarnar með samfelldum útivistarsvæðum frá fjöru til heiða og að gera svæðið aðgengilegra gangandi og hjólandi vegfarendum.*“ Á þéttbýlis- og sveitarfélagsuppdrætti eru afmarkaðir stofnstígar í Heiðmörk. Fram kemur í skjalinu A3 Vistvænar samgöngur um skilgreiningu á stofnstígum (bls. 144 og 145) að um helstu göngu- og hjólreiðaleiðir um borgarlandið sé að ræða. Orkuveita Reykjavíkur bendir á að takmörkun gegnumaksturs vélknúinna ökutækja um vatnsverndarsvæðið í Heiðmörk styðji einmitt við þá stefnu.

Suðvesturlínur

Fyrirhugað er að leggja Suðvesturlínu um skilgreind vatnsverndarsvæði með tilheyrandi hættu á neikvæðum áhrifum á vatnsvernd, vatnsból og neysluvatn. Orkuveita Reykjavíkur telur brýnt að viðhafa ýtrustu aðgát við framkvæmdirnar eins og fram kemur í athugasemdum fyrirtækisins um aðalskipulag Kópavogs (sjá fylgiskjal 4).

Græni trefillinn, sumarhús og vatnsvernd

Í gr. *Opin svæði til sérstakra nota* í kaflanum *Landnotkun – Skilgreiningar (bindandi stefna)* í skjalinu A5 Landnotkunarákvæði er fjallað um Græna trefilinn (bls. 210 og 211). Þar kemur fram að *„[E]kki er gert ráð fyrir fjölgun sumarhúsa innan Græna trefilsins en viðhalda má og endurnýja núverandi sumarhús á svæðinu. Með því er átt við að lagfæra má hús eða endurbyggja ný af sambærilegri stærð og eldri hús. Heimilt er að reisa byggingar og mannvirki sem tengjast skipulagðri útivistar- og frístundaiðju innan græna trefilsins. Það er skýrt skilyrði að ekki verði tekið land undir slíka starfsemi umfram það sem nauðsyn ber til og að ekki verði reistar byggingar og mannvirki sem spilla umhverfinu.“*

Undanfarið hefur Orkuveita Reykjavíkur unnið að þeim áformum í aðalskipulagi Reykjavíkur að byggð á grannsvæðum og fjarsvæðum vatnsbóla í lögsagnarumdæmi Reykjavíkur í Heiðmörk sé víkjandi. Fyrirtækið hefur í því skyni ákveðið að framlengja ekki leigusamninga um lóðir undir frístundabyggð á vatnsverndar- og útivistarsvæðinu í Heiðmörk. Orkuveita Reykjavíkur mælist eindregið til þess að ofangreint ákvæði nái eingöngu til þess hluta Græna trefilsins sem er utan vatnsverndarsvæða.

Orkuveita Reykjavíkur gerir athugasemd við að í skjalinu A3 Græna borgin, gr. *Græni trefillinn (OP)*, op16-Heiðmörk (bls. 111 - 112) sé ekki greint frá því að Heiðmörk er skilgreind sem vatnsverndarsvæði heldur einungis tiltekið að um stærsta útivistarsvæði í nágrenni höfuðborgarsvæðisins sé að ræða. Með því að greina frá því að op16-Heiðmörk sé á vatnsverndarsvæði gefur það tilefni til að umgengni og starfsemi á svæðinu taki ekki einungis mið af því að um útivistarsvæði sé að ræða heldur ekki síður að um vatnsverndarsvæði sé að ræða sem lýtur sérstökum reglum.

Virðingarfyllst,

Hólmfríður Sigurðardóttir
umhverfisstjóri

Fylgiskjöl:

1. Umsögn Orkuveitu Reykjavíkur um endurskoðun Aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030 dags. 30. október 2012.
2. Umsögn Orkuveitu Reykjavíkur um endurskoðun Aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030 dags. 3. júní 2013.
3. Athugasemdir Orkuveitu Reykjavíkur við tillögu að Svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 2001-2024 dags. 20 september 2013.
4. Athugasemdir Orkuveitu Reykjavíkur við tillögu að Aðalskipulagi Kópavogs 2012-2024 dags. 20. september 2013.
5. Bréf Orkuveitu Reykjavíkur til borgarstjórans í Reykjavík dags. 27. mars 2013.

Afrit: Framkvæmdastjórn vatnsverndar á höfuðborgarsvæðinu, Heilbrigðiseftirlit Hafnarfjarðar- og Kópavogssvæðis, Heilbrigðiseftirlit Mosfellsbæjar, Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur og Skipulagsstofnun.

Skotíþróttasamband Íslands

Icelandic Shooting Sports Federation

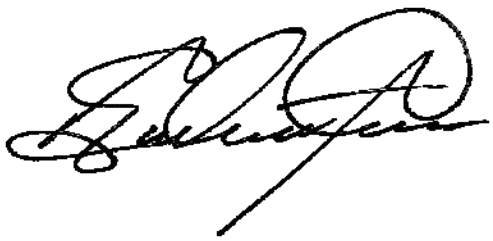
Engjavegi 6 - 104 Reykjavík - Iceland
Kt: 470483-1139 Tel: +354 8931231
Fax: +354 5448795 sti@sti.is www.sti.is

Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

Reykjavík, 20.september 2013

Skotíþróttasamband Íslands lýsir yfir stuðningi við framkomnar athugasemdir Íþrótta- og Ólympíusambands Íslands, Íþróttabandalags Reykjavíkur, Knattspyrnusambands Íslands, Knattspyrnufélagsins Þróttar, Glímufélagsins Ármanns og Getspá-Getrauna við aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030 vegna borgarhluta 4 – Laugardal, skv. bréfi þar að lútandi dags. 19. september 2013.

Virðingarfyllst,



_____
Guðmundur Kr. Gíslason
Framkvæmdastjóri

Ann María Andreasen

Frá: Fríða Hrönn Elmarsdóttir <frida@nordicgames.is>
Sent: 20. september 2013 11:54
Til: USK_Skipulag
Efni: Athugasemd við aðalskipulag neðst í Úlfarsársdal

Sæl og blessuð!

Ein stutt athugasemd varðandi skipulagið í Úlfarsárdal:

Það varðar umdeilda svæðið sem nefnt er **Þ104** á bls 56 í kynningarbæklingi um aðalskipulag: Íþróttasvæði, skóli, sundlaug, menningarmiðstöð og íbúðir neðst í Úlfarsárdal.

Það er *skammtíma hugsun* að bæta við (var ekki áður í skipulagi**) íbúðir neðst í Úlfarsárdal** og loka á möguleika að þróa og bæta aðstöðu á útivistarsvæði þessu, sem það er og verður í framtíðinni. Það gerist kannski ekki á næstu árum en minnsta kosti á næstu áratugum**. Halda græna svæðinu í dalnum án íbúðabyggða ætti að vera eitt að stefnumálum á þessu svæði og byggja upp flott útivistarsvæði sem bætir lífsgæði hverfanna umhverfis dalinn sem og aðra íbúa borgarinnar.**

Nóg er að byggingarlandi ofar í fellinu og tel að dalurinn ætti að vera eins og Fossvogsdalur, hugsað til nota fyrir íbúa Reykjavíkurborgar í tengslum við íþróttastarfsemi, útivist og skóla.

Þó svo að búið sé að minnka hverfið núna þá eru allar líkur á að eftir einhver ár eða áratugi verði frekari uppbygging á svæðinu. Því ætti að halda þessu græna svæði opið fyrir stækkun á frekari íþróttamannvirkjum, leiksvæðum, auka skólabyggingum eða fyrir aðra útivist.

Hvet ykkur að taka tillit til þessara sjónarmiða í stað þess að hugsa um skammtíma gróða lóðasölu neðst í dalnum.
Græn og væn Reykjavík!

Virðingarfyllst,
Fríða Hrönn Elmarsdóttir
Lofnarbrunni 42
113 Reykjavík
S: 821 8825

EYJAFJARÐARSVEIT

SKJALAVER
HOFÐATORGI
20. SEP. 2013
Málsnr.: USK 2013020044
Brúfalykill:

Reykjavíkurborg
Umhverfis- og skipulagssvið
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

Eyjafjarðarsveit , 13. september 2013
1309006 19.1.1
JV

Efni: **Aðalskipulag Reykjavíkur - athugasemdir**

Á fundi sveitarstjórnar 11. september s.l. var eftirfarandi bókun gerð:

> *"Tillaga að breytingu á aðalskipulagi Reykjavíkur er nú í auglýsingu. Í tillögunni er gert ráð fyrir flutningi á flugvellinum úr Vatnsmýrinni.*
> *Sveitarstjórn Eyjafjarðarsveitar bendir á ábyrgð borgarstjórnar gagnvart landinu öllu og mótmælir því harðlega að flugvöllurinn verði færður nema nýr flugvöllur verði tryggður með sambærilegu öryggi og í svipaðri fjarlægð frá stjórnsýslu rískisins og helstu þjónustu- og sjúkrastofnunum."*

Athugasemdinni við auglýsta skipulagsbreytingu er hér með komið á framfæri.

Virðingarfyllst

EYJAFJARÐARSVEIT SVEITARSTJÓRI

Jónas Vigfússon

SKJALAVER
HÖFUÐBORGI
20. SEP. 2013
Mótt.: UJK2013020044
Brétalykill:

Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

Reykjavík, 17. 09.2013

Efni: Mótmæli við tillögu að nýju aðalskipulagi Reykjavíkur, svæði Þ76 Ártúnsholt-Rafstöðvarvegur

Ég undirrituð mótmæli fyrirhuguðum breytingum á Elliðaárdal sem kynnt er í nýju aðalskipulagi Reykjavíkur sem auglýst var 9. ágúst 2013.
Rökstuðningur minn er eftirfarandi:

1. Þar sem nýja hverfið á þessu svæði er samgöngulega einangrað er mjög líklegt að fyrr en seinna myndu íbúar þess óska eftir að opnuð yrði leið úr hverfinu um Seiðakvísl. Hún er nú lokuð, friðsæl íbúðargata, en yrði með slíkri breytingu að meginumferðaræð. Með því að svæðið Þ76 er látið ná upp að neðstu húsunum í Seiðakvísl (nr. 32, 34 og 38) er opnað á þann möguleika að gera slíka breytingu. Því mótmælum ég. Þó aðkoman yrði öll um Rafstöðvarveg, eins og getið er um í kynningunni, þá er ljóst að umferðaræðar til og frá hverfinu eru takmarkaðar. Samgöngulega séð yrði nýtt 50 húsa hverfi þarna mikið vandræðamál. Mikið er víst að „skutlið" yrði mikið og er um langan veg að fara. Sama er að segja um aðrar aðkomuleiðir að segja, leiðir úr og í vinnu. Líklega yrði erfitt að koma þessu hverfi inn á leiðakerfi strætisvagna svo vel farið. Það er vandséð hvernig skipulag þessa hverfis gæti samrýmst þeim góðu markmiðum sem segir í markmiðslýsingu tillögunnar *„Með þéttari byggð dregur almennt úr vegalengdum, samgöngukostnaði og umhverfisáhrifum samgangna"*.
2. Bygging einbýlahúsahverfis í Elliðaárdal gengur einnig þvert á eitt af meginmarkmiðum nýs aðalskipulags um að ekki skuli gengið á græn svæði sem hafa útivistargildi. Svæðið er núna miklu leyti skógi vaxið og hefur alla möguleika á að þróast áfram sem hluti útvistarsvæða við Elliðaá. Eftir að lagður var göngustígur sunnan Seiðakvíslar, sem tengir saman stíga við Árbæjarsafn og Ártúnsbrekku hefur notkun svæðisins sem útvistarsvæðis aukist mikið. Nær væri að halda áfram slíkri stígagerð og auka útivistarmöguleika borgarbúa með þeim hætti. Skipulag íbúðabyggðar á Þ76 reitnum er því í ósamræmi við markmið aðalskipulags um græna og vistvæna borg.
3. Ég tel það minnka lífsgæði okkar íbúa í Seiðakvísl að byggja stóra sérbýlishúsabyggð á þessum stað, sem er samkvæmt gildandi aðalsamkomulagi útjaðar hverfisins. Íbúar borgarinnar verða að geta treyst því að slíkar meginlínur haldist.

Það er eindregin krafa mín að fallið verði frá skipulagi Þ76 svæðisins sem íbúðabyggðar, þess í stað verði svæðið skilgreint sem útivistarsvæði. Einnig má hugsa sér að minnka svæðið þannig að það verði einungis meðfram Rafstöðvarvegi en nái ekki upp að Seiðakvísl eins og tillagan er núna.

Virðingarfyllst,

Elísabet Kristinsdóttir
Seiðakvísl 3

Elísabet Kristinsdóttir

SKJALAVER
HÖFDATORGI
20. SEP. 2013
Málsnr.: WK2013020044
Bréfalykill:

Reykjavíkurborg umhverfis- og skipulagssvið
Haraldur Sigurðsson, verkefnisstjóri aðalskipulags
Borgartún 12 - 14
105 REYKJAVÍK

Reykjavík, 18. september 2013
Tilvísun: 2011070006
EBj/

Efni: Tillaga að aðalskipulagi Reykjavíkur 2010 - 2030

Vísað er til erindis Reykjavíkurborgar um auglýsingu á tillögu að aðalskipulagi Reykjavíkur 2010 - 2030, dags. 08.08.2013. Vísað er ennfremur til athugasemda Vegagerðarinnar við drög að tillögu að aðalskipulagi Reykjavíkur 2010 - 2030, dags. 05.06.2013.

Ljóst er af fyrirliggjandi tillögu að aðalskipulagi Reykjavíkur 2010 - 2030 að skipulagyfirvöld í Reykjavík hafa aðeins að litlu leyti komið til móts við athugasemdir Vegagerðarinnar í fyrrgreindu bréfi. Í tillögu að breytingu á aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2024 eru margvíslegar tillögur að breytingum á vegakerfi í borginni sem ekki eru í samræmi við gildandi svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins eða tillögu að breytingu á því.

Viðbrögð borgarinnar við athugasemdum Vegagerðarinnar voru þau að vísa breytingunum með smáu letri í texta á uppdrætti til umfjöllunar við heildarendurskoðun svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins í náinni framtíð. Að mati Vegagerðarinnar er hér verið að snúa hlutunum á hvolf. Eðlilegt og lögum samkvæmt er skylt að marka stefnuna í svæðisskipulagi og breyta síðan eftir atvikum aðalskipulagi í samræmi við nýja stefnu. Með því að fara að eins og Reykjavíkurborg gerir, er verið að marka stefnu sem ekki er í samræmi við gildandi svæðisskipulag og gengið út frá stefnu sem háð er síðari ákvörðunum. Um leið er verið að setja þrýsting á aðila svæðisskipulagsins um að samþykkja stefnubreytinguna eftir á með vísun í staðfest aðalskipulag Reykjavíkurborgar. Ekki er unnt að telja að málsmeðferð þessi sé í samræmi við skipulagslög og verður ekki annað séð en annað hvort verði að breyta tillögu að aðalskipulagi Reykjavíkur eða svæðisskipulaginu til þess að samræmi verði þar á milli.

Vegagerðin ítrekar hér með fyrri athugasemdir sínar, sem fram koma í áðurnefndu bréfi dags. 05.06.2013, að því marki sem ekki hefur verið komið á móts við þær.

Vegagerðin / Icelandic Road Admin. • Borgartúni 7 • IS-105 Reykjavík • Sími / Tel. (+354) 522 1000 • Fax (+354) 522 1009
• Heimasíða / Web: http://www.vegagerdin.is • Netfang / e-mail: vegagerdin@vegagerdin.is

Vegagerðin telur ennfremur að ekki sé farið að skipulagslögum með því að setja fram aðalskipulag borgarinnar sem ekki er í samræmi við svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins.

Virðingarfyllst,

Eiríkur Bjarnason
forstöðumaður áætlanadeildar

Meðfylgjandi: Athugasemdir Vegagerðarinnar við drög að tillögu að aðalskipulagi Reykjavíkur, dags. 05.06.2013

Afrit: Svanur G. Bjarnason, svæðisstjóri Suðursvæðis

Reykjavíkurborg, umhverfis- og skipulagssvið
Haraldur Sigursson, verkefnisstjóri
Borgartúni 12-14
105 REYKJAVÍK

Reykjavík, 5. júní 2013
Tilvísun: 2011070006
EBÞ/

Efni: Drög að tillögu að aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030

Almennt

Í samræmi við ákvæði 12. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 lítur Vegagerðin svo á að gildandi skipulagsáætlanir skuli vera í innbyrðis samræmi. Svæðisskipulag er rétthærra en aðalskipulag og aðalskipulag er rétthærra en deiliskipulag. Þar sem í gildi er svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2001 - 2024 lítur Vegagerðin svo á að drög að tillögu að aðalskipulagi Reykjavíkur verði að taka mið af hinu gildandi svæðisskipulagi, en að mati Vegagerðarinnar gera drögin það ekki í ýmsum tilvikum er snerta Vegagerðina.

Vegagerðin mun í greinargerð þessari fjalla um einstaka þjóðvegi í Reykjavík í sérstökum köflum hér á eftir en í upphafi verða nefnd nokkur almenn atriði sem Vegagerðin telur að megi betur fara.

- Tengingar við þjóðvegi eru víða óskýrar á skipulagsuppdrættinum þar sem ekki er um að ræða mislæg vegamót eða tengingar við tengibrautir. Vegagerðin telur mikilvægt að greinilega komi fram á aðalskipulagsuppdrætti hvar tengingar við þjóðvegi eru heimilar.

- Vegagerðin getur ekki fallist á fækkun akreina eða gerð þrenginga á stofnvegum.

- Vegagerðin vekur athygli á að merkingarmunur getur verið á skilgreiningum stofnvega samkvæmt vegalögum og stofnbrauta samkvæmt skipulagsreglugerð.

1 Hringvegur

- Sýnd er mislæg þverun sunnan Hallsvegamóta án sýnilegs vegar að tengingunni.

- Vegakerfi á Kjalarnesi eru gerð lítil skil í drögunum. Vegagerðin telur eðlilegt að í fyrstu verði stefnt að svokölluðum 2 + 1 vegi með fáum plantengingum og fækkun tenginga verði náð fram með gerð hliðarvega. Síðar í framtíðinni þegar umferð hefur náð tilteknu magni verði gert ráð fyrir mislægum vegamótum og jafnvel 2 + 2 vegi.

40 Hafnarfjarðarvegur

- Vegamót við Miklubraut eru ekki sýnd mislæg eins og gert er ráð fyrir í svæðisskipulaginu. Vegagerðin leggst gegn þessari breytingu á skipulaginu. Sjá nánari umfjöllun um Nesbraut.

- Lítið rými er sýnt fyrir mislæg vegamót Hafnarfjarðarvegar (Kringlumýrarbrautar) og væntanlegrar Fossvogsbrautar og er þar mjög stutt á milli gangamunna Fossvogsganga og Kópavogsganga. Auka þarf rými fyrir mislæg vegamót á þessum stað.

41 Reykjanesbraut

- Vegamót við Sundabraut eru ekki sýnd mislæg eins og gert er ráð fyrir í svæðisskipulaginu. Vegagerðin leggst gegn þessari breytingu á skipulaginu. Vegagerðin setur fyrirvara um staðsetningu vegamótanna og telur að vegamótin eigi að vera í svokallaðri innri legu Sundabrautar nema Reykjavíkurborg fallist á að ytri legan verði gerð með lágbrú. Sjá nánari umfjöllun um Sundabraut.

- Vegamót við Bústaðaveg eru ekki sýnd mislæg eins og gert er ráð fyrir í svæðisskipulaginu. Vegagerðin leggst gegn þessari breytingu á skipulaginu og telur hana ekki koma til álita. Mikilvægt er að stofnvegakerfi höfuðborgarsvæðisins sé samfellt á löngum köflum með mislægum vegamótum.

49 Nesbraut, Miklabraut - Hringbraut

- Í svæðisskipulaginu eru sýnd mislæg vegamót við Grensásveg og Kringlumýrarbraut. Drögin að aðalskipulaginu sýna þessi mislægu vegamót hins vegar ekki og leggst Vegagerðin gegn þeim breytingum. Vegagerðin leggur til að texti um vegamót við Kringlumýrarbraut úr gildandi aðalskipulagi verði látinn haldast óbreyttur.

- Vegagerðin telur ekki koma til álita að gerðar verði breytingar á Hringbraut vestan Melatorgs í þá átt að draga úr afköstum og greiðfærni. Vegurinn er mikilvægur hlekkur í þjóðvegakerfinu sem tengir Seltjarnanesbæ og fiski- og olíuhöfn á Grandagarði.

409 Fossvogsbraut

- Vegagerðin setur fyrirvara um staðsetningu vestari gangamunna Fossvogsganga með hliðsjón af áframhaldandi staðsetningu Reykjavíkurflugvallar í Vatnsmýri eða nýrri byggð þar. Ekkert samráð hefur verið haft við Vegagerðina um staðsetningu vegarins.

411 Arnarnesvegur

- Sjá 413 Breiðholtsbraut.

413 Breiðholtsbraut

- Í svæðisskipulaginu eru sýnd mislæg vegamót við Arnarnesveg. Drögin að aðalskipulaginu sýna á þessum stað planvegamót og leggst Vegagerðin gegn þeim breytingum. Vakin er athygli á að málið varðar einnig Kópavogsbæ, en hæðarlega Arnarnesvegar og tenging inn í Vatnsendahverfið í Kópavogi hefur tekið mið af að vegamótin verði mislæg.

- Í svæðisskipulaginu eru sýnd mislæg vegamót við Norðlingaholt. Drögin að aðalskipulaginu sýna á þessum stað planvegamót og leggst Vegagerðin gegn þeim breytingum.

450 Sundabraut

- Vegagerðin bendir á að með breyttum áherslum við uppbyggingu norðursvæða Reykjavíkur mun ekki verða þörf á Sundabraut um langa framtíð nema upp í Grafarvog.

- Vegamót við Sæbraut eru ekki sýnd mislæg eins og gert er ráð fyrir í svæðisskipulaginu. Vegagerðin leggst gegn þessari breytingu á skipulaginu. Vegagerðin setur fyrirvara um staðsetninguna og telur að vegamótin eigi að vera í svokallaðri innri legu Sundabrautar nema Reykjavíkurborg fallist á að ytri legan verði gerð með lágbrú. Vegagerðin mun þó ekki taka þátt í greiðslu bóta vegna hugsanlegra breytinga á hafnaraðstöðu innan brúarinnar.

- Vegagerðin setur fyrirvara um gerð jarðganga við gerð Sundabrautar á Geldinganesi.

- Vegagerðin setur fyrirvara um fjölda mislægra vegamóta á Sundabraut, t.d. á Geldinganesi þar sem nú er útivistarsvæði og kirkjugarður samkvæmt skipulagstillögunni.

Vatnsmýrarsvæðið

Við umferðarreikninga vegna aukinnar byggðar í Vatnsmýri er gengið út frá að um verði að ræða umtalsverðar breytingar á ferðamynstri borgarbúa og verulega muni draga úr vægi einkabílsins. Vegagerðin telur mikilvægt að gerð verði góð grein fyrir því ástandi sem verður ef áform um breytingar á ferðavenjum ganga ekki eftir. Þar komi fram hver áhrifin verða á umferðarmagn á Hringbraut og Miklubraut.

Að lokum

Vegagerðin ítrekar það sem áður er sagt um innbyrðis samræmi skipulagsáætlana og stöðu skipulagsstiganna hvert gagnvart öðru. Drög að tillögu að aðalskipulagi Reykjavíkur er ekki í samræmi við gildandi svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins. Hin rétta röð hlutanna er að breyta svæðisskipulaginu fyrst og leggja síðan fram nýtt aðalskipulag í samræmi við breytt svæðisskipulag.

Vegagerðin áskilur sér rétt til að árétta þegar fram komnar athugasemdir á síðari stigum málsins og/eða eftir atvikum koma á framfæri nýjum athugasemdum við aðalskipulag Reykjavíkur þegar það verður auglýst lögum samkvæmt.

Virðingarfyllst,

Eiríkur Bjarnason
forstöðumaður áætlanadeildar

Afrit: Skipulagsstofnun og Svanur G. Bjarnason, svæðisstjóri Suðursvæðis

Reykjavíkurborg
Umhverfis- og skipulagssvið
Borgartúni 12 – 14
105 Reykjavík

20. september 2013

Athugasemd við tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010 - 2030

Island Aviation ehf, kt. 440309-1350 gerir athugasemdir við fyrirliggjandi tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010-2030. Í tillögunni er gert ráð fyrir að Reykjavíkurflugvöllur verði lagður af á árunum 2015 – 2024. Enn hafa þó engar ráðstafanir verið gerðar varðandi hvert sú starfsemi sem er á Reykjavíkurflugvelli á að fara. Enn hefur ekki verið komið með tillögur að neinu flugvallarstæði í eða við Reykjavík sem gæti komið í stað núverandi svæðis í og við Vatnsmýrina. Á meðan svo er, er ekki tímabært að leggja Reykjavíkurflugvöll af.
Island Aviation, sem er viðhaldstjórnunarfyrirtæki er með aðstöðu í fluggörðum á Reykjavíkurflugvelli yrði fyrir óbætanlegum skaða ef þessar tillögur ná fram að ganga. Á það jafnt við um aðra starfsemi eins og farþegaflug, sjúkraflug, flugkennslu, einkaflug, viðhald flugvéla og margt fleira sem tengist flugi. Á Reykjavíkurflugvelli er mikið þekkingarsamfélag. Þar fer fram flugkennsla—það er menntun flugmanna og kvenna framtíðarinnar. Í flestum öðrum löndum fer megnið af slíkri kennslu og þjálfun fram inna flugherja—því er ekki til að dreifa á Íslandi. Reikna má því með að ef af þessum tillögum verður þá þurfi íslensk flugfélög að sækja sér flugmenn erlendis frá, eða jafnvel að erlend flugfélög taki yfir enn stærri hluta af atvinnuflugi til og frá Íslandi
Miðað við fjárhagsstöðu Reykjavíkur og ríkissjóðs í dag er einnig algjörlega óraunhæft að reikna með að Reykjavíkurborg eða ríki hafi fjármuni aflögu til að eyða í að byggja upp nýtt flugvallarsvæði á næstu áratugum.
Undirritaður mótmælir því framkomnum tillögum um niðurleggingu Reykjavíkurflugvallar sem óraunhæfum og óframkvæmanlegum. Nái þessar tillögur fram að ganga munu þær valda íslensku þjóðinni allri óbætanlegum skaða.

Virðingarfyllst,

Reynir Guðmundsson

Island Aviation ehf
Reynir Gudmundsson
Bauganes 28
101 Reykjavik
Iceland
Email: reynir@islandaviation.eu

Reykjavíkurborg
Umhverfis- og skipulagssvið
Borgartúni 12 – 14
105 Reykjavík

20. september 2013

Athugasemd við tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010 - 2030

Þyrlufélagið ehf, kt. 680905-1420 gerir athugasemdir við fyrirliggjandi tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010-2030. Í tillögunni er gert ráð fyrir að Reykjavíkurflugvöllur verði lagður af á árunum 2015 – 2024. Enn hafa þó engar ráðstafanir verið gerðar varðandi hvert sú starfsemi sem er á Reykjavíkurflugvelli á að fara. Enn hefur ekki verið komið með tillögur að neinu flugvallarstæði í eða við Reykjavík sem gæti komið í stað núverandi svæðis í og við Vatnsmýrina. Á meðan svo er, er ekki tímabært að leggja Reykjavíkurflugvöll af.
Þyrlufélagið ehf, sem er með aðstöðu í fluggörðum á Reykjavíkurflugvelli yrði fyrir óbætanlegum skaða ef þessar tillögur ná fram að ganga. Á það jafnt við um aðra starfsemi eins og farþegaflug, sjúkraflug, flugkennslu, einkaflug, viðhald flugvéla og margt fleira sem tengist flugi.
Á Reykjavíkurflugvelli er mikið þekkingarsamfélag. Þar fer fram flugkennsla—það er menntun flugmanna og kvenna framtíðarinnar. Í flestum öðrum löndum fer megnið af slíkri kennslu og þjálfun fram inna flugherja—því er ekki til að dreifa á Íslandi. Reikna má því með að ef af þessum tillögum verður þá þurfi íslensk flugfélög að sækja sér flugmenn erlendis frá, eða jafnvel að erlend flugfélög taki yfir enn stærri hluta af atvinnuflugi til og frá Íslandi
Miðað við fjárhagsstöðu Reykjavíkur og ríkissjóðs í dag er einnig algjörlega óraunhæft að reikna með að Reykjavíkurborg eða ríki hafi fjármuni aflögu til að eyða í að byggja upp nýtt flugvallarsvæði á næstu áratugum.
Undirritaður mótmælir því framkomnum tillögum um niðurleggingu Reykjavíkurflugvallar sem óraunhæfum og óframkvæmanlegum. Nái þessar tillögur fram að ganga munu þær valda íslensku þjóðinni allri óbætanlegum skaða.

Virðingarfyllst,

Reynir Guðmundsson

Þyrlufélagið

Þyrlufélagið ehf
Reynir Gudmundsson
Bauganes 28
101 Reykjavik
Iceland
Email: reynir@arctichelicopters.com

Reykjavíkurborg
Umhverfis- og skipulagssvið
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

SKJALAVER
HÖFUÐBORGAR
23 SEP. 2013
Málsnr: USK20130200 44
Bréfalykill:

Minjastofnun Íslands

Suðurgata 39, 101 Reykjavík
Sími: 570 1300, Bréfsími: 570 1301
www.minjastofnun.is

Reykjavík 19. september 2013
Fvr 2011080001 /KM

Efni: Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2013.

Minjastofnun Íslands hefur móttekið bréf Umhverfis- og skipulagssviðs Reykjavíkurborgar frá 8. ágúst s.l. þar sem vakin er athygli á því að athugasemdafrestur um tillögu að aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 og umhverfisskýrslu er til 20. september 2013.

Minjastofnun Íslands lýsir ánægju sinni með þau markmið sem skilgreind eru í kafla Aðalskipulags Reykjavíkur um borgarvernd. Þar segir m.a. að menningar- og byggingarsöguleg gildi verði höfð í heiðri við skipulag, hönnun og uppbyggingu borgarinnar á öllum stigum. Þá bera að fagna því að svæðið innan Hringbrautar sé skilgreint sem sérstakt hverfisverndarsvæði þar sem byggðamynstur frá mismunandi tímabilum nýtur verndar. *Í greinargerð er réttlega bent á að lágreist byggð einkenni Reykjavík og það bera að virða.* Í ljósi þess eru gefin skýr fyrirmæli um að innan marka miðborgar verði óheimilt að reisa hærri hús en fimm hæðir. Ekki er síður mikilvægt að öll þróun og uppbygging sem mun eiga sér stað í miðborginni verði í takt við hinn fíngerða mælikvarða sem einkennir þennan borgarhluta.

Minjastofnun bendir á að uppfæra þarf upplýsingar á litakorti á bls. 165 í kafla Aðalskipulags Reykjavíkur, Borg fyrir fólk, sem sýnir m.a. friðlýstar byggingar.

Í A hluta tillögunnar er fjallað um framtíðarsýn og megin markmið. Í undirkafla sem nefnist Græna borgin (A3) er fjallað er um fornleifar. Í öðrum kafla A hlutans (A4 – Borg fyrir fólkið) segir þó á einum stað að sérstaka aðgæslu skuli sýna við hönnun, skipulag og byggingarframkvæmdir á viðkvæmum stöðum svo sem á grænum svæðum eða á svæðum sem mikilvæg eru m.t.t. náttúru, menningarverðmæta eða sérkenna. Í B hluta tillögunnar svo og í umhverfisskýrslu er fjallað um áhrif skipulagstillögunnar á fornleifar.

Í kafla A3 segir að skráðar fornleifar í landi Reykjavíkur séu um 160 en að einnig séu margar óskráðar fornleifar eins og til dæmis í Kvosinni og á eyjum Kollafjarðar. Flestar fornleifar sé að finna á útivistarsvæðum borgarinnar. Aðrar minjar hafi glatast eða farið í kaf vegna byggingarframkvæmda. Ekki er sagt hvaðan þessar upplýsingar eru fengnar. Á heimasíðu

Minjasafns Reykjavíkur kemur fram að safnið heldur skrá yfir allar þekktar fornleifar í landi Reykjavíkur. Fornleifaskrá Reykjavíkur var fyrst gefin út árið 1995 og innihélt hún um 200 minjastaði, en stöðugt er unnið að endurskoðun hennar og árið 2011 hafði hún að geyma skrá yfir um 2000 minjastaði.

Á bls. 102 og 103 í A3 er fjallað um friðlýstar fornleifar í Reykjavík. Þar er m.a. upptalning á friðlýstum fornleifum í borgarlandinu. Ein af þeim fornleifum sem þar er talin upp er Vatnsendaborg. Fyrir einhverjum árum mun hafa verið ætlunin að friðlýsa fjárborgina en það var ekki gert. Hún er því ekki friðlýst en er að sjálfsögðu friðuð líkt og aðrar fornleifar, sbr. 3. gr. laga um menningarminjar (Nr. 80/2012). Á skrá yfir friðlýstar fornleifar í Reykjavík eru eftirfarandi staðir:

Breiðholt (181154 218). *Hið gamla bæjarstæði Breiðholts (181154 218-1), ásamt kirkjutóft (181154 218-3) og kirkjugarði (181154 218-4) , um 15-30 m norður frá húsinu Grjótaseli 21.* Skjal undirritað af ÞM 28.07. 1981. Þinglýst 28.08.1981.

Gröf (181179 260). *Grafarsel (181179 260-6), seljarústir frá jörðinni Gröf (Grafarholti), í svonefndun Selbrekkum, um 450 m norðaustur frá austurenda Rauðavatns* . Skjal undirritað af ÞM 30.05.1987. Þinglýst 26.06.1987.

Laugarnes (181165 230). I) *Hinn gamli kirkjugarður (181165 230-7) sunnanvið bæinn* . Skjal undirritað af MÞ 25.10.1930. Þinglýst 22.01.1931. II) *Hið gamla bæjarstæði Laugarness við Sund (181165 230-84), bæjarhóll norðan við gatnamót Kleppsvegar og Laugarnesvegar, fast við Laugarneskirkjugarð, sem friðlýstur er.* Skjal undirritað af ÞM 30.04.1987. Þinglýst 26.06.1987.

Skildinganes (181156 220). *Flugvélarflak af gerðinni Northrop N-3PB Torpedo Bomber (181156 220-200) sem fannst á botni Skerjafjarðar 27. ágúst 2002* . Friðlýsingin felur í sér köfunarbann yfir flakinu og 20 metra radíus í kringum það. Skjal undirritað af KHS 07.02.2003.

Esjuberg (181191 284). I) *Kirkjugrunnur forn (181191 284-9 (37?)), skamt austur frá bænum* . Sbr. Árb. 1902: 33-35. Skjal undirritað af MÞ 25.10.1930. Þinglýst 17.11.1938. II) *Grjótdys (181191 284-10), sem kölluð hefur verið Dyngja, við gamla reiðveginn, á mel 2 km austur frá bænum.* Skjal undirritað af KE 28.07.1964. Þinglýst 04.08.1964.

Hof (125689 292). *"Hoftóft" (125689 292-9), svo nefnd, suðaustur frá bæjarhlaði, hjá tröðinni* . Sbr. Árb. 1902: 35. Skjal undirritað af MÞ 25.10.1930. Þinglýst 17.11.1938.

Hrafnhólar (125690 276). *Sámsstaðarústir (125690 276-8), suðvestanundir Stardalsfjalli, fast uppi við brekkuna* . Sbr. Árb. 1908: 11-12. Skjal undirritað af MÞ 25.10.1930. Þinglýst 16.11.1938.

Hin forni Kjalarnesþingstaður á Þingnesi við Elliðavatn, sem talin er upp í tillögutextanum, er ekki á þessum lista en hann er í skrá yfir friðlýstar fornleifar í Kópavogi. Í raun munu mörk Reykjavíkur og Kópavogs liggja um eða alveg við þingstaðinn og ekki ólíklegt að leifar hans tilheyri báðum sveitarfélögunum. Á listan í skipulagstillögunni vantar tvo staði sem taldir eru upp hér að ofan. Annars vegar er um að ræða Gröf en þar er að finna friðlýstar rústir sels í svonefndum Seljabrekkum og hins vegar er það botn Skerjafjarðar þar sem flak flugvélar af

gerðinni Northrop N-3PB Torpedo Bomber liggur. Flakið var friðlýst árið 2003.

Í B hluta tillögunnar er farið yfir skipulag hvers borgarhluta fyrir sig. Þar er lítil umfjöllun um fornleifar. Minnst er á fornleifar á Laugarnestanga og að í Elliðaárdal hafi fundist fornminjar, svo að dæmi séu tekin. Í köflunum um borgarhlutana eru birtar töflum þar sem umhverfisþættir eru listaðir upp og áhrif á hvern þátt tilgreind. Menningarminjar eru meðal þátta sem fjallað er um á þennan hátt. Sömu töflur eru birtar í umhverfisskýrslu í C hluta tillögunnar. Í töflunum kemur fram að skipulagið muni ekki hafa nein áhrif á menningarminjar í eftirtöldum hverfum: Vesturbæ, Árbæ og Úlfarsárdal. Í eftirtöldum hverfum er talið að ekki eigi við að meta áhrif á menningarminjar, þ.e. í Vatnsmýri, Laugardal, Háaleiti og Bústaðir og Breiðholti. Í Grafarvogi og á Kjalarnesi eru taldar upp einstaka framkvæmdir, Sundabraut og iðnaðar- og hafnarsvæði á Álfsnesi, sem gætu haft áhrif á fornleifar. Um áhrif skipulagsins á menningarminjar í miðbænum segir í umhverfisskýrslu að svæði innan Hringbrautar verði borgarverndarsvæði og ásýnd gömlu byggðarinnar haldið með því að takmarka hæða nýbygginga. Um fornleifar er ekki fjallað sérstaklega. Í ljósi þess sem kom fram hér að ofan, að einungis hafi legið fyrir upplýsingar um 160 fornleifar í borgarlandinu, verður að draga í efa að umhverfismat gefi rétta mynd af umhverfisáhrifum tillögunnar á fornleifar.

Í 16. gr. laga um mennngarminjar (Nr. 80/2012) er fjallað um skráningu vegna skipulags og undirbúnings framkvæmda. Þar segir m.a. að skráning fornleifa, húsa og mannvirkja skuli fara fram áður en gengið er frá aðalskipulagi eða deiliskipulagi.

Minjastofnun Íslands telur mikilvægt að gerð verði áætlun um að ljúka fornleifaskráningu í Reykjavík og að þau svæði þar sem fyrirhugaðar eru framkvæmdir í nánustu framtíð verði þar sett í forgang.

Minjastofnun Íslands gerir ekki frekari athugasemdir við tillögu að aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 og umhverfisskýrslu. Bent skal á að í 21. gr. laga um menningarminjar stendur m.a.: *Fornleifum, sbr. 3. mgr. 3. gr., jafnt þeim sem eru friðlýstar sem þjóðminjar og þeim sem njóta friðunar í krafti aldurs, má enginn, hvorki landeigandi, ábúandi, framkvæmdaraðili né nokkur annar, spilla, granda eða breyta, hylja, laga, aflaga eða flytja úr stað nema með leyfi Minjastofnunar Íslands.* Og á 2. m.gr. 29. gr. laganna sem hljóðar svo: *Óheimilt er að raska friðuðum húsum og mannvirkjum, spilla þeim eða breyta, rífa þau eða flytja úr stað nema með leyfi Minjastofnunar Íslands.*

Virðingarfyllst,
f.h. Minjastofnunar Íslands

Kristinn Magnússon
Deildarstjóri

Afrit sent: Skipulagsstofnun og Minjasafni Reykjavíkur.

SKIPULAGS- OG BYGGINGARFULLTRÚI UPPSVEITA BS.
Bláskógabyggð/Grímsnes-og Grafningshreppur/Hrunamannahreppur
Skeiða-og Gnúpverjahreppur/Flóahreppur/Ásahreppur

Dalbraut 12 840 Laugarvatn
Sími 486 1145 - fax 486 1245
www.sveitir.is –kt. 580209-0170

Umhverfis- og skipulagssvið
Borgartún 12-14
105 Reykjavík

Laugarvatni **20. september 2013**

Tilv. 201303984647

Efni: Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030 - Athugasemd

Á fundi sameiginlegrar skipulagsnefndar Grímsnes- og Grafningshrepps, Bláskógabyggðar, Hrunamannahrepps, Skeiða- og Gnúpverjahrepps, Flóahrepps og Ásahrepps þann 19. september 2013 var tekin til umfjöllunar tillaga að Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010 - 2030 . Málið fékk eftirfarandi afgreiðslu:

> *Lagt fram bréf Reykjavíkurborgar þar sem kynnt er aðalskipulag Reykjavíkur 2010 – 2030. Skipulagsnefnd Uppsveita sem í sitja fulltrúar Bláskógabyggðar, Grímsnes- og Grafningshrepps, Hrunamannahrepps, Skeiða- og Gnúpverjahrepps, Flóahrepps og Ásahrepps taka heilshugar undir eftirfarandi bókun. "Sveitarstjórn Bláskógabyggðar lýsir yfir óánægju sinni með þau áform Reykjavíkurborgar að flytja flugvöllinn burt úr Vatnsmýrinni. Sveitarstjórn Bláskógabyggðar telur að hér sé um að ræða mikið hagsmunamál íslensku þjóðarinnar en ekki einvörðungu hagsmunamál íbúa Reykjavíkur. Reykjavíkurborg hefur miklar skyldur gagnvart landsbyggðinni þar sem um er að ræða höfuðborg landsins. Þar hefur mikil uppbygging átt sér stað á þjóðargrundvelli s.s. heilbrigðisþjónusta, þar sem nýtt hefur verið fjármagn allrar þjóðarinnar. Rétt er að benda á að fulltrúar Reykjavíkurborgar hafa haft tryggan aðgang að öðrum skipulagsákvörðunum á landsvísu, s.s. Miðhálendi Íslands, þó það svæði falli ekki innan stjórnsýslumarka Reykjavíkurborgar. Það er því skýlaus krafa sveitarstjórnar Bláskógabyggðar að tekið verði tillit til hagsmuna og sjónarmiða annarra sveitarfélaga þegar um er að ræða slík grundvallarmál í þjónustu við landsmenn alla. Skipulagsmál höfuðborgar Íslands er ekki einkamál íbúa Reykjavíkur eða kjörinna sveitarstjórnarmanna borgarinnar, heldur þjóðarinnar allrar. "*

Virðingarfyllst,

f.h. skipulagsnefndar

Pétur Ingi Haraldsson
Skipulagsfulltrúi
petur@sudurland.is

Til Umhverfis- og skipulagssviðs Reykjavíkurborgar
Borgartúni 12-14

Mótmæli við tillögu að nýju aðalskipulagi Reykjavíkur

Við undirrituð mótmælum fyrirhuguðum breytingum á Elliðaárdal, svæði sem í kynningu á nýju aðalskipulagi er lýst með eftirfarandi hætti:

> „Þ76 Ártúnsholt-Rafstöðvarvegur.
>
> [Í bæklingi um skipulag borgarhluta er reiturinn merktur Þ2].
>
> Íbúðarbyggð á tæplega 6 ha svæði. Gert er ráð fyrir að hægt verði að bæta við allt að 50 sérbýlishúsum á svæðinu sem yrðu hluti af núverandi byggð, skóla og þjónustu í Ártúnsholti.
>
> Aðkoma að svæðinu verður frá Rafstöðvarvegi. Á svæðinu eru gamlar malarnámur sem byggðin þarf að laga sig að. Skilyrt er að nýbyggðin þróist alfarið með vistvæn sjónarmið að leiðarljósi s.s. með sjálfbærum ofanvatnslausnum, byggingarefnum, flokkun sorps o.s.frv.“

Mótmæli okkar eru studd eftirfarandi rökum:

1. Nýtt hverfi á þessu svæði er samgöngulega einangrað. Íbúar þess þyrftu að keyra langar leiðir til að komast til og frá vinnu; að verslunum, skólum og annarri þjónustu. Mjög líklegt er því að íbúar þar myndu krefjast þess fyrr en seinna að opnuð yrði leið úr hverfinu um Seiðakvísl, sem núna er lokuð friðsæl íbúðargata, en yrði með slíkri breytingu að meginumferðaræð. Með því að Þ76 svæðið er látið ná alveg upp að neðstu húsum í Seiðakvísl (nr. 32, 34 og 38) er opnað á möguleika þess að gera slíka breytingu. Því mótmælum við harðlega.
2. Jafnvel þó aðkoman yrði þrátt fyrir allt um Rafstöðvarveg, eins og segir í kynningu, þá er ljóst að umferðaræðar til og frá hverfinu eru takmarkaðar, en jafnframt langar og flóknar. Svæðið yrði allt einn stór botnlangi. Samgöngulega yrði nýtt 50 húsa hverfi þarna, auk álíka viðbótar á Þ75 reitnum aðeins vestar, mikið vandræðamál. Mikill akstur til að sækja þjónustu yrði seint talinn umhverfisvænn. Hvað sem líður góðum áformum um að íbúar nýti sér göngu- og hjólreiðastíga t.d. fyrir börn í Árbæjarskóla, þá er nokkuð víst að „skutlið“ yrði mikið – og það er um langan og krókóttan veg að fara, niður Rafstöðvarveg, undir Miklubraut, upp Bíldshöfða, yfir Höfðabakkabrú og þaðan upp í Rofabæ. Sama er um að aðrar aðkomuleiðir að segja, leiðir úr og í vinnu. Líklega yrði einnig erfitt að koma þessu hverfi inn á leiðakerfi strætisvagna svo vel fari.
   Í markmiðslýsingu nýs aðalskipulags segir: „Með þéttari byggð dregur almennt úr vegalengdum, samgöngukostnaði og umhverfisáhrifum samgangna.“ Hér er þessu öfugt farið og vandséð hvernig skipulag þessa hverfis gæti samrýmst þessum góðu markmiðum.
3. Bygging stórs einbýlishúsahverfis í Elliðaárdal gengur einnig þvert á eitt af meginmarkmiðum nýs aðalskipulags um að ekki skuli gengið á græn svæði sem hafa útivistargildi.
   Svæðið er núna að miklu leyti skógi vaxið og hefur alla möguleika á að þróast áfram sem hluti útvistarsvæða við Elliðaá. Svæðið umhverfis Elliðaár er einstök útivistarperla Reykvíkinga sem mikilvægt er að vernda til framtíðar. Eftir að lagður var göngustígur sunnan Seiðakvíslar, sem

tengir saman stíga við Árbæjarsafn og Ártúnsbrekku hefur notkun svæðisins sem útivistarsvæðis aukist mikið. Nær væri að halda áfram slíkri stígagerð og auka útivistarmöguleika borgarbúa í Elliðaárdal með þeim hætti. Þá eru ótaldir möguleikar á tengingu þess við safnasvæði Árbæjarsafns. Með því að skipuleggja þarna íbúðabyggð verður lokað á þessa möguleika til allrar framtíðar.
Skipulag íbúðabyggðar á Þ76 reitnum er því í hróplegri andstöðu við markmið aðalskipulags um græna og vistvæna borg.

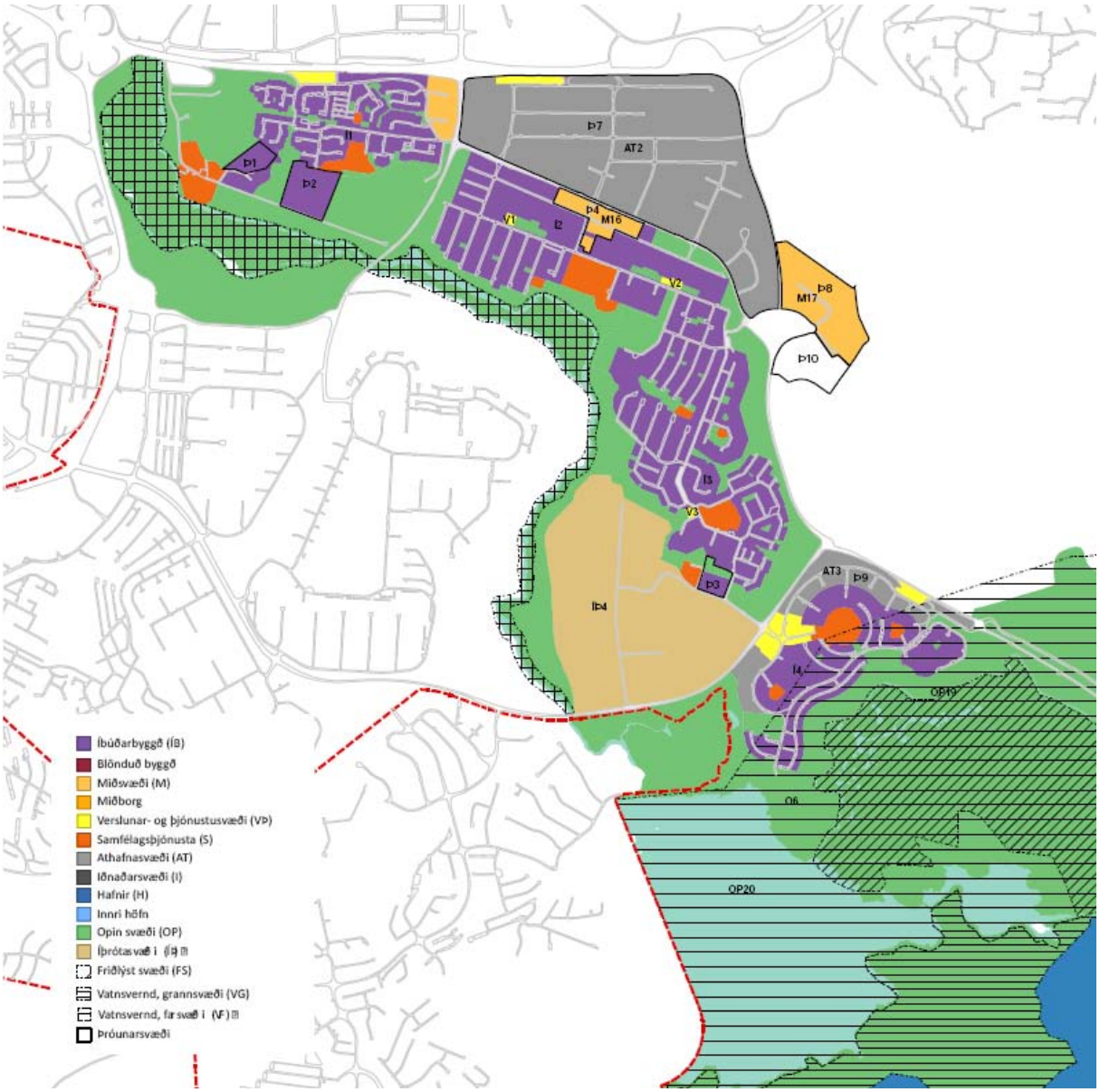
4. Við teljum það minnka lífsgæði okkar íbúa í Seiðakvísl að byggja stóra einbýlishúsabyggð á þessum stað, sem er samkvæmt gildandi aðalskipulagi útjaðar hverfisins. Íbúar borgarinnar verða að geta treyst því að slíkar meginlínur haldi. Auk þess gæti þetta haft slæm áhrif á söluverðmæti eignar okkar.

Niðurstaða

Við teljum skipulag Þ76 svæðisins í hróplegri mótsögn við meginmarkmið nýs aðalskipulags. Það er því eindregin krafa okkar að fallið verði frá skipulagi Þ76 svæðins sem íbúðabyggðar. Þess í stað verði svæðið skilgreint sem útivistarsvæði. Til vara gerum við þá kröfu að íbúðasvæðið verði minnkað þannig að það verði einungis meðfram Rafstöðvarvegi, en nái ekki upp að Seiðakvísl.

Reykjavík, 19. september 2013

Kári F. Guðbrandsson og Sigrún Sigurpálsdóttir
Seiðakvísl 33


Þ7
AT2
Þ1
Þ2
Þ4
M16
V1
I2
V2
Þ8
M17
Þ10
I3
V3
Þ3
ÍÞ4
AT3
Þ9
I4
OP19
O6
OP20
Íbúðarbyggð (ÍB)
Blönduð byggð
Miðsvæði (M)
Miðborg
Verslunar- og þjónustusvæði (VÞ)
Samfélagsþjónusta (S)
Athafnasvæði (AT)
Iðnaðarsvæði (I)
Hafnir (H)
Innri höfn
Opin svæði (OP)
Friðlýst svæði (FS)
Vatnsvernd, grannsvæði (VG)
Þróunarsvæði

Ann María Andreasen

Frá: Vilhjálmur Baldursson <Vilhjalmur.Baldursson@landsbankinn.is>
Sent: 20. september 2013 10:23
Til: USK_Skipulag
Efni: Athugasemd við aðalskipulag

Athugasemd A

Ég geri athugasemd við mikla minnkun fyrirhugaðrar íbúðabyggðar í Úlfarsárdal. Ég tel borgaryfirvöld vanmeta eftirspurn eftir sérbýlislóðum í úthverfi og ofmeta eftirspurn eftir íbúðum í 3-5 hæða húsum miðsvæðis. Það að skera hverfið niður úr því að vera 10-15 þ. íbúa hverfi í 3 þ. íbúa mun hafa eftirfarandi áhrif:

- Hverfið mun ekki verða sjálfbært og við munum ekki fá þá þjónustu sem okkar var lofað þegar við keyptum lóðir í hverfinu
- Ekki er grundvöllur fyrir hverfisverslun eða annari verslun og þjónustu í hverfinu
- Almenningssamgöngur við hverfið munu ekki verða fullnægjandi
- Uppitökusvæði Fram mun skerðast úr því að vera samtals 15-20 þ. íbúar í að vera 9-10 þ. íbúar samtals. Þetta rýrir tekjumöguleika Fram og hamlar frekari vexti félagsins. Félagið mun ekki geta boðið uppá eins fjölbreytta þjónustu og áætlað var þegar félagið flutti í Úlfarsárdalinn.

Eftirspurn eftir lóðum í hverfinu er vanmetinn af borgaryfirvöldum. Lóðir voru ekkert kynntar eða auglýstar á árunum 2009-2012 auk þess sem borgin lækkaði ekki verð eða felldi niður kvaðir. Þess vegna seldi borgin engar lóðir á sama tíma og Kópavogsbær seldi nokkur hundruð lóðir í sínum úthverfum. Útboð sem fram fór árið 2013 sýnir að það er mikil eftirspurn eftir lóðum í Úlfarsárdal ef þær eru gerðar aðgengilegar fyrir einstaklinga og verktaka.

Í tillögu að nýju aðalskipulagi er gert ráð fyrir mikilli þéttingu byggðar á umdeildum svæðum eins og t.d. flugvallarsvæðinu. Viðbúið er að framkvæmdir á þessum stöðum munu tefjast, jafnvel ekki verða að veruleika. Þess vegna er óráðlegt að einblína á þessi svæði á kostnað uppbyggingar í Úlfarsárdal. Horfa ætti á jafna uppbyggingu annars vegar í Úlfarsárdal og hins vegar í núverandi hverfum (þétting byggðar).

Athugasemd B

Ég geri athugasemd við að svæði merkt BB1 á uppdrætti og tilheyrir Úlfarsárdal sé skilgreint sem blönduð byggð án þess að það sé skilgreint frekar. Fram kemur að ákveðið verði um landnotkun viðkomandi svæðis að lokinni auglýsingu. Þetta tel ég hættulegt því við viljum hafa skoðun og áhrif á hvaða starfsemi verður í næsta nágrenni við hverfið.

kveðja Vilhjálmur Baldursson

Vilhjálmur Baldursson
Landsbankinn
Sérfræðingur / Credit Analyst
Útlánamat / Credit Analysis

Fyrirtækjasvið / Corporate Banking

Sími / Tel.: (+354) 410 7434
Farsími / Mobile: (+354) 820 6821
Fax: (+354) 410 3013
vilhjalmur.baldursson@landsbankinn.is
www.landsbankinn.is

Fyrirvari/Disclaimer: http://www.landsbankinn.is/disclaimer

BETRI BYGGÐ UM LAND ALLT

R13010038
6651

Ráðhús Reykjavíkur
Bt: Jóns Gnarr Borgarstjóra.
101 Reykjavík

ÁLYKTUN LBL UM REYKJAVÍKURFLUGVÖLL.

Aðalfundur samtakanna *Landsbyggðin lifi* andmælir kröftuglega því atriði nýs borgarskipulags Reykjavíkur að leggja niður Reykjavíkurflugvöll.

Greinagerð:

Verði innanlandsflug flutt til Keflavíkur mun samanlögð ferðalelð með þeim ferðamáta milli landsbyggðar og höfuðborgar lengjast um 85 kílómetra að meðaltali eða um 170 kílómetra samtals ef farið er fram og til baka.
Það er tvöfalt meiri lenging en ef Hvalfjarðargöngum yrði lokað og er augljóst að áform um að gera innanlandsflug brottrækt frá höfuðborginni yrði stærsta spor afturábak í samgöngumálum landsins sem mögulegt er að stíga.

Aðalfundurinn átelur það ábyrgðarleysi að rætt sé um að færa Reykjavíkurflugvöll því að hvorki liggur fyrir svæði fyrir nothæfan flugvöll né fjármagn til þess að byggja hann.
Því jafngildir slíkt tal því að fara með innanlandsflugið til Keflavíkur.

Nothæfur innanlandsflugvöllur í landi höfuðborgarinnar er jafn sjálfsagður og nauðsynlegur og höfn og samgönguæðar á landi.

Forsenda hagsældar og velfarnaðar bæði höfuðborgarinnar og landsins alls er að samgöngur séu eins greiðar og öruggar og unnt er.

Sjúkraflug og annað flug þar sem hraði og öryggi eru forsendur, eru lífsnauðsyn fyrir landsbyggðina og því andmæla samtökin Landsbyggðin lifir hugmyndum um að stíga risaskref aftur á bak með því að leggja Reykjavíkurflugvöll niður.

Sent fyrir hönd stjórnar
Sigríður Svavarsdóttir
Gjaldkeri og verkefnastjóri
Landsbyggðin lifi
Sporhömrum 6 -112 Reykjavík

SKJ... HÖ... ...RGI
19. SEP. 2013
Málsnr. UJK2013020044
Bréfalyk...

Leifur Magnússon
Barónsstíg 80, 101 Reykjavík
símar: 562 3344 og 894 4542
netfang: leifur@baro.is

18. september 2013

Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar
Borgartúni 12-14, 105 Reykjavík

Efni: **Athugasemdir við tillögu að Aðalskipulagi Reykjavíkur 2011-2030**

Sem íslenskur ríkisborgari, og íbúi til langs tíma í 101 Reykjavík, mótmæli ég þeim aðgerðum skipulagstillögunnar, sem er ætlað að skerða hefðbundna flugstarfsemi á Reykjavíkurflugvelli í Vatnsmýri. Aðalskipulagið á þvert í móti, og skilyrðalaust, að gera ráð fyrir Reykjavíkurflugvelli á sama stað til framtíðar, og áfram með þremur flugbrautum, sem er mikilvægt öryggisatriði vegna hliðarvindsákvæða. Hlutverk Reykjavíkurflugvallar er þýðingarmikið og margþætt:

* **Miðstöð innanlandsflugs**, sem hérlendis þjónar almenningssamgöngum líkt og járnbrautir í öðrum löndum. Það er einn mikilvægasti, hagkvæmasti og öruggasti tengiliður höfuðborgarinnar við landsbyggðina. Um 4% farþega áætlunarflugsins eru á ferð til höfuðborgarinnar vegna læknisþjónustu. Tvö flugfélög sinna nú reglubundnu áætlunarflugi milli höfuðborgarinnar og 11 áfangastaða á landsbyggðinni, og að auki til Færeyja og Grænlands.
* **Áfangastaður sjúkraflugs** til miðlægs hátæknisjúkrahúss allra landsmanna. Árlega eru um 650 fársjúkir eða slasaðir fluttir með sérstöku sjúkraflugi til Reykjavíkur, og þá er nálægð flugvallarins við Landspítalann oft lykilatriði. Af þeim koma að meðaltali um 550 á ári með sérbúnum sjúkraflugvélum og um 100 með björgunarþyrlum.
* **Miðstöð eftirlits-, leitar- og björgunarflugs** Landhelgisgæslu Íslands, og annars öryggisflugs í þágu íslenskra almannavarna.
* **Miðstöð kennslu- og þjálfunarflugs**, sem hefur afgerandi þýðingu fyrir framtíðarþróun íslensks flugrekstrar og ferðaþjónustu.
* **Þýðingarmikill varaflugvöllur** fyrir þorra þess millilandaflugs, sem fer um Keflavíkurflugvöll, og stuðlar þannig að hagkvæmni þess og öryggi.
* **Verðmætur vinnustaður** fjölda starfsmanna á höfuðborgarsvæðinu.

Hugmyndir um flugvöll á Hólmsheiði eru með öllu óraunhæfar og marklausar. Þeim hefur nú þegar verið hafnað af Flugfélagi Íslands hf., sem sinnt hefur meiri hluta áætlunarflugs til og frá Reykjavík undanfarin 75 ár, og af Isavia ohf., sem annast rekstur flugvalla á Íslandi.

Með kveðju

Leifur Magnússon

SKÁLAVER
HÖLLATORGI
19. SEP. 2013
Málsn: USK2013020044
Bréfatyhuk

HÖRÐUR

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

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

16.09.2013

Efni : Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030

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

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

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

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

Reiðvegatengingu frá reiðvegum ofan Almannadals að reiðvegi við Sólheimakot vantar.

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

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

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

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

Hörður Mosfellsbæ reiðveganefnd

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

Hestamannafélagið Sprettur

Reykjavíkurborg Umhverfis- og skipulagssvið

Borgartúni 12-14

101 Reykjavík

skipulag@reykjavik.is

SKIPULAGS-
19. SEP. 2013
USK20130200

Kópavogur 15.09.2013

Efni: Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030

Hestamannafélagið Sprettur í Kópavogi og Garðabæ gerir eftirfarandi athugasemdir við Aðalskipulag Reykjavíkur er varðar reiðvegi.

Reiðleið með akvegi frá Rauðhólum að Elliðavatni; vantar á skipulagið.

Reiðvegatengingu frá reiðvegum ofan Almannadals að reiðvegi við Sólheimakot vantar.

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

Reiðvegatengingu vantar frá reiðvegi við Korpu að reiðvegum á Blikastaðanesi.

Reiðveg á Esjumelum vantar á Aðalskipulagið þ.e. reiðvegur frá gömlu brúnni yfir Leirvogsá og meðfram akvegi í Kollafjörð.

Reiðvegur úr Kollafirði norðan og austan svæðis (merkt íþ8) hjá Norðurgröf endar þar. Sýna þarf áframhald reiðvegarinns að Hrafnhólum með tengingu við Svínaskarð, einnig tengingum áfram austur um hjá Stardal og Litla–Sauðafelli.

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

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

Virðingarfyllst

Hestamannafélagið Sprettur

Sveinbjörn Sveinbjörnsson formaður

Ann María Andreasen

Frá: Gestur Gudjonsson <gestur@odr.is>
Sent: 20. september 2013 09:55
Til: USK_Skipulag
Afrit: Skjalastjórnun; Hordur Gunnarsson
Efni: Umsögn um aðalskipulag
Viðhengi: 10182.jpg

Góðan daginn

Sjá meðfylgjandi athugasemdir við fyrirliggjandi aðalskipulagstillögu.

Við hörmum að hvorki formaður né varaformaður skipulagsráðs hafi getað séð sér fært að eiga orðastað við okkur vegna þessa mikilvæga og alvarlega máls.

Vinsamlegast staðfestið móttöku þessa pósts.

Bestu kveðjur / Best regards
Gestur Guðjónsson
Umhverfis og öryggisfulltrúi
Environmental and safety manager.
Olíudreifing ehf
PO box 4230
124 Reykjavík, Iceland
Simi / phone 5509943 - 8984712.
gestur@odr.is

Reykjavík 20.09.2013

Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

Varðar: Tillögu að aðalskipulagi fyrir Reykjavíkurborg

Með vísan í auglýsta tillögu að nýju aðalskipulagi, vill Olíudreifing ehf koma eftirfarandi athugasemdum á framfæri.

Olíustöðin í Örfirisey er á aðalskipulagi og er engin breyting fyrirhuguð á því. Er það skynsamleg fyrirætlan, enda komst starfshópur sem studdist við gildandi aðalskipulag og var skipaður af borgarráði undir stjórn Slökkviliðsstjóra SHS sem naut aðstoðar COWI og verkfræðistofunnar Eflu að því að Örfirisey væri besta staðsetning olíubirgðastöðvar á Höfuðborgarsvæðinu m.t.t. öryggis í geymslu og flutningum.

Þar sem olíubirgðastöðin í Örfirisey er á aðalskipulagi felst í því skýr skuldbinding af hálfu sveitarfélagsins. Flutningaleiðir til og frá gömlu höfninni verða því að vera öruggar og er ekki hægt að setta sig við höft eða frekari þrengingar frá því sem nú er.

Seabrautin er öruggasta leiðin fyrir eldneytisflutninga frá Örfirisey samkvæmt sameiginlegu mati SHS og Olíudreifingar. Langt er í hús og talsverður hluti hennar er án byggðar á aðra hönd, en hvort tveggja eykur öryggi í flutningum.

Hringbrautin sem er hinn valkosturinn í flutningum frá Örfirisey er hins vegar oflestuð, þröng og með þéttri byggð nálægt akgreinum og þröngum hringtorgum sem erfitt er að setja stór flutningatæki á.

Mýrargatan er eina þrengingin á Seabrautarleiðinni, þar sem þröng beygja við Skeifuna (Hamborgarabúlluna) er óhentugustaður nálægt Slippfélagshúsinu, þar sem nú er rekið hótel og búast má við miklum fjölda fólks.

Í tengslum við síðustu endurskoðun á aðalskipulagi var gert ráð fyrir að þungaumferð til og frá gömlu höfninni færi í stokk, sem myndi greiða úr því vandamáli og aðgreina þungaumferð frá léttri hverfisumferð. Var það unnið í góðri samvinnu við hagsmunaaðila, þmt Olíudreifingu, sem því miður hefur ekki verið tilfellið í vinnslu núverandi tillögu.

Á þeim grunni var ekki hreyft andmælum við breytingu á notkun Slippfélagshússins, byggingu hærrar íbúðablokkar alveg ofan í götunni eða samkomuhúss (Réttrúnaðarkirkjan) gengt henni, enda er aðalskipulag sveitarfélags að grunnur sem allar ákvarðanir verða að taka tillit til.

Þessi starfsemi á ekki samleið með eldsneytisflutningum að óbreyttu.

Hafi veiting leyfa til hótelreksturs, íbúðabyggingar og samkomuhúsa verið tekin á einhverjum öðrum grunni, er slíkt gegn þeirri grundvallarhugsun sem skipulagslög hafa innleitt hér á landi.

Því verður að óbreyttu að finna nýja leið fyrir eldsneytisflutninga, helst með stokk undir Mýrargötu eða með göngum undir hafnarmynnið, eigi öryggi að vera tryggt, eða að endurskoða þær heimildir sem gefnar hafa verið til starfsemi við Mýrargötu.

Virðingarfyllst
f.h. Olíudreifingar ehf.,

Gestur Guðjónsson
Olíudreifingar ehf
Öryggis- og öryggisfulltrúi
Pósthólf 4230 · 124 Reykjavík · Sími 550 9900 · Fax 550 9999

Landsbankinn

Umhverfis- og skipulagssvið
Skrifstofa Reykjavíkurborgar
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

Reykjavík, 11. september 2013

Efni: Athugasemdir við tillögu að aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 – Köllunarklettur – Þróunarreitur Þ47

HÞR1 ehf., kt. 521009-1280, dótturfélag Hamla Þróunarfélags ehf., kt. 521009-1600, sem er í 100% eigu Hamla ehf., kt. 630109-0940, dótturfélag Landsbankans hf., kt. 471008-0280, óskar hér með eftir að koma á framfæri athugasemdum við tillögu að aðalskipulagi Reykjavíkurborgar 2010-2030 (hér eftir nefnt "*Aðalskipulagið*").

HÞR1 ehf. er þinglýstur eigandi u.þ.b. 80% hluta þróunarreitar við Héðinsgötu og Köllunarklettsveg (hér eftir nefnt "*Köllunarklettur*") sem Reykjavíkurborg hefur í Aðalskipulaginu, sem sem hluti af Laugardalshverfi Þ47, sérstaklega tekið fyrir sem svæði sem á að taka til deiliskipulags og vinnslu á tímabilinu 2020 – 2024. Þótt HÞR1 ehf. fagni því að tekið sé tillit til þróunar Köllunarkletts í Aðalskipulaginu, leggst félagið alfarið gegn fyrirhugaðri tímasetningu verkefnisins af ýmsum mikilvægum ástæðum sem tilgreind eru hér fyrir neðan. Að auki setur félagið athugasemdir við þann þéttleika sem fyrir skrifaður er í drögum Aðalskipulagsins á svæðinu.

Miðað við þær áherslur sem settar eru fram í Aðalskipulaginu um þéttingu byggðar ætti Köllunarklettur að vera svæði meðal þeirra sem mest áhersla er á að byggja upp sbr. Þéttingaráform borgaryfirvalda í drögum Aðalskipulagsins. Svæðið er mjög aðlaðandi til uppbyggingar þar sem það liggur nær miðborg Reykjavíkur og er í jaðri nýs viðskiptahverfis í Borgartúni. Það liggur vel við samgöngum og nýtur þess að vera í jaðri gróins hverfis. Öll þjónusta fyrir íbúðarbyggð á svæðinu er nú þegar fyrir hendi í viðliggjandi hverfum og engin breyting er fyrirliggjandi á því í Aðalskipulaginu. Ljóst er því að það er engin fyrirstaða að færa tímasetningu verkefnisins mun framar.

Uppbygging á reitnum gæfi ákveðið mótvægi við þungann í uppbyggingu vestan miðborgarinnar. Reiturinn er í jaðri miðborgarinnar, í göngu og hjólafæri við stærstu atvinnusvæði borgarinnar hvort heldur er í Borgartúni, Múlum eða Sundahöfn. Reiturinn liggur vel við umferðaræðunum Sæbraut og Kringlumýrarbraut. Frá Hlemmi er ekki mikið lengra í austur að reitnum Þ47 en til vesturs að Slippasvæðinu (um 2km loftlína) svo dæmi sé tekið. Tilkoma Sundabrautar myndi gera reitinn mjög álitlegan fyrir ýmsan fyrirtækjarekstur.

Í ljósi ofangreindra staðreyndra og þar sem svæðið er að mestu leyti í eigu eins aðila liggur fyrir að framkvæmdir á svæðinu geta orðið að veruleika miklu fyrr en á mörgum öðrum þróunarsvæðum þar sem breyta á landnotkun til þéttingar byggðar og þar sem eignarhald getur verið flóknara. Nú þegar er mikil eftirspurn eftir byggingarhæfum lóðum á svæðinu og mikill vilji fjárfesta að taka þátt í uppbyggingu svæðisins.

Landsbankinn
Austurstræti 11
155 Reykjavík

www.landsbankinn.is

Sími: 410 4000
Fax: 410 3040

Landsbankinn hf., kt: 471008-0280, Austurstræti 11, 155 Reykjavík, er skráð hlutafélag og starfar samkvæmt heimild og undir eftirliti Fjármálaeftirlitsins.

Ástand núverandi bygginga á Köllunarkletti er mjög óviðunandi og bera þær ekki tekjur til að standa undir rekstri. Það er því mikilvægt fyrir eiganda að fara í að endurnýja byggingarnar en slíkt er óhagkvæmt þar sem ekki liggur fyrir deiliskipulag fyrir svæðið.

Í ljósi þeirra verulegra hagsmuna sem um ræðir óskar HÞR1 ehf. eftir því að vinnsla á Köllunarkletti verði fært framar og eigi síðar en til tímabilsins 2014-2018 og að undirbúningur deiliskipulags verði hafinn strax þannig að skipulag sé tilbúið um árið 2014 sem myndi gera það að verkum að hægt væri að setja lóðir eða svæðið í heild sinni í uppbyggingu.

Auk beiðni um endurskoðun á tímasetningu, óskar HÞR1 ehf. jafnframt eftir því að skipulagsyfirvöld endurskoði þann þéttleika/nýtingahlutfall sem fyrirhugaður er á Köllunarkletti í Aðalskipulaginu. Svæðið getur greinilega borið mun meira byggingarmagn ef miðað er við stefnu borgaryfirvalda hvað varðar þéttingu byggðar. Ætla má að svæðið beri allt að 350 íbúðir sé tekið mið af fjölbreytilegum íbúategundum, s.s. bland smærri og millistórra íbúða. Jafnframt að svæðið geti boðið uppá ólíka búsetukosti fyrir fólk, íbúasamvinnufélög og aðra. Svæðið er jafnframt í stöðu til að fylgja eftir stefnu borgaryfirvalda hvað varðar græn svæði, umhverfismál og tengingar. Svæðið við Köllunarklett má tengja með auðveldum hætti við Laugarneshverfi sem tryggir aðgang að skóla og annarri þjónustu sem svæðið býður uppá. Eins býður Laugarnesið uppá opin græn svæði sem auðveldlega má tengja við Köllunarklett og stígakerfi Reykjavíkur.

Auk íbúða er staðsetning Köllunarkletts ákjósanleg fyrir uppbyggingu á skrifstofu- og þjónustuhúsnæðum sem m.a. getur þjónað hafnsækinni starfsemi.

Samkvæmt 22. gr. laga nr. 161/2002 um fjármálafyrirtæki hefur fjármálafyrirtæki eða dótturfélag þess heimild til þess að eiga eignarhald í félagi með starfsemi sem ekki er tengd fjármálaþjónustu í allt að 12 mánuði. Fjármálaeftirlitið má gefa frest á eignarhlutanum í mest 6 mánuði í senn eftir það en aðeins ef sýnt er fram á að verið er að selja félagið sjálft eða eignir úr því með því í huga að slíta félaginu í kjölfarið. Skuli Fjármálaeftirlitið ekki samþykkja frest um eignarhald getur það beitt háum dagsektum. Eins og fram hefur komið á HÞR1 ehf ehf. 80% af Köllunarkletti og eru því gífarlegir hagsmunir í því að selja félagið eða eignir úr því sem allra fyrst. Það er ljóst að félagið í núverandi stöðu er ekki mjög söluvænt. HÞR1 ehf. vill með aðkomu sinni að skipulagsvinnunni bæði koma málinu af stað, tryggja farsæla lendingu skipulags svæðisins í samvinnu við borgaryfirvöld og gera það söluvænlegra en það er í dag til að eiga auðveldara með að uppfylla skyldur umræddra lagaákvæða.

Virðingarfyllst,
f.h. Vogabyggðar ehf.:

Dagbjört Inga Hafliðadóttir ll.m. / Hannes Frímann Sigurðsson
Fullnustudeild Landsbankans hf. / Hömlur ehf.

Landsbankinn

Umhverfis- og skipulagssvið
Skrifstofa Reykjavíkurborgar
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

Reykjavík, 11. september 2013

Efni: Athugasemdir við tillögu að aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030: „Vogabyggð“ – Þróunarreitur Þ52

Vogabyggð ehf. Kt. 550512-1140, dótturfélag Hamla Þróunarfélags ehf., kt. 521009-1600, sem er í 100% eigu Hamla ehf., kt. 630109-0940, dótturfélag Landsbankans hf., kt. 471008-0280, óskar hér með eftir að koma á framfæri athugasemdum við tillögu að aðalskipulagi Reykjavíkurborgar 2010-2030 (hér eftir nefnt “*Aðalskipulagið*”).

HÞR1 ehf. er þinglýstur eigandi u.þ.b. 60% hluta þróunarreitar við Súðarvog og Dugguvog norðan Tranarvogs (hér eftir nefnt “*Vogabyggð*”) sem Reykjavíkurborg hefur í Aðalskipulaginu, sem hluta af Laugardalshverfi Þ52, sérstaklega tekið fyrir sem svæði sem á að taka til deiliskipulagningar og uppbyggingu á tímabilinu 2012 – 2016. Svæðið afmarkast af Sæbraut, Kleppsmýrarvegi og Miklubraut. Vogabyggð ehf fagnar því að svæðið sé í deiliskipulagsferli núna þó forsvarsmenn Vogabyggðar ehf teldu mikilvægt að hraða þeirri vinnu umtalsvert.

Vogabyggð ehf. gerir athugasemd við áætlað byggingamagn á svæðinu í tillögu að aðalskipulagi og vísar í samantekt VSÓ Ráðgjafar og samskipta milli Vogabyggðar við skipulagsyfirvöld um það. Ekki er talið að samræmis sé gætt í lýsingu á yfirbragði og þéttleika byggðarinnar annars vegar og fyrirhugaðs aukins byggingamagns. Í tillögunni segir:

> **Þ52 Súðarvogur** Miðsvæði (M19) og íbúðarbyggð. Gert ráð fyrir íbúðum og skrifstofum, auk verslunar og þjónustu. Áhersla á 3-5 hæða randbyggð, heildstæðar götumyndir og borgarmiðað gatnakerfi. Áætluð aukning húsnæðis (nettó) um 40 þúsund fermetrar, þar af um 400 íbúðir

Greining á því byggingamagni sem 3-5 hæða randbyggð með heildstæðum götumyndum kallar á er nær því að vera 160.000 m^2 miðað við nýtingarhlutfall 2 á lóðum svæðisins að meðaltali. Greining VSÓ Ráðgjafar á hugmyndum að rammaskipulagi sem var til umræðu á svæðinu sýnir t.a.m. viðbótarbyggingamagn 125.000 m^2 ef hæð húsa er á bilinu 3-5 hæðir að meðaltali. Ítarlegri greining á byggðamynstri og tækifærum til uppbyggingar gefur einnig til kynna að lýsing skipulagstillögunnar stenst ekki skoðun hvað þróunarreitinn Þ52 varðar. Þá má benda á að skv. algengri þumalputtareglu krefðust 400 íbúðir 40.000m^2 bygginga og væru tækifæri til uppbyggingar því þar með tæmd.

Einnig er óskað eftir að nafni þróunarreitsins verði breytt í „Vogabyggð“ úr „Súðarvogi“.

Miðað við þær áherslur sem settar eru fram í Aðalskipulaginu um þéttingu byggðar ætti Vogabyggð að vera svæði meðal þeirra sem mest áhersla er á að byggja upp sbr. Þéttingaráform borgaryfirvalda tillögu að aðalskipulagi. Svæðið er mjög aðlaðandi til uppbyggingar þar sem sú grófa starfssemi sem þar var er öll að víkja og lóðir norðurhluta svæðisins tilbúnar til uppyggingar. Það liggur vel við samgöngum og nýtur þess að vera í jaðri gróins hverfis. Öll þjónusta fyrir íbúðarbyggð á svæðinu er nú þegar fyrir hendi í næriggjandi hverfum og engin breyting er fyrirliggjandi á því í Aðalskipulaginu. Ljóst er því að það er engin fyrirstaða að hraða vinnu við gerð deiliskipulags fyrir svæðið.

Í ljósi ofangreindra staðreyndra og þar sem svæðið er að mestu leyti í eigu eins aðila og til er samkomulag aðila sem eiga um 90% lóða norðan Tranavogs liggur fyrir að framkvæmdir á svæðinu geta orðið að veruleika miklu fyrr en á mörgum öðrum þróunarsvæðum þar sem breyta á landnotkun til þéttingar byggðar og þar sem eignarhald getur verið flóknara. Nú þegar er mikil eftirspurn eftir byggingarhæfum lóðum á svæðinu og mikill vilji fjárfesta að taka þátt í uppbyggingu svæðisins.

Samkvæmt 22. gr. laga nr. 161/2002 um fjármálafyrirtæki hefur fjármálafyrirtæki eða dótturfélag þess heimild til þess að eiga eignarhald í félagi með starfsemi sem ekki er tengd fjármálaþjónustu í allt að 12 mánuði. Fjármálaeftirlitið má gefa frest á eignarhlutanum í mest 6 mánuði í senn eftir það en aðeins ef sýnt er fram á að verið er að selja félagið sjálft eða eignir úr því með því í huga að slíta félaginu í kjölfarið. Skuli Fjármálaeftirlitið ekki samþykkja frest um eignarhald getur það beitt háum dagsektum.

Það er ljóst að svæðið eins og það er nú býður upp á að framkvæmdir geti hafist fljótt. HÞR1 ehf. vill með aðkomu sinni að skipulagsvinnunni tryggja farsæla lendingu skipulags svæðisins í samvinnu við borgaryfirvöld og gera það söluvænlegra en það er í dag til að eiga auðveldara með að uppfylla skyldur umræddra lagaákvæða.

Virðingarfyllst,
f.h. Vogabyggðar ehf.:

_____

Dagbjört Inga Hafliðadóttir ll.m. / Hannes Frímann Sigurðsson
Fullnustudeild Landsbankans hf. / Hömlur ehf.

Tillaga að aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030

Reykjavík 20. September 2013

Athugasemdir Íbúasamtaka Úlfarsárdals

Athugasemd 1: Tillögu að minnkun íbúðabyggðar í Úlfarsárdal er mótmælt. Íbúasamtök Úlfarsárdals telja að minnkun hverfisins niður í þá stærð sem tillaga aðalskipulags gerir ráð fyrir skerði verulega möguleika hverfisins til að geta talist sjálfbært með tilliti til þjónustu s.s. almenningssamgangna og verslunar. Hér vantar haldgóðan rökstuðning og fara ÍÚ fram á endurskoðun þessara áforma.

Rökstuðningur: Fyrirhuguð minnkun hverfisins stangast á við nokkur af megin markmiðum aðalskipulagsins, m.a. að leitast verði við að einsök hverfi verði sjálfbær, samgöngur verði vistvænni og að borgin eigi að vera fyrir fólk (en ekki hvað??). Sjálfbærni í þessu samhengi næst einungis með ákveðinni lágmarksstærð hverfis, vistvænni samgöngur hljóta að krefjast þess að fólk sem byggir hverfi borgarinnar geti gengið og hjólað til að sækja þá þjónustu sem þarf að vera til staðar. Rök fyrir fyrirhugaðri minnkun skortir, sérstaklega í ljósi þess að eftirspurn eftir lóðum undir sérbýli á höfuðborgarsvæðinu er umtalsverð. Reykjavíkurborg hefur hins vegar ekki brugðist við henni á fullnægjandi hátt sem sést m.a. af því hversu margar lóðir undir sérbýli hafa selst í nágrannasveitarfélögum undanfarin misseri.
Tillaga að nýju aðalskipulagi ber ekki með sér að þessi áhersla Reykjavíkurborgar muni breytast. Aðal áhersla virðist lögð á þéttingu byggðar á þegar byggðum svæðum, munu lóðir á þeim svæðum væntanlega verða notaðar undir annars konar húsnæði s.s. fjölbýli sökum fyrirsjáanlega hás lóðaverðs samhliða kröfu um þéttleika. Hér skal ósagt látið hver áhrif aukinnar bílaumferðar í þegar byggðum hverfum verður, þau virðast hins vegar ekki hafa verið rannsökuð og rýrir það stórlega trúverðugleika skipulagsins í heild sinni.

Athugasemd 2: Á svæði sem merkt er BB1 á þéttbýlisuppdrætti og tilheyrir Úlfarsárdal og er skilgreint sem blönduð byggð og er skilgreint í skýringum uppdráttar á eftirfarandi hátt: “Að lokinni auglýsingu verður landnotkun viðkomandi svæðis afmörkuð nánar eða ákveðið hvaða landnotkun verður ráðandi á viðkomandi svæði”. Við þessa skilgreiningu, eða öllu heldur skort á skilgreiningu, gera Íbúasamtök Úlfarsárdals alvarlega athugasemd.

Rökstuðningur: Nánari skilgreiningar á fyrirhugaðri notkun svæðisins er þörf. Bent er á athugasemd 1 hér að ofan í þessu samhengi. Skilgreina þarf heildarstærð og fyrirhugaða nýtingu hverfisins m.t.t. til markmiða aðalskipulags og yfirfæra þau á skýran hátt í útfærslu aðalskipulags.

Íbúasamtök Úlfarsárdals

Ann María Andreasen

Frá: Kristinn Steinn Traustason <kristinn.steinn.traustason@gmail.com>

Sent: 20. september 2013 08:44
Til: USK_Skipulag
Efni: Athugasemdir við nýtt aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030 frá Íbúasamtökum Úlfarsárdals nr.2
Viðhengi: Athugasemdir við Aðalskipulag Íbúasamtök Úlfarsárdal nr.2.pdf

Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030

Reykjavík 20. September 2013

Athugasemdir Íbúasamtaka Úlfarsárdals við Aðalskipulag

1. Í kynningarferlinu („Samráðsferlinu“) voru fundir með íbúum og komu fram fjöldi athugasemda og hvar er tekið tillit til þeirra í nýju aðalskipulagi fyrir Úlfarsárdal og Grafarholt.

2. Með hvaða hætti er nýtt aðalskipulag að ná þeim markmiðum um sjálfbært hverfi fyrir Grafarholt og Úlfarsárdal?

3. Stjórn íbúasamtaka Úlfarsárdals telur að allt of langt sé gengið í niðurskurði á hverfinu og ekki í samræmi við þær væntingar sem íbúar og lóðarhafar gerðu þegar þeir keyptu lóðir í þessu hverfi. Með hvaða hætt hyggst borgin koma til móts við þetta fólk?

4. Með því að minka Úlfarsárdalshverfið verður hverfið varla sjálfbært um þjónustu s.s. hverfaverslun ofl.?

5. Með hvaða hætti hyggjast borgaryfirvöld tryggja það að hverfið verði sjálfbært um þjónustu?

6. Hvernig ætlar borgin að tryggja það núverandi þjónusta sem byggð hefur verið upp miðað gildandi aðalskipulag haldist þegar lagt er til að minnka Úlfarsárdals hverfið niður í eitt skólahverfi?

7. Hvernig hyggjast borgaryfirvöld koma mót við það fólk sem nú býr í Úlfarsárdals hverfinu og keypti lóðir á uppsprengdu verði og miðað við þær forsendur að hverfið yrðið að ákveðinni stærð og hefði ákveðna þjónustu s.s. verslun ofl.?

8. Reitur Þ100 Úlfarsárdalur. Hverfi 2. Koma þarf skýrar fram undir hvernig byggð þetta er ætlað og hvað er átt við með fjölbreyttir atvinnustarfsemi? Til er mjög gott deiliskipulag fyrir þennan reit sem íbúasamtökin telja rétt að halda sig við.

9. Ef gert er ráð fyrir kirkjugarði þarf að gera ráð fyrir honum í skipulaginu og að tryggt sé aðgengi að garðinum þannig að það hafi ekki áhrif á íbúa hverfisins með mikilli gengnum umferð. Skilgreina þarf akstur til og frá kirkjugarðinum.

„Hagkvæm nýting lands“

10. Þar sem nú búa um 67% íbúa borgarinnar austan Kringlumýrabrautar. Hvernig er nýtt aðalskipulag að mæta þörfum þeirra sem búa í austurhlutaborgarinnar um styttingu vegalenda milli heimilis og vinnu?

11. Er skinsamlegar að stytta vegalendir milli heimilis og vinnu með öðrum hætti en lýst er í nýju aðalskipulagi?

12. Talað er um Hagkvæmni í nýtingu lands og heildarskipulag. Búið er að hanna hverfið í Úlfarsárdal og leggja í veitu kerfi og innviði hvernig samræmist þetta aukinni nýtingu á fjármunum borgarinnar?

13. Frekari uppbygging atvinnu vestast í borginni er að færa atvinnusvæðin frá miðpunkti borgarinnar sem er í Sundum eða Fossvogi og austurhlutaborgarinnar þar sem flestir íbúar borgarinnar búa. Hvernig samræmist það nýju aðalskipulagi?

„Borg fyrir fólk“

14. Hvernig samræmist nýtt aðalskipulag þeim hugmyndum um að nýta tíma fólks betur þegar fólk þarf að sækja alla þjónustu s.s. tómstundir og vinnu út fyrir hverfið?

15. Minna rými fyrir bíla – fólki bent á að ganga, hjóla eða nota almenningssamgöngur. Hvað er raunhæft að ganga langt í þessum málum?

16. 14.500 íbúðir til 2030 – hér í Úlfarsárdal er búið að skipuleggja 18.000 manna byggð. Hvaða þörf er á að byggja þetta annarsstaðar?

17. Hugmyndir í nýju aðalskipulagi um einhæfan vilja borgarbúa um húsakost, ferðamáta, áhugamál og fleira. Hvernig mætir nýtt aðalskipulag hugmyndum um fjölbreytni?

18. 20% íbúða fyrir þá fólk sem getur ekki sett mikið eigið fé í húsnæði. Er það raunhæft í hverfinu?

19. Hvað um eigendur þeirra íbúða sem eru miðsvæðis í borginni. Af hverju ættu þeir að leigja þeim aðilum sem ekki geta greitt meira?

„Græn borg“

20. Nýbyggingarhverfi á sjálfbæran og vistvænan hátt! -> er það nóg?

- Það var verið að gera það hér með því skipulagi sem var lagt upp með, hverfi með þéttleika Þingholtanna sem síðan hefur stórlega dregið úr. Vegna þessa er of lítill „massi“ og lítil þjónusta í hverfinu.

- Minni sjálfbærni hér til að styrkja önnur hverfi.

21. Stutt í vinnu

- Atvinna í vesturhlutanum! Gamli miðbærinn er vissulega vesturfrá en fjöldinn allur er mun austar. Miðpunkturinn er við Sundin/Fossvogi. Atvinnuuppbygging ætti í raun að vera mun austar, því þannig er mun auðveldar að uppfylla markmið aðalskipulagsins um græna borg, stutt frá heimili til vinnu, minni notkun einkabíls etc.

- Veðurfar. Er það best í vesturbænum? Hefur kaldur vindur af hafi ekki meiri áhrif í vesturbænum en í austurbænum? Háhýsi í miðborginni hafa haft slæm áhrif á veðurfar í kringum byggingarnar. Skuggi, Borgartún….

22. Flugvöllurinn

- Er raunhæft að byggja Vatnsmýrina upp mest megnist með 3ja herbergja íbúðum?

- Verður ekki að koma fram hvar innanlandsflugvöllur landsins verðu byggður?

23. 1 milljón fermetra af nýju atvinnuhúsnæði

- Hvar á að byggja þetta upp?

- Lykilatriði að hafa þetta nær miðpunkti Reykjavíkur, þ.e. sem næst núverandi massa.

24. Hvað er til staðar í borginni?

- Af hverju er ekki klárað fyrst það sem þegar er til?

Kristinn Steinn Traustason
Formaður Íbúasamtaka Úlfarsárdals

--
Kær kveðja/Best regards
Kristinn Steinn Traustason

Fossvogi, 30. Apríl 2013

Til:
Borgarfulltrúa Reykjavíkur,
Bæjarfulltrúa Kópavogsbæjar,
Borgarráðs Reykjavíkur,
Umhverfis- og skipulagsráðs,
Íþrótta- og tómstundaráðs,
Vegagerðar ríkisins,
Íþróttabandalags Reykjavíkur,
Siglingasambands Íslands

Siglingafélögin Brokey og Ýmir mótmæla fyrirhuguðum áformum um byggingu brúar yfir Fossvog sem myndi gera svæðið óhæft til siglinga auk þess að hafa í för með sér ófyrirséð neikvæð áhrif á umhverfi og mannlíf.

Eftir lestur nýútkominnar skýrslu um reiðhjóla- og göngubrú yfir Fossvog fannst okkur undirrituðum rétt að árrétta nokkur atriði varðandi áhrif brúarinnar á starfsemi á svæðinu. Nokkurrar ónákvæmni gætir í skýrslunni, þar er dregið stórlega úr neikvæðum áhrifum og látið líta út fyrir að starfsemi siglingafélaganna geti haldið áfram á svæðinu þrátt fyrir brúarsmíðina. Reyndir siglingaþjálfarar og flestir sem koma að siglingum vita hins vegar að brúarstólpar í sjó og umhverfi þeirra er hættusvæði þar sem ekki væri forsvaranlegt að stunda siglingar með byrjendur, börn og unglinga.

Kostnaður er stórlega vanmetinn þar sem ekki er fjallað um kostnað vegna afleiddra framkvæmda.

Tímasparnaður vegna hjólreiðasamgangna er ofmetinn enda mun taka styttri tíma að hjóla milli miðbæja Kópavogs og Reykjavíkur meðfram ströndinni heldur en yfir brúna.

Áhrif á umhverfi og lífríki Fossvogs gætu orðið mjög neikvæð þar sem flestar upplýsingar sem skipta máli í skýrslunni eru annaðhvort ágiskanir eða byggðar á mjög gömlum gögnum.

Siglingafélögin hafa hins vegar mestar áhyggjur af því að brúin útilokar siglingar í Fossvogi. Á fundi með skýrsluhöfundum bentu forsvarsmenn félaganna skýrt á þessa staðreynd en í skýrslunni er stórlega dregið úr andstöðu siglingafélaganna við brúna og áhrifum hennar á starfsemi félaganna.

Brú eins og mælt er með í skýrslunni mun stórskaða starfsemi félaganna og kalla á flutning þeirra. Það er hins vegar vandasamt því hvergi í nágrenni Reykjavíkur er annað eins svæði til siglingaþjálfunar og kænusiglinga. Fossvogurinn er tiltölulega djúpur vogur fyrir innan skerjagarð sem gerir það að verkum að sjaldan kemst mikil alda inn á voginn. Einnig eru nærliggjandi hlíðar hentugt skjól án þess að valda skyndilegum hviðum eða vindbreytingum sem hærri fjöll geta framkallað. Það er því ljóst að framkvæmdir á þessu svæði skemma útivistarmöguleika einstakrar náttúruperlu sem á sér ekki margar hliðstæður hérlendis.

Brúarstæðið er á hafnarsvæði samkvæmt hafnareglugerð fyrir Kópavogshöfn sem sett er samkvæmt 4. gr. hafnalaga nr. 61/2003 og 17. gr. laga nr. 41/2003 um vaktstöð siglinga. Þess er ekki getið í skýrslunni og ekki verður séð af lestri skýrslunnar að höfundar hennar hafi tekið inní myndina hvaða áhrif það hefur á byggingu brúar yfir Fossvog.

Siglingar á kænum hafa verið stundaðar á Fossvogi og í Skerjafirði í næstum 50 ár. Svæðið er í raun uppeldisstöð íslenskra siglingamanna, því þar hafa þeir langflestir stigið sín fyrstu skref í siglingaíþróttinni. Þrír félagar úr Siglingafélaginu Ými hafa keppt á Ólympíuleikum og einn félagi úr Siglingafélagi Reykjavíkur hefur tekið þátt í Ólympíuleikum. Keppt var á þessu svæði í siglingum þegar Smáþjóðaleikar voru haldnir á Íslandi 1997. Ljóst er að lokun svæðisins myndi hafa grafalvarleg áhrif á siglingaíþróttina á Íslandi enda byggir framtíð siglinga á öflugu uppeldisstarfi og að börn og unglingar geti hafið siglingar við bestu skilyrði þar sem fyllsta öryggis er gætt.

Siglingamenn hafa lengi barist fyrir bættri aðstöðu á svæðinu. Kópavogsbær byggði upp myndarlega aðstöðu fyrir Siglingafélagið Ými á svæðinu sem var tekin í notkun 2008. Aðstaðan fyrir starfsemi siglingfélaganna í Nauthólsvík við Fossvog er mun lakari og versnaði árið 2000. Þá var girt fyrir aðgengi Siglingafélagsins Brokeyjar að sjó í Nauthólsvík með gerð Ylstrandarinnar. Nú þurfa þeir sem vilja sjósetja bát sinn frá félaginu að draga bát sinn 300 metra eftir göngustíg og sjósetja báta sína við aðstöðu Siglunes. Með þessari aðgerð var hrakinn frá félaginu einn besti siglingamaður landsins, Hafsteinn Ægir Geirsson, sem á þessum tíma undirbjó þátttöku í Ólympíuleikunum í Sydney. Í kjölfarið laggðist kænustarfið nánast af, en undanfarin 10 ár hefur félaginu tekist að endurreisa starfsemina og þrátt fyrir slæma aðstöðu þá er mikil gróska hjá Siglingafélaginu Brokey. Nú æfir þar m.a. hópur ungmenna sem stefna á þátttöku í heimsmeistaramóti í siglingum 2014 og Ólympíuleikum 2016 og 2020.

Í skýrslunni „Brú yfir Fossvog“ sem er gefin út í febrúar 2013 kemur fram að fórna á þessu góða starfi og nýlegri uppbyggingu Kópavogsmegin fyrir brú yfir Fossvog. Ekki er nokkurstaðar í skýrslunni gerð tilraun til að meta þá hættu sem kann að skapast við eða á brúnni. Ekki er getið veðurskilyrða á svæðinu eða rétt með farið hvaða báta og skipaumferð á leið um Fossvoginn. Ekki er heldur minnst á raunverulegar afleiðingar brúarinnar á þá starfsemi sem er á og við Fossvog í dag. Boðuð leiðarstytting er skrumskæling á sannleikanum þar sem gefið er í skyn að fyrrgreind brú stytti leiðina úr byggðum sunnan Reykjavíkur að Landsspítala Háskólanum, í Reykajvík og Háskóla Íslands. Í mælingum skýrslunnar er vegalengdin mæld frá botni Kópavogar og að brúarsporðinum Reykjavíkur megin. Með slíkri mælingu fæst að leiðin yfir brúnna er um kílómetra styttri en núverandi leið um botn Fossvogar. Leiðin frá brúarsporðinum að Háskólanum í Reykjavik og hjólastígnum að miðbæ Reykjavíkur er um 1 km í átt að botni Fossvogar. Sé leiðin frá botni Kópavogs að Háskólanum í Reykjavík og hjólastígnum í átt að miðbæ Reykjavikur mæld kemur í ljós að gamla leiðin er um 1 km styttri en ný leið á brú yfir Fossvog.

Siglingafélögin sem starfa við Fossvoginn hafa síðastliðin ár lagt í vinnu og kostnað við að bæta gæði og öryggi við kennslu og þjálfun í barna- og unglingastarfi sínu. Þessi vinna hefur verið unnin í samstarfi við Alþjóða Siglingasambandið og eftir erlendum fyrirmyndum. Þar er unnið að stöðugu áhættumati á svæðinu og þeim aðstæðum sem þar eru. Þetta er stór hluti af starfi félaganna enda er starfsmönnum þeirra treyst fyrir börnum og unglingum í umhverfi sem getur verið hættulegt ef fyllsta öryggis er ekki gætt. Af eftirfarandi ástæðum yrði brúin yrði flokkuð sem hættusvæði af siglingfélögunum. Á Fossvogi er austanátt ríkjandi átt og því mestar líkur á því að ungmenni sem eru að læra siglingar eða róður reki út voginn og að brúnni. Sviftivindar og straumbreytingar af völdum brúarinnar geta hrakið báta á stólpana. Bátarnir eru viðkvæmir fyrir slíkum höggum og geta brotnað og sokkið. Við slíkan árekstur skapast einnig slysahætta. Hætta er á að þeir sem eru um borð í bátnum slasist og lendi í sjónum. Þá þurfa umsjónarmenn að geta brugðist skjótt við til að koma viðkomandi til bjargar. Brúarstólpar byrgja umsjónarmönnum sýn og lengja þann tíma sem slasaður einstaklingur er í köldum í sjónum.
Brúin dregur einnig úr öryggi þeirra nema sem sleppa undir brúnna þar sem umsjónarmenn við siglingafélögin sjá ekki eins vel til þess sem er að gerast utan við Fossvoginn.
Af framangreindu hlýtur það að vera ljóst að brú yfir Fossvoginn skapar slysahættu fyrir börn og unglinga í sumarstarfi siglingafélaganna.

Siglingafélögin við Fossvog myndu þurfa að hætta starfsemi sinni á svæðinu og flytja annað ef brúin verður byggð. Við það skapast hætta fyrir sjósundfólk sem hættir sér of langt út á voginn á góðviðrisdögum. Á hverju sumri eru tugir sundmanna dregnir örmagna upp í öryggisbáta félaganna og ferjað í land. Um er að ræða óvant sundfólk sem leggur til sunds án þess að þekkja vel til aðstæðna og ætlar sér um of.

Með byggingu brúarinnar verður skemmtibátahöfn Ýmis í Kópavogi (Ýmishöfn) ófær seglbátum og einungis nýtast mótorbátum. Aukin mótorbátaumferð um Fossvoginn mun valda enn meiri hættu fyrir sjósundfólk . Ekkert eftirlit er með hraða mótórbáta á voginum annað en starfsmenn siglingafélaganna. Sjókettir og mótorbátar eru tíðir gestir á Fossvogi. Því miður gera stjórnendur þeirra sér oft ekki grein fyrir hættunni sem þeir skapa fyrir sjósundfólk og byrjendur í siglingum. Starfsmenn siglingafélaganna hafa oft afskipti af slíkri umferð til að benda á hætturnar og koma í veg fyrir slys.

Starfsemi siglingfélaganna:
Í skýrslunni er ekki gerð grein fyrir því að aðeins minnsta gerðin af seglbátum sem eru á Fossvogi passar undir brúnna. Þ.e. bátar af gerðinni Optimist sem ætlaðir eru yngstu keppendunum. Þar með er þó ekki öll sagan sögð því þó báturinn passi undir brúnna þá fer hann sjaldnast beint undir hana. Seglbátar eru háðir vindi um siglingastefnu auk þess sem straumur hefur veruleg áhrif á stefnuna líka. Hvorutveggja veldur vandkvæðum við að komast undir brúnna.
Algengast vindátt á svæðinu er austanátt sem liggur þvert á brúnna og veldur því að sigla verður að brúnni undir 45°horni. Sömu aðstæður skapast þegar siglt er inn og út úr höfninni við Siglingafélagði Ými þegar vindur er beint á móti siglingarleið inn eða út úr höfninni. Fjarlægðin á milli hafnargarðanna er rúmlega 40metrar. Rennan er í mesta lagi um 20-30 metrar. Byrjendur í íþróttinni þurfa oft aðstoð umsjónarmanna við þessar aðstæður og því er innsiglingin flokkuð sem hættusvæði. Með þvi að tilgreina meðalhæð upp á 6,5 metra milli flóðs og fjöru sem hæð undir brúnna er látið í veðri vaka að bátar með 6 metra mastur komist undir brúnna. Sú hæð er aðeins 4 sinnum á sólarhring. Hæðin undir brúnna er síbreytilega vegna flóðs og fjöru, að auki koma til öldur sem einnig hafa áhrif á hæð undir brúnna.

Í skýrslunni er einnig stórlega vanmetin báta umferð á Fossvogi. Aðeins eru taldir upp fjórir kjölbátar sem eru í eigu félaganna. Ótalinn er fjöldi báta í einkaeign sem hafa notað Ýmishöfn. Þar eru stæði fyrir amk 9 báta sem eru meira og minna fullnýtt. Auk þess sem fjöldi af gestaskútum leggur leið sína í Fossvoginn á sumri hverju. Búið er að ákveða að fjölga stæðum í höfninni með því að stækka flotbryggjuna. Kostnaður við þá framkvæmd er tapað fé með tilkomu brúarinnar.

Hugmyndir um opnanlega brú eru vanhugsaðar að okkar mati þar sem ekki er lögð fram raunhæf lausn á opnun hennar og áformuð lengd opnunar er of stutt. Opnun með snúningsbrú eins og lýst er í skýrslunni lengir og stækkar hættusvæðið fyrir seglbáta í kringum brúnna sem er óásættanlegt að okkar mati. Samanburður í skýrslunni við brýr í Þrándheimi og Kaupmannahöfn er ekki marktækur. Á hvorugum staðnum gætir flóðs og fjöru með sama hætti og á Fossvogi. Önnur brúin er yfir ánna Nið og hin er ein af fjölmörgum brúm sem tengir Amager við Sjáland. Munur á flóði og fjöru í Kaupmannahöfn er innan við hálfan metra samanborið við um 4,8 metra hér . Eðli bátaumferðar á í miðborg Þrándheims og Kaupmannahafnar er allt annars eðlis en á

Fossvogi. Þar eru fyrst og fremst mótorbátar á ferðinni sem komast undir brýrnar hvenær sem er sólarhrings, án þess að það þurfi að opna þær. Engin hafnaraðstaða fyrir seglskútur er fyrir innan brýrnar. Á báðum stöðum er aðstaða fyrir mótorbáta við brýrnar. Nokkrar skútur er í Fiskerihavnen á Sjálandi þær eru þó allar með reiða sem sleppur undir Amager brúnna og þurfa því ekki að koma nærri Bryggebroen sem getið er í skýrslunni. Skútuhöfnin í Þrándheimi er staðsett við Þrándheimsfjörð þaðan sem greið leið út á fjörðinn.

Hvergi í skýrslunni er minnst á komu skipa inn á Fossvog. Dýpkunnarskip þarf reglulega til að viðhalda dýpt í Ýmishöfn. Sandæluskip kemur með fullfermi af sandi á Ylströndina í Nauthólsvík hið minnsta annað hvert ár. Farmurinn jafngildir 70 vörubílsförmum af sandi sem sturta þarf á Ylströndina. Ef skipin komast ekki inn á fjörðinn þarf að byggja aðkeyrslu fyrir þungaflutningabíla að ylströndinni. Ýmishöfn mun fyllast framburði og lokast ef hún er ekki dýpkuð reglulega. Ekki virðast skýrsluhöfundar hafa kannað hvort þessi skip komist í gegnum opnanlega brú. Við höfum kynnt okkur helstu mál á þessum skipum í skipaskrá og drögum í efa að nokkur skipstjóri muni reyna að sigla þeim þarna í gegn.

Verði af því að brú verði gerð yfir þennan hluta Fossvogar er ljóst að starfsemi siglingafélaga á svæðinu verði nær enginn eða leggist niður. Húsnæði sem er til staðar og öll aðstaðar verður ekki nýtt undir annað en geymslur. Starfsemi félaganna mun þurfa nýja aðstöðu utan brúar sem er vandfundin. Veður á þeim svæðum sem helst kæmu til greina eru þar nokkru meiri en inni á Fossvoginum og ölduhæð meiri og svæðið hættulegra byrjendum. Ef siglingafélögin flytjast vestur fyrir brúarsvæðið má búast við þörf á fleiri öryggisbátum og starfsmönnum til að sinna siglingakennslu.

Siglingaíþróttin er umhverfisvæn þar sem engir mótorar eru á kænum og þeir sem sigla kjölbátum nota mótora eins lítið og frekast er unnt og helst alls ekki. Á vegum félaganna á svæðinu er einnig rekið fjölsótt barna- og unglingastarf. Í Kópavogi er unnið að íþróttastefnu á vegum bæjarins með fjölbreytni að leiðarljósi enda er það staðfest að fjölbreytt og þróttmikið íþróttastarf hefur gríðarlegt uppeldisgildi og forvarnargildi gegn neyslu fíkniefna.

Auk þess eru gerðar eftirfarandi athugasemdir við skýrsluna:

1. Á blaðsíðu iv er því haldið fram að flestar kænur kæmust undir brúnna. Það er einfaldlega rangt. Því eins og rakið er hér að framan eru það bara möstur minnstu bátanna komast fræðilega undir brúnna við allar aðstæður. Þessir bátar eru eingöngu notðir sem kennslu- og keppnisbátar fyrir yngstu iðkendurnar. Við teljum að sigling undir þessa brú geti verið hættuleg fyrir yngstu og reynsluminnsta siglingafólkið.
2. Á blaðsíðu iv kemur einnig fram að gert er ráð fyrir að brúin lengi ferðatíma með strætó samanborið við núverandi leið. Óskiljanlegt er hvers vegna er þá verið að pæla í því að byggja slíka brú fyrir strætó. Ekki verður séð við lestur skýrslunnar að neitt samráð hafi verið haft við Strætó bs um hvort fyrirtækið hafi áhuga á að bæta þessari leið við leiðakerfi sitt.
3. Á blaðsíðu v er talað um að gera þurfi straumfræðilegt líkan af voginum. Við vitum hvaða áhrif mannvirki geta haft á vind og óskum eftir mati á slíkri brú í vindgöngum líka. Að okkar mati er búið að þrengja Fossvoginn of mikið með landfyllingum. Við sem höfum siglt lengst á þessu svæði höfum tekið eftir því að Fossvogurinn hefur grynnst. Frekari þrengingar munu að okkar mati bara flýta því að Fossvogurinn fyllist sem ekki er gott fyrst búið er að friða innri helming strandlengjunnar.
4. Á blaðsíðu v er kostnaður reifaður. Kostnaðarliðum sem vitað er að munu bætast við reikninginn er sleppt. Þó er þarna minnst á kostnað við stíga og strætóleiðir. Kostnaði við gatnaframkvæmdir er sleppt. Einnig er minnst á kostnað vegna breytinga á lögnum en enginn tilraun er gerð til að meta þennan aukakostnað.
5. Á blaðsíðu 4 er því haldið fram að tengingin bæti útivistarmöguleika við Fossvog en því er alveg sleppt að minnast á að hún eyðileggur íþrótta- og tómstundastarf á vegum siglingafélaganna við Fossvog. Þetta er óskiljanleg fullyrðing að okkar mati því brúin rýrir útsýni, náttúrulega fegurð og útivistargildi svæðisins. Á góðviðrisdögum þegar mest umferð er á svæðinu halda flestir sig í skjólinu fyrir norðanáttinni Reykjavíkurmegin og færri sjást Kópavogsmegin. Brú á fyrirhuguðum stað mun að okkar mati rýra núverandi útsýni og minnka útivistargildi svæðisins.
6. Á blaðsíðu 4 er því líka haldið fram að leiðin frá sveitarfélögunum sunnan Kópavogs til vesturhluta Reykjavíkur styttist um 1,2Km og lögð er fram órökstudd bjartsýnisspá um umferð gangandi og hjólandi vegfarenda um svæðið sem byggist á talningum fyrir botni Fossvogs og sunnanmegin í Fossvogi. Dregið er í efa að þessi stytting skipti máli eða sé rétt mæld. Stysta leiðin fyrir þá sem koma að sunnan verður alltaf þvert yfir Kársnesið.
7. Á blaðsíðu 10 er mælt með því að ytri leiðin verði valin m.a. af því að hún er styttri en ekki er minnst á af hverju hún er styttri. Ytri leiðin er stytti í dag af því að búið er að gera stóra landfyllingu á enda Kársnesins sem sést vel á mynd 9.
8. Á blaðsíðu 11 er því haldið fram að þveranir með vega- og brúargerð geti valdið lítilsháttar breytingum á vatnaskiptum, sjávarföllum og setflutningum og þannig haft áhrif á lífríki innan þverana. Við telum rétt að minna á áhrif þverunar á

lífríki í Kolgrafarfirði og krefjumst umhverfismats á þessari framkvæmd. Ekki er minnst á áhrif þess að í miklu frosti leggur Fossvoginn. Þekkt er að brýr yfir firði geta valdið klakastíflum við líkar aðstæður.

9. Á blaðsíðu 12 er fjallað um Siglingafélagið Ými. Þar er því einu sinni enn haldið ragnlega fram að flestar kænur komist þarna undir og engin tilraun er gerð til að reikningsfæra tap Kópavogs af því að Ýmishöfn verði lokað með brúnni.
10. Á blaðsíðu 13 er lítið gert úr starfsemi Siglingafélags Reykjavíkur Brokey og ÍTR í Nauthólsvík. Þessi starfsemi er a.m.k. jafn umfangsmikil og hjá Siglingafélaginu Ými að því frátöldu að ekki er höfn Reykjavíkurmegin. Hvergi er minnst á starfsemi sem fer fram undir merki Kópanes á vegum Kópavogsbæjar í sama svæði og Siglingafélagið Ýmir notar. Starfsemi Kópanes er sambærileg starfsemi ÍTR í Nauthólsvík.
11. Á blaðsíðu 14 kemur fram að Isavia óskar eftir annarri staðsetningu brúarinnar og að gera þurfi áhættumat. Samt er haldið áfram með þessa staðsetningu sem er í andstöðu við alla hagsmunaðila á svæðinu.
12. Á blaðsíðu 15 kemur fram að þetta yrði lengsta göngubrú landsins. Þar kemur líka fram að ólokið er rannsóknum á dýpt setlaga sem er sleppt í kostnaðarútreikningum. Hér á því eftir að bætast við kostnaður.
13. Á blaðsíðu 16 er því haldð fram að góðar upplýsingar séu fyrirliggjandi um vindhraða og vindáttir á svæðinu. Þessum upplýsingum er sleppt úr skýrslunni enda mundi þá strax sjást að brúin veður lokuð marga daga á ári vegna roks og sterkra vindkviða ef stuðst verður við sömu öryggismörk og notuð eru í Bretlandi og getið er á blaðsíðu 20. Rétt er að nota tækifærið og koma því hér á prent að oftast mælum við mun meiri vindhraða á brúarstæðinu en mælist á vindmælum á flugvallarsvæðinu og hjá Siglingafélaginu Ými. Þessir vindmælar gefa því fegraða mynd af ástandinu á brúarstæðinu.
14. Á blaðsíðu 17 er að okkar mati lýst óskiljanlegu kraftaverki hvernig kænum með allt að 6 metra mastursháð er komið undir 4,3 metra háa brú á stórstraumsflóði.

Í umfjöllun fjölmiðla um þessa skýrslu hefur komið fram að áform eru uppi um að brúa Kópavog líka. Engar upplýsingar eru fyrirliggjandi um kostnað við byggingu þeirrar brúar.

Ekki er fyrirliggjandi arðsemismat á þessum framkvæmdum og almenningur hefur ekki lýst yfir ánægju með þessi áform í fjölmiðlum.

Ljóst má vera af framantöldu að kostnaður við brú yfir Fossvog er stórlega vanmetin. Hvergi er gert ráð fyrir kostnaði af þeim breytingum sem gera þarf á annarri starfsemi á svæðinu. Hrár byggingakostnaður brúnnar gefur á engan hátt rétta mynd af heildakostnaði sem til verður vegna byggingar hennar.

Því teljum við að ekki hafi verið færð nein rök fyrir því að þetta sé hagkvæm framkvæmd.

Að lokum viljum við benda á að öll aðstaða Siglingafélagsins Ýmis var hönnuð með umhverfisvernd í huga. Bláfáninn er alþjóðleg umhverfisviðurkenning sem veitt er rekstraraðilum smábátahafna og baðstranda. Umsókn um Bláfánan fyrir svæðið hafði verið send inn áður en þessi skýrsla kom út. Að okkar mati væri það því afleitt ef allt þetta góða íþrótta- og tómstundastarf sem er umhverfisvænt verði eyðilagt með brú sem verður lokuð vegna veðurs marga daga árlega.

Virðingarfyllst,

Aðalsteinn Jens Loftsson
F.h. Siglingafélagsins Ýmis

Áki Ásgeirsson
F.h. Siglingafélags Reykjavíkur-Brokey

Ann María Andreasen

Frá: skelholl@gmail.com fyrir hönd Sigurður Ingi Jónsson <sigurdur.ingi.jonsson@gmail.com>
Sent: 20. september 2013 00:10
Til: USK_Skipulag
Efni: Athugasemd við aðalskipulag 2010-2030

Athugasemd við aðalskipulag 2010-2030

Sem íbúi í Grafarholti mótmæli ég þeim viðsnúningi sem nýtt aðalskipulag felur i sér með því að snúa frá fyrirhugaðri uppbyggingu úthverfa eins og Úlfarsársdals. Þar átti að koma 20.000 manna byggð í næsta nágrenni við mig með tilheyrandi þjónustukjarna og því sem slíkt samfélag þarfnast. Við þessa uppbyggingu hefði opnast möguleiki fyrir ýmsa þjónustu, bæði opinbera og einkarekna, fyrir Grafarholt og Úlfarsárdal, sem ekki þrífst þar nú.

Þá mótmæli ég því að ekki er gert ráð fyrir samgöngubótum fyrir þau 80% borgarbúa sem reiða sig á einkabílinn til að komast leðar sinnar. Byggir sú ákvörðun væntanlega á draumórakenndum samgöngumarkmiðum þar sem talið er að hlutfall þeirra sem ferðast á reiðhjóli eða með strætisvagni muni aukast um 50-60% og að hlutfall gangandi vegfarenda muni verða rúmlega þrefalt hærra 2030 en það er í dag, á sama tíma og hlutfall þeirra sem ferðast með einkabíl á að lækka úr 80% í 58%.

Ég mótmæli því að verið sé að skipuleggja byggð á við þá sem rísa skal á Lýsisreitnum og á svæðinu við Mýrargötu þar sem einungis er gert ráð fyrir 0,8 bílastæðum á hverja íbúð og eitt stæði á hverja 100 m2 af iðnaðarhúsnæði. Þetta er u.þ.b. helmingsþörf á bílastæðum og verður aðeins til illinda og deilna ef af verður þar sem Pétri er þröngvað til að stela stæði af Páli.

Þá er fráleitt til þess að vita að ekki er gert ráð fyrir einni einustu einbýlishúsalóð fram til 2030.

Að lokum vil ég mótmæla harðlega fyrirhuguðu niðurrifi á Reykjavíkurflugvelli, en þar á ég hlut í tveimur flugskýlum og nokkrum flugvélum sem þar eru geymdar. Þessa aðstöðu ætlar borgarstjórn að svipta mig bótalaust, sagt beinum orðum af vörum staðgengils borgarstjóra, Degi B. Eggertssyni, endurtekið skriflega af Gísla Marteini Baldurssyni og í bréfi frá lögmanni Umhverfis- og skipulagssviðs, þó svo að það brjóti klárlega í bága við 51. gr. Skipulagslaga nr. 123/2010.

Allt tal um lóðagróða stenst enga skoðun. Það munu ekki skapast neinar þær tekjur af lóðasölu sem duga myndu til að byggja nýjan flugvöll, jafnvel þótt nothæf staðsetning væri fyrir hendi. Búið er að úthluta á annan tug hektara í Vatnsmýrinni á kr. 0. Eina verðmyndunin sem fyrir liggur er samkomulag sem undirritað var af staðgengli borgarstjóra og þáverandi fjármálaráðherra sem tryggja átti ríkinu röskan milljarð fyrir 11,2 hektara ef allt gengi að óskum við sölu lóðanna.

Miðað við það, þá fengi ríkissjóður um fimm miljarða fyrir skikann sinn í Vatnsmýrinni og það sér það hver maður að það verður ekki byggður neinn flugvöllur fyrir þann pening.

Annað varðandi verðmat og útreikninga til að réttlæta að rífa Reykjavíkurflugvöll er á sömu bókina. Það er auðhrakið, enda voru þessar tölur samdar á hinu merka ári 2007.

Til undirstrikunar, þá mótmæli ég eindregið fyrirhuguðu skipulagi Vatnsmýrar og Úlfarsárdals.

Virðingafyllst,

Sigurður Ingi Jónsson

Tillaga að aðalskipulagi Reykjavíkur 2013

Athugasemdir Árna Jóns Sigfússonar og fjölskyldu
Friggjarbrunni 35
113 Reykjavík

Athugasemd 1: Tillögu að minnkun íbúðabyggðar í Úlfarsárdal er mótmælt. Við teljum að minnkun hverfisins niður í þá stærð sem tillaga aðalskipulags gerir ráð fyrir skerði verulega möguleika hverfisins til að geta talist sjálfbært með tilliti til þjónustu s.s. almenningssamgangna og verslunar. Hér vantar haldgóðan rökstuðning og fara ÍÚ fram á endurskoðun þessara áforma.

Rökstuðningur: Fyrirhuguð minnkun hverfisins stangast á við nokkur af megin markmiðum aðalskipulagsins, m.a. að leitast verði við að einsök hverfi verði sjálfbær, samgöngur verði vistvænni og að borgin eigi að vera fyrir fólk (en ekki hvað??). Sjálfbærni í þessu samhengi næst einungis með ákveðinni lágmarksstærð hverfis, vistvænni samköngur hljóta að krefjast þess að fólk sem byggir hverfi borgarinnar geti gengið og hjólað til að sækja þá þjónustu sem þarf að vera til staðar. Rök fyrir fyrihugaðri minnkun skortir, sérstaklega í ljósi þess að eftirspurn eftir lóðum undir sérbýli á höfuðborgarsvæðinu er umtalsverð. Reykjavíkurborg hefur hins vegar ekki brugðist við henni á fullnægjandi hátt sem sést m.a. af því hversu margar lóðir undir sérbýli hafa selst í nágrannasveitarfélögum undanfarin misseri.
Tillaga að nýju aðalskipulgi ber ekki með sér að þessi áhersla Reykjavíkurborgar muni breytast. Aðal áhersla virðist lögð á þéttingu byggðar á þegar byggðum svæðum, munu lóðir á þeim svæðum væntanlega verða notaðar undir annars konar húsnæði s.s. fjölbýli sökum fyrirsjánlega hás lóðaverðs samhliða kröfu um þéttleika. Hér skal ósagt látið hver áhrif aukinnar bílaumferðar í þegar byggðum hverfum verður, þau virðast hins vegar ekki hafa verið rannsökuð og rýrir það stórlega trúverðuleika skipulagins í heild sinni.

Athugasemd 2: Á svæði sem merkt er BB1 á þéttbýlisuppdrætti og tilheyrir Úlfarsárdal og er skilgreint sem blönduð byggð og er skilgreint í skýringum uppdráttar á eftirfarndi hátt: *“Að lokinni auglýsingu verður landnotkun viðkomandi svæðis afmörkuð nánar eða ákveðið hvaða landnotkun verður ráðandi á viðkomandi svæði*”. Við þessa skilgreiningu, eða öllu heldur skort á skilgreiningu, gera undirrituð alvarlega athugasemd.

Rökstuðningur: Nánari skilgreiningar á fyrirhugaðri notkun svæðisins er þörf. Bent er á athugasemd 1 hér að ofan í þessu samhengi. Skilgreina þarf heildarstærð og fyrirhugaða nýtingu hverfisins m.t.t. til markmiða aðalskipulags og yfirfæra þau á skýran hátt í útfærslu aðalskipulags.

Umhverfis- og skipulagssviðs, Borgartúni 12-14 eða á netfangið skipulag@reykjavik.is,

Athugasemdir við nýtt Aðalskipulag Reykjavíkur

Ég undirritaður eigandi Norðurkots á Kjalarnesi;Sigurbjörn Hjaltason vill koma eftirfarandi ábendingum á framfæri:

Jákvætt er að stærra land jarðarinnar er skilgreint með réttu sem landnúnaðarland heldur en í gildandi aðalskipulagi. Svæði á Náttúruminjaskrá,Ósmelur-Hvalfjarðareyri hefur verið breytt til samræmis við nýja auglýsingu Umhverfisráðuneytisins. Athygli er vakin á að svæðið hefur fengið nýtt heiti samkvæmt auglýsingunni og heitir nú Óshólar,Torfumelur og Hvalfjarðareyri . Það þarf að leiðrétta í auglýstri aðalskipulagstillögu. Gjarnan má koma fram á uppdrætti fjörur sem eru innan svæðisins.

Nú er náma komin inn í aðalskipulagið. Óskað er eftir að námusæðið verði stækkað nokkuð til suður um 1 ha. Gera má ráð fyrir að þörf fyrir fyllingarefni á gildistíma skipulagsins verði nokkuð meiri en núverandi tillaga gerir ráð fyrir. Líklegt verður að teljast að fyllingarefni vegna tvöföldunar Vesturlandsvegar og einhverja framkvæmda við Grundarhverfi muni nýta efni úr námunni líkt og verið hefur. Verði unnið umhverfismat fyrir námuna er betra að væntanlegt námusvæði sé strax skilgreint sem efnistökusvæði.

Ofan Hvalfjarðarvegar og Miðdalsvegar er landið skilgreint sem opið svæði til sérstakra nota eða Græni trefillinn. Með áður sendu erindi og uppdrætti óskaði ég eftir að mörkin lægju með eldri þjóðvegi enda var það í samræmi við svæðisskipulag. Nú eru uppi óskir um að Græni trefillinn nái einungis að Ártúnsá/Blikdalsá. Fyrir því liggja sterk rök. Innan við Ártúnsá ofan vegar er landið nýtt til búfjárhalds. Engar líkur er á að um önnur landnot verði um að ræða á gildistíma skipulagstillögunnar. Ljóst má vera að það er ekki komið að því að þetta landsvæði verði tekið undir skógrækt eða aðra starfsemi í náinni framtíð enda gríðarmikið land innan Græna trefilllsins ónýtt til þeirra þarfa sem skipulagsskilmálar segja til um. Því er eðlilegt að stíga skrefin áfangaskipt og leggja ekki íþyngjandi kvaðir á landeigendur á meðan ekki er þörf á landinu til annarra nota.

Að framansögðu tel ég því rétt að öllu samanlögðu að Græni trefillinn endi við Ártúnsá til norðurs. Nú kann það að vera snúið á þessu stigi m.t.t. gildandi aðal- og svæðisskipulags. Þó ætti að skoða hvort ekki megi vísa til þess að unnið er við gerð nýs svæðisskipulags og endanleg lega Græna trefilins á þessu svæði verði unnið að einhverju leiti á þeim vettvangi.

Annar kostur væri að halda sig við ónákvæma skilgreiningu gildandi svæðisskipulag og draga mörkin um þjóðleiðina, fram til 1930, sem er í hlíðum Mela og Lokufjalls og þar mætti gjarnan merkja inn göngu og reiðleið líkt og í hlíðum Esju.

Burt séð frá ofangreindu og viðbrögðum við því þá er það mér mikið hagsmunamál að losna undan skipulagskvöðum ofan vegar í landi Norðurskots en þar á gamla túninu við Stekkjarskarð hef ég í samvinnu við son minn, sem vill hefja búskap á jörðinni, í hyggju að byggja upp ný gripahús, og hestaskjól. Erindi þesss efnis hefur þegar verið semt skipulagsyfirvöldum í Reykjavík.

Þá vil ég að það komi fram svo það sé ekki vafa undirorpið að að ég er ekki samþykkur að Græni trefillinn fari um mitt land. Þó svo að hann hafi komist inn á núgildandi skipulag, þá var ekkert samráð haft við eiganda frekar en aðra jarðeigendur á Kjalarnesi og útfærslan var ekki í samræmi við Svæðisskipulag og væntanlega ekki heldur í samræmi við samning um sameiningu Kjalarneshrepps og Reykjavíkur.

Sigurbjörn Hjaltason

Athugasemdir við tillögu að nýju Aðalskipulagi Reykjavíkur.

Íbúasamtök Grafarholts.

- Varðandi breytingu á landnotkun við Reynisvatn, reitur merktur Þ103.

Íbúasamtök Grafarholts leggjast alfarið gegn því að breyting verði gerð á landnotkun útivistarsvæðisins við Reynisvatn. Svæðið er mest sótta útivistarsvæði í Grafarholti og þar af leiðandi mjög verðmætt fyrir samfélagið. Þar eru merkar fornminjar, viðkvæmt lífríki og vatnafar, ásamt því að við vatnið stendur eini matjurtargarður hverfisins. Við teljum brýnt að svæðið verði áfram sá almenningur sem hann er og verið hefur og að hvorki verði reist þar íbúðabyggð né svæði undir frekari athafnasemi. Stjórn Íbúasamtakanna telur að þörf fyrir nýbyggingar á svæðinu verði mun betur mætt á öðrum svæðum sem ekki hafa sama samfélagslegt gildi og hið fallega útivistarsvæði við Reynisvatn. Í því sambandi er nærtækast að benda á hinn mikla fyrirhugaða niðurskurð á stærð íbúðabyggðar við Úlfarsfell. Finnst stjórninni óskiljanlegt að fyrirhuguð sé nú byggð á þekktu og mikið notuðu útivistarsvæði á sama tíma og hætt er við að byggja á opnu landi í jaðri borgarinnar.

- Varðandi minnkun byggðar við Úlfarsfell.

Íbúasamtök Grafarholts leggjast gegn því að dregið verði svo mikið úr fyrirhuguðu byggingarmagni við Úlfarsfell eins og gert er ráð fyrir í tillögu að nýju aðalskipulagi. Stjórnin telur að með þessari breytingu sé aukin hætta á að uppbygging á þjónustu við íbúa í hverfinu verði hvorki í samræmi við þjónustu í öðrum hverfum borgarinnar né þær væntingar sem skapaðar voru með fyrri uppbyggingaráformum.

Stjórn Íbúasamtaka Grafarholts. þ. 19. sept. 2013.

Berghildur Erla Bernharðsdóttir

Guðmundur Hrafn Arngrímsson

Bjarki Steingrímsson

Magni Þór Mortensen

19. september 2013

Athugasemdir við Aðalskipulag Reykjavíkur

Vegna auglýsingar á nýju Aðalskipulagi Reykjavíkur vil ég sem íbúi í Úlfarsárdal í Reykjavík gera athugasemdir við nokkur atriði í nýjum drögum að Aðalskipulagi.

Í fyrsta lagi við ég gera athugasemd við hve mikið er dregið úr þeim uppbyggingaráformum sem gert var ráð fyrir í núgildandi Aðalskipulagi fyrir Úlfarsárdal eða hverfi 9 eins og það er kallað í drögunum. Í leiðarljósum nýs Aðalskipulags er rætt um þjónustu og „kaupmanninn á horninu“ og hvernig borg við viljum skapa. Með minnkandi hverfi er verið að draga úr þeim möguleikum sem hverfið hefur til þess að hafa þjónustukjarna sem þrífast. Allt tal um sjálfbærni og vistvænleika í skipulaginu verður því minna og minna viðeigandi fyrir hverfið. Þau leiðarljós eiga greinilega bara við um hluta borgarinnar en ekki hana alla.

Í drögunum er rætt um að Hverfi 9 muni með 1200 íbúða aukningu verða álíka stórt og Árbær. Í Árbæ er í dag um 10200 íbúar í um 3800 íbúðum. Þar eru í dag 4 skólar. Í drögunum er gert ráð fyrir að hverfi 9 verði með um 9422 íbúa árið 2030 sem er 800 íbúum færra en er í hverfi 7. Hverfi 9 er einnig með um 300 færri íbúðir. Í Hverfi 9 er eingöngu talað um 3 skóla þar sem tveir þeirra verða með um 1200-1400 íbúðir á bak við sig. Ljóst er af þessum tölum að hverfi 9 verður minna en hverfi 7 er í dag og mun verða árið 2030. Því spyr ég hve mikið af þjónustu er hægt að búast við að muni þrífast í hverfinu? Hve mikið af þjónustu þrífst í Hverfi 7? Er það sá borgarbragur sem menn vilja ná fram með leiðarljósum í vinnu við Aðalskipulagið og breytingunum sem nú er verið að gera.

Stór hluti hverfisins er núna kallað þróunar svæði eða Þ100 og Þ99. Þessi svæði eru skilgreind sem Blönduð byggð þar sem gert er ráð fyrir að landnotkun verði skilgreind síðar. Hvað þýðir það? Er hægt að skilja eftir svæði með óskilgreinda landnotkunar til ráðstöfunar eftir hentugleika? Er ekki eðlilegra fyrir okkur íbúa borgarinnar að vita hvað er ráðgert á svæðinu næst heimilum okkar? Verður þetta ákveðið og staðfest síðar í endurskoðuðu Aðalskipulagi? Eða verður þessu haldið óskilgreindu og svæðið síðan skipulagt í litlum hlutum í deiliskipulagi. Með slíku fyrirkomulagi hlýtur að vera mikil hætta á því að menn fara að ráðstafa landi eftir geðþótta ákvörðunum hverju sinni en skoði ekki hverfið í heild og eftir standi síðan sundurleitt hverfi með slæma landnýtingu til lengri tíma litið.

Í dag er til gildandi deiliskipulag fyrir reit Þ100 sem heitir Hverfi 2 og er það frá 9. Júní 2008. Þar kemur fram ákveðin notkun lands og skipulag þess hverfis. Miðað við að það sé til gildandi deiliskipulag af þessum reit og því hverfi finnst mér óeðlilegt að í drögum að Aðalskipulagi nú, sé sett fram að þessi reitur sé til ákvörðunar síðar.

Sem íbúi í hverfi 1 í Úlfarsárdal vil ég gera athugasemd við það að landnotkun verði breytt á þeim svæðum sem liggja næst núverandi íbúabyggð í annað en íbúabyggð eins og ráð var fyrir gert í gildandi deiliskipulagi af hverfi 2.

Að lokum vil ég benda á að í drögum að Aðalskipulaginu er talað um að skólinn í Úlfarsárdal heiti Úlfarsfellsskóli en hið rétta er að hann heitir Dalskóli. Og því spyr ég eru áform hjá borgaryfirvöldum að breyta um rekstrarform núverandi skóla eða eru upp áform um annan skóla en núverandi skóla sem mun fá heitið Úlfarsfellsskóli?

Virðingarfyllst

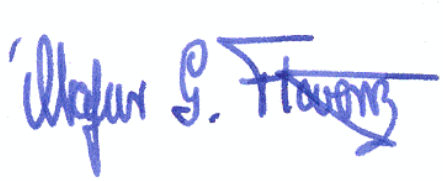
Bergþóra Kristinsdóttir

Mótmæli við tillögu að nýju aðalskipulagi Reykjavíkur

Ég undirritaður, Ólafur G. Flóvenz, Silungakvísl 13, 110 Reykjavík mótmæli eftirfarandi atriðum í tillögum að nýju aðalskipulagi Reykjavíkur:

1) **Að íbúðabyggð skuli teygð upp Ártúnsbrekkuna frá Rafstöðvarvegi að jarðarhúsum við Silungakvísl.** Þarna er verið að breyta grónu skóglendi í íbúðabyggð sem engin ástæða er til. Jafnframt er verið að breyta forsendum jarðarlóðanna í Silungakvísl (nr 11,13,15 og 33) þannig að byggð komi nánast alveg að lóðarmörkum þeirra sunnan til. Það tel ég að skaði hagsmuni okkar íbúanna í þessum húsum. Legg til að efri mörk þessa íbúðasvæðis verði færð þannig að þau liggi a.m.k. 50m frá göngustíg sem skilur milli téðs svæðis og húsanna nr. 11,13,15 og 33 við Silungakvísl.
2) **Að reist verði nýtt íbúðahverfi á óbyggðu grónu landi sunnan við Seiðakvísl**. Þarna er enn verið að skerða útivistarsvæðið í Elliðaárdalnum. Óhjákvæmilegt er að þetta hverfi sem þar er áformað tengist í gegnum Seiðakvísl. Það eykur mjög umferð á leið skólabarna að Ártúnsskóla og íþrótta- og útivistarsvæðum í grenndinni. Að öðru leyti vísa ég til ítarlegs rökstuðnings í andmælum íbúa í Seiðakvísl 38, dagsettum 20.8.2013.
3) **Að leggja Reykjavíkurflugvöll niður eða skerða hann**. Reykjavík er höfuðborg alls landsins og verður sem slík að taka tillit til hagsmuna þeirra sem utan hennar búa. Ekki er um annan raunhæfan flugvallarkost að ræða sem ekki skaðar verulega hagsmuni íbúa sem þurfa að treysta á flug til að komast í höfuðborgina. Mér líkar stórilla það tillitsleysi og sú sérhagsmunahugsun sem umrædd tillaga felur í sér.

Reykjavík 19.9.2013



Ólafur G. Flóvenz
Silungakvísl 13
110 Reykjavík

Ann María Andreasen

Frá: Berglind Aðalsteinsdóttir <berglind.ba@gmail.com>
Sent: 19. september 2013 22:50
Til: USK_Skipulag
Efni: Athugasemd við aðalskipulag

Til skipulagsnefndar Reykjavíkur.

Mig langar til að koma á framfæri athugasemd sem ég geri við auglýst aðalskipulag Reykjavíkur ágúst-september 2013 og gerir ráð fyrir að Flugvöllurinn víki smátt og smátt úr Vatnsmýri á næstu árum. Flugvöllinum fylgir blómleg atvinnustarfsemi, bæði í borginni sem og úti á landi. Ef innanlandsflug leggst af eða dregst saman munu margir borgarbúar sem og á landsbyggðinni missa atvinnu sína. Flugvöllurinn er mikilvægur fyrir Reykjavík sem höfuðborg til að langsbyggðin geti með góðu móti sótt þjónustu sem eingöngu er til staðar í höfuðborg. Flugvöllurinn er mikilvægur fyrir sjúkraflug. Mikilvægt er að flugvöllurinn fari ekki úr höfuðborginni.
Fyrirhugað er að reisa allt að 20.000 manna byggð í Vatnsmýri í stað flugvallarins. Það myndi þýða að það þyrfti að skipta um jarðveg í vatnsmýri og tjörnin myndi þurrkast upp og þar með það dýralíf sem er í kringum hana. Ég mótmæli því. Gera má ráð fyrir að Vatnsmýri yrði mjög dýrt byggingarland og ekki á færi hvers sem er að búa þar þó svo að viðkomandi stundaði skóla eða vinnu nálægt Vatnsmýri. Einn stærsti vinnustaður landsins er nálgæt Vatnsmýri, það er Landspítali. Á Landspítala eru illa launuð störf og því ólíklegt að starfsmenn spítalans myndi í stórum mæli geta búið í Vatnsmýri. Báðir háskólar landsins eru nálægt Vatnsmýri. Mikill fjöldi sem sækir nám þangað daglega. Afar ólíklegt að fátækir námsmenn muni hafa efni á að búa í Vatnsmýri. Það er alls ekki gefið að umferð í borginni minnki þó að íbúðarbyggð myndi rísa þar. Hún gæti allt eins aukist ef þeir sem starfa á Landspítala og stunda Háskólanám breyta ekki búsetu sinni í stórum mæli og koma annað hvort keyrandi eða með strætó til og frá skóla eða vinnu, Það gæti allt eins farið svo að þeir sem búi í Vatnsmýri stundi vinnu í öðrum hluta borgarinnar. Ef margir sem búa þar stunda vinnu í öðrum borgarhlutum myndi það þýða meiri umferð í báðar áttir. Það gæti valdið aukinni umferð um miklubraut sem er nálægt heimili mínu og gæti þýtt meiri mengun í hverfinu.
Ég mótmæli því að flugvöllurinn fari úr Vatnsmýri. Það er að mínu mati ábyrgðarleysi af hálfu borgaryfirvalda að ætla pakka flugvellinum saman án þess að vera með aðra lausn í staðinn fyrir mikilvæga starfsemi.

Virðingarfyllst,

Berglind Aðalsteinsdóttir
kt. 2109803509
Reykjahlíð 10
105 Reykjavík

Reykjavíkurborg
Umhverfis- og skipulagssvið
Borgartúni 12 – 14
105 Reykjavík.

19. september 2013

Athugasemd við tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010 - 2030

Undirrituð gerir athugasemdir við fyrirliggjandi tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010-2030. Í tillögunni er gert ráð fyrir að Reykjavíkurflugvöllur verði lagður af á árunum 2015 – 2024. Enn hafa þó engar ráðstafanir verið gerðar varðandi hvert sú starfsemi sem er á Reykjavíkurflugvelli á að fara. Enn hefur ekki verið komið með tillögur að neinu flugvallarstæði í eða við Reykjavík sem gæti komið í stað núverandi svæðis í og við Vatnsmýrina. Á meðan svo er, er ekki tímabært að leggja Reykjavíkurflugvöll af.

Öll starfsemi tengd flugi í Reykjavík og reyndar á Íslandi öllu, yrði fyrir óbætanlegum skaða ef þessar tillögur ná fram að ganga. Á það jafnt við um farþegaflug, sjúkraflug, flugkennslu, einkaflug, viðhald flugvéla og margt fleira sem tengist flugi. Mjög mörg störf munu tapast þar sem ekki verður séð að nýr flugvöllur verði lagður hér á stór Reykjavíkursvæðinu. Miðað við íbúafjölda á landinu er flug og margs konar atvinnustarfsemi henni tengd risastór og fjöldi þeirra sem hefur tekjur af vinnu við flug óvenju mikill. Flestir þeirra sem starfa við flug bæði hér á landi og víðar um heiminn hafa fengið sína menntun og þjálfun hér á Reykjavíkurflugvelli. Reykjavíkurborg hefur umtalsverðar skatttekjur af tekjum fólks sem starfar við flug erlendis en kýs að búa hér í borg. Það væri því mikil afturför ef við getum haldið áfram að þjálfa t.d. flugmenn, flugumferðastjóra og flugumsjónarmenn hér á flugvellinum.

Undirrituð mótmælir því framkomnum tillögum um niðurlagningu Reykjavíkurflugvallar.

Virðingarfyllst.
Sigurlína Magnúsdóttir,
Skildinganesi 39,
101 Reykjavík
Kt.: 230748-3069

Ann María Andreasen

Frá: Andrea Thormar <andreath@simnet.is>
Sent: 19. september 2013 21:44
Til: USK_Skipulag
Efni: Athugasemd vegna aðalskipulags - Laugardalur

Við mótmælum fyrirhuguðum byggingum norðan Suðurlandsbrautar, byggingasvæði sem fer inná Laugardalinn. Við erum alfarið á móti því að grænt svæði í Laugardal sé skipulagt sem byggingarland.

Laugardalurinn allur er útivistarsvæði Reykvíkinga og á skipuleggja hann út frá þeim þáttum en ekki sem íbúðir og verslanir.

Laugardalurinn er lungu okkar og hann ber að vernda og standa vörðu um. Við höfum búið í þessu hverfi í 20 ár og á börn sem hafa sótt iþróttir og afþreyingu í Laugardalinn og skiljum þess vegna hversu mikilvægt það er að standa vörð um hann.

Fyrirhugaðar byggingar í Laugardalnum eyðileggja þá umgjörð sem nú er. Hávöxnu aspirnar sem eru meðfram Suðurlandsbraut ramma inn dalinn og þannig á það að vera.

Við eigum nóg af verslunarrými í Skeifunni, Faxafeni og sunnan megin á Suðurlandsbrautinni, þurfum ekki að troða slíku í Laugardalinn. Við hljótum að geta leyft okkur að eiga Laugardalinn í þeirri mynd sem hann er.

Það þarf að spyrja hverfisbúa og þá sem hafa áhuga á þessu máli um það hvernig framtímarskipulag í Laugardalnum veður.

Og það þarf að spyrja borgarbúa um þetta í næstu kosningum áður en lengra er haldið með þetta skipulag.

Með kveðju

Andrea Þormar kt. 220464-2539
Atli Már Jósafatsson kt. 230753-3859
Sæviðarsundi 55

Athugasemdir við aðalskipulag Reykjavíkurborgar 19. sept. 2013
Vegna skipulags fyrir ofan lóðirnar Smábýli 4-14 úr landi Skrauthóla.

Í aðalskipulagi Reykjavíkur sést á ýmsum stöðum að til stendur að leggja reiðveg fyrir ofan spildurnar. Einnig stendur til að gróðursetja tré í landinu í tengslum við Græna trefilinn.

Samkvæmt niðurstöðu Óbyggðanefndar í Þjóðlendumálinu er þetta land einkaeign. Ekki er tekin afstaða til þess hver eigi landið.

Í afsölum frá 1966 þar sem Tryggvi Stefánsson, þá búsettur á Skrauthólum á Kjalarnesi, afsalar sér spildum er tekið fram að spildunum fylgi eignarhluti í landinu fyrir norðan spildurnar. Sums staðar kemur fram að þetta land sé 73ha. Væntanlega hefur Tryggvi verið þinglýstur eigandi að öllu þessu landi á þessum tíma.

Nú hafa sumar spildurnar skipt um eigendur á þessum tíma og sumum seinni tíma afsölum hefur þessi klausa um eignarhlut í þessum 73ha dottið út. Þessi klausa er í mínu afsali og í afsölum Reykjavíkurborgar sem er eigandi að spildum 7 og 8. Auk þess sem Reykjavíkurborg á hlut í kröfu okkar frá 2004 í Þjóðlendumálinu ætti að vera full ljóst að eigendur að spildunum geri kröfu í landið.

Nú erum við ekki þinglýstir eigendur að öðru leyti og er ekki hægt að gera það nema að undan gengnu dómsmáli. Ég dreg hins vegar í efa hversu æskilegt það er fyrir bæði okkur og Reykjavíkurborg að leggja í slíkan kostnað fyrir land sem er á skriðuhættusvæði. Nú síðast féll skriða 24. ágúst síðastliðinn sem náði niður á smábýli 7 sem er í eigu Reykjavíkurborgar. Tilkynnti ég skriðuna til Framkvæmdar- og eignarsviðs Reykjavíkur sem hefur séð um að leigja út lóðirnar. Tekið skal fram að undirrituð er leigjandi að smábýlum 7 og 8.

Ég hef bæði athugasemdir við reiðveginn og skógræktina.
Reiðveginn því það myndi þýða umferð fólks um landsvæðið, bæði gangandi og ríðandi. Svo hefur sýnt sig að þar sem eru reiðstígar að þar fylgir iðulega umferð mótorkrosshjóla. Ég er með hlið á girðingunni upp í fjallið, bæði vegna þess að ég tel mig eiga rétt á að nýta beit þar svo og að fyrir kemur að hross fer yfir girðinguna og er þá auðveldara að koma því inn fyrir aftur. Með aukinni umferð þarna hef ég áhyggjur af því að fólk fari að skipta sér af hrossunum og hugsanlega opna hlið. Þar að auki er ég með rafmagnsgirðingar þarna upp frá. Ef hefð myndi skapast fyrir því að þetta væri útivistarsvæði hversu lengi má ég þá bíða þar til að farið verður fram á að ég skipti út rafmagnsgirðingum fyrir barnvænni girðingar sem myndi þýða bæði gríðarlega vinnu og kostnað fyrir mig? Auk þess held ég að þeir sem komu fram með þetta skipulag geri sér enga grein fyrir því hversu stórtæk og kostnaðarsöm sú framkvæmd yrði að reyna að leggja reiðstíg þarna. Hvað þá að halda honum við þar sem þetta er, eins og áður sagði, þekkt skriðusvæði.
Skógrækt er góðra gjalda verð en sé réttur okkar til að nýta landið virtur hvað gerist þegar hrossin mín éta og trampa á trjáplöntunum? Má ég t.d. eiga von á því að farið verði fram á skaðabætur?
Ef tré myndu á annað borð ná að vaxa þarna, hversu langt frá girðingunum eiga þau að vera? Ef tréin eiga að vera neðarlega, þar sem þau ættu mestar líkur á því að vaxa, er hætt við að þegar snjóar myndi snjóinn skafa yfir girðingarnar. Það myndi bæði auka líkur á tjóni á girðingum og að hross kæmust út úr girðingum sínum.
Ég dreg því stórlega í efa skynsemina í því að fara að leggja út í mikinn kostnað við trjárækt þarna.

Virðingarfyllst,
Ingibjörg Svavarsdóttir
190777-5459
Álfheimum 48, 104 Reykjavík.
Eigandi að Smábýli 6 (Hlíðargarður)

Ann María Andreasen

Efni: FS: mótmæli á aðalskypulagi

Reykjavíkurborg
Umhverfis- og skipulagssvið
Borgartúni 12 – 14
105 Reykjavík

19. september 2013

Athugasemd við tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010 - 2030

Undirritaður er flugmaður kominn á eftirlaun samkvæmt lögum, ég bý í Skildinganesi 39, Ég byggði í Skerjafirði 1981-2 vegna nálægðar við flugvöllinn, sem hefur verið minn vinnustaður af og til á undanförnum árum. Ég er flugáhugamaður og er að gera upp flugvél sem ég á í Fluggörðum og tel að stjórnárskrár réttum minn sé brotinn með því að ætla
að neyða mig til að flytja annað á efriárum. Ég gerir athugasemdir við
fyrirliggjandi tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010-2030. Í tillögunni er gert ráð fyrir að Reykjavíkurflugvöllur verði lagður af á árunum
2015 – 2024. Enn hafa þó engar ráðstafanir verið gerðar varðandi hvert sú starfsemi sem er á Reykjavíkurflugvelli á að fara. Enn hefur ekki verið komið með tillögur að neinu flugvallarstæði í eða við Reykjavík sem gæti komið í stað núverandi svæðis í og við Vatnsmýrina. Ég tel að eingin annan kostur sé nema að láta flugvöllinn vera þar sem hann er.
Miðað við fjárhagsstöðu Reykjavíkur og ríkissjóðs í dag er einnig algjörlega óraunhæft að reikna með að Reykjavíkurborg eða ríki hafi fjármuni aflögu til að eyða í að byggja upp nýtt flugvallarsvæði á næstu áratugum.
Undirritaður mótmælir því framkomnum tillögum um niðurleggingu Reykjavíkurflugvallar sem óraunhæfum, óframkvæmanlegum og ótímabærum.
Virðingarfyllst

Magnús Brimar Jóhannsson
Skildinganesi 39, 101 Reykjavík
Kt. 1806478059
p.s. Ef Bretarnir hefðu byggt golfvöll í stað flugvallar er ég vissum að ekki væri nein umræða um að færa þann golfvöll. Frekar enn annastaðar í borgarlandinu…

Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

Reykjavíkurflugvelli, 19. september 2013

Efni: Umsögn um aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030

Í tillögu að aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 er gert ráð fyrir því að Reykjavíkurflugvöllur verði lagður niður en ekki er gerð tillaga að staðsetningu nýs flugvallar innan Reykjavíkurborgar. Þar með er gengið út frá því að miðstöð innanlandsflugs muni flytjast frá Reykjavík til Keflavíkur. Gert er ráð fyrir að einungis verði ein flugbraut á flugvellinum frá árinu 2016 en að flugvallarstarfsemi verði lögð niður með öllu frá árinu 2024. Í ljósi alls þessa vill Icelandair Group hf. gera neðangreindar athugasemdir við tillöguna.

Icelandair Group hf. er móðurfélag bæði Flugfélags Íslands ehf., sem stundar innanlandsflug og millilandaflug til Færeyja og Grænlands í gegnum Reykjavíkurflugvöll, og Icelandair ehf., sem stundar millilandaflug um Keflavíkurflugvöll en notar Reykjavíkurflugvöll sem varaflugvöll. Félagið hefur því verulegra hagsmuna að gæta varðandi framtíðartilhögun á starfsemi Reykjavíkurflugvallar.

1. Framtíð innanlandsflugs

Innanlandsflugvöllur í Reykjavík skapar góða tengingu fyrir byggðir landsins við höfuðborgina. Íbúar á landsbyggðinni geta því sótt verslun og þjónustu til borgarinnar án mikillar fyrirhafnar og staðsetning flugvallarins gerir landsmönnum kleift að stunda nám þvert á landshluta. Íslenskar veðuraðstæður og vegakerfið geta gert akstur erfiðan hluta árs og er flugið þá mikilvægur valkostur en mælingar sýna að yfir vetrarmánuðina fljúga fleiri en keyra milli Akureyrar og Reykjavíkur. Þá geta fyrirtæki á landsbyggðinni sent starfsmenn sína til borgarinnar vegna viðskipta án þess að þeir þurfi að dvelja þar yfir nótt. Erlendir ferðamenn í Reykjavík hafa jafnframt í auknum mæli nýtt sér innanlandsflug um Reykjavíkurflugvöll til að ferðast um landið sem hefur í framhaldinu hjálpað til við uppbyggingu ferðamannastaða á landsbyggðinni. Mikilvægi innanlandsflugs felst einnig í skjótum vöruflutningum á milli staða. Öflugur flugvöllur á höfuðborgarsvæðinu er forsenda þess að innanlandsflugið geti áfram veitt þessa þjónustu til landsmanna.

Samkvæmt þjónustukönnun sem framkvæmd hefur verið um borð í flugvélum Flugfélags Íslands hefðu 30% farþega *örugglega ekki* tekið viðkomandi flug og 30% til viðbótar hefðu *líklega ekki* tekið flugið ef flogið hefði verið um Keflavík. Niðurstöðurnar sýna glögglega að farþegum í innanlandsflugi myndi fækka um meira en helming ef miðstöð innanlandsflugs yrði færð til Keflavíkur. Tekjutap Flugfélags Íslands, og annarra flugfélaga sem stunda innanlandsflug, myndi því nema hundruð milljónum króna verði drög að aðalskipulaginu að veruleika. Þá myndi eldsneytiskostnaður jafnframt aukast töluvert vegna fleiri flugtíma og aukins aksturstíma á Keflavíkurflugvelli og viðhaldskostnaður eykst jafnframt með hverri floginni mínútu flugvélar. Þessar niðurstöður eru í samræmi við skýrslu KPMG um áhrif þess að miðstöð innanlandsflugs flytjist til Keflavíkur. Þar kemur fram að flugferðum í boði muni fækka um meira en 50% og að innanlandsflug í núverandi mynd til Ísafjarðar, Hornafjarðar og Vestmannaeyja muni leggjast af.

Af ofangreindu er ljóst að verði miðstöð innanlandsflugs flutt til Keflavíkur er ekki lengur forsenda fyrir rekstri flugfélaga sem stunda einungis innanlandsflug og myndi innanlandsflug á landinu því dragast saman að mjög miklu leyti. Á móti yrði væntanlega aukin áhersla lögð á millilandaflug. Mikilvægt er að borgarstjórn Reykjavíkur hafi í huga þann þjóðfélagslega ávinning sem innanlandsflug hefur í för með sér áður en tekin verður svo afdrifarík ákvörðun að stoðunum verði kippt að verulegu leyti undan íslensku innanlandsflugi. Hlutverk innanlandsflugs í almenningssamgöngum verður seint ofmetið enda mikilvægur samgöngumáti sem þjónar almenningi í för sinni á milli landshluta.

Til viðbótar við ofangreint vill Icelandair Group leggja áherslu á að ekki er mögulegt að reka innanlandsflugvöll með einni flugbraut. Slíkt myndi hafa í för með sér að nýtni flugvallarins færi niður fyrir 80%. Sú niðurstaða kom m.a. fram í flugtæknilegri úttekt sem gerð var á þróun flugvallarins af hollensku ráðgjafarfyrirtækjunum NLR og NACO á árunum 2006-2007. Megintilgangurinn var að finna út lágmarksstærð flugvallar sem þjónustað gæti innanlandsflug á Íslandi en niðurstöðurnar voru óyggjandi hvað þetta atriði varðar. Rannsóknir Veðurstofu Íslands á því hver nýtni flugvallarins yrði með einni flugbraut hafa sýnt fram á svipaðar niðurstöðu. Til samanburðar má nefna að hönnunarviðmið Alþjóðaflugmálastofnunarinnar gera ráð fyrir því að fjöldi og lega flugbrauta á flugvöllum skuli vera með þeim hætti að flugvélar geti nýtt hann í a.m.k. 95% tilvika með hliðsjón af leyfilegum hliðarvindi.

Samkvæmt tillögu að aðalskipulagi er gert ráð fyrir að norður-suður flugbraut Reykjavíkurflugvallar verði lögð niður árið 2016. Samkvæmt skýrum niðurstöðum NLR, NACO og Veðurstofu Íslands er nýtni flugvallarins er þá komin langt niður fyrir hönnunarviðmið Alþjóðaflugmálastofnunarinnar. Lenging austur-vestur flugbrautarinnar mun ekki nægja til að sporna gegn þessu en samkvæmt niðurstöðum samráðsnefndar ríkis og borgar um framtíð flugvallarins frá árinu 2007 er ekki mögulegt að reka innanlandsflugvöll með einni flugbraut. Þá er austur-vestur flugbrautin núna of stutt fyrir fullhlaðna Fokker-50 flugvél við ákveðnar vindaðstæður. Takmarka þyrfti því farþegafjölda í innanlandsflugi við slíkar aðstæður verði norður-suður flugbrautinni lokað.

2. Varaflugvöllur og kennsluflug

Þegar flogið er til Íslands frá meginlandi Ameríku eða Evrópu þarf að gera ýmsar öryggisráðstafanir ef óvæntur aðstæður skyldu koma upp. Meðal þeirra öryggisþátta sem þarf að huga að er hvaða varaflugvelli kemur til greina að lenda á verði ófært á fyrirhugðum áfangastað. Eldsneytisbirgðir fyrir flugið eru svo ákveðnar út frá staðsetningu varaflugvallar. Þurfi að gera ráð fyrir varaflugvelli erlendis, t.d. vegna slæmrar veðurspár á öllu Íslandi, þarf því að hafa meira eldsneyti með í för.

Reykjavíkurflugvöllur er mikilvægasti varaflugvöllur Keflavíkurflugvallar og langflestar flugáætlanir Icelandair gera ráð fyrir Reykjavíkurflugvelli sem varaflugvelli. Mikilvægi hans sem varaflugvallar felst í fyrsta lagi í mikilli nálægð við Keflavíkurflugvöll sem gerir það að verkum að aukaeldsneyti sem flugvélum er nauðsynlegt að bera er haldið í lágmarki. Í öðru lagi felst mikilvægi Reykjavíkurflugvöllur í því að hann er á sama veðursvæði og Keflavíkurflugvöllur. Þó er einnig mikilvægt að hafa varaflugvelli á öðru veðursvæði en Akureyrar- og Egilsstaðarflugvöllur uppfylla báðir það skilyrði.

Hver millilandaflugvél sem flygi til Íslands þyrfti að bera með sér töluvert aukaeldsneyti ef Reykjavíkurflugvöllur væri ekki til staðar. Í mörgum tilfellum myndi Glasgowflugvöllur í Skotlandi þá að koma í stað Reykjavíkurflugvallar sem næsti varaflugvöllur. Eðli málsins samkvæmt myndi slíkt fyrirkomulag fela í sér verulega aukinn kostnað við hverja flugferð. Fyrir árið 2014 fæli þetta í sér aukinn rekstrarkostnað fyrir Icelandair sem numið gæti hundruð milljónum króna á ári.[1] Slíkum aukakostnaði þyrfti þá að hluta til að velta út í farmiðaverðið, neytendum til tjóns. Staðsetning Reykjavíkurflugvallar skiptir einnig máli við þróun leiðarkefis Icelandair og val á nýjum áfangastöðum í beinu flugi til og frá landinu. Til dæmis léki mikill vafi á um hagkvæmni þess að fljúga til staða á borð við Seattle, Denver, Anchorage, Vancouver og Orlando, verði Reykjavíkurflugvelli lokað, þar sem aukin eldsneytistaka myndi gera það að verkum að millilending í Kanada væri mun oftar nauðsyn en nú er.

Áfangastaðir Icelandair eru nær undantekningarlaust með varaflugvöll nálægt viðkomandi borg sem nýtist þeim flugfélögum sem fljúga til borgarinnar. Sú hefur jafnframt verið raunin á Íslandi með Reykjavíkurflugvöll. Aðrir flugvellir á Íslandi sem notaðir eru í þessum tilgangi hafa eina flugbraut, takmarkaða möguleika til aðflugs og eru það litlir að ekki væri hægt að láta allan flota þeirra flugfélaga sem stunda millilandaflug um Ísland nota þá sökum skorts á stæðisplássi. Lokun Reykjavíkurflugvallar myndi þar með valda því að aukakostnaður vegna fluga til Íslands yrði óvenju hár í alþjóðlegu samhengi sem veikir samkeppnisstöðu íslenskra flugfélaga. Icelandair Group telur því mikilvægt að ekki verði tekin ákvörðun um að leggja flugvallarstarfsemi í Vatnsmýri niður nema annar fjölbrauta flugvöllur hafi verið reistur á höfuðborgarsvæðinu. Reykjavíkurflugvöllur hefur margoft sannað mikilvægi sitt sem varaflugvöllur, bæði út frá flugöryggislegu og fjárhagslegu sjónarmiði.

[1] Gera má ráð fyrir að Glasgowflugvöllur komi í stað Reykjavíkurflugvallar sem varaflugvöllur í 20% tilfella en hinum 80% tilvikunum er deilt jafnt á milli Akureyrar- og Egilsstaðaflugvallar. Kostnaðurinn felst í aukinni eldsneytisbrennslu, auknum koldíoxíðsútblæstri og áhrifum á leiðarkerfi félagsins vegna millilendinga.

Mikilvægt er að áfram verði miðstöð kennslu- og æfingaflugs á Reykjavíkurflugvelli þrátt fyrir að æfingaflug fari að mestu fram á öðrum flugvöllum. Samkvæmt skýrslu samráðsnefndar samgönguráðuneytisins og Reykjavíkurborgar um framtíðarstaðsetningu Reykjavíkurflugvallar mun draga verulega úr starfsemi kennslu- og æfingaflugs verði miðstöð þess færð til Keflavíkur. Icelandair Group telur mikilvægt að ekki verði dregið úr vægi flugkennslu á Íslandi enda mikilvægt að flugmenn landsins fái sem besta þjálfun og að sem jafnastir möguleikar til flugnáms verði tryggðir.

3. Niðurstaða

Icelandair Group leggur til að ekki verði ákveðið að minnka eða leggja niður flugstarfsemi í Vatnsmýri á meðan ekki hefur verið fundin staðsetning fyrir annan framtíðarflugvöll á höfuðborgarsvæðinu. Félagið telur að Reykjavíkurflugvöllur hafi gegnt hlutverki sínu vel sem miðstöð innanlandsflugs í gegnum tíðina. Að mati félagsins er óraunhæft að flytja miðstöð innanlandsflugs til Keflavíkur auk þess sem kostnaður vegna þess yrði mikill. Óhjákvæmilegt yrði að Flugfélag Íslands drægi þá úr umsvifum sínum í innanlandsflugi og hætti því jafnvel alveg en í staðinn yrði aukin áhersla lögð á millilandaflug.

Í ljósi mikilvægi Reykjavíkurflugvallar fyrir samgönguöryggi og framgang innanlandsflugs hvetur Icelandair Group Reykjavíkurborg til að endurskoða tillögu að aðalskipulagi 2010-2030 hvað þetta atriði varðar. Félagið leggur áherslu á að skoðaðir verði aðrir mögulegir kostir fyrir flugvöll á höfuðborgarsvæðinu sem getur þjónað starfsemi flugfélaga jafnvel eða betur en flugvöllurinn í Vatnsmýri. Mikilvægt er að slíkur flugvöllur muni uppfylla kröfur um nauðsynlegt nýtingarhlutfall og uppfylli jafnframt þær kröfur sem gerðar eru út frá flugtæknilegu sjónarmiði.

Undirritaður og aðrir starfsmenn Icelandair Group eru boðnir og búnir að veita Reykjavíkurborg allar frekari upplýsingar sem óskað er eftir vegna ofangreinds.

Virðingarfyllst,
f.h. Icelandair Group hf.

Björgólfur Jóhannsson,
Forstjóri

Til Umhverfis- og skipulagssviðs Reykjavíkurborgar
Borgartúni 12-14

Mótmæli við tillögu að nýju aðalskipulagi Reykjavíkur

Við undirrituð mótmælum fyrirhuguðum breytingum á Elliðaárdal, svæði sem í kynningu á nýju aðalskipulagi er lýst með eftirfarandi hætti:

> „Þ76 Ártúnsholt-Rafstöðvarvegur.
>
> [Í bæklingi um skipulag borgarhluta er reiturinn merktur Þ2].
>
> Íbúðarbyggð á tæplega 6 ha svæði. Gert er ráð fyrir að hægt verði að bæta við allt að 50 sérbýlishúsum á svæðinu sem yrðu hluti af núverandi byggð, skóla og þjónustu í Ártúnsholti.
>
> Aðkoma að svæðinu verður frá Rafstöðvarvegi. Á svæðinu eru gamlar malarnámur sem byggðin þarf að laga sig að. Skilyrt er að nýbyggðin þróist alfarið með vistvæn sjónarmið að leiðarljósi s.s. með sjálfbærum ofanvatnslausnum, byggingarefnum, flokkun sorps o.s.frv.“

Mótvæli okkar eru studd eftirfarandi rökum:

1. Nýtt hverfi á þessu svæði er samgöngulega einangrað. Íbúar þess þyrftu að keyra langar leiðir til að komast til og frá vinnu; að verslunum, skólum og annarri þjónustu. Mjög líklegt er því að íbúar þar myndu krefjast þess fyrr en seinna að opnuð yrði leið úr hverfinu um Seiðakvísl, sem núna er lokuð friðsæl íbúðargata, en yrði með slíkri breytingu að meginumferðaræð. Með því að Þ76 svæðið er látið ná alveg upp að neðstu húsum í Seiðakvísl (nr. 32, 34 og 38) er opnað á möguleika þess að gera slíka breytingu. Því mótmælum við harðlega.
2. Jafnvel þó aðkoman yrði þrátt fyrir allt um Rafstöðvarveg, eins og segir í kynningu, þá er ljóst að umferðaræðar til og frá hverfinu eru takmarkaðar, en jafnframt langar og flóknar. Svæðið yrði allt einn stór botnlangi. Samgöngulega yrði nýtt 50 húsa hverfi þarna, auk álíka viðbótar á Þ75 reitnum aðeins vestar, mikið vandræðamál. Mikill akstur til að sækja þjónustu yrði seint talinn umhverfisvænn. Hvað sem líður góðum áformum um að íbúar nýti sér göngu- og hjólreiðastíga t.d. fyrir börn í Árbæjarskóla, þá er nokkuð víst að „skutlið“ yrði mikið – og það er um langan og krókóttan veg að fara, niður Rafstöðvarveg, undir Miklubraut, upp Bíldshöfða, yfir Höfðabakkabrú og þaðan upp í Rofabæ. Sama er um að aðrar aðkomuleiðir að segja, leiðir úr og í vinnu. Líklega yrði einnig erfitt að koma þessu hverfi inn á leiðakerfi strætisvagna svo vel fari.
   Í markmiðslýsingu nýs aðalskipulags segir: „Með þéttari byggð dregur almennt úr vegalengdum, samgöngukostnaði og umhverfisáhrifum samgangna.“ Hér er þessu öfugt farið og vandséð hvernig skipulag þessa hverfis gæti samrýmst þessum góðu markmiðum.
3. Bygging stórs einbýlishúsahverfis í Elliðaárdal gengur einnig þvert á eitt af meginmarkmiðum nýs aðalskipulags um að ekki skuli gengið á græn svæði sem hafa útivistargildi.
   Svæðið er núna að miklu leyti skógi vaxið og hefur alla möguleika á að þróast áfram sem hluti útvistarsvæða við Elliðaá. Svæðið umhverfis Elliðaár er einstök útivistarperla Reykvíkinga sem mikilvægt er að vernda til framtíðar. Eftir að lagður var göngustígur

sunnan Seiðakvíslar, sem tengir saman stíga við Árbæjarsafn og Ártúnsbrekku hefur notkun svæðisins sem útivistarsvæðis aukist mikið. Nær væri að halda áfram slíkri stígagerð og auka útivistarmöguleika borgarbúa í Elliðaárdal með þeim hætti. Þá eru ótaldir möguleikar á tengingu þess við safnasvæði Árbæjarsafns. Með því að skipuleggja þarna íbúðabyggð verður lokað á þessa möguleika til allrar framtíðar.
Skipulag íbúðabyggðar á Þ76 reitnum er því í hróplegri andstöðu við markmið aðalskipulags um græna og vistvæna borg.

4. Við teljum það minnka lífsgæði okkar íbúa í Seiðakvísl að byggja stóra einbýlishúsabyggð á þessum stað, sem er samkvæmt gildandi aðalskipulagi útjaðar hverfisins. Íbúar borgarinnar verða að geta treyst því að slíkar meginlínur haldi. Auk þess gæti þetta haft slæm áhrif á söluverðmæti eignar okkar.

Niðurstaða

Við teljum skipulag Þ76 svæðisins í hróplegri mótsögn við meginmarkmið nýs aðalskipulags. Það er því eindregin krafa okkar að fallið verði frá skipulagi Þ76 svæðins sem íbúðabyggðar. Þess í stað verði svæðið skilgreint sem útivistarsvæði. Til vara gerum við þá kröfu að íbúðasvæðið verði minnkað þannig að það verði einungis meðfram Rafstöðvarvegi, en nái ekki upp að Seiðakvísl.

1912-2012

Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

Reykjavík, 19. september 2013

Efni: **Auglýst tillaga að aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030**
Athugasemdir – Laugardalur - Borgarhluti 4

Í auglýstri tillögu að aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 eru settar fram hugmyndir um breytingar í borgarhluta 4 Laugardal, sem munu hafa áhrif á þá starfsemi sem fyrir er á hinu opna svæði í Laugardal sem er ótvíræð miðstöð íþróttaiðkunar á Íslandi auk gróinna útivistarsvæða sem eiga sér fastan sess.

Undirrituð fyrir hönd Íþrótta- og Ólympíusambands Íslands, Íþróttabandalags Reykjavíkur, Knattspyrnusambands Íslands, Knattspyrnufélagsins Þróttar, Glímufélagsins Ármanns og Getspá-Getrauna gera athugasemd við eftirfarandi atriði:

- Fyrirhugað er að ráðstafa svæði norðan við Suðurlandsbraut undir þróunarsvæði (Þ50) þar sem hægt verði að byggja upp 30-40 þúsund fermetra fyrir blandaða byggð verslunar, þjónustu, skrifstofa og íbúða. Einnig er skilgreint miðsvæði (M2g) meðfram Suðurlandsbraut.
  Á landnotkunaruppdrætti er auk þess gerð sú breyting frá gildandi aðalskipulagi að meira en helmingur þess svæðis sem áður var skilgreint sem blönduð landnotkun - opið svæði til sérstakra nota og svæði fyrir þjónustustofnanir- er nú eingöngu skilgreint sem opið svæði (Op1 hluti).
  Gerð er alvarleg athugasemd við þær grundvallarbreytingar sem verða á landnotkun á útivistar-og íþróttasvæði Laugardalsins. Með því að ráðstafa svæði meðfram Suðurlandsbraut sem miðsvæði og gera ráð fyrir tugþúsundum fermetra er verið að víkja í aðalatriðum frá þeirri stefnu sem ráðið hefur í meira en hálfa öld um Laugardalinn sem útivistar- og íþróttasvæði með skýra afmörkun frá annari landnotkun. Sú ráðstöfun að fella út skilgreiningu fyrir þjónustustofnanir (samfélagsþjónusta) á meira en helmingi þess svæðis sem áður greinir - er einnig grundvallarbreyting á stefnumörkun um þróun svæðisins. Þess er farið á leit við borgaryfirvöld að landnotkun á íþrótta- og útivistarsvæði í Laugardal verði óbreytt frá fyrri aðalskipulagáætlunum.

- Undirrituð leggja áherslu á að þeim sýnileika sem verið hefur frá Suðurlandsbraut yfir Laugardalinn verði viðhaldið og er meginþáttur í karakter byggðarinnar á þessu svæði.

Það er mikilvægt að þjóðarleikvangurinn og önnur íþróttamannvirki í Laugardal verði áberandi í borgarmyndinni. Hugmyndir um uppbyggingu norðan Suðurlandsbrautar skerða þann sýnileika.
Jafnframt er lögð áhersla á að allt umferðaraðgengi að hinum stóru leikvöngum, íþróttahöllum og öðrum mannvirkjum þar sem fram fara viðburðir sem draga að sér fjölmenni verði tryggt. Sérstaklega verður að gæta að burðargetu Suðurlandsbrautar og tenginga inn á hana úr Laugardal.

- Við teljum afar mikilvægt að áfram verði höfuðáhersla lögð á Laugardalinn sem útivistar- og íþróttasvæði og að þáttur gróðurs og náttúru verði ríkjandi.

- Borgaryfirvöld þurfa að marka skýra stefnu um stöðu Laugardalsins og sú tillaga að skilgreina svæðið sem þróunarsvæði til næstu 5-15 ára skapar óvissu um framtíðarþróun sem undirritaðir telja mjög óheppilega. Í því sambandi má benda á ákvæði skipulagsreglugerðar í grein 6.1. en þar segir: *„Ef nýtt skipulag felur í sér breytingu á stefnu um landnotkun á tilteknum reit skal gerð grein fyrir því hvenær og hvernig breytingin kemur til framkvæmda og hvað gildir fram að því. Þetta getur t.d. átt við um svæði sem skilgreina á sem þróunarsvæði."*

- Undirrituð benda á að í eldri aðalskipulagsáætlunum eins og í aðalskipulaginu 1962-1983 var talað um svæðið sem „hið mikla íþrótta-og útivistarsvæði" og var þar lagður hornsteinn að þeirri uppbyggingu sem þar hefur átt sér stað. Þar var þjóðaleikvangi fundinn staður. Í aðalskipulagi 1984-2004 (kafli 13.7) er Laugardalurinn skilgreindur sérstaklega sem íþróttamiðstöð Reykjavíkur og var þar stefnt að áframhaldandi uppbyggingu sem átti eftir að eiga sér stað. Að mati undirritaðra hefur ekki orðið sú hugarfarsbreyting meðal landsmanna að ekki sé litið á svæðið sem hjarta íþróttaiðkunar í landinu. Í tillögu að aðalskipulagi bls. 260 er sagt við notkunarflokkinn ÍÞ 1: *„Laugardalsvöllur. Þjóðarleikvangur Íslands á Laugardalsvelli er landfrekt svæði sem fellur undir skilgreiningu íþróttasvæða vegna umfangs. Fyrir liggur deiliskipulag af svæðinu."* Ekki virðist vera um frekari stefnumörkun svæðisins að ræða sem hjarta íþróttaiðkunar þjóðarinnar og tekið sérstaklega fram að um „landfreka" starfsemi sé að ræða.
Því er lagt til að í aðalskipulagi Reykjavíkur verði Laugardalurinn sérstaklega skilgreindur sem miðstöð íþróttaiðkunar á landsvísu og að svæðinu sé tryggt öruggt aðgengi og verðug staða í borgarmyndinni.
Sú áhersla er í samræmi við markmið svæðisskipulags að á svæðinu frá miðbænum inn að Skeifu sé „Landskjarni" og er staðsetning þjóðarleikvangs og miðstöð íþróttaiðkunar því vel staðsett í Laugardal. Staðsetning svæðisins við þróunarás höfuðborgarsvæðisins eins og hann er skilgreindur í tillögu að aðalskipulagi er svæðinu vissulega til framdráttar þegar því er skipaður verðugur sess.



Aðalskipulag 1962-1983. aðalskipulag 2001-2024 Tillaga í kynningu

Í þróun stórborga hefur verið lögð rík áhersla á aða efla svokölluð „lungu" í borgarskipulagi. Með því er komið til móts við útivistarmöguleika borgarbúa. Borgaryfirvöld mega ekki gleyma þessari staðreynd. Margt í núverandi hugmyndum að skipulagi Laugardalsins vinnur gegn þessari hugmyndarfræði.

Með vinsemd,

Íþrótta- og Ólympíusamband Íslands
Líney Rut Halldórsdóttir
framkvæmdastjóri

Íþróttabandalag Reykjavíkur
Frímann Ari Ferdinandsson
framkvæmdastjóri

Knattspyrnusamband Íslands
Þórir Hákonarson
framkvæmdastjóri

Getspá -Getraunir
Stefán Konráðsson
framkvæmdastjóri

Knattspyrnufélagið Þróttur
Sigurlaugur Ingólfsson
formaður

Glímufélagið Ármann
fh.
Snorri Þorvaldsson
formaður

Ann María Andreasen

Frá: Sigríður Pétursdóttir <sigridu@hi.is>
Sent: 19. september 2013 18:44
Til: USK_Skipulag
Afrit: sigridu@hi.is; avalon@simnet.is
Efni: Athugasemdir við aðalskipulag_frá hverfisráði Kjalarness

Til umhverfis- og skipulagssviðs,

Hverfisráð Kjalarness gerir nokkrar athugasemdir við tillögu að aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030.

Reykjavíkurborg á töluvert land á Kjalarnesi sem hverfisráðið telur mikilvægt að sé nýtt í þágu almennings og í mörgum tilvikum íbúa á Kjalarnesi. Hverfisráðið telur að huga þurfi að gegnsæi í úthlutun lands til leigu og að það sé ljóst hvernig staðið er að úthlutun landspilda t.d. sem beitarland. Einnig að huga þurfi að því hvort notkun á landi í eigu borgarinnar samrýmist stefnu hennar um náttúruvernd og aðgengi almennings að náttúru.

Hverfisráðið telur mikilvægt að heildstætt stígakerfi verði á Kjalarnesi sem tengi saman byggð, fjöru og fjall og að Reykjavíkurborg nýti þær landspildur sem hún á nú þegar til þess að svo megi verða.

Óskað er eftir að spildur 7 og 8 úr Skrauthólalandi sem eru í eigu borgarinnar verði nýttar til að tryggja aðgengi almennings að væntanlegu útivistarsvæði í Esjuhlíðum. Nú er langur kafli meðfram Esjuvegi lokaður með girðingum og heftir för almennings t.d. frá Grundarhverfi, eftir Esjuvegi og upp í Esjuhlíðar.

Hverfisráðið óskar eftir að hugað verði að hesthúsahverfi í göngufæri frá Grundarhverfi vestan megin við Vesturlandsveg. Benda má á land í eigu borgarinnar austan við Arnarholt.

Hverfisráðið bendir á að öryggi hjólreiðamanna er alls ekki nægilegt á Kjalarnesi en hjólreiðamönnum hefur fjölgað töluvert á undanförnum árum. Göngu- og reiðleið sem nú er á kafla meðfram Vesturlandsvegi hentar ekki fyrir hjólreiðamenn og hefur þeim því fjölgað sem hjóla á veginum sjálfum.

Með ósk um góðar undirtektir,

Sigríður Pétursdóttir formaður hverfisráðs Kjalarness
Dýjahlíð, Kjalarnesi
116 Reykjavík
gsm 822 6750

KNATTSPYRNUFÉLAGIÐ
ÞRÓTTUR

Umhverfis- og skipulagssviðs Reykjavíkur
Borgartún 12-14

Reykjavík, 19.09.2013

Athugasemdir KÞ við aðalskipulag Reykjavíkur

Stjórnarmenn aðalstjórnar Þróttar vilja gera eftirfarandi athugasemdir við aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030:

1) Ekki er gert ráð fyrir uppbyggingu og þróun á svæðum til íþrótta- og kappleikja á vegum Þróttar, á meðan talað er um uppbyggingu og þróun á svæðum annara félaga.

Vesturbær - Borgarhluti 1:	*Bls. 229)* **Þ6 Keilugrandi.** Möguleg íbúðarbyggð auk opins svæðis/íþróttasvæðis. *Bls 230)* **ÍÞ KR-íþróttasvæði.** Gert er ráð fyrir áframhaldandi uppbyggingu og þróun svæðisins til íþrótta- og kappleikja.
Hlíðar, Holt, Norðurmýri – Borgarhluti 3:	*Bls. 252)* **ÍÞ Valur, Hlíðarendi.** Gert er ráð fyrir áframhaldandi uppbyggingu og þróun svæðisins til íþrótta- og kappleikja.
Háaleiti-Bústaðir - Borgarhluti 5:	*Bls. 265)* **Þ56 Borgarspítali.** Svæði fyrir þjónustustofnanir. Gert er ráð fyrir starfssemi á sviði heilbrigðismála, hjúkrunarheimili, verslun og þjónustu, stofnunum og íþróttamannvirkjum. *Bls. 268)* **Íþ Víkingur.** Íþróttasvæði. Gert er ráð fyrir áframhaldandi uppbyggingu og þróun svæðisins til íþrótta- og kappleikja. Fyrirhugað er að stækka svæði til íþróttastarfssemi til suðurs, inná núverandi ræktunarsvæði Gróðrarstöðvarinnar.
Breiðholt – Borgarhluti 5:	*Bls. 273)* **ÍÞ Íþróttasvæði ÍR.** Suður Mjódd. Svæðið er um 10,3 ha. Á svæðinu er m.a. gert ráð fyrir allt að 7000m3 fjölnota íþróttahúsi, hámarks þakhæð 12m og áhorfendastúku með 1500 sætum auk æfinga-svæða. Gert er ráð fyrir áframhaldandi uppbyggingu og þróun svæðisins til íþrótta- og kappleikja. *bls. 273)* **ÍÞ Leiknir. Íþróttasvæði.** Efra Breiðholt. Gert er ráð fyrir áframhaldandi uppbyggingu og þróun svæðisins til íþrótta- og kappleikja.

Árbær – Borgarhluti 7:	*Bls. 284)* **Íþ ,iþróttasvæði Fylkis.** Gert er ráð fyrir áframhaldandi uppbyggingu og þróun svæðisins til íþrótta- og kappleikja. *Bls. 284)* **Íþ Íþróttasvæði við Rauðavatn.** Æfinga-svæði þar sem ekki er gert ráð fyrir miklum mannvirkjum.
Grafavogur – Borgarhluti 8:	*Bls. 290)* **Íþ Fjölnir. Íþróttasvæði.** Gert er ráð fyrir áframhaldandi uppbyggingu og þróun svæðisins til íþrótta- og kappleikja.
Grafarholt-Úlfarsárdalur – Borgarhluti 9:	*Bls.297)* **Þ104 Íþróttasvæði.** Gert er ráð fyrir að þar rísi íþróttahús, keppnisvöllur, gervigrasvöllur og æfingavellir beggja vegna árinnar. Framkvæmdir við íþróttavelli eru hafnar.

Það þarf ekki að skoða svæði íþróttafélaganna lengi til að sjá gríðalegan aðstöðumun félaganna, Þróttur ræður ekki yfir neinni ásættanlegri inniastöðu, auk þess sem íþróttahús skólanna í hverfinu eru úrelt. Knattspyrnuvellir eru lélegir m.a. vegna skorts á viðhaldi af hálfu Reykjavíkurborgar og keppnisvöllur er gamall frjálsíþróttavöllur sem er oft ekki tilbúinn fyrir notkun fyrr en síð sumars.

2) Samkvæmt tillögum aðalskipulags Reykjavíkur er fyrirhuguð byggð norðan Suðurlandsbrautar. Við teljum ekki rétt að gengið sé inn á grænt svæði Laugardals auk þess sem við teljum að framkvæmdir á þessu svæði muni koma til með að þrengja verulega að starfsemi okkar og tryggja þarf að byggingarnar rýri ekki nýtingu vallanna.

Virðingafyllst,

Sigurlaugur Ingólfsson formaður aðalstjórnar
Þórhallur Haukur Þorvaldsson varaformaður aðalstjórnar
Sigurður K. Sveinbjörnsson gjaldkeri aðalstjórnar
Ragnar Þór Emilsson ritari aðalstjórnar
Eymundur Sveinn Leifsson meðstjórnandi aðalstjórnar
Már Guðlaugsson formaður handknattleiksdeildar

Ann María Andreasen

Efni: FS: Athugasemd við Þ 103

Sent: 19. september 2013 18:22
To: USK_Skipulag
Subject: Athugasemd við Þ 103

Geri hér með athugasemd í umboði skólaráðs Sæmundarskóla við fyrirætlanir um - Þ103 Reynisvatn. Íbúðarbyggð í bland við opin svæði og útivist.

Svæðið sem um ræðir er mikið notað af nemendum í Sæmundarskóla til útivistar og útikennslu og mun byggð á svæðinu skerða gæðin töluvert.
Auk þess má benda á að svæðið er mikið nýtt til útivistar af öllum í skólasamfélagi Grafarholts, má líkja svæðinu við Ægissíðu Vesturbæjar, íbúðabyggð á engan vegin við þarna.

Eygló Friðriksdóttir

skólastjóri Sæmundarskóla

Gvendargeisla 168

113 Reykjavík

s. 4117848

Til Umhverfis- og skipulagssviðs Reykjavíkurborgar
Borgartúni 12-14

Mótmæli við tillögu að nýju aðalskipulagi Reykjavíkur

Við undirrituð íbúar í Seiðakvísl 1, mótmælum fyrirhuguðum breytingum á Elliðaárdal, svæði sem í kynningu á nýju aðalskipulagi er lýst með eftirfarandi hætti:

- „Þ76 Ártúnsholt-Rafstöðvarvegur.
- [Í bæklingi um skipulag borgarhluta er reiturinn merktur Þ2].
- Íbúðabyggð á tæplega 6 ha svæði. Gert er ráð fyrir að hægt verði að bæta við allt að 50 sérbýlishúsum á svæðinu sem yrðu hluti af núverandi byggð, skóla og þjónustu í Ártúnsholti.
- Aðkoma að svæðinu verður frá Rafstöðvarvegi. Á svæðinu eru gamlar malarnámur sem byggðin þarf að laga sig að. Skilyrt er að nýbyggðin þróist alfarið með vistvæn sjónarmið að leiðarljósi s.s. með sjálfbærum ofanvatnslausnum, byggingarefnum, flokkun sorps o.s.frv.“

Mótmæli okkar eru studd eftirfarandi rökum:

1. Bygging á stóru einbýlishúsahverfi í Elliðaárdal gengur einnig þvert á eitt af meginmarkmiðum nýs aðalskipulags um að ekki skuli gengið á græn svæði sem hafa útivistargildi. Svæðið er núna að miklu leyti skógi vaxið og hefur alla möguleika á að þróast áfram sem hluti útvistarsvæða við Elliðaá. Svæðið umhverfis Elliðaár er einstök útivistarperla Reykvíkinga sem mikilvægt er að vernda til framtíðar. Eftir að lagður var göngustígur sunnan Seiðakvíslar, sem tengir saman stíga við Árbæjarsafn og Ártúnsbrekku hefur notkun svæðisins sem útivistarsvæðis aukist mikið.
   Skipulag íbúðabyggðar á Þ76 reitnum er því í hróplegri andstöðu við markmið aðalskipulags um græna og vistvæna borg.
2. Við teljum það minnka lífsgæði okkar íbúa í Seiðakvísl að byggja stóra einbýlishúsabyggð á þessum stað, sem er samkvæmt gildandi aðalskipulagi útjaðar hverfisins. Íbúar borgarinnar verða að geta treyst því að slíkar meginlínur haldi. Auk þess gæti þetta haft neikvæð áhrif á söluverðmæti eignar okkar.
3. Nýtt hverfi á þessu svæði er samgöngulega einangrað. Íbúar þess þyrftu að keyra langar leiðir til að komast til og frá vinnu; að verslunum, skólum og annarri þjónustu. Mjög líklegt er því að íbúar þar myndu krefjast þess fyrr en seinna að opnuð yrði leið úr hverfinu um Seiðakvísl, sem núna er lokuð friðsæl íbúðargata en yrði með slíkri breytingu að meginumferðaræð.

Niðurstaða

Við teljum skipulag Þ76 svæðisins í hróplegri mótsögn við meginmarkmið nýs aðalskipulags. Það er því eindregin krafa okkar að fallið verði frá skipulagi Þ76 svæðins sem íbúðabyggðar. Þess í stað verði svæðið skilgreint sem útivistarsvæði. Til vara gerum við þá kröfu að íbúðasvæðið verði minnkað þannig að það verði einungis meðfram Rafstöðvarvegi, en nái ekki upp að Seiðakvísl.

Reykjavík 19. september 2013
Gylfi Rútsson og Ágústa Kristjánsdóttir (sign.)
Seiðakvísl 1

Til: Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar

Borgartúni 12 -14

105 Reykjavík

17. september 2013

Efni: Athugasemdir við tillögu að nýju aðalskipulagi Reykjavíkurborgar

Vísað er til tillögu að nýju aðalskipulagi Reykjavíkurborgar 2010 – 2030 og þá sérstaklega til tillagna og hugmynda um uppbyggingu miðborgar Reykjavíkur á svonefndum miðborgarkjarna (M1a).

Þann 22. apríl 2013 var tilboð dótturfélags Stólpa ehf., Stólpar III ehf., í fasteignina Austurbakka 2, 101 Reykjavík, sem auðkennt er með fastanúmerinu 230-1297 í Landsskrá fasteigna ("**Reitur I**") samþykkt og var ritað undir kaupsamning um fasteignina á milli Stólpa III ehf. og seljanda fasteignarinnar þann 23. ágúst 2013.

Í gildandi deiliskipulagi fyrir lóðina að Hörpureit I, dags. október 2006 – útgáfa 0.1, er tekið fram að á Reit I sé gert ráð fyrir að byggja megi að hámarki 9.350 fm^2 verslunar- og þjónustustarfsemi, auk 400 fm^2 kjallara, og að á efri hæðum séu íbúðir. Þá er jafnframt tekið fram húsið geti orðið sex hæðir þar sem það sé hæst.

Í ljósi framangreinds vilja Stólpar ehf., f.h. dótturfélags síns Stólpa III ehf., árétta mikilvægi þess að tillögur að aðalskipulagi Reykjavíkurborgar 2010 – 2030 og hugmyndir um uppbyggingu miðborgar Reykjavíkur á þeim hluta miðborgarkjarna (M1a) sem nær til Reits I samræmist núgildandi deiliskipulagi sem gildir á Reiti I enda var ein af ákvörðunarástæðum og forsendum fyrir umræddum kaupum Stólpa III ehf. á Reiti I að reisa mætti byggingu á umræddri lóð til samræmis við núgildandi deiliskipulag. Hvers konar takmarkandi frávik frá núverandi deiliskipulagi í tengslum við eðli og notkun húsnæðis á Reiti I, fækkun hæða á fyrirhugaðri byggingu á Reiti I eða hvers konar aðrar takmarkanir sem víkja frá núgildandi deiliskipulagi, til að mynda í tengslum við byggingarmagn, myndu hafa verulega neikvæð áhrif á fyrirætlanir Stólpa III ehf. á Reiti I. Vegna þessa gera Stólpar ehf., f.h. Stólpa III ehf., fyrirvara um og áskilja sér allan rétt gagnvart Reykjavíkurborg í tengslum við aðalskipulag Reykjavíkurborgar 2010 – 2030 að svo miklu leyti sem slík skipulag verði í andstöðu við núgildandi deiliskipulag á því svæði sem Reitur I stendur á.

Virðingarfyllst,
Fyrir hönd Stólpa ehf.

Gísli Steinar Gíslason

Framkvæmdastjóri

Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

Reykjavík 20. september 2013

Efni: Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030

Tillaga að aðalskipulagi Reykjavíkur á tímabilinu 2010 – 2013 gerir ráð fyrir því að Reykjavíkurflugvöllur verði lagður niður. Frá árinu 2016 verði flugvöllurinn rekinn með einni flugbraut en öll starfsemi aflögð árið 2024. Í tillögunum er ekki gert ráð fyrir flugvelli sem kæmi í stað Reykjavíkurflugvallar á Reykjavíkursvæðinu og því er ekki hægt að álykta með öðrum hætti en að gert sé ráð fyrir að innanlandsflug færist til Keflavíkurflugvallar.

Samtök ferðaþjónustunnar lýsa yfir miklum áhyggjum af fyrirætlunum borgaryfirvalda en sýnt hefur verið fram á að nýtingarhlutfall Reykjavíkurflugvallar mun fara niður fyrir 80% með einni flugbraut sem þýðir að frá og með 2016 mun flugvöllurinn verða ónothæfur sem flugvöllur fyrir innanlandsflug með tilheyrandi skaða fyrir alla hagsmunaaðila.

Mikilvægi Reykjavíkurflugvallar er tvíþætt. Annars vegar vegna hlutverks hans sem innanlandsflugvallar og hins vegar sem varaflugvöllur fyrir millilandaflug um Keflavíkur-flugvöll.

Nálægð flugvallarins við stjórnsýslu, verslun og þjónustu í borginni er lykillinn að þjónustu innanlandsflugsins við landsbyggðina og mikilvæg ferðaþjónustuaðilum. Nálægðin við borgina hefur tvímælalaust stutt uppbyggingu ferðamannastaða á landsbyggðinni þar sem erlendir ferðamenn nýta sér í vaxandi mæli innanlandsflugið til að sækja heim landsbyggðina. Með færslu innanlandsflugs til Keflavíkur munu ferðamenn í auknum mæli þurfa að aka á þessa staði með tilheyrandi afleiðingum.

Skoðanakannanir hafa sýnt að flytjist innanlandsflug til Keflavíkur mun farþegum í innanlandsflugi fækka um meira en helming og skýrsla KPMG sem kynnt var fyrr á árinu styður þessa niðurstöðu sem í raun kippir stoðunum undan innanlandsfluginu. Hér er ekki eingöngu um að ræða lengri ferðatíma sem vegur þó þyngst heldur aukinn kostnað sem stafar af lengingu aksturstíma á jörðu niðri á Keflavíkurflugvelli og lengri flugtíma ásamt því að lélegri nýting fjárfestingar vegna minni flutninga mun auka fastan kostnað verulega.

Mikilvægi Reykjavíkurflugvallar hefur vaxið mikið undanfarin ár sem varaflugvöllur fyrir millilandaflug með vaxandi flugumferð um Keflavíkurflugvöll. Fyrir eyland í norður Atlantshafi er mikilvægt að hafa varaflugvelli á fleiri en einu veðursvæði. Reykjavíkurflugvöllur gegnir því lykilhlutverki í þessu sambandi, annars vegar vegna nálægðar við Keflavíkurflugvöll sem þýðir að flugvélar í flugi til Keflavíkur þurfa að bera minna eldsneyti en ef Akureyri, Egilsstaðir eða Glasgow eru notaðir og hins vegar vegna þess að hann er á sama veðursvæði og Keflavíkurflugvöllur. Einfaldast er að skilja það með því að vel þekkt er að norðan og norðaustan áttir sérstaklega geta lokað flugvöllum á norður og austurlandi meðan bjart er á suðvesturhorni landsins. Ef Reykjavíkurflugvelli verður lokað mun það bæði hafa flugöryggisleg áhrif á flug til landsins og fjárhagsleg vegna aukins kostnaðar þeirra flugfélaga sem fljúga til Keflavíkurflugvallar slíkur kostnaður mun óhjákvæmilega að hluta fara yfir á flugfarþega.

Samtök ferðaþjónustunnar leggja þunga áherslu á að ákvörðun um skerta starfsemi árið 2016 og lokun Reykjavíkurflugvallar 2024 verði endurskoðuð og ekki tekin ákvörðun um skerta starfsemi nema fundin verði staðsetning flugvallar nálægt höfuðborginni sem nýtist bæði fyrir innanlandsflug og sem flugvöllur fyrir millilandaflug. Það er áhyggjuefni að í umræðunni hefur verið staðsetning fyrir flugvöll sem ekki mun uppfylla lágmarkskröfur um nýtingarhlutfall sem ICAO Alþjóðaflugmálastofnunin miðar við sem er bæði flugöryggisleg- og fjárhagsleg viðmiðun.

Samtök ferðaþjónustunnar lýsa sig reiðubúin til samstarfs um framtíðarskipulag flugsamgangna fyrir Reykjavíkursvæðið.

Virðingarfyllst
f.h. Samtaka ferðaþjónustunnar



Erna Hauksdóttir
framkvæmdastjóri

Borgarstjórn Reykjavíkur
c/o Skipulags og byggingarsvið
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

Reykjavík 20. september 2013

Efni: Umsögn og athugasemdir við tillögu að Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030

Ferðavenjur

VSÓ ráðgjöf „*Líklegt má telja að ferðavenjur á höfuðborgarsvæðinu breytist eitthvað á næstu árum.”* Sem höfuðborgarbúa tel ég það óviðunandi ef það er talið í besta falli aðeins líklegt að ferðavenjur breytist eitthvað á skipulagstímabilinu. Af þeirri ástæðu þarf nú þegar þótt fyrr hefði verið, að ráðast í gerð Sundabrautar, Miklabraut í stokk og Öskjuhlíðargöng. Ef það er ekki mögulegt þá verður að grípa til annara ráðstafana til þess að umferðin haldist vel undir 30.000 bílum adu á Miklubraut, vestan Kringlumýrarbrautar vegna hávaða- og loftmengunar.

Hvernig er það hægt, jú með því að láta af þessari einstrengilegu stefnu um stóraukna íbúðabyggð vestan Kringlumýrarbrautar og þar með er tekið tillit til þess að fjölskyldufólk telur nú sem áður fara best á því, að ala sín börn upp fjærri miðborgarsvæði Reykjavíkur þar sem brennivínssullið og eiturlyfjaneyslan þrífst hvað best, eins og dæmin sanna.

Tilvísun í umsagnir sem sérstaklega er tekið undir

Hverfisráð Hlíða

Varðandi áherslur í aðalskipulagi sem snúa beint að Hlíðum er vert að taka fram að þar brenna umferðarmál mikið á íbúum. Hverfið er sundurskorið og afmarkað af þremur stærstu stofnbrautum landsins með tilheyrandi loft og hljóðmengun....
Janframt óskar Hverfisráð Hlíða að sérstaklega verði tekið á hljóð og lofmengun við vinnu þá sem framundan er. Það er deginum ljósara að hvorugt er í lagi í hverfinu í dag í kringum stofnbrautirnar Kringlumýrarbraut, Miklubraut og Bústaðaveg. Hverfisráðið óskar eftir sjónum við endurskoðunina verði sérstakelga beint að þeirri staðreynd að í fyrirliggjandi deiliskipulagstillögu vegna nýs Landsspítala er áætlað að umferð á Miklubraut austan Snorrabrautar verði um 66.000 bílar á sólarhring(úr 44.000 árið 2006 – 50% aukning!!) og 40.700 á Bústaðavegi, sunnan Hringbrautar (úr 36.000 2006–13% aukning). Það er ljóst að grípa þarf til aðgerða í aðalskipulagi vegna þessarar aukningar og í framhaldi lausna sem gera lífsgæði í Hlíðum ásættanleg á ný. Þótt vel takist til með útfærslur á reiðhjólaleiðum og aðgengi gangandi, þá er ljóst að fyrir liggur stóraukning á umferð í gegnum hverfið með tilheyrandi mengun af völdum hávaða og útblæstri. Benda má jafnframt á að í lengri tíma hefur hljóðvist meðfram Miklubraut verið langt yfir mörkum skilgreindum í reglugerð og loftmengun í Hlíðum er að lágmarki jafnslæm og á mælistöð á Grensás, sem þó á að mæla hæstu gildi í borginni og langt yfir þeim mörkum sem skilgreind eru í reglugerð um heilsufarsmörk skilgreindum í reglugerð 251/2002.
Og flest annað

Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur

2. Hávaði:
HER finnst lítið fjallað um hávaða í A hluta um aðalskipulagið. Hér væri eðlilegt að hávaði væri einn af umhverfisþáttunum auk þess sem hávaðakort ætti að fylgja skipulaginu. T.d. er hávaða ekki getið í gátlista um visthæfi byggðar á bls. 71. Hávaði er þáttur sem getur haft mikil áhrif á heilsu fólks og góð hljóðvist ætti því að vera stór partur af vistvænni borg og góðu borgarumhverfi. Fjallað er nánar um hávaða í hverfisskipulagi (B hluti) en að mati HER er það ekki nægjanlegt. Í markmiðsetningu er talað um að skilgreina þurfi kyrrlát svæði en að mati HER hefði þurft að fjalla um það nánar og þær útfærslur sem stefnt er að inni í textanum. HER bendir á að í reglugerð nr. 1000/2005 um kortlagningu hávaða og aðgerðaráætlanir kemur fram að sveitastjórnum ber að skilgreina kyrrlát svæði bæði í dreifbýli og þéttbýli. Lauslega er minnst á möguleika á flugvallarstæði á Hólmsheiði í texta A hluta skipulagsins en í því sambandi vill HER benda á að sú staðsetning flugvallarins myndi þýða meiri yfirflug yfir byggð og fleiri íbúar yrðu fyrir áhrifum en áður þó svo að það létti á eldri áhrifasvæðum. Víða kemur fram í A hluta að þétting byggðar hafi jákvæð umhverfisáhrif vegna minni loftmengunar og orkunotkunar bílsamgangna. HER bendir á að þétting byggðar getur hinsvegar haft í för með sér aukna hávaðamengun bæði við uppbyggingu svæða og vegna fjölgunar íbúa á svæðum.
Og flest annað

Seltjarnarnesbær - Knattspyrnufélagið Fram - að öllu leiti

Flestar umsagnirnar tæta þessa tillögu í sig, sem segir það að hún er fjærri því að vera efnislega boðleg. Þótt engin hafi viljað segja það, þá er þessi tillaga einnig hálfgert torf og alltof mikið skreytt með óþarfa glansmyndum og endurtekningum um hvað allt er nú frábært við „grænu borgina”

Virðingarfyllst

Þórir Einarsson
Skaftahlíð 38, 105 R

Ann María Andreasen

Frá: Inga Fridriksdottir <ingafridriksdottir@gmail.com>
Sent: 20. september 2013 22:56
Til: USK_Skipulag
Efni: athugasemdir varðandi nýtt Aðalskipulag Reykjavíkur

Geri hérmeð þær athugasemdir við nýtt aðalskipulag Reykjavíkur að inn á það vantar allar reiðleiðir í Heiðmörk, Rauðhóla og Hólmsheiði. Tel einnig afar óheppilegt að staðsetja svo stórt athafnasvæði í næsta nágreni við Hesthúsahverfið í Almannadal/Fjárborg. Þar er hugsuð mikil uppbygging til framtíðar fyrir hestamenn í Reykjavík og hlýtur því að skjóta skökku við að staðsetja stórt athafnasvæði svona nálægt því og rýra þannig útreiða og útivistarmöguleika svæðisins.

Virðingarfyllst,

Inga Margrét Friðriksdóttir (050871-3209)
Sólvallagötu 33
Reykjavík

Ann María Andreasen

Frá: Hanna Björk Kristinsdóttir <sleggjubeina@gmail.com>
Sent: 20. september 2013 21:33
Til: USK_Skipulag
Efni: Aðalskipulag - tillaga

Í framhaldi af bréfaskriftum við Þórólf Jónsson og Björn Inga Edvardsson óskar undirrituð eftir að tekið verði til greina að gera reiðstíg upp á topp Úlfarsfells.

Að auki þarf að hafa í huga og taka til endurskoðunar að lagfæra Úlfarsfellsveg í eitt skipti fyrir öll með malbikun. Í veginn er búið að bera möl í til margra ára með tilheyrandi kostnaði. Í fyrra var svo sett bundið slitlag á veginn sem í dag er orðið mjög illa farið og ekkert viðhald er á. Umferðin á þessum vegi er gífurleg í báðar áttir. Þá þyrfti að lýsa upp þetta svæði með götuljósum.

Virðingarfyllst,

Hanna Björk Kristinsdóttir

Umhverfis og Skipulagssvið Reykjavíkur
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík 20. september 2013

Góðan dag,

Athugasemdir við tillögu að Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030

Ég vil byrja á því að fagna því að fá tækifæri til að gera athugasemdir við tillögu að aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030.

Um þéttingu byggðar: löngu er tímabært að Reykjavík séu markaðar vaxtarlínur (growth boundaries) sem afmarka svæðið sem borgin mun vaxa innan. Því ber að fagna að reynt skuli að byggja innan slíkra marka í framtíðinni í stað þess að borgin dreifi úr sér endalaust. Hins vegar tel ég að í aðalskipulagstillögunni sé ekki rétt farið að. Áherslan virðist lögð á að þétta byggð þar sem hún er þéttust fyrir, í stað þess að byrja á að þétta byggðina sem liggur að ystu mörkum borgarinnar, og vinna sig síðan inn að miðju í framhaldi. Hvernig væri að byrja á að þétta byggð í Grafarvogi, Grafarholti, Árbæ, Háaleitishverfi og víðar. Á stöðum þar sem eru 100 metrar milli blokka (t.d. við Miklubraut) og ekkert á milli nema bílastæði sem koma mætti fyrir neðanjarðar? Því að þétta byggð þar sem minnst er þörf, í 101?

Að flugvöllurinn eigi að fara til að rýma fyrir byggð tel ég óráð eins og sakir standa. Það væri vissulega gaman að geta byggt á flugvallarsvæðinu, væri það ekki í annarri notkun. En svo er ekki. Að hafa engan flugvöll á Reykjavíkursvæðinu er ótækt og meðan að borgin er ekki búin að finna flugvellinum annan stað tel ég óábyrgt að auglýsa skipulags-tillögu þar sem flugvöllurinn á að víkja. Af þessum sökum er ekki annað hægt en mótmæli þessum þætti skipulagstillögunnar.

Einnig er ástæða til að gera athugasemd við byggingamagn og hæð húsa sem fyrirhuguð eru fyrir neðan Mýrargötu frá Slippnum að Ánanaustum. Fimm hæðir er of mikið og ég óttast að þetta muni kæfa hafnarsvæðið, ekki glæða það lífi. Hugmyndirnar sem hér liggja til grundvallar virðast vera afsprengi þeirrar einsetningu að þétta byggð í 101. Of langt er gengið og hvet ég borgina til að endurskoða þessi áform, hafa lágreistari byggð og minnka byggingamagn.

Að lokum um Landsímahúsið: ég hvet borgina eindregið til að reyna ekki að koma stóru hóteli fyrir á þessu stað í andstöðu við vilja Alþingis. Þann vilja verður að virða.

Margt annað vildi ég sagt hafa en læt þetta nægja.

Með kveðju,

Björgólfur Thorsteinsson og Elsa Guðmundsdóttir
Vesturgötu 73 (við Ánanaust)
101 Reykjavík

Svifflugfélag Íslands

Kt. 531170-0169 - Póstbox 8821 128 Reykjavík - Sími 587 8730 - www.svifflug.com

---

Reykjavíkurborg
V. aðalskipulagsgerðar.

Sandskeiði, 20. september, 2013

Athugasemd við aðalskipulagsgerð Reykjavíkurborgar.
Lögsögumál á Sandskeiði.

Svo virðist sem Reykjavíkurborg hafi látið hjá líða um nokkra hríð að gera lögsögukröfu á Sandskeiði og öllum hluta Bláfjallafólkvangs eins og gert var hér áður fyrr. Í málflutningi Reykjavíkurborgar í dómi HR 685/2008 um þjóðlendukröfu á svokölluðu Kóngssvæði ofan Reykjavíkur kemur eftirfarandi fram í dómnum:
„Af hálfu Reykjavíkurborgar sé áskilinn réttur til að gera kröfu um að borgin fái lögsögu á öllu svæðinu ofan Heiðmerkur milli Mosfellsbæjar og Garðabæjar með vísan til forystuhlutverks og að sveitarfélagið hafi langmesta hagsmuni og eignarhlutdeild á svæðinu.“

Á Sandskeiði gera nú þrjú sveitarfélög lögsögukröfu í gildandi aðalskipulögum sínum, en það eru: Mosfellsbær, Seltjarnarnesbær og Kópavogsbær. Hér áður fyrr gerði Reykjavíkurborg einnig lögsögukröfur m.a. á Sandskeiði.

Svifflugfélagið sem er Reykvískt íþróttafélag mælist til þess að Reykjavíkurborg endurnýji lögsögukröfur sínar á Sandskeiði. Félagið hefur síðustu mánuði sóst eftir stöðuleyfi og byggingaleyfi til Kópavogsbæjar. Bærinn hefur hinsvegar hundsað umsóknir félagsins og hafnað öllum erindum þess án gildra raka. Félagið telur óásættanlegt að þurfa að leita á náðir sveitarfélags sem beytir geðþótta með skýrskotun til þess að óljóst er með lögsögu svæðisins. Félagið hefur nú fært erindi sín til Seltjarnarnesbæjar og bíður þess að bærinn afgreiði umsóknir félagsins en Seltjarnarnes hefur haldið uppi lögsögukröfum á svæðinu í aðalskipulagi sínu og hefur því ákveðinn rétt og vald yfir svæðinu ólíkt Reykjavíkurborg.

Félagið skorar á Reykjvíkurborg að skoða þessi mál og gæta réttar borgarinnar.

Virðingarfyllst,
F.h. Svifflugfélags Íslands,

Kristján Sveinbjörnsson formaður

Svifflugfélag Íslands

Kt. 531170-0169 - Póstbox 8821 128 Reykjavík - Sími 587 8730 - www.svifflug.com

---

Reykjavíkurborg
V. aðalskipulagsgerðar.

Sandskeiði, 20. september, 2013

Athugasemd við aðalskipulagsgerð Reykjavíkurborgar.
Starfstöð félagsins í Vatnsmýrinni.

Eitt af stóru leyndarmálum Reykjavíkurborgar er öflug og metnaðarfull starfsemi Svifflugfélags Íslands sem er eitt elsta íþróttarfélag Reykjavíkur.
Þó svo að sumarstarfstöð félagsins sé á Sandskeiði þá hefur félagið tengst Vatnsmýrinni og ávallt verið með starfstöð við Reykjavíkurflugvöll, lengst af í Nauthólsvík en nú í Skerjafirði.

Félagið tengist verulega sögu Vatnsmýrarinnar og stóðu félagsmenn að lagfæringum á flugvallarstæðinu strax á upphafsárum félagsins og notaði Vatnsmýrina og flugvöllinn til flugæfinga og fræddi almenning um flug á upphafsárum flugsins.

Mikil og nauðsynleg starfsemi fer fram hjá félaginu yfir vetrartímann m.a. við almennt viðhald og lagfæringar á loftförum og öðrum tækjum félagsins auk þess sem félagið rekur TMG loftfar félagsins frá Reykjavíkurflugvelli til kennslu og þjálfunar á haustin og vorin.

Ljóst er að lokun Reykjavíkurflugvallar mun valda félaginu erfiðleikum gagnvart starfsemi sinni og krefjast kostnaðasamra breytinga á högum þess. Ekki verður séð að raunhæft verði að byggja upp viðhaldsaðstöðu á Sandskeiði og í raun er nauðsynlegt að hafa aðstöðu á höfuðborgarsvæðinu helst við flugvöll eða lendingarstað.

Félagið áskilur sér rétt til að krefja borgina um nýtt húsnæði, allt að 1000 m2 ásamt flutningsstyrkjum ef félagið verður knúið til að flytja starfsemi sína úr Vatnsmýrinni eins og tillaga að aðalskipulagi gefur til kynna. Félagið vonar þó að ekki komi tel þess í náinni framtíð.

Virðingarfyllst,
F.h. Svifflugfélags Íslands,

Kristján Sveinbjörnsson

Kristján Sveinbjörnsson formaður

Reykjavík, 20.09.2013

Athugasemdir
Félags íslenskra einkaflugmanna

Við tillögu að Aðalskipulagi 2010-2030

Í fyrirhuguðu Aðalskipulagi Reykjavíkur kemur fram að Reykjavíkurflugvöllur verði aflagður í áföngum.

- Flugbrautir 06/24 (NA/SV) þegar aflögð samkv. Skipulagi
- Flugbrautir 01/19 (N/S) Verði aflagðar 2016.
- Flugbrautir 13/31 (A/V) Verði aflagðar 2024.

Með því að loka brautum 06/24 strax, þýðir að lokun Reykjavíkurflugvallar eykst um tvo til fjóra daga á ári. Lokun flugbrautanna 01/19 árið 2016, þýðir ekkert annað en að hlutverk Reykjavíkurflugvallar sem áætlunarflugvallar er lokið því skerðingin er allt of mikil.

Ef nýr flugvöllur yrði byggður á Hólmsheiði þá myndi nýtingarhlutfall hans ekki vera það gott að flugvöllurinn yrði notaður sem áætlunarvöllur. Aðeins yrði önnur brautin blindflugsbraut þar sem nærliggjandi fjallgarður er of nærri fyrir blindaðflug. Yrði sá völlur aðeins nothæfur fyrir almannaflug þ.e. kennslu- og einkaflug.

Það er því ljóst að allt flug á s-v horninu myndi flytjast til Keflavíkur og hafa forsvarmenn Flugfélags Íslands sagt að innanlandsflug myndi leggjast af í núverandi mynd ef svo yrði, einungis yrði flogið á tvo til þrjá staði sem yrðu væntanlega Ísafjörður, Egilstaðir og Akureyri sem væri þó ekki öruggt. Með þessum gjörningi þá yrði allt of mikil aukning á þjóðvegum landsins með tilheyrandi umferðarslysum og því miður dauðsföllum. Flugið er jú mun öruggara en bifreiðin.

Að flytja allt kennsluflug á Keflavíkurflugvöll myndi hafa hræðileg áhrif þar sem nú þegar eru komnar skorður á kennsluflugið á flugvellinum sökum aukinnar flugumferðar og hvað þá ef þeir þrír flugskólar sem eru starfandi í Reykjavík flyttust á Keflavíkurflugvöll.

Við sem eigum eignir á flugvallarsvæðinu höfum heyrt af kjörnum borgarfulltrúum að við yrðum að fjarlægja eignir okkar af svæðinu bótalaust. Þetta stangast á við Skipulagslög nr. 123/2010, 51.gr. Bætur vegna skipulags og yfirtaka eigna. Það er því ljóst að um töluverðar málsóknir munu verða og verða Borgaryfirvöld að gera sér grein fyrir að um töluverðar upphæðir er þar um að ræða.

f.h. Félags íslenskra einkaflugmanna, kt:551183-0769

ValurStefánsson, formaður.

Félag íslenskra Einkaflugmanna,
Fluggörðum,
Pósthólf 1627,
121 Reykjavík
aopa@aopa.is
www.aopa.is

Ann María Andreasen

Frá: Svandís Beta Kjartansdóttir <beta@brynjasig.com>
Sent: 20. september 2013 22:11
Til: USK_Skipulag
Efni: Athugasemd við nýtt Aðalskipulag

Halló halló

REIÐLEIÐIR VIRÐAST GLEYMAST Í NÝJU AÐALSKIPULAGI t.d. í Heiðmörk og nágrenni. Ég hvet Reykjavíkurborg til að stuðla meira að hestamennsku þessari sígildu, alíslensku og umhverfisvænu útivist. Gera ráð fyrir fleiri reiðstígum og láta hestamenn nota Heiðmörkina á öruggum reiðstígum.

Svandís Beta Kjartansdóttir
Álfheimar 30
Kt:110577-4359

Gísli Einarsson
Sogavegur 128
Kt:230656-4449

Guðmundur Valdi Einarsson
Sogavegur 128
Kt:070255-2869

Ann María Andreasen

Frá: Guðrún Bryndís Karlsdóttir <gudrun.bryndis@gmail.com>
Sent: 20. september 2013 22:08
Til: USK_Skipulag
Efni: Athugasemdir við Aðalskipulag

Ég hef kynnt mér drög að Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 (AR) og það hefur gleymst að gera ráð fyrir starfhæfu umferðarkerfi sem tengir borgarhluta saman sem starfræna heild.
Stefna borgarinnar virðist útiloka barna- og fjölskyldufólk, því þar er hvergi minnst á þá hópa í AR-bæklingi, en einungis tekið tillit til fjölskyldustærðar við byggingu húsnæðis í einu af úthverfum borgarinnar.
Skipulagið gerir ráð fyrir margfalt fleirri vinnustöðum vestan Kringlumýrarbrautar en vestan Elliðaáa - það liggur því í augum uppi að álagið um Hlíðar, sem hefur verið skilgreint sem 'gegnumaksturshverfi' af fulltúum ykkar verður fyrir enn meira álagi en nú, án þess að það komi fram til hvaða mótvægisaðgerða verði gripið. Það þarf að koma fram hvernig koma á í veg fyrir íbúaflótta eða verðfalli eigna í 'gegnumaksturshverfum'.
Kostnaðurinn vegna samgöngubóta sem taldar eru upp í skipulagsdrögum, ásamt léttlestakerfi ofl. kemur hvergi fram eða hvort kostnaður er greiddur með útsvari eða sköttum.
Afkastageta umferðarkerfisins virðist miðast við Reiðhjólastefnu Reykjavíkur, þ.e. gangandi, hjólandi og hreyfihamlaða - það er ekki tekið tillit til þeirra sem aka um borgina á vélknúnum ökutækjum, en tilraun gerð til að minnka umferð með þvingunaraðgerðum s.s. minni afkastageta akbrauta, færri bílastæðum ofl. þessar aðgerðir hafa verið reyndar/framkvæmdar víða og afleiðingarnar þekktar.

--
Kveðja
Guðrún Bryndís Karlsdóttir
kt 280167-4449

Reykjavík, 20. september 2013

Athugasemdir SHÍ vegna tillagna borgarstjórnar að aðalskipulagi RVK 2010-2030

Stúdentaráð Háskóla Íslands telur tillögur borgarstjórnar að aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 innihalda of óljósar hugmyndir um framtíð háskólasvæðisins. Áhyggjur ráðsins snúa að þeim þáttum aðalskipulagsins sem fjalla um nágrenni Háskólans og þá helst að ekki sé reiknað með nægu svæði undir stúdentagarða og bílastæði.

Stúdentaíbúðir

Talsmaður Félagsstofnunar stúdenta lýsti því yfir nú í sumar að hann teldi uppbyggingu á stúdentaíbúðum ganga of hægt fyrir sig og að útlit sé fyrir að fleiri stúdentar verði á biðlista eftir húsnæði, í ár en í fyrra. Fyrir liggur að til þess að mæta núverandi og beinni eftirspurn eftir íbúðum fyrir stúdenta þyrfti að byggja í kringum 500 stúdentaíbúðir í viðbót við þær 100 sem nú þegar er ráðgert að byggja í Rauðarholti.

Sjónarmið um þéttingu byggðar mæla með því að stúdentagarðar séu byggðir nálægt Háskólanum en stúdentar búa yfirleitt einna þéttast af öllum samfélagshópum. Ljóst er að besta leiðin til að minnka bílaumferð hjá stúdentum er að bjóða upp á húsnæði á háskólasvæðinu til leigu.

Aðalskipulagið gildir til 20 ára og dugir því ekki að horfa einungis til stöðu mála í nútíð heldur þarf að taka inn í dæmið hugsanlega fjölgun nemenda við Háskólann á næstu 20 árum. Ef reiknað er með að eftirspurnin aukist samhliða mannfjölda má gera ráð fyrir að á tímabilinu þurfi að byggja 750 stúdentaíbúðir til viðbótar í heildina.

Á svæðunum þar sem reiknað er með stúdentabyggð, sem nefnd eru svæði Þ3 og Þ4 í tillögunum, er ráðgert að rísa skuli fjöldinn allur af ýmsum öðrum byggingum í bland við stúdentaíbúðir og því alls kostar óvíst hvort um er að ræða 100-200 eða 500-800 stúdentaíbúðir, huga mætti að því hvort að svæði Þ5 sé ekki einnig heppilegt undir stúdentabyggð. Stúdentaráð vill að tekið sé af skarið um það hversu margar íbúðir stendur til að byggja, og að fjöldinn sé í samræmi við eftirspurn.

Nærþjónusta

Með hliðsjón af stefnu aðalskipulags um ‘Kaupmanninn á horninu’ væri eðlilegt að gert væri ráð fyrir sem mest af grunnþjónustu á kjarnasvæði háskólans. Sár vöntun er til dæmis á lágvöruverslun og apóteki. Til þess að grundvöllur sé fyrir þess lags rekstri á svæðinu þarf meiri íbúafjölda en leysa mætti þann vanda með byggingu þeirra stúdentaíbúða sem eftirspurn er eftir, s.s. um 750 íbúða á skipulagstímanum.

Greiða leið allra ferðamáta

Reykjavík, 20. september 2013

Í tillögum kemur fram markmið um að fólk nýti almenningssamgöngur og fari um hjólandi í meira mæli. Því fagnar Stúdentaráð, en vill þó að fólki sé það sjálfrátt hvaða ferðamáta það kjósi, og að greidd sé leið allra ferðamáta en ekki eins á kostnað annarra.

Akandi
Ljóst er að jafnvel þó byggðar verði 750 stúdentaíbúðir á skipulagstímabilinu mun bróðurpartur stúdenta áfram koma akandi í skólann. Umferðarþungi er mikill á höfuðborgarsvæðinu í dag. Stúdentar telja því brýna þörf á að greitt sé frekar fyrir umferð, sér í lagi á gatnamótum Miklubrautar og Kringlumýrarbrautar. Mannfjöldaspár reikna með að fólkfjölgun upp á 15,44% til ársins 2030, ef umferð eykst um 10% á þessum gatnamótum er ljóst að miklar umferðartafir munu eiga sér stað en Stúdentaráð telur það óásættanlegt. Jafnvel mætti hugsa sér að lögð yrði svokölluð Skerjabraut sem lægi frá Álftanesi, yfir skerjafjörðinn og að Suðurgötu til þess að greiða fyrir bílaumferð.

Ennfremur er í aðalskipulaginu áætluð byggð á meginbílastæðasvæðum háskólans og ekki er annað að sjá en að þau muni öll vera látin víkja fyrir byggð án þess að fyrirhugað sé að útvega önnur svæði undir ný bílastæði. Stúdentaráð telur þetta óástættanlegt og að afar ábyrgðarlaust væri að ráðast í breytingar á bílastæðasvæðum án þess að gera ráð fyrir annarri lausn á bílastæðavandanum í staðinn t.d. sérstökum bílastæðahúsum á háskólasvæðinu, ofan eða neðan jarðar.

Gangandi
Námsmenn þurfa sumir hverjir að fara yfir suðurgötu og hringbraut á leið sinni um háskólasvæðið. Rannsóknir hafa sýnt að allmargir fari yfir á rauðu gönguljósi en af því getur skapast mikil slysahætta þar sem líf einstaklinganna liggja undir, en hámarkshraði á Suðurgötu er 50 km/klst. Til skamms tíma er mikilvægt að umferðarmerkingar séu í lagi og að gangbrautir séu vel merktar til þess að auka umferðaröryggi. Ef til langs tíma er litið er nauðsynlegt að grafin verði undirgöng undir báðar götur eða gatan sett í stokk.

Hjólandi
Stúdentaráð fagnar áætlunum um bætta aðstöðu og umgjörð hjólreiðafólks á skipulagstímabilinu en áréttar þó að mikilvægt er að huga að því hjólaleiðir og umferðaræðar þurfa ekki endilega að liggja á sama stað enda vilja hjólreiðamenn yfirleitt komast stystu leið á sem mestri jafnsléttu en það er ekki jafn nauðsynlegt fyrir þá sem eru akandi.

SHÍ
Stúdentaráð Háskóla Íslands

Reykjavík 20.september 2013

Athugasemd við skipulagstillögur aðalskipulags Reykjavíkur.

Íbúasamtöki n í Laugardal fagna þeirri nýjung yfirvalda að halda fundi með íbúum og hafa samráð við þá um þróun sinna hverfa. Með því móti er verið að byrja á réttum enda í skipulagsferlinu þ.e. að fá hugmyndir íbúanna sjálfra áður en lagt er af stað. Aðalskipulag Reykjavíkur væri eflaust með öðrum hætti en nú blasir við, ef þessi háttur hefði verið hafður á fyrr.

Skorað er á yfirvöld að endurskoða afstöðu sína til auðra og ræktaðra svæða í hverfinu. Rétt er að fresta og breyta skipulagi þeirra ræktuðu svæða sem nú þegar er búið að ákveða, með annars konar nýtingu í huga en byggingu mannvirkja sem standa munu um ókomin ár. Útivist og garðaræktun er æskilegri vettvangur.

Íbúasamtökin hafa frá upphafi fylgst grannt með þróun grænna svæða í hverfinu. Í áranna rás hefur verið sóst í að skera af þessum svæðum og því telja íbúasamtökin áform skipulagsyfirvalda um þéttingu byggðar við norðanverða Suðurlandsbraut algerlega óásættanleg.

Íbúasamtökin telja lagningu ganga um Sundabraut raunhæfan kost og muni auka lífsgæði borgarbúa verulega. Íbúasamtökin minna á að núverandi staðsetning Sundabrautar ytri leið var ákveðin eftir samráð við Íbúasamtök Laugardals og Grafarvogs og landfyllingaleið var hafnað þá sem nú.

Kveðja

Íbúasamtökin í Laugardal

Sigurður Þórðarson

Ann María Andreasen

Frá: FA LS <fals@vortex.is>
Sent: 20. september 2013 21:49
Til: USK_Skipulag
Efni: athugasemdir við aðalskipulag

Undirritaðir íbúar að Lokastíg 15 gera alvarlegar athugasemdir við að í drögum að aðalskipulagi sé veitt heimild fyrir veitingastöðum í flokki III á svæðum sem skilgreind eru með takmarkaðar miðborgarheimildir (t.d. á Skólavörðustíg). Þrátt fyrir að tiltekið sé að þær heimildir séu með „meiri takmörkunum á opnunartíma og afgreiðslutíma áfengis en kveðið er á um í reglugerðinni“ er orðalagið mjög óljóst og afar líklegt, að miðað við þjónkun yfirvalda við verktaka og rekstraraðila á kostnað íbúa miðborgar, verði í framhaldinu veittar fordæmisgefandi heimildir fyrir lengri opnunartíma. Við vekjum athygli á að í drögum að aðalskipulagi er tiltekið að á íbúðarsvæðum verði heimil veitingastarfsemi sem er í takt við mannlífið þar og geti **aukið gildi þeirra fyrir íbúana**. Það mannlíf sem fylgir lengdum opnunartíma og rýmri áfengissölu veitingastaða rýrir verulega lífsgæði íbúa svæðana. Með því að opna fyrir veitingastaði í flokki III á miðborgarsvæðum þar sem enn eru eftir íbúar og barnafjölskyldur, er freklega gengið á rétt þeirra til að búa í lifandi en jafnframt friðsælu umhverfi.

Virðingarfyllst

Friðþjófur Árnason

Líney Símonardóttir

September 2013 HS

Fjallakofar eða sel í landi Hrafnhóla

Á heiðum uppi má víða sjá gangnamannakofa og sæluhús sem byggð hafa verið að mestu leyti úr þeim jarðefnum sem fyrir hendi voru. Húsin voru reist til að veita mönnum sem þarna hafa verið á ferð nauðsynlegt skjól fjærri mannabyggðum. Þau eru ekki ætluð sem bústaður í venjulegum skilningi þess orðs, heldur til skemmri dvalar við frumstæðan aðbúnað. Sel voru einnig algeng fyrr á öldum. Þau voru yfirleitt allfjarri bæjum uppi til heiða eða fjalla. Þar bjuggu menn til yfir sumartímann með búsmala, héldu honum til beitar og mjókuðu ær í kvíum. Seljatóftir og kvíarústir má sjá um allt land.

Hús af þessum toga eru lítil, miklu minni en venjulegur mannabústaður. Þeim er valinn staður þar sem skjól er fyrir hörðustu veðrum, þau falla vel að formum landsins og eru oft samvaxin gróðurþekjunni.

Í landi Hrafnhóla má enn sjá tóftir selja á tveimur stöðum og þar eru líka sjáanlegar rústir annarra mannvirkja sem tengjast seljabúskapnum.

Á svipuðum slóðum og selin stóðu áður, þar sem ekki sést til mannabyggða, eru áform um að byggja nokkra fjallakofa af svipuðu tagi og kofar fyrri alda. Tilgangur þeirra er að gefa mönnum sem á því þurfa að halda kost á að dvelja í kyrrð og friði í fjallasal Esjunnar um stundarsakir. Fjallakofarnir, selin, standa í þyrpingu þannig að vatns- og fráveita nýtist sem best.

Komið er að seljunum eftir gönguslóða sem þræðir hagstæðustu leið um landslagið. Þangað liggur ekki bílvegur. Selin eru lítil og hið ytra eru þau gerð að nokkru leyti úr jarðvegsefnum, grjóti og torfi, allt eftir staðháttum þar sem þeir standa.

Ekki er ætlunin að fjallakofarnir verði eftirmyndir gangnamannakofa, sæluhúsa eða selja fyrri alda. Þeir verða nútímahús. Innra fyrirkomulag tekur mið af þörfum nútímans og byggingaraðferðin lýtur nútímakröfum til styrkleika og heilnæmis. Hið ytra verður hins vegar farið í smiðju fyrri tíðar um notkun torfs og grjóts til að húsin verði samgróin landinu.

Í hverjum kofa er aðstaða til svefns fyrir tvo og vinnu við borð. Þar er lítill eldhússkrókur og hreinlætisaðstaða sem óhjákvæmileg er talin. Allt er þetta mjög smátt í sniðum, einfalt og látlaust.

Reykjavík 20. september, 2013

Til umhverfis- og skipulagssviðs Reykjavíkur
Borgartúni 12-14
skipulag@reykjavik.is

Vinsamlegast staðfestið mótttöku þessa bréfs á netfangið: raggaddo@gmail.com

Varðar athugasemdir og ábendingar um tillögu að aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030

Við undirrituð, eigendur jarðarinnar Hrafnhóla, 116 Reykjavík landnúmer 125690, viljum koma á framfæri eftirfarandi athugasemdum og ábendingum varðandi tillögu að aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010-2030 sem nú liggur frammi til athugasemda.

Hér á eftir verður gerð grein fyrir áformum okkar varðandi notkun á jörðinni, sem við teljum að samræmist vel markmiðum Skipulagslaga nr.123/2010 og sömuleiðis þeirri framtíðarsýn og markmiðum sem sett eru fram í tillögu að aðalskipulagi Reykjavíkur einkum hvað varðar „Grænu borgina", „Borg fyrir fólk" og „Skapandi borg". Í því samhengi má sérstaklega vísa á eftirfarandi markmið um landbúnaðarsvæði og skógrækt sem sett eru fram í tillögu að aðalskipulaginu í kaflanum um „*Landbúnaðarsvæði*":

> „Skapa skilyrði fyrir fjölbreytta búsetukosti á landbúnaðarsvæðunum án þess þó að það leiði til þéttbýlisþróunar. Önnur atvinnustarfsemi sem tengist búskap og hefð er fyrir að stunda á lögbýlum til sveita er einnig möguleg, svo sem hefðbundin ferðaþjónusta bænda.
>
> Á landbúnaðarsvæðum skal fyrst og fremst gera ráð fyrir íbúðarbyggingum sem tengjast búrekstri á viðkomandi landi en einnig má gera ráð fyrir smábýlum og stökum íbúðarhúsum í tengslum við tómstundabúskap." (Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030, A. Meginmarkmið og framtíðarsýn (bindandi stefna) Tillaga júlí 2013 bls. 65).

Ennfremur má vísa til markmiða sem sett eru fram í kaflanum „*Náttúra, landslag og útivist*":

> „Styrkja náttúru, landslag og útivistarsvæði í borginni sem hluta af bættum lífsgæðum og lýðheilsu borgarbúa.
>
> Tryggja borgarbúum fjölbreytt, aðlaðandi og aðgengileg opin svæði til framtíðar og auka græna ásýnd borgarinnar með trjám og öðrum gróðri.
>
> Styrkja samfelldan vef opinna svæða um allt borgarlandið sem tengir saman hverfi, heimili og atvinnusvæði.
>
> Efla ræktun trjágróðurs í þéttbýli og styrkja borgarskógrækt í útmörkinni til að auka skjól og styrkja staðbundið veðurfar." (Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030, A. Meginmarkmið og framtíðarsýn (bindandi stefna) Tillaga júlí 2013 bls. 89).

Engu að síður teljum við mikilvægt að kynna vel áform okkar við aðalskipulagsvinnuna því mikilvægt er að fyrirhuguð starfsemi falli lögformlega að aðalskipulaginu þannig að deiliskipulagsgerð geti gengið snurðulaust fyrir sig þegar þar að kemur.

Um jörðina Hrafnhóla

Á Hrafnhólum hefur hingað til verið stundaður hefðbundinn landbúnaður þó svo aðstæður til slíks megi teljast rýrari en víðast annarsstaðar í nágrenninu þar sem undirlendi er þar af skornum skammti. Hrafnhólar, voru í gegnum aldirnar lengst af hluti af stærri bújörð sem samanstóð af Hrafnhólum og Þverárkoti, en allt frá 1915 hafa Hrafnhólar verið sjálfstæð bújörð. Jörðin var einkum nýtt til sauðfjárræktar en ljóst má vera, sökum viðurkenndra viðhorfa til sauðfjárbeitar, að Hrafnhólar geta ekki staðið undir sér og verið sjálfbær hvað varðar slíka búfjárrækt. Hrossarækt er hægt að stunda á jörðinni en þó aðeins með aðkeyptum heyjum (ef ætlunin væri að fjölskylda hyggðist lifa af slíkri ræktun).

Á Hrafnhólum er land veðurbarið og víða landrof. Á opnum svæðum eru grasbalar í bland við gróðursnauða mela en þar sem skjól er fyrir norðanáttinni dafna lyngmóar og holtagróður vel.. Trjágróður er lítill sem enginn í landi Hrafnhóla.

Bæjarstæðið er á ávölum hól, rétt við Leirvogsá. Í norðri rís Esjan við himinn og þó að ágætlega sjáist til nærliggjandi sveita frá bænum þá liggja Hrafnhólar í dalverpi, þannig að ekkert útsýni er til þéttbýlis í nágrenni.

Landslag og náttúra í landi Hrafnhóla er fjölbreytt. Þar er Tröllafoss í Leirvogsá en gljúfrin neðan við fossinn eru náttúruperlur sem eiga engan sinn líkan á þessum slóðum.. Upp af bæjarstæðinu á Hrafnhólum rísa Haukafjöll með fallegum steinmyndunum og stuðlabergi, þar ofan við er svo Svínaskarð – fyrrum þjóðleið norður í land. Norðan við Svínaskarð veita Móskarðshnjúkar birtu á gráblåa Esjuna; sunnan við skarðið er Skálafellið.

Núverandi eigendur létu skrá fornleifar í landi Hrafnhóla (Fornleifastofnun Íslands, 2012: FS494-12011 Fornleifaskráning á Hrafnhólum (BL)). Í skýrslu Fornleifastofnunar kom fram að tóftir að eigi færri en fjórum seljum séu í landi Hrafnhóla.

Framtíðarnytjar af jörðinni

Undirrituð keyptu jörðina Hrafnhóla 2010 en þá hafði allur búrekstur verið aflagður og íbúðarhús og útihús í talsverðri niðurníðslu, enda komin til ára sinna. Bújörðin var keypt með skýra framtíðarsýn í huga. Núverandi eigendur vilja halda jörðinni lifandi, bæði hvað varðar ábúð, nytjar og framlag til samfélagsins. Við lítum á jörðina sem tilvalinn stað til að stunda fjölbreyttan en hófsaman landbúnað, í nánum tengslum við útivist og heilsutengda þjónustu/upplifun fyrir borgarbúa og aðra sem vilja eða þurfa á slíku að halda. Nálægðin við þéttbýli Reykjavíkur gerir Hrafnhóla að einstaklega heppilegum og spennandi kosti til að tengja saman borgarlíf, sveitalíf og náttúrulíf, án þess að láta þéttbýlið þenjast út yfir landbúnaðarland.

Hugmyndir okkar eigenda Hrafnhóla eru enn á vinnslustigi en meginþættirnir eru eftirfarandi:

- **Viðhalda bújörðinni Hrafnhólum**:

Við gerum ráð fyrir að á jörðinni verði stunduð takmörkuð hrossarækt (30-40 hestar), auk þess sem þar verði haldið annað búfé í takmörkuðum fjölda (s.s. hænur, geitur og kindur) eftir því sem jarðnæði leyfir. Ræktað land (sem er um 24 hektarar) er fyrirhugað að nota áfram til grasræktar og að nokkru til kornræktar. Þá er gert ráð fyrir að íslensku birki verði plantað í þau svæði sem vel liggja við skógrækt.

Nú þegar hefur íbúðarhúsið verið gert upp og nú býr þar ráðsmaður ásamt fjölskyldu sinni. Hafin er vinna við að koma útihúsum í gott lag. Þar að auki er áhugi á að reisa gróðurhús á Hrafnhólum en hugmyndir þar að lútandi eru á frumstigi. Við gerum ráð fyrir að allt viðhald og öll uppbygging sem tengist hefðbundnum landbúnaði sé nú þegar heimil samkvæmt skipulagi og að svo verði áfram.

- **Starfrækja heilsubætandi þjónustu að Hrafnhólum:**

Skortur á „jarðtengingu" eða „náttúrutengingu" er algengur fylgifiskur þéttbýlismyndunar í vestrænum samfélögum. Reykjavíkurborg hefur á markvissan hátt unnið gegn þessum vanda í skipulagsáætlunum sínum og er það lofsvert. Græn svæði inni í Reykjavík og í jöðrum borgarinnar gegna mikilvægu hlutverki og koma til móts við eðlislæga þörf mannsins fyrir sambýli við náttúru. Engu að síður má áætla að 10-20% einstaklinga á öllum aldri þurfi meiri „aðhlynningar" við en dagleg útivera ein og sér veitir. Þetta getur t.d. átt við einstaklinga sem stríða við kulnun í starfi; geðræn vandamál eða eru með langvinna stoðkerfisverki; einnig við mörg börn með hegðunarvandamál og/eða geðræn vandamál. Fyrir þessa einstaklinga getur veruleg heilsubót falist í því að snúa við hefðbundnum hlutverkunum manns og náttúru, þ.e.a.s. nýta umhverfi, gróður og húsdýr til *að rækta fólk* undir eftirliti þeirra sem kunna til verka. Þetta gæti gerst á Hrafnhólum þar sem einstaklingum gæfist tækifæri til að lifa og hrærast um tíma í návist húsdýra, taka þátt í að rækta land og sinna verkum í gróðurhúsi jafnframt því að hafa aðgang að villtri og mikilfenglegri náttúru í útjaðri Reykjavíkur. Reynsla er fyrir því að slík meðferð getur gert kraftaverk fyrir einstaklinga í vanda (sjá t.d. grein Önnu Maríu Pálsdóttur í *Garðyrkjuritinu bls 41-49, 2012* (rit Garðyrkjufélags Íslands) um Alnarp – heilsugarðinn í Svíþjóð; grein Prof.Emeritus Clare Cooper Marcus, *Landscape design: Patient-specific Healing Gardens* (http://www.worldhealthdesign.com/Patient-specific-Healing-Gardens.aspx);Stigsdotter and Grahn 2003: *Experiencing a Garden: A Healing Garden for People Suffering from Burnout Diseases,* auk fleiri erlendar heimildir, sem góðfúslega eru veittar sé þess óskað).

- **Byggja upp húsnæðisaðstöðu fyrir heilsueflandi þjónustu:**

Nálægð Hrafnhóla við þéttbýli Reykjavíkur gerir það að verkum að margir einstaklingar sem leita eftir þjónustu staðarins geta ferðast til Hrafnhóla daglega frá heimilum sínum. Ekki þarf að orðlengja hversu ákjósanlegt og hagkvæmt slíkt nábýli er. Til dæmis opnar það fyrir ýmsa möguleika varðandi náttúrutengdar lækningar barna í vanda; má þar nefna sumarnámskeið. Í öðrum tilvikum mun verða þörf á að einstaklingar dvelji á staðnum. Í því samhengi höfum við í samvinnu við sérfræðinga hugleitt hvernig best væri að tengja fólk við upplifun af tímabundinni dvöl eða búsetu í íslenskri sveit og náttúru. Forleifaskráning af jörðinni allri var þáttur í þeirri vegferð.

Niðurstaðan er sú, að við óskum eftir því að í aðalskipulagi verði gert ráð fyrir að hægt sé að byggja fimm til sjö torfhús á efra svæði Hrafnhóla, í grennd við Esjubergsflóann og Haukafjöll, á þeim slóðum þar sem áður stóðu sel en vitaskuld yrði tóftunum og nærsvæði þeirra ekki raskað. Slík torfhús yrðu að hluta til enduruppbygging á seljunum og munu falla vel inn í náttúruna og styrkja mjög náttúrutengsl og upplifun gestanna. Sjá nánari lýsingu í fylgiskjali Hjörleifs Stefánssonar arkitekts.

Þessir fyrirhuguð fjallakofar eða sel yrðu því endurbygging þeirra torfhúsa sem eitt sinn voru á jörðinni (þó að sjálfsögðu ekki byggð ofaná hinum fornu rústum)með lágmarks nútíma þægindum svo sem hreinlætisaðstöðu. Aðkoma að þeim yrði einungis fyrir gangandi þegar uppbyggingu þeirra væri lokið. Þessa fjallakofa ber því ekki flokka sem frístundabyggð heldur mun frekar til „*stakra framkvæmda*" sbr. Skipulagsreglugerð nr.90/2013, 4.3.1 gr., lið k.

Áætlanir okkar varðandi framtíðarnot af Hrafnhólum falla því að miklum hluta undir hefðbundinn landbúnað en einnig undir þá grein ferðaþjónustu bænda sem kalla mætti heilsutengdan landbúnað. Þó að enn sé ekki hefð fyrir slíkum landbúnaði hér á landi, á hann sér fyrirmyndir erlendis og hefur alla burði til þess að dafna mjög vel á Íslandi, ekki síst í nágrenni við þéttbýli.

Mikilvægt er að hafa í huga að fyrirhuguð uppbygging á Hrafnhólum mun í engu hindra lögbundinn aðgangsrétt Reykvíkinga að náttúruperlum og útivistarsvæðum innan landamarka Hrafnhóla; þvert á móti má fullyrða að þessi uppbygging muni efla áhuga og ánægju borgarbúa á útvistarsvæðinu. Í samræmi við það höfum við gætt þess að allur sá fjöldi borgarbúa sem leitar útivistar í landi Hrafnhóla, hvort sem er í göngur að Móskarðshnjúkum eða að Tröllafossi, svo dæmi séu tekin, eigi greiða leið um land okkar.

Við erum að sjálfsögðu reiðubúin til viðræðna við borgaryfirvöld um hugmyndir okkar og nánari útfærslu á þeim en við leggjum mikla áherslu á að við afgreiðslu aðalskipulags verði tekið tillit til þessara hugmynda, þær gaumgæfðar og að afstaða til þeirra endurspeglist í samþykktu aðalskipulagi. Heilsutengd ferðaþjónusta bænda mun rísa á höfuðborgarsvæðinu, við viljum gjarnan byggja upp slíka starfsemi innan lögsagnarumdæmis Reykjavíkurborgar og munum að óreyndu ekki leita annað.

Við teljum að hugsjónir okkar og framtíðarsýn Reykjavíkur eigi góða samleið og væntum því jákvæðrar afstöðu og farsæls samstarfs í framtíðinni.

Virðingarfyllst,

Arnór Víkingsson
kt 061159-2319

Ragnheiður Jóna Jónsdóttir
kt. 190360-4239

Hjálagt: „Fjallakofar eða sel í landi Hrafnhóla“ eftir Hjörleif Stefánsson arkitekt, september, 2013.

Ann María Andreasen

Frá: Helena Bergmann <bergmann68@gmail.com>
Sent: 20. september 2013 21:21
Til: USK_Skipulag
Efni: aðalskipulag

Sem húseigandi og verslunareigandi við Skólavörðustíg vil ég mótmæla nýjum hugmyndum í nýju aðalskipulagi sem varðar Skólavörðustíg Frakkarstíg og svæðið neðan Hverfisgötu.

Það sem ég vil mótmæla er að opna fyrir veitingu leyfa á veitingastöðum í flokki 3.

Í þessum flokki er leyfðar meirháttar áfengisveitingar og hávær tónlist sem líkleg er til að valda íbúum ónæði.

Þetta mun óhjákvæmilega raska lífi íbúa á svæðinu og vil ég sérstaklega benda á að þarna eru fjölskyldur með börn og því er þetta mikil skerðing á lífsgæðum íbúa á svæðinu.

Það er óþolandi að hagsmunir væntanlegra áfengissala séu umfram hagsmuni núverandi íbúa.

Virðingafyllst

Helena Bergmann

Sveinbjörn Sveinbjörnsson

Skólavörðustíg 36

Ann María Andreasen

Frá: Iris og Oli <irisogoli@simnet.is>
Sent: 20. september 2013 21:13
Til: Iris og Oli
Efni: Athugasemdir við tillögu að nýju aðalskipulagi

Góðan dag,

Við styðjum athugasemdir frá Íbúasamtökum Úlfarsárdals og Fram en auk þeirra viljum við sérstaklega koma á framfæri athugasemdum varðandi óljósa staðsetningu Dalskóla í tillögum að nýju aðalskipulagi.

Staðsetning Dalskóla er skýr samkvæmt núgildandi deiliskipulagi og förum við fram á að hún verði jafn skýr í nýju aðalskipulagi. Mikilvægt er að framtíðarhúsnæði Dalskóla sé staðsett þar sem núgildandi deiliskipulag kveður á um. Hönnun hverfisins, gangstígar og fleira taka mið af staðsetningu skólans auk þess sem íbúar tóku mið af gildandi deiliskipulagi við val á lóðum. Við teljum að ef Dalskóli verði færður austur fyrir hverfið þá muni það rýra verðgildi okkar eignar. Verði staðsetningu skólans breytt munum við láta reyna á rétt okkar í samræmi við 51.grein skipulagslaga 123/2010.

Virðingarfyllst,
Ólafur Magnússon (300675-3879)
Íris Baldursdóttir (140976-4749)
Lofnarbrunni 4
113 Reykjavík

Ann María Andreasen

Frá: Rut Agnarsdóttir <tindar31@gmail.com>
Sent: 20. september 2013 20:46
Til: USK_Skipulag
Efni: Mótmæli!!

Til þess er málið varðar:

Ég undirrituð mótmæli þeim breytingum er varða leyfi á veitingastöðum í flokki 3, sem leyfir meirháttar vínveitingar og háværa tónlist, sem telja til efri hluta Skólavörðustígs, Frakkastígs og hverfis neðan Hverfisgötu.
Ég hef búið á Grettisgötu 3, í 28 ár og veit nokkuð mikið um hávaða og læti vegna vínveitingastaða, en þeir eru hér allt um kring.
Verð að segja að ég skil ekki rök fyrir því að veita svona leyfi. Hef alltaf verið í þeirri trú að Skólavörðustígurinn væri nánast friðhelgur eins og hann er, með þá sérstöðu sem hann hefur. Það er talað um Skólavörðustíginn sem eina flottustu götu miðbæjarins með allar þessar litlu búðir og gömlu fallegu hús.

Það er eins og það gleymist að í þessum götum býr fólk með börn og dýr, sem yrðu ónætanlega fyrir miklu og ég vil endurtaka miklu ónæði, enda tala ég af reynslunni. Að þurfa að byrja á því að þrífa upp hland, saur og ælur nánast um hverja helgi, fyrir nú utan veggjakrotið er að sjálfsögðu alveg óþolandi. Þetta er nú því miður það sem virðist fylgja vínveitingahúsum bæjarins og drykkju gestanna. Ég hef ekkert á móti vínveitingahúsum og sæki þau stundum, en er einhver vötun á þeim? Hver er réttur okkar úbúa þessara gatna, er hann sem sagt enginn? Fólki er tamt að segja, "þú skalt þá bara búa annars staðar ef þú þolir ekki þessi læti". En mér er spurn, vill þetta fólk sem er að sækja um þessi leyfi og þeir sem vilja veita þau, búa við það sem ég er að lýsa hér? Mér er það til efs.

Vonandi verður hlustað á okkur sem búum í þessu hverfi og borgum okkar skatta alveg eins og aðrir og viljum þar að leiðandi fá sömu þjónustu og að á okkur verði hlustað, rétt eins og þeirra sem búa í hinum svokölluðu "betri hverfum" þessarar annars yndislegu borgar sem Reykjavík nú er.

Viðingarfyllst og þökk fyrir að skoða þetta.

Rut Agnarsdóttir
Grettisgötu 3.

Reykjavík 20. September 2013

Ábendingar og athugasemdir varðandi Nýtt Aðalskipulag í Reykjavík

Ég, Bergljót Rist, Skriðustrekk 4, 109 Reykjavík, kt: 280266-4349, kem hér á eftir með ábendigar og geri hérmeð eftirfarandi athugasemdir varðandi Nýtt Aðalskipulag Reykjavíkur.

Áherslurnar eru flestar tengdar hestamennsku en ég á og rek hestaleiguna og ferðaskrifstofuna ÍSLENSKI HESTURINN – The Icelandic Horse í Fjárborg í Reykjavík. Hestaleigan hefur í meira en tvö ár verið valin af gestum sem framúrskarandi afþreyingarfyrirtæki á Íslandi – þá um leið skrautfjöður í flottan hatt Reykjavíkurborgar. Ég vil halda áfram að gera vel og skara framúr og það veit ég að gagnast orðspori okkar góðu borgar. Þess vegna læt ég mig þessi mál miklu varða.

Heiðmörk – hestamenningarsögulegur staður:

Í Nýju Aðalskipulagi Reykajvíkur vantar reiðstíga á svæði Heiðmerkur og nágrennis. Hvernig stendur á því?

Bls. 113 sýnir kort af útivistarsvæðum borgarinnar og ef ég skil teikninguna rétt þá er Heiðmörkin og Rauðhólar ekki merkt útivistarsvæði þar. Hvernig stendur á því?

Ég og fleiri höfum ítrekað gert athugasemdir varðandi reiðstíga í Heiðmörk og bent á nauðsyn slíkra stíga. Heiðmörkin er hestamenningarsögulegur staður. Tengsl hestamennskunnar við Heiðmörk eru órjúfanleg og þá einnig tengsl hestamanna við skógræktina þar. Á bls. 111 er rakin stuttlega saga skógræktar í Heiðmörk. Hér langar að vekja athygli á því að það voru hestamenn sem byrjuðu að planta trjám í Heiðmörk . Brautryðjendur í skógrækt á svæðinu voru t.d. þeir Hákon Bjarnason og Einar G.E. Sæmundsen sem báðir voru miklir hestamenn. Girðingarefni var flutt á hestum á klökkum inn í illfæra Heiðmörkina. Hrossaskítur notaður undir plönturnar. Árlega var farin skógræktarferð á vegum Hestamannafélagsins Fáks í samvinnu við Skógræktarfélag Reykjavíkur. Þannig að áður en Heiðmörkin varð vinsæl útivistarperla hjá öðrum þá voru það hestar og hestamenn sem lögðu sitt af mörkum varðandi skógrækt í Heiðmörk. Hestamenn sáu þá fyrir sér að njóta þess í framtíðinni. Núna er komið að grisjun skógarins og þeir stígar sem við það myndast eru upplagðir í gerð reiðstíga. Þeir eru margir og oft fjarri umferð og það hentar hestamennskunni vel. Maður uppsker eins og maður sáir og skógræktin nær nú yfir um 800ha svæði – og því af nógu að taka og upplagt að leyfa hestum og hestamönnum að njóta uppskerunnar á um 3000ha svæði Heiðmerkur. Ég hvet hér með Skipulagsráð til að nota tækifærið og gera hestamennskunni hátt undir höfði í Heiðmörk og nágrenni með framúrskarandi góðum reiðleiðum.

Umræðan um verndun vatnsbóla var tekin í vor og þá kom skýrt fram að umferð hesta, ólíkt umferð bíla, fer vel í Heiðmörkinni.

Hestamennska er vistvænn ferðakostur:

Því ber að fagna að í Nýju Aðalskipulagi er oft minnst á vistvænni ferðamáta. Þar er m.a. komist svo fallega að orði: „Efling vistvænna ferðavenja er leiðarljós í allri stefnumörkun Reykjavíkurborgar“ (bls 132). Þetta er aldeilis frábært og gleði skref fyrir okkur öll. TAKK. En því miður er ekkert minnst á hestamennsku í framhaldi af þessu. Hvernig stendur á því að hestamennskan er ekki með hér?

Hestamennska ætti að vera talin upp hér því vissulega er það vistvænn ferðakostur. Rétt er t.d. að glöggva sig á að þegar gestir eru í útreiðartúr eða hestaferð hjá okkur þá eru þeir að upplifa og skoða landið á alíslenskan, upprunalegan, vistvænan hátt. Hestamennska er vistvænn ferðakostur og á vissulega að vera talin upp meðal vistvænna kosta í borginni. Í raun ætti það að vera stolt Reykjavíkur að það sé hægt að fara í útreiðartúra og lengri og skemmri hestaferðir í borginni. Ég veit það af eigin reynslu að þetta þykir erlendum ferðamönnum geysilega merkilegt að ógleymdum öllum þeim fjölmörgu borgarbúum sem stunda hestamennsku bæði sem útivist og áhugamál. Einnig hafa fjölmargir störf af hestamennsku - og menga þannig lítið með sinni vinnu. Ég hvet Skipulagsráð til að taka því fagnandi að geta bent á enn einn vistvæna kostinn í Reykjavík - hestamennsku.

Hestamennska er útivist:

Víða í Nýju Aðalskipulagi er talað um útivist og á bls 88 m.a. talað um fjölbreytta og aðgengilega útivist og í framhaldi af því mikil áhersla lögð á göngu-og hjólreiðastíga – en engin áhersla á reiðstíga. Hvernig stendur á því?
Aftur verður hestamennskan alveg útundan. Það er jákvætt að hugsað sé um göngu og hjólreiðar og hefur Reykjavíkurborg svo sannarlega tekið við sér varðandi gerð hjólreiðastíga. Nú væri gott að hestamennskan fengi álíka athygli og grænt ljós frá Skipulagsyfirvöldum. Hestamennska er útivist og ber því vissulega að vera með undir þeim málaflokki. Ég hef ítrekað gert athugasemdir varðandi það að hestamennskan verði útundan þegar kemur að útivist í skipulagsmálum Reykjavíkur. Hvernig stendur á að þess gerist ítrekað þörf að minna Skipulagsráð á þessa geysivinsælu útivist? Hversvegna er hestamennskan ekki með?

Reiðstígar útundan í Nýju Aðalskipulagi:

Það virðist því miður vera gegnum gangandi í Nýju Aðalskipulagi að reiðstígar verði útundan. Það vantar fjölmarga stíga og tengingar reiðstíga. Það er synd því við hestamenn höfum ítrekað sent inn athugasemdir t.d. varðandi skipulag og reiðstíga t.d. í Heiðmörk og nánasta umhverfi.
Reiðstígar virðast verða útundan en hins vegar hafa hjólreiðastígar hafið innreið sína með miklum krafti. Vissulega ber að fagna að borgarbúar hjóli meira, en um leið er vert að gæta jafnræðis og óþarfi að gleyma hestamennsku þó borgarbúar séu undanfarin ár farnir að hjóla og ganga – þá þýðir það ekki að þeir séu hættir að ríða. Rétt er að minna á að hestamennska hefur verið stunduð samfellt í Reykjavík löngu áður en að fullorðið fólk var farið að nota reiðhjól í einhverjum mæli. Öll vinnan í Nýju Aðalskipulagi ber þess vitni að núna séu hjólreiðar í tísku og þessi þróun ætti þó ekki að þýða að reiðstígar verði útundan og gleymist. Þessi áherslumunur er áberandi þegar lesið er yfir Nýtt Aðalskipulag – ég hvet til að þetta verði að lagað.

Athafnasvæði hestamanna:

Bls 107 segir:“ Meginstefna fyrir skipulag svæðisins miðar að áframhaldandi uppbyggingu svæðisins sem athafnasvæðis hestamanna“.

Hér er talað um Víðidal og Almannadal – ekki minnst á Fjárborg þar sem er eldra hesthúsahverfi en Almannadalur. Í Fjárborg þar sem ég rek hestaleiguna ÍSLENSKI HESTURINN – The Icelandic Horse, er athafnasvæði hestamanna auk þess sem í Fjárborg er fjárbúskapur. Minnst er á Fjárborg á bls 120 og þar m.a. sagt að „ árið 2007 voru um 200 kindur í Reykjavík“ og í framhaldi af því fullyrt að „áhugi á sauðfjárrækt sé á undanhaldi í borginni“. Fjöldi kinda á vetrarfóðrum í Fjárborg er nú um 200 (Upplýsingar frá Fjáreigendafélagi Reykjavíkur)– eða sá sami og árið 2007 og virðist áhuginn því ekki

vera á undanhaldi. Það er stolt Reykjavíkur að vera með slíka fjölbreytni. Það færi vel á því að þessi fjölbreytni í borginn komi betur fram í slíku skipulagi. Þetta þýðir að við eigum höfuðborg með afrétt og þar sem er réttað er árlega. Við Fjárborgarar smölum t.d. Hólmsheiðina á hestum. Það eru ekki margar höfuðborgir sem geta státað af því.

Athafnasvæði fyrir plássfrekan iðnað við hlið framtíðar Athafnasvæðis hestamanna:
Verulega hefur verið þrengt að hesthúsabyggð í Víðidal með tilkomu íbúðabyggðar og vegagerðar.

Á Hólmsheiði getum við ennþá komið í veg fyrir að þrengt verði að hestamennskunni. Í Almannadal og Fjárborg hefur nú fjöldi fólks sett fleiri milljónir króna í uppbyggingu hesthúsa á framtíðarsvæði hestamanna, í þeirri trú að hér sé um raunverulegt framtíðarsvæði hestamanna að ræða.

Til að hægt sé að uppfylla það sem sagt er með „áframhaldandi uppbyggingu svæðisins sem athafnasvæðis hestamanna“ þá þarf allt umhverfið að vera í takt við það. Á Nýju Aðalskipulagi er gert ráð fyrir athafnasvæði fyrir plássfrekan iðnað (hér eftir kallað AT4) á Hólmsheiði í næsta nágrenni hesthúsabyggðar í Fjárborg og Almannadal. Slíkt er úr takti við áframhaldandi uppbyggingu svæðisins sem athafnasvæðis hestamanna sem gert er ráð fyrir á svæðinu.
Athafnasvæði hestamanna er útivistarsvæði: Útreiðar eru ekki bara stundaðar innan hestahúsahverfis heldur er farið í lengri útreiðatúra og þess verða reiðleiðir til og frá hesthúsabyggð að liggja í margar áttir. Í Nýju Aðalskipulagi ættu því að vera nýjar og fjölbreyttar reiðleiðir sem tengja hesthúsabyggðina á við Heiðmörk og Hómsheiðina á fjölbreyttari hátt. Það er upplagt og óskandi að Hólmsheiðin og nágrenni fái áfram að vera Paradís hestamennskunnar í Reykjavík. Því geri ég athugasemd við að AT4 sé sett á skipulag við hlið hesthúsahverfis. Afleiðingar sem slíkt hefur er að þá er umferð, oft þungum ökutækjum, beint um óþarflega langan veg og um leið í nánasta umhverfi við hesta og reiðstíga. Með útiveru í hestamennskunni er fólk að sækjast eftir kyrrð, náttúrufegurð og hreinu lofti.

Hvað varð um „Þéttingu byggðar“ ? - og „Vistvænni umferð“?
Þétting byggðar er mikið fagnaðarefni og gerir borgina bæði heilsteyptari og umferðina vistvænni. Borgarbúar hafa þannig um styttri veg að fara til og frá vinnu og sækja þjónustu og við það minnkar umferð og mengun sem af henni stafar. Ítrekað að talað um þéttingu byggðar í Nýju Aðalskipulagi og því ber að fagna, t.d. bls 132 varðandi umferð. Staðsetning AT4 á Hólmsheiði er ekki í takt við þéttingu byggðar og að draga úr umferð. Því þar er í raun um dreifingu byggðar að ræða og fólk ætti um lengri veg að fara til að sækja þangað vinnu.

Nægilegt pláss er í Reykjavík á opnum svæðum og þétting byggðar því alveg upplögð. Ég hvert Skipulagsráð að finna AT4 upplagðari stað sem þéttir byggð og léttir umferðina og tekur ekki frá okkur upplögðu óspilltu útivistarsvæðin á Hólmsheiði.

Hestamennskan gæðastimpill Reykjavíkur – alíslensk og umhverfisvæn útivist fyrir alla:
Það er einstakt að geta stundað hestamennsku inn í borginni í óspilltri náttúru – þetta tala gestir í hestaleigunni um daglega - þetta þykir merkilegt á heimsvísu og við eigum að halda þessu hátt á lofti og passa vel uppá að þetta verði mögulegt um ókomna tíð og stuðla þannig að sjálfbærni. Hestamennska í fallgu umhverfi innan borgarmarka er einn af flottustu gæðastimplum Reykjavíkur og um leið Íslands – því þetta er eitt af því merkilega og einstaka við Ísland.

Býð fram krafta mína:
Ef einhverjar spurningar kynnu að vakna eða jafnvel í framhaldi af vinnu við hugmyndir varðandi reiðleiðir þá er Skipulagsráði velkomið að leita til mín varðandi ráðleggingar t.d. hvað við kemur öryggi á reiðgötum og fleira þess háttar.

Með bestu kveðju

Bergljót Rist
Skriðustekk 4
109 Reykjavík

Til umhverfis-og Skiplagssviðs Reykjavíkurborgar
Borgartúni 12-14

Mótmæli við tillögu að nýju aðalskipulagi Reykjavíkur

Við undirritun mótmælum fyrirhuguðum breytingum í Elliðaárdal, Þ76 Ártúnsholt-Rafstöðuvegur þar sem fyrirhugað er að byggja allt að 50 sérbýlishúsum á svæðinu sem yrðu hluti af núverandi byggð, skóla og þjónustu í Ártúnsholti.

Við teljum það minnka lífsgæði okkar mikið að byggja stóra einbýlisbyggð á þessu svæði og nefnum við eftirfarandi því til stuðnings:

1. Óþrifnaður og hávaði á meðan á byggingaframkvæmdum stendur. Í stað þess að heyra fuglasöng þá mun við þurfa að þola hávaða frá stórvirkum vinnuvélum og öðrum hávaði sem tengist nýbyggingum.
2. Skerðing á grænu svæði, leiksvæði barna og útivistasvæði fjölskyldunnar.
3. Hætta á að með tíma mun myndast yfirvofandi þrýstingur íbúa nýrra byggða að tengja nýbyggingarsvæðið við Seiðakvísl, þar sem miðað við fyrirhugaða aðkomu að svæðinu er fljótlegra að keyra í næsta bæjarfélag heldur en að keyra barni í leikskóla og grunnskóla í Ártúnsholti.
4. Aukin umferð bifreiða í Elliðaárdal með tilheyrandi hljóð og annarri mengun.

Við gerum kröfu sem íbúar á svæðinu nú í bráðum 15 ár að fallið verði frá skipulagi Þ76 svæðisins og svæðið verði skilgreint sem útivistarsvæði.

Reykjavík, 20 september 2013,

Kristinn Bjarnason, Anna Sigríður Blöndal, Helena Júlía Kristinsdóttir og Dagur Edvard Kristinsson, öll íbúar að Seiðakvísl 22, Reykjavík

Borgarstjórn Reykjavíkur
c/o Skipulags og byggingarsvið
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

Reykjavík 20. september 2013

Efni: Umsögn og athugasemdir við tillögu að Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030

1. Reynisvatn

Upp úr árinu 1960 voru skipulagðar og seldar úr óðalsjörðinni Reynisvatni u.þ.b. 60 landspildur frá 0,7 - 13,4 ha og samtals u.þ.b. 130 ha lands. Markmiðið var skýrt, Reynisvatn skyldi að stórum hluta gert að frístundabyggð í skilningi þess orðs í dag. Engar kvaðir voru gerðar varðandi nýtingu. Seljandinn, Ólafur Jónsson (dáinn 1965) skaffaði land (yfir 10 ha) undir vegi að landspildunum án endurgjalds. Landeigendur gerðu með sér sameignarsamning um nýlagningu stofnvegar frá Reynisvatnsbænum (þar sem er læst hlið) að Langavatni. Vegagerð var síðan framhaldið að hverju einstöku landi í samstarfi landeigenda. Frá Suðurlandsvegi var um sama leiti ruddur akvegur fyrir fjárframlag og eigin vinnu landeigenda að hinu skipulagða svæði þeim megin í Reynisvatnsheiðinni.

Félagssvæði landeigendafélagsins Græðis réðist af jarðarmörkum jarðarinnar Reynisvatns sem talin er 647 ha árið 1979 þegar Reykjavíkurborg kaupir það ,,*sem þá er eftir eða ca 520,3 ha*" eins og segir í afsali. Vísað er til fyrirvara í afsali um ,,*endanlega mælingu.*" Í söluyfirliti fasteignasölunnar var skráð að um væri að ræða 512 ha, sem gæti ráðist af því að það land sem skaffað var undir vegi endurgjaldslaust hafi ekki með beinum hætti verið leyfilegt að selja án samráðs við landeigendur sem eiga allan umráðarétt yfir því landi. Reykjavíkurborg eignaðist sem sagt aðeins ákveðinn hundraðshluta af fasteigninni og félagssvæðinu, hinni afgirtu jörð, Reynisvatni.

2. Félagssvæði landeigenda - jörðin og lögbýlið Reynisvatn
Frumvarp til laga um frístundabyggð

Í lögum nr. 75/2008 um frístundabyggð segir í athugasemdum um 17. gr.

> ,,*Meginreglan er sú að landamerki þeirrar jarðar sem frístundabyggðin tilheyrir eða hefur tilheyrt afmarkar félagssvæði.*"

Þegar Reykjavíkurborg kaupir það land jarðarinnar Reynisvatns árið 1979 ,,*sem þá er eftir*" óselt, er verið að kaupa fasteign er fellur undir að vera ,,*afmarkað félagssvæði*" landeigenda sbr. nefnd lög.

Í lagarumvarpinu um frístundabyggð er fjallað um réttarstöðu eigenda og íbúa frístundahúsa með það að markmiði, að ná jafnvægi í réttarsambandi leigusala og leigutaka lóðar þar sem frístundahús stendur, að tryggja leigutaka lóðar, þar sem frístundahús stendur, rétt til að framlengja leigusamning að leigutíma loknum og að taka á innbyrðis samskiptum eigenda húsa á frístundasvæðum.

Eftirfarandi er bein tilvitnun í frumvarpið vegna þeirra sjónarmiða sem þar koma fram er varða takmarkanir á eignarrétti innan afmarkaðs félagssvæðis frístundabyggðar sbr. Reynisvatn.

> Þetta frumvarp mælir fyrir um almennar takmarkanir á eignarrétti eiganda leigulóðar. Að baki

löggjöfinni búa þeir almannahagsmunir að bæta réttarstöðu leigutaka lóða undir frístundahús sem hafa e.t.v. um afar langt skeið ræktað landið og sinnt þeim mannvirkjum sem á því standa. Við mat á heimildum löggjafans til þess að setja reglur um þessi mál verður að horfa til þess að aðilar að langtímasamningum um fasteignir geta ekki vænst þess að þeir þurfi ekki að sæta einhverjum breytingum á réttarstöðu sinni. Það er sérstaða fasteigna að löggjafinn hefur lengi haft mikil afskipti af eignarráðum fasteignareigenda. Þannig getur fasteignareigandi ekki með sanngirni gert ráð fyrir því að möguleikar hans til nýtingar eignarinnar verði ávallt óbreyttir frá því sem verið hefur. Sjónarmið um réttmætar væntingar fasteignareiganda mótast m.a. af þessari staðreynd. Þá skal þess getið að þó að leigutaki öðlist rétt til að framlengja leigusamning og möguleikar leigusala til ráðstöfunar eignarinnar séu þannig þrengdir er rétti eigandans engan veginn varpað fyrir róða. Á móti heimildum leigutaka til framlengingar á leigu öðlast leigusali ýmsar heimildir sem hann hefur ekki samkvæmt gildandi réttarskipan.

Að framangreindu virtu verður að telja að ákvæði frumvarpsins standist ákvæði stjórnarskrárinnar um verndun eignarréttarins, sbr. 72. gr. stjórnarskrárinnar, sbr. 12. gr. laga til stjórnarskipunarlaga, nr. 97/1995.

Ljóst má vera að vegna m.a. framangreindrar tilvitnunar í frumvarpið, nefndarálit Alþingis um hinar ýmsu greinar þess og síðan auðvitað lögin sjálf og lög um fjöleignarhús nr. 26/1994 eða með lögjöfnun við þau lög, að það er eingin einn landeigandi og eða jarðareigandi innan afmarkaðs félagssvæðis frístundabyggðar sem fer þar með öll völd.

Þvert á móti þá vísa lögin til þess að megininntaki, að allir þeir sem hafa hagsmuna að gæta hvort sem um er að ræða landeigendur eða leigutaka og eftir atvikum sveitarfélög skuli vera eins settir sem mögulegt er gagnvart þeim réttindum og skyldum sem til var stofnað í upphafi þegar jörð var afmörkuð fyrir frístundalóðir, hvort sem um var að ræða til sölu eða leigu. Sömu sanngirnis- og réttaröryggissjónarmið skulu virt sem um væri að ræða fasteign á deiliskipulögðu svæði innan marka þéttbýlis. Um afturvirkni laganna er vísað til nefndrar umfjöllunar þar að lútandi á Alþingi.

Um jörðina Reynisvatn gilda lög um frístundabyggð og leigu lóða undir frístundahús nr. 75/2008 og skipulagslög nr. 123/2010 og áður skipulags- og byggingarlög nr. 73/1997 sem og reglugerðir.

3. Gera skal grein fyrir Frístundabyggð (F) sbr. eftirfarandi

Landeigendur í Reynisvatnslandi krefjast þess að gerð sé grein fyrir eignum þeirra í greinargerð og á skipulagsuppdrætti sem afmarkaðri og skipulagðri frístundabyggð í samræmi við lög nr. 75/2008 og lög nr. 123/2010. Þar skal koma fram að félagið heitir „Græðir vega og landeigendafélag."

Gera skal grein fyrir Frístundabyggð (F) og Vegir, götur og stígar (VE) eins og við á samkvæmt kafli 6. í skipulagsreglugerð nr. 90/2013, áður nr. 400/1998.

Svæði fyrir frístundahús, tvö eða fleiri og nærþjónustu sem þeim tengist, þ.m.t. orlofshús og varanlega staðsett hjólhýsi. Föst búseta er óheimil í frístundabyggðum.

72. gr. stjórnarskrárinnar.

Eignarrétturinn er friðhelgur. Engan má skylda til að láta af hendi eign sína nema almenningsþörf krefji. Þarf til þess lagafyrirmæli og komi fullt verð fyrir.

Á Reykjavíkurborg hvílir skipulagsskylda samkvæmt 12. gr. skipulagslaga og í 37. gr. segir, að deiliskipulag skal gera fyrir einstök svæði eða reiti þar sem framkvæmdir eru fyrirhugaðar og skal jafnan miða við að það taki til svæða sem mynda heildstæða einingu. Við gerð deiliskipulags skal byggt á stefnu aðalskipulags og hún útfærð fyrir viðkomandi svæði eða reit.

Samkvæmt þessari tilvitnun í skipulagslögin þá ber Reykjavíkurborg að tryggja okkur landeigendum í Reynisvatnslandi þannig aðalskipulag að fyrirhafnarlítið sé hægt að deiliskipuleggja hina afmörkuðu frístundabyggð. Það er og verður krafa landeigenda að gert verði heildar-deiliskipulag fyrir Reynisvatn sem er einstakt svæði eins og lögboðið er, á grundvelli löglegs aðalskipulags 2010-2030, í fullu samræmi við 72. gr. stjórnarskrárinnar. Vegna þessara fyrirætlana okkar er tillagan að því aðalskipulagi sem hér er verið að gera athugasemdir við ekki boðleg og því mótmælum við henni.

Græni trefillinn er orðinn að fyrirbæri sem við landeigendur getum ekki sætt okkur við eftir þær ólögmætu breytingar sem gerðar voru á honum árið 2010 þar sem allt er leyfilegt ef sveitastjórnum sýnist svo. Um þetta er sá fyrirvari gerður að trúlega hefur þetta hugtak græni trefillinn aldrei haft nokkurt lagalegt gildi sem skipulag.

Reykjavíkurborg ber skylda til þess að haga sínu aðalskipulagi á þann veg að allar hugmyndir um nýtingu lands á austurheiðunum sé hægt að deiliskipuleggja. Það hefur t.d. verið gert með útivistarsvæðið Heiðmörk að við best vitum. Hvers vegna náði það deiliskipulag ekki yfir austurheiðarnar allar? Góð spurning, en svo virðist sem hugtakið græni trefillinn hafi, af hálfu borgaryfirvalda, allt aðra merkingu þegar komið er yfir Suðurlandsveginn.

Við landeigendur í Reynisvatnslandi viljum ekkert með græna trefillinn hafa og mótmælum því, eins opinn og hann er, að hann nái inn á okkar afmarkaða félagssvæði. Við viljum deiliskipuleggja frístundabyggðina eins og lög gera ráð fyrir og að Reynisvatn verði almennt, en þó takmarkað útivistarsvæð í samvinnu landeigenda, sbr. Heiðmörk

Dæmi um skipulagða frístundabyggð í aðalskipulagi og deiliskipulagi á höfuðborgarsvæðinu sem er í samræmi við lög og reglugerðir er Sléttuhlíðarsvæðið í Hafnarfirði (leigulóðir frá 1967). Á skipulagsuppdrætti er gerð grein fyrir afmörkun, húsum og vegum og í greinargerð sbr. eftirfarandi texta

Eftir breytingu skv. samþykkt dags. 1. 12. 2009

2.2.10 Svæði fyrir frístundabyggð

"Svæði fyrir frístundabyggð er á svonefndu Sléttuhlíðarsvæði. Svæðið er um 230 ha og er hluti þess ætlaður undir eiginlega frístundabyggð. Afmörkun svæðisins helgast af því að öll þau frístundahús sem eru í Sléttuhlíð og Klifsholti falli innan þess. Gert er ráð fyrir að núverandi frístundabyggð sé viðhaldið og fest í sessi. Takmörkuð uppbygging verði innan svæðisins, en ekki er gert ráð fyrir frekari stækkun þess. Ákveðið hefur verið að þau örfáu stöku hús sem reist hafa verið utan aðal frístundasvæðis fái að halda sér en ekki er gert ráð fyrir frekari mannvirkjagerð utan svæðisins umfram það sem orðið er."

Aðalskipulagstillagan er varðar frístundabyggðina í Reynisvatnslandi sbr. umfjöllun í texta um græna trefilinn er ólögmæt. Reykjavíkurborg ber skylda til þess að setja í aðalskipulagið texta með orðalagi sem er að megininntaki í samræmi við það sem hér að ofan greinir og það í samvinnu við landeigendur í Reynisvatnslandi.

4. Vegir

Á skipulagsuppdrætti aðalskipulagstillögunar eru sýndir vegir og stígar í Reynisvatnslandi. Við landeigendur krefjumst þess að þessir vegir verði fjarlægðir samkv. aðalskipulagi. Tillagan ber það með sér að engin nauðsyn er fyrir þessum hraðbrautum, auk þess sem þær skera vegi og félagssvæði Græðis í sundur í miðju. Með vísun í 72. gr. stjórnarskrárinnar, eignarrétt og fjármunarétt, krefjumst við að það land sem í upphafi var lagt fram endurgjaldslaust undir vegagerð og vegum landeigenda verði skilað til baka í því ástandi sem þeir voru í áður en Reykjavíkurborg ruddi þeim og sprengdi í

burt þvert á andmæli landeigenda. Hliðið góða mun þá aftur þjóna sínum upphaflega tilgangi.

Landeigendur hafa mótmælt þeirri vegagerð sem Reykjavíkurborg hefur staðið fyrir í Reynisvatnslandi fyrr og síðar því hún hefur verið ólögmæt sbr. úrskurð úrskurðarnefndar skipulags- og byggingarmála nr. 167/2007. Með vísun í hæstaréttardóm nr. 137/2012 og héraðsdóm í máli nr. E-4189/2011 sem byggður var á hæstaréttardómnum, var Akureyrarbæ gert að fjarlægja veg sem ekki hafði verið gert ráð fyrir í aðalskipulagi og afmá jarðrask (þessu hefur verið framfylgt af hálfu bæjarins). Sama á að gilda hér um ólögmætar framkvæmdir Reykjavíkurborgar.

Í niðurstöðu dóms nr. E-4189/2011 segir ma:

> *„Þó svo skipulags- og byggingarmál séu til ákvörðunar hjá sveitarstjórnum og ríki geta hinir sömu aðilar einnig staðið að framkvæmdum sem farið geta gegn gildandi skipulagi. Verður því ekki séð að skýra beri 4. mgr. 56. gr. laga nr. 73/1997 á annan veg en samkvæmt orðanna hljóðan þannig að hún gildi um allar framkvæmdir sem unnar hafi verið í andstöðu við skipulag. Þá hefur Hæstiréttur í dómi í máli nr. 137/2012, sem upp var kveðinn 22. nóvember sl. kveðið upp úr um að ákvæði þetta verði ekki skýrt þrengjandi skýringu og verði það skýrt án tillits til þess hvort af beitingu þess leiði óhjákvæmileg eyðilegging verðmæta".*
>
> *„Við hina ólöglegu vegtengingu varð jarðrask, sem samkvæmt fortakslausu orðalagi 4. mgr. 56. gr. ber að afmá. Það var ekki gert og því óheimilt að breyta skipulagi svæðisins fyrr en það hafði verið gert."*

5. Jarðvegstippur og fisfélag

Landeigendur krefjast þess að öll losun á vegum Reykjavíkurborgar á jarðefnaúrgangi, byggingarúrgangi og garðaúrgangi verði bönnuð um alla framtíð í Reynisvatnslandi í aðalskipulagi og að það efni allt, sem flutt hefur verið inn á svæðið, verði fjarlægt. Það sama á við um aðstöðu Fisfélagsins. Burt með þessa starfsemi af okkar umráðarsvæði.

6. Framtíðarstaðsetning innanlandsflugvallar T.1.1

Það sama á við um framtíðarstaðsetningu innanlandsflugvallar á okkar umráðarsvæði og flugvöll Fisfélagsins. Þessari ráðstöfun lands í frístundabyggðinni er algerlega hafnað, en við styðjum það að mannvirkjagerð, ræktun og þróun útivistar verði takmörkuð miðað við þarfir frístundabyggðarinnar til að dafna. Ákvörðun stjórnvalda um að heimila einum (Fisfélaginu sem er flugtengdur félagsskapur) mannvirkjagerð til að þjóna núverandi flugstarfsemi en banna öðrum landeigendum allt á afmörkuðu svæði er meiriháttar brot á stjórnsýslulögum. Landeigendur líta svo á að hið afmarkaða svæði sé í raun Reynisvatnsland allt ef á annað borð á að vera þar flugvöllur hvort sem um er að ræða fyrir fisflugvélar eða aðrar og stærri flugvélar. Að ráðstafa landi í einkaeign eins og landspildu nr. 113410 sem er innan hins afmarkaða svæðis er hafnað. Flugstarfsemi sagt á Hólmsheiði er hafnað í allri mynd þar sem áhrifasvæði slíks rekstrar er allt Reynisvatnsland.

7. Réttindi, skyldur og góð trú

Hér fremst í þessari umsögn er gerð grein fyrir upphafi frístundarbyggðarinnar í Reynisvatnslandi. Í upprifjun þess tíma og allt til þess tíma er Reykjavíkurborg kaupir það sem þá var eftir óselt af Reynisvatnslandi, eru allir á einu máli um það að öll samskipti við ábúendur Reynisvatns hafi farið einstaklega vel fram.

Upphafið af skjalfestum ágreiningi landeigenda við Reykjavíkurborg má rekja allt til ársins 1969 þegar frú Þóra Jónsdóttir á Reynisvatni fór fram á lögbann hjá sýslumanni vegna girðingaframkvæmda Reykjavíkurborgar *„yfir Reynisvatnsland að hluta*" Í greinargerð Þ Þ hrl. segir *„Umbj.m. telur að slík girðing hlyti að skerða rétt allra þeirra sem eiga lönd og lóðir á þessu svæði."* Til lögbanns kom ekki þar sem framkvæmdum var hætt.

Með kaupum Reykjavíkurborgar árið 1979, á því landi Reynisvatns sem þá var eftir óselt, yfirtók borgin réttindi og skyldur Þóru Jónsdóttur til annara landeigenda. Hennar hagsmunir og réttur voru lagðir að jöfnu við hagsmuni og rétt annara landeigenda sbr. framangreinda tilvitnun. Það er reyndar í íslenskum rétti, að skipulagsáætlanir á sameiginlegu landi og eða félagssvæði skulu ekki vera í andstöðu við sjónarmið og væntingar þeirra, er teljast hafa beinna hagsmuna að gæta sbr. 1. gr. skipulagslaga og 72. gr. stjórnarskrárinnar.

Nú, árið 2013 er svo komið að fjöldi skjalfestra ágreiningsefna milli meirihluta landeigenda og Reykjavíkurborgar eru fleiri en tölu verður á komið. Til að fá okkar viðurkenndu réttindi sem í upphafi var stofnað til, að jörðin Reynisvatn er sameiginlegt svæði allra landeigenda að teknu tilliti til réttinda og skyldna, hefur ótal oft verið kært, kvartað og skrifuð bréf og erindi til allra sem hafa það lögboðna hlutverk að tryggja réttaröryggi almennings og hagsmunaaðila er varða skipulagsmál.

Vegna andstöðu borgaryfirvalda og misbeitingar valds, hafa margar af okkar réttmætu kröfum strandað á ýmsum stöðum í þessu opinbera kerfi sem við búum við. Árangurinn er þó sá, að vegna úrskurða úrskurðarnefndar skipulags- og byggingamála og álit umboðsmanns Alþingis mál nr. 6402/2011 er varðaði lögmæti á breytingu svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins og breytinga á aðalskipulag Reykjavíkur 2001-2020, þá er það svo að Reykjavíkurborg leggur inn þessa tillögu að aðalskipulagi í vondri trú.

Meðan ekki hefur verið úrskurðað í mörgum innsendum kærum og umboðsmaður Alþingis hefur ekki sagt sitt síðasta orð vegna kvartanna frá í sumar (mál nr. 7517, 7518 og 7519/2013) á málsmeðferð umhverfisráðherra og setts umhverfisráðherra vegna álits nr. 6402/2011, að það hafi í engu verið virt, þá er áhættan sem Reykjavíkurborg tekur með þessari tillögu að aðalskipulag miklu meiri en við og allur almenningur getur sætt sig við af hendi stjórnsýslunnar.

Samkvæmt öllu ofangreindu er aðalskipulagstillögunni hafnað og eins vegna athafnarsvæðisins, iðnaðar og þjónustulóða, fangelsislóðar og fleira sem í tillögunni felst er varðar Reynisvatnsland og næsta nágrenni.

Reykjavíkurborg ber að virða hagsmuni og eignaréttindi landeiganda í Reynisvatnslandi og munum við halda áfram að berjast fyrir okkar réttmætu kröfum. Við munum leitast við að láta skynsemina ráða, leggi Reykjavíkurborg fram samningsgrundvöll sem byggja má á til hagsbóta fyrir báða aðila og þar með lausnar á öllum okkar ágreiningsefnum.

Því er vinsamlegast hafnað af ærnu tilefni, að í svörum sé minnst á græna trefilinn í löngu máli!

Virðingarfyllst

Þórir Einarsson
f.h. Þóris J Einarssonar ehf. eiganda landspildu nr. 113435 á Reynisvatnsheiði

Helga Kristjánsdóttir
f.h. landeigenda landspildu við Mýrarskyggni nr. 113443 Reynisvatnsheiði

Sigríður Sigurðardóttir
f.h. landeigenda landspildu nr. 113410, Reynisvatnsheiði

Guðmundur Ósvaldsson
f.h. Landeigendafélagsins Græðis og landspildu nr. 113426, Reynisvatnsheiði

Guðrún Harðardóttir
f.h**.** landeigenda nr.113422 landspildu á Reynisvatnsheiði

Guðmundur Ósvaldsson
f.h. landeigendafélagsins Græðis, formaður

Ann María Andreasen

Frá: Helga Bjornsson <hbjornsson@gmail.com>
Sent: 20. september 2013 18:40
Til: USK_Skipulag
Efni: Leyfi ì flokki 3.

Til thess sem màlid vardar.

Sem ìbùi à Grettisgötu 3 vil èg mòtmæla thvì skipulagi sem vardar Skòlavördustìg, Frakkastig og svædi nedan Hverfisötu ad leyfi sè gefid fyrir opnun à veitingu ì flokki 3 à veitingastödum.
Ì thessum flokki er leyfdar meirihàttar àfengisveitingar og hàvær tònlist sem lìkleg er til ad valda ìbùum ònædi.
Thad er nù thegar mikid ònædi um helgar sem kemur frà Laugavegi og Vegamòtastìg .
Hàvadinn , öskrin fram undir morgunn og sòdaskapurinn einsog ad gera tharfir sìnar ìi undirgöngum fyrir framan ìbùdarhùs thar sem fjölskyldur, börn og fleiri bùa er mikil skerding à lìfsgædum.
Ef thetta leyfi verdur veitt munu lìfsgædi thessa fòlks skerdast ennthà meir og verda verulega òtholandi.
Thurfa ìbùar sem hafa bùid à thesu svædi àrum saman ad hrekjast burt? Mèr finnst meira en nòg komid af thessu ònædi og mòtmæli thessu skipulagi hèrmed.
. Hins vegar vil èg taka fram ad èg er alls ekki mòtfallin lìfi ì midbænum - en thad mà eitthvad à milli vera. Ofdrykkjan og thessi furdulega hegdun fòlks fram undir morgunn er ekki sæmilegt ad kinda undir og veita forgang .

Virdingafyllst.
Helga Björnsson
Grettisgötu 3

Ann María Andreasen

Frá: Sigurjón Sindrason <sigurjon@ok.is>
Sent: 20. september 2013 18:42
Til: USK_Skipulag
Efni: Fluggarðar

Reykjavíkurborg

Umhverfis- og skipulagssvið

Borgartúni 12 – 14

105 Reykjavík

20. september 2013

Athugasemd við tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010 - 2030

Undirritaður gerir athugasemdir við fyrirliggjandi tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010-2030. Í tillögunni er gert ráð fyrir að Reykjavíkurflugvöllur verði lagður af á árunum 2015 – 2024. Enn hafa þó engar ráðstafanir verið gerðar varðandi hvert sú starfsemi sem er á Reykjavíkurflugvelli á að fara. Enn hefur ekki verið komið með tillögur að neinu flugvallarstæði í eða við Reykjavík sem gæti komið í stað núverandi svæðis í og við Vatnsmýrina. Á meðan svo er, er ekki tímabært að leggja Reykjavíkurflugvöll af.

Fyrsta svæðið sem á að leggja af á Reykjavíkurflugvelli er svæði það sem er fyrir flugkennslu, einkaflug, verkflug, flugvélaviðhald, flugvélasmíðar og fleira í Fluggörðum. Þarna er í dag blómlegt athafnalíf og ýmis flugtengd starfsemi. Þessarri starfsemi hefur ekki verið fundinn nýr staður og á meðan svo er, er ekki hægt að flytja hana. Á þessu svæði á undirritaður fasteign til geymslu flugvéla. Eðli málsins samkvæmt þá þarf geymsla undir flugvélar að vera við flugvöll.

Miðað við fjárhagsstöðu Reykjavíkur og ríkissjóðs í dag er einnig algjörlega óraunhæft að reikna með að Reykjavíkurborg eða ríki hafi fjármuni aflögu til að eyða í að byggja upp nýtt flugvallarsvæði á næstu áratugum.

Undirritaður mótmælir því framkomnum tillögum um niðurleggingu Reykjavíkurflugvallar sem óraunhæfum og óframkvæmanlegum. Ef af þessarri tillögu yrði aðstaða sú sem ég hef komið mér upp til geymslu flugvéla minna eyðilögð og það án þess að fyrirsjánalegur sé staður til enduruppbyggingar.

Virðingarfyllst

Sigurjón Sindrason

Kennitala: 170248-4659

Ann María Andreasen

Frá: Hrafnhildur Sverrisdóttir <hrafnhsv@hotmail.com>
Sent: 20. september 2013 17:48
Til: USK_Skipulag
Efni: Athugasemdir vegna nýs aðalskipulags

Til Skipulagsyfirvalda í Reykjavík

Athugasemdir vegna nýs aðalskipulags

Vil fyrst óska ykkur til hamingju með tillöguna, hún er vel unnin af flestu leyti og sérstkalega gaman að sjá hvað þátttaka almennings er mikils metin.

En skipulagsyfirvöld virðast ekki hafa tekið mið að spám varðandi loftlagsbreytingar og afleiðingar þeirra. Spár um loftlagsbreytingar gera ráð fyrir hækkun sjávarmáls og almennt er litið svo á í vísindasamfélaginu að svæði sem liggja að sjó og eru lægri en 10 metrar yfir sjávarmáli eru skilgreind sem hættusvæði vegna sjávarflóða og hækkun sjávarmáls. Auk þess gera þessar spár einnig ráð fyrir veðrabreytingum svipað og gerðist í Kaupmannahöfn í júlí 2011 og í Evrópu nú í sumar. Af þessu tvennu er mikilvægt að stíga varlega til jarðar hvað varðar uppbyggingu nýrra byggingar við strandlínuna og í Vatnsmýrinni. Flestar borgir í Evrópu hafa gert áætlanir til að bregðast við loftlagsbreytingum og eru að aðlaga aðrar áætlanir, t.d. skipulagsáætlanir, til samræmis við þær. Sjá skýrslur frá Umhverfisstofnun Evrópu http://www.eea.europa.eu/publications/urban-adaptation-to-climate-change og frá Kaupmannahöfn https://subsite.kk.dk/sitecore/content/Subsites/CityOfCopenhagen/SubsiteFrontpage/LivingInCopenhagen/ClimateAndEnvironment/ClimateAdaptation/~/media/9FC0B33FB4A6403F987A07D5332261A0.ashx . Sem dæmi um hvernig þetta á eftir að hamla íbúum þessara svæða er að erlend tryggingarfélög eru farin að vinna í þessum málum vegna þess hve miklu þau hafa tapað vegna afleiðinga loftlagsbreytinga. Slíkur kostnaður fer út í samfélagið og auðvitað lendir helst á þeim sem búa á áhættusvæðum, þ.e.a.s. ef tryggingarfélög taka ekki þá stefnu að það verði alls ekki hægt að tryggja eignir á slíkum svæðum. Slíkt myndi gera húsnæðið mun dýrara auk þess sem stefna í tillögunni að aðalskipulaginu varðandi náttúruvá fer gegn því að byggt verði á svæðum þar sem flóðahætta er.

Vatnsmýrin hefur þann eiginleika að vera grænt svæði sem hægt er að nota sem „grænan infrastrúktúr“ hvað varðar flóð vegna rigninga. Auk þess sem svæðið er mikilvægur hluti af því einkenni sem Ísland og Reykjavík er þekkt fyrir og kallast „víðsýni“. Það er fallegt að horfa víða og yfir svæðið og sjá langt.

Auk ofangreinds hefði ég viljað sjá meiri áherslu á umhverfismál og metnaðarfyllri markmið hvað varðar gróðurhúsalofttegundir, loftgæði og að draga úr mengun.

Vona að þetta verði tekið til skoðunar. Komandi kynslóðir eiga betra skilið.

Gangi ykkur vel

Kveðja

Hrafnhildur Sverrisdóttir

Ann María Andreasen

Frá: Magnús Kári Bergmann <mkari@simnet.is>
Sent: 20. september 2013 17:18
Til: USK_Skipulag
Efni: Athugasemdir við tillögu að nýju aðalskipulagi

Góðan dag,

Við styðjum athugasemdir frá Íbúasamtökum Úlfarsárdals og Fram en auk þeirra viljum við sérstaklega koma á framfæri athugasemdum varðandi óljósa staðsetningu Dalskóla í tillögum að nýju aðalskipulagi.

Staðsetning Dalskóla er skýr samkvæmt núgildandi deiliskipulagi og förum við fram á að hún verði jafn skýr í nýju aðalskipulagi. Mikilvægt er að framtíðarhúsnæði Dalskóla sé staðsett þar sem núgildandi deiliskipulag kveður á um. Hönnun hverfisins, gangstígar og fleira taka mið af staðsetningu skólans auk þess sem íbúar tóku mið af gildandi deiliskipulagi við val á lóðum. Við teljum að ef Dalskóli verði færður austur fyrir hverfið þá muni það rýra verðgildi okkar eignar. Verði staðsetningu skólans breytt munum við láta reyna á rétt okkar í samræmi við 51.grein skipulagslaga 123/2010.

Virðingarfyllst,
Magnús Kári Bergmann (1105756029)
Drífa Magnúsdóttir (2011704009)
Lofnarbrunni 2
113 Reykjavík

ATHUGASEMDIR VIÐ TILLÖGU AÐ AÐALSKIPULAGI REYKJAVÍKUR 2010-2030

Viðtakandi: *Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar, Borgartúni 12-14, 105 Reykjavík*
Dags: *20.september 2013.*

Inngangur

Elliðaárvogur ehf, kt. 631012-0430, er eigandi eftirtalinna fasteigna á Ártúnshöfða: Eirhöfða 11, Breiðhöfða 10, Eldshöfði 4, 6-8 og 9. Samanlögð stærð lóða er um 56 þús. fm og félagið því einn stærsti hagsmunaaðilinn varðandi umbreytingu og þróun svæðisins. Félagið er systurfélag Klasa ehf., sem fer með rekstur félagsins og þróun eigna þess. Allt frá árinu 2005 hafa forsvarsmenn Klasa ehf. / Elliðaárvogs ehf. unnið að þróunarhugmyndum fyrir svæðið og haft frumkvæði að samstarfi við borgaryfirvöld varðandi þau mál.

Félagið tekur undir sjónarmið skipulagsyfirvalda í Reykjavík um mikilvægi Elliðaárvogs og Ártúnshöfða sem lykilsvæði fyrir þróun og vöxt höfuðborgarinnar. Þétting byggðar og umbreyting vannýttra svæða innan borgarmarkanna er hagsmunamál allra. Um leið og félagið ítrekar vilja sinn fyrir góðu samstarfi við borgaryfirvöld á sviði borgarþróunar er eftirfarandi athugasemdum um tillögu að nýju aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 komið á framfæri varðandi Elliðaárvog og Ártúnshöfða.

Athugasemdir

1. Drög að rammaskipulagi fyrir Elliðaárvog
   - Í greinargerð aðalskipulagstillögunnar er að miklu leyti stuðst við drög að rammaskipulagi Elliðaárvogs, sem borgin hefur unnið að allt frá 2005 en er ólokið. Í upphafi var boðað víðtækt samráð við hagsmunaaðila svæðisins en lítið hefur farið fyrir því í tilfelli Elliðaárvogs ehf. Félagið telur sig ekki vera í aðstöðu til að leggja mat á þær skipulagshugmyndir sem drögin sýna, þar sem ekkert samráð né kynning á hugmyndunum hefur farið fram.

2. Framkvæmdaröð skipulags
   - Í tillögu að nýju aðalskipulagi er sett fram nokkuð ítarleg áætlun um tímaröð uppbyggingarsvæða, þó gætir nokkurs ósamræmis hvað Elliðaárvoginn varðar eftir köflum greinargerðarinnar. Mikilvægt er að framkvæmdaröð svæða verði ekki of nákvæmlega skilgreind. Umbreyting svæða við Elliðaárvog getur vel hafist fyrr en skipulagstillagan gerir ráð fyrir og að mati félagsins er það mjög æskilegt m.t.t. hagrænna þátta borgarþróunar.
   - Gerð er athugasemd við þá forgangsröðun sem sett er fram innan Elliðaárvogs er varðar uppbyggingu. Bent er á að vel er hægt að hefja uppbyggingu á afmörkuðum hlutum svæðisins, óháð flutningi á víkjandi starfsemi. Elliðaárvogur telur að þetta eigi m.a. við um lóðir félagsins. Félagið telur raunhæft að uppbygging hefjist mun fyrr en tillagan gerir ráð fyrir.

3. Víkjandi starfsemi
   - Í nýju aðalskipulagi þarf að leggja meiri áherslu á flutning víkjandi starfsemi af umræddu þróunarsvæði og gera með skýrari hætti grein fyrir áætlunum í þeim efnum.
   - Gæta þarf að því að starfsleyfi víkjandi starfsemi takmarki ekki eðlilega þróun svæðisins.

4. Byggingarmagn og nýting
   - Félagið gerir almenna athugasemd við það byggingarmagn og nýtingu sem nýtt aðalskipulag gerir ráð fyrir. Landfræðileg lega og eiginleikar þróunarsvæðis við Elliðaárvog eru til þess fallnir að þróa þar þétta og vistvæna íbúabyggð í bland við atvinnustarfsemi. Svæðið er illa nýtt í dag og fórnakostnaður vegna niðurrifs núverandi bygginga í lágmarki. Svæðið liggur vel við helstu stofnbrautum og fjárfesting í stofnkerfum því í lágmarki. Auk þess nýtur svæðið þeirrar sérstöðu að hagsmunaaðilar eru fáir, eignarhald tiltölulega einfalt og neikvæð áhrif uppbyggingar hverfandi. Þvert á móti eru áhrifin jákvæð þar sem mengandi starfsemi við helstu náttúruperlu borgarinnar víkja fyrir blómlegri byggð.
   - Gæta verður þess að bindandi skilyrði um hárksfjölda íbúða skerði ekki möguleika á fjölbeyttri byggð m.a. hvað varðar námsmannaíbúðir, öryggisíbúðir aldraða og aðrar minni íbúðaeiningar.
   - Gerð er athugasemd við að áætlaða nettóóaukningu atvinnuhúsnæðis við Elliðaárvog. Að mati félagsins er mikilvægt að svæðið verði þróað sem blönduð byggð og því þarf þarf nettó aukning atvinnuhúsnæðis að verða talsvert meiri en gert er ráð fyrir.
   - Gerð er athugasemd við að í aðalskipulagi séu föst ákvæði um hæðir húsa við Elliðaárvog. Byggð á svæðinu er ekki söguleg og engar háreistar byggingar í dag sem kalla á tillitssemi í þessum efnum, svo sem kirkjuturnar. Þvert á móti má telja svæðið

heppilegt fyrir háreistar byggingar innan um aðrar lægri, bæði til að bjóða fleiri íbúum upp á stórfenglegt útsýni, skapa hagkvæma byggingarreiti, tryggja góðan þéttleika byggðarinnar og skapa hverfinu kennileiti sem sjást víða að.

- Elliðaárvogur ehf. gerir athugasemd við að í texta um miðsvæði 4a, 4b, 4c, og 4d sé sagt að öllu jöfnu skuli ekki gera ráð fyrir íbúðabyggð þótt heimilt sé að gera ráð fyrir því í deiliskipulagi. Mælt er með því að textinn sé orðaður þannig að eðlilegt sé að á svæðinu verði íbúðabyggð og ekki þurfi að tilgreina það sérstaklega í deiliskipulagi að gert sé ráð fyrir íbúðum.

5. Bíla- og hjólastæðastefna
    - Elliðaárvogur ehf. gerir athugasemd við það að svæði austan Elliðaáa skuli tilheyra bílastæðasvæði 2 í bíla- og hjólastæðastefnu borgarinnar. Félagið telur að of þvingandi skilmálar er varðar fjölda bílastæða geti dregið úr möguleikum og fjölbreytileika svæðisins sem íbúðarbyggð. Mikilvægt er að íbúar svæðisins til framtíðar njóti sömu gæða og íbúar nágrannasveitarfélaganna og að svæðið standi jafnfætis í samkeppni við önnur svæði hvað þessi mál varðar.

Félagið telur mikilvægt að hagsmunaaðilar og borgaryfirvöld vinni náið saman við þróun uppbyggingarsvæða við Elliðaárvog. Svæðið er eitt mikilvægasta þróunarsvæði höfuðborgarsvæðisins og því brýnt að það tækifæri verði vel nýtt.

Virðingarfyllst,

F.h. Klasa ehf. / Elliðaárvogs ehf.

Halldór Eyjólfsson
Þróunarstjóri

halldor@klasiehf.is
578-7000 // 663-2028

Tillaga að aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030, athugasemdir - ábendingar

Tillaga að aðalskipulagi er um margt vandað og metnaðarfullt plagg, frá undirbúningi til framsetningar og vistvæn hugsun þar höfð að leiðarljósi.

Borgin við sundin, skapandi borg, græna borgin og borg fyrir fólk, allt góðar áherslur. Sjálfbærni og samfélagsgæði eru höfð að leiðarljósi. Þetta eru markmið sem flestir borgarbúar og landsmenn geta tekið undir.

Í útfærslu á aðalskipulaginu eru hins vegar ýmis atriði sem gerðar eru athugasemdir við:

Miðborgin – Reykjavíkurhöfn, **athugasemd.** Fyrirhuguð byggð við Mýrargötu á hafnarsvæðinu framan við Hafnarhúsið er misráðin og eyðileggur tengingu miðborgarinnar við lifandi höfn og sundin. Á hafnarbakkanum ætti ekki að byggja varanleg mannvirki, en vel mætti hugsa sér léttar færanlegar einingar fyrir markaði á sumrin, sem síðan má taka burt ef með þarf.

Ábending-athugasemd. Aðalgatnakerfið er stór hluti af æðarkerfi borgarinnar. Minnka á notkun einkabíls, sem er vistvæn hugsun og eðlilegt í samhengi við vistvænar áherslur. Þó má ekki vanmeta notkun hans næstu 20 árin, þrátt fyrir aukna áherslu á strætó og hjólandi umferð. Sundabraut verður líklega nauðsynleg innan tíðar til að tengja borgina betur í norður og í austurhverfin, Mosfellsbæ. Hafa þarf innri leiðirnar tvær sem valkosti áfram, ekki eingöngu fremstu leiðina sem klífur Sundahöfn í sundur og skaðar mikilvæga þróun og nýtingu fyrir hafnarstarfsemi.

Þétting byggðar – **athugasemd.** Of mikil áhersla er lögð á þéttingu byggðar í og nágrenni við miðborgina. Nauðsynlegt er að líta á Reykjavík sem línulega borg og ofhlaða ekki þéttingu íbúða og atvinnu þar heldur nota t.d. þróunarásinn sem öflugra „hryggstiki / stofn á milli miðborgar og austurborgar.

Fjölbreytileg búsetutækifær- **athugasemd.** Of lítið framboð verður á sérbýli, einbýlis, rað-og parhúsum og „ blandaðri byggð þessara húsagerða þar sem byggja má smærri og einfaldari hús fyrir ungt fólk og þá sem vilja minnka við sig. Hætta er á að þetta fólk flytji til nágrannasveitarfélaganna ef þetta framboð

fjölbreytilegar búsetuhátta er ekki til staðar. Austurborgin – Úlfarsárdalur eru möguleg nýbyggingasvæði og einnig hentug þar sem að grunnkerfi og aðalgatnakerfi er þegar til staðar.

Geldinganes-**ábending.** Hvers vegna er ekki gert ráð fyrir blandaðri borgarbyggð- svæðum fyrir sérbýli, atvinnuuppbyggingu í Geldinganesi? Ef Sundabraut verður lögð fyrr en ætlað er þá yrði Geldinganes í góðum tengslum við aðra hluta borgarinnar og styður vel við eitt af markmiðum aðalskipulagsins, borgin við sundin!.

Deyfing þekkingarfyrirtækja – meiri atvinnuuppbygging við þróunarásinn – **ábending.** Samkvænt tillögunni virðist eiga að leggja niður allar stofnanir á Keldu og í Keldnaholti. Þarna er ennþá vísir að vísinda – og þekkingarsamfélagi sem ætti að styrkja og bæta við nýjum atvinnuskapandi hátækni – og þekkingarfyrirtækjum, en ekki að ætla öllu þessu að fara í Vatnsmýrina eða út fyrir borgina.

Reykjavíkurflugvöllur-**athugasemd.** Skipulag flugvallarsvæðisins er stærsta einstaka skipulagsmálið í aðalskipulaginu. Um flutning flugvallarins úr Vatnsmýri er mikil óeining, eins og undirskriftir 67.000 manna bera með sér. Það eru skilaboð um að flugvöllurinn verði um kyrrt, skilaboð sem er ekki hægt að horfa framhjá við framhald aðalskipulagsins Undirritaður er sjálfur fylgjandi því að halda flugvellinum í Vatnsmýri!

Finna þarf aðra lendingu í þessu máli. Horfa mætti til Stokkhólms þar sem að framtíð Bromma flugvallar var ákveðin til a.m.k. 30 ára fram í tímann og leysti þannig erfiðan hnút. Fari flugvöllurinn ekki þarf hins vegar að finna nú þéttingar – uppbyggingarsvæði og er Þróunarásinn og austurborgin kjörinn staður til þess.

Við endanlega afgreiðslu á aðalskipulaginu þarf að hafa í huga að:

-Reykjavík er borgin okkar, sem þar búum

-borgin á höfuðborgarsvæðinu

-borgin á suðvesturhorninu (atvinnusvæði til Vesturlands, Suðurlands og Reykjaness)

-borg annarra landshluta

=

höfuðborg allra landsmanna

18.09.2013

Egill Guðmundsson

Sóleyjarima 71

112 R

Ann María Andreasen

Frá: Jónas Bjarnason <jonasb@talnet.is>
Sent: 20. september 2013 16:05
Til: Verkefni Þjónustuvers Framkvæmdasviðs
Efni: Tillaga að aðalskipulagi - athugasemdir

Komið þið sæl

Ég vil gera athugasemdir við, að unnar séu tillögur að aðalskipulagi, sem gera ráð fyrir að Reykjavíkurflugvöllur víki, án þess að til þess bær aðili, þ. e. borgarstjórn, samþykki að stefnt skuli að því að flugvöllurinn víki. Þetta kemur mér þannig fyrir sjónir, að einstakir embættismenn og borgarfulltrúar fái að ráða ferðinni hvert skuli stefnt í skipulagsvinnunni.

Vísað hefur verið í "flugvallarkosningu" sem hefði aldrei haft neitt formlegt gildi. Þar að auki má benda á það sem fram kom hjá þeim sem héldu "kosninguna", sjá td. hér til upprifjunar:
http://www.mbl.is/greinasafn/grein/1039881/?item_num=96&dags=2005-09-24
<http://www.mbl.is/greinasafn/grein/1039881/?item_num=96&dags=2005-09-24>

Til samanburðar á vinnubrögðum var ekki alls fyrir löngu haldin íbúakosning í Vestmannaeyjum um hvort reisa skyldi hótel á tilteknum stað. Meirihluti þeirra sem tók þátt vildi ekki hótel. Í áframhaldi af því gerði bæjarstjórn formlega samþykkt um, að ekki skyldi reisa hótel á þeim stað.

Þegar borgarfulltrúinn Ólafur F. gerði tilraun til að fá fram afstöðu borgarstjórnar í málinu var tillögu hans vísað frá með tilvísan til "kosningarinnar"!

Nafn mitt er á undirskriftalista lending.is.

Kveðja,
Jónas Bjarnason 130956-3359
Stapaseli 11
109 Reykjavík

INNANRÍKISRÁÐUNEYTIÐ

Sölvhólsgötu 7 150 Reykjavík
sími: 545 9000 bréfasími: 552 7340
postur@irr.is irr.is

Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar
Ólöf Örvarsdóttir, skipulagsstjóri
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

Reykjavík 20. september 2013
Tilv.: IRR13090211/17.19.0

Vísað er til tillögu um aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030, sem auglýst var á vef Reykjavíkurborgar þann 9. ágúst 2013 þar sem boðið er að koma að athugasemdum við tillöguna.

Innanríkisráðuneytið gerir athugasemd við tillögu um uppbyggingu á svæði flugvallarins í Vatnsmýri. Ráðuneytið vill upplýsa að nú standa yfir viðræður við fulltrúa Reykjavíkurborgar og telur ráðuneytið mikilvægt að engar ákvarðanir verði teknar meðan þær viðræður standa yfir.

Fyrir hönd ráðherra

Ragnhildur Hjaltadóttir

Ljósrit: Borgarstjórinn í Reykjavík
Jón Gnarr
Ráðhúsi Reykjavíkur, Tjarnargötu 11, 101 Reykjavík

Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar
c/o Haraldur Sigurðsson - Verkefnisstjóri aðalskipulags
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

Reykjavík, 20.09.2013
1308254 RS

Efni: Umsögn Samgöngustofu vegna aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030.

Samgöngustofa hefur móttekið til umsagnar tillögu að aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 og er vísað í auglýsta tillögu sem birt er á vef borgarinnar. Samgöngustofa hefur rýnt tillögurnar og hefur eftirfarandi athugasemdir.

Athugasemdir við aðalskipulagið.

- Í kafla A5, Landnotkunarákvæði bls. 222 kemur fram að Reykjavíkurflugvöllur hafi starfsleyfi til 6. Maí 2016. Hið rétta er að Reykjavíkurflugvöllur hefur í gildi starfsleyfi frá Flugmálastjórn (nú Samgöngustofa) til 30. September 2016. Starfsleyfi flugvalla eru endurútgefin reglulega, en skv. 12. grein í reglugerð um flugvelli nr. 464/2007 segir að Samgöngustofa hafi heimild til að framlengja starfsleyfi til allt að 5 ára í senn við endurútgáfu.

- Í kafla B1, Skipulag borgarhluta bls. 244 er greint frá því að Reykjavíkurflugvöllur sé rekinn á ýmsum undanþágum. Samgöngustofa kannast ekki við að völlurinn sé rekinn á undanþágum og þarfnast sú fullyrðing nánari skýringar. Á Reykjavíkurflugvelli eru opin frávik frá reglugerð um flugvelli nr. 464/2007. Þessi frávik hefur Samgöngustofa opnað eftir reglubundnar úttektir og vinnur Isavia ohf. í að framfylgja þeim fyrirmælum og loka þessum frávikum.

- Í kafla A0, Borgin við Sundin bls. 38 – mynd 22 má lesa að í nýju uppbyggingarsvæði muni Snorrabraut verða framlengd til suðurs í gegnum núverandi flugstjórnarmiðstöð. Samgöngustofa telur að ef ætlunin er að flytja flugstjórnamiðstöðina sé það mjög áhættusöm breyting á starfsemi þeirri sem þar fer fram. Aðgerð af þessari stærðargráðu þurfi að undirbúa mjög vel og ekki megi gera slíka breytingu nema að undangengnu áhættumati sem krefst samþykkis Samgöngustofu. Að auki verður erfitt að réttlæta svo kostnaðarsama aðgerð fyrir þeim sem greiða fyrir þjónustuna sem íslenska ríkið hefur skuldbundið sig til að veita með alþjóðlegum samningum.

Almenn mál er snúa að reglugerð um flugvelli og kröfur til rekstraraðila flugvalla.

- Í kafla A0, Borgin við Sundin bls. 30 – mynd 13. Kemur fram að byggja eigi í Vatnsmýrinni þriggja til fimm hæða blokkir, nema á reit merktum Öskjuhlíð-HR en þar verða byggðar þriggja til fjögra hæða blokkir. Á meðan að flugstarfsemi er rekin í Vatnsmýrinni verður að fylgja eftir kröfum í grein 4.1, 4.2, og 4.3 í VI. hluta í reglugerð um flugvelli nr. 464/2007 um hindrunarfleti.

- Í kafla A0, Borgin við Sundin bls. 39 – í töflu. Segir að NA-SV (06/24) flugbrautin verði lögð af 2013 og N-S (01/19) lögð af 2016 og að flugvallarstarfsemi verði lögð af í Vatnsmýrinni 2024. Samkvæmt 7. grein í reglugerð um flugvelli nr. 464/2007 segir að ef tilkomi breytingar á rekstir flugvallar, búnaði eða mannvirkjum skal rekstraraðili tilkynna það til Flugmálastjórnar (nú Samgöngustofa) sem tekur ákvörðun um hvort gefa þurfi út nýtt rekstrarleyfi.

- Í kafla A0, Borgin við Sundin bls. 39 – í töflu. Segir að NA-SV (06/24) flugbrautin verði lögð af 2013 og N-S (01/19) lögð af 2016. Eftir 2016 verður eingöngu A-V (13/31) flugbrautin á Reykjavíkurflugvelli sem er 1230 metrar og setur það takmarkanir á notkun flugvallarins.

- Í kafla A0, Borgin við Sundin bls. 39 – í töflu. Þar sem rætt er um lokun brauta þá telur Samgöngustofa það vera verulega breytingu á starfsemi flugvallarins og mannvirkjum hans. Samkvæmt grein 25. í reglugerð um flugvelli nr. 464/2007 sem fjallar um áhættugreiningu og áhættumat þá skal gera áhættugreiningu og áhættumat eftir því sem við á og í samræmi við alþjóðlegar skuldbindingar. Það er mat Samgöngustofu að þessi breyting sé þess eðlis að krafist verði áhættumats sem sýni fram á að þessar breytingar séu ásættanlegar og að rekstraraðili flugvallarins hafi stjórn á áhættunni og hún sé innan ásættanlegra marka.

- Í kafla A5, Landnotkunarákvæði bls. 213 kemur fram að á Reykjarvíkurflugvelli eru í gildi skipulagsreglur, sbr. 59. gr. loftferðarlaga nr. 60/1998 sem samþykktar voru af samgönguráðherra árið 2009. Þar segir að endurskoða þurfi þessar reglur eftir því sem flugstarfsemi breytist í Vatnsmýrinni. Samgöngustofa ítrekar fyrri athugsemdir sem gerðar voru í nafni Flugmálastjórnar og leggur áherslu á að við gerð endanlegs skipulags verði tekið tillit til skipulagsreglna Reykjavíkurflugvallar sem samþykktar voru af samgönguráðherra 23. júlí 2009. Reglurnar eru gerðar á grundvelli 59. gr. laga nr. 60 um loftferðir frá árinu 1998, ásamt síðari tíma breytingum. Í reglunum eru ákvæði um svæði sem flugöryggis vegna, eiga að vera laus við hindranir þ.m.t mannvirki og búnað.

- Í kafla B1, Skipulag borgarhluta bls. 244 segir meðal annars að helsta niðurstaða nefndar (Samráðsnefnd ríkis og borgar) sé sú að ekki sé mögulegt að reka innanlandsflugvöll í Reykjavík með einni flugbraut. En fremur segir að á árunum 2006 til 2007 hafi hollensku ráðgjafarfyrirtækin NLR og NACO unnið úttekt á flugtæknilegri þróun flugvallarins, meðal niðurstaða þeirrar úttektar eru að tvær flugbrautir hafi nýtingarhlutfall upp á 98% en ein flugbraut hafi nýtingarhlutfall upp á 80%. Samkvæmt töflu í kafla A1, Borgin við sundin bls. 39 segir að NA-SV (06/24)

flugbrautin verði lögð af 2013 og N-S (01/19) lögð af 2016. Auk þess segir að flugvallarstarfsemi verði lögð af í Vatnsmýrinni 2024. Það þýðir að frá 2016 eða þegar N-S flugbraut verði lögð af og til 2024 verði eingöngu A-V (13/31) flugbrautinn á Reykjavíkurflugvelli með nýtingarhlutfall upp á 80 % eins og fram kemur í aðalskipulagi. Ákvæði í grein 3.1.1 í reglugerð um flugvelli nr. 464/2007 í VI hluta segir að *„Fjöldi og stefna flugbrauta á flugvelli ætti að vera slíkur að notkunarstuðull flugvallarins sé ekki minni 95% fyrir flugvélar sem flugvöllurinn þjónar"*.

Athugasemdir er varða notkun Reykjavíkurflugvallar og starfsemi.

- **Varaflugvöllur fyrir millilandaflug:** Fyrir flugrekstur er Reykjavíkurflugvöllur afar áríðandi sem varaflugvöllur. Hann nýtist best sem slíkur í norðanátt - þó svo að líkur á lendingu þar séu litlar í því samhengi. Til stendur að loka N-S (01/19) flugbrautinni árið 2016 sbr. töflu á bls. 39 í tillögum aðalskipulags. Aðstæður á Íslandi eru þannig að flugvellirnir á Akureyri og Egilsstöðum geta oft á tíðum verið slæmir kostir í norðanátt sem varaflugvellir, en aftur á móti ákjósanlegir sem varaflugvellir í sunnanátt. Miðað við tillögurnar, þyrfti oft að hafa varaflugvöll á Skotlandi við þær aðstæður þegar norðanátt með snjókomu er norðan- og austanlands, þó svo að gott veður sé á suðvestur horni landsins. Venjulega bera flugvélar auka eldsneyti fyrir einn varaflugvöll, en ef veðurspá er þannig háttað þurfa þeir að vera tveir. Þetta kostar aukaeldsneyti og þar með minni arðhleðslu og einnig aukna brennslu á eldsneyti, við það að bera umfram eldsneyti. Sem dæmi má nefna að ef flugvél er að koma frá Bandaríkjunum úr 6 klst. flugi þarf að bæta við um 4 tonnum af eldsneyti, sem er um 20% af eldsneytismagninu sem brennt er.

- **Nýting:** Ef eingöngu verður notast við A-V (13/31) flugbrautina eftir árið 2016 mun nýting flugvallarins verða umtalsvert minni en í dag. Vegna þess að vindur blæs úr ýmsum áttum – jafnvel innan sama dags. Reykjavíkurflugvöllur verður þar með óáreiðanlegri sem áfangastaður. Flugtak verður að sama skapi erfiðara og öryggisstigið leitar nær þeim ystu mörkum sem sett eru. Hliðarvindslendingar eru óæskilegar og oft ekki framkvæmanlegar ef bremsuskilyrði eru slæm vegna hálku.

- **Sjúkraflug:** Reykjavíkurflugvöllur gegnir afar þýðingarmiklu hlutverki í sjúkraflugi. Ekki er ástæða til að tíunda það frekar hér þar sem komið hafa fram fjölmargar vel rökstuddar greinar og álit um þetta efni m.a. frá reyndum læknum og flugmönnum.

- **Flugkennsla:** Í tillögunum er gert ráð fyrir að æfinga, kennslu- og einkaflug verði lagt af á Reykjavíkurflugvelli árið 2015. Kennslu- og æfingaflug er að mati Samgöngustofu nauðsynlegur þáttur í að styðja við þróun flugstarfsemi á Íslandi. Eins og málum er háttað í dag er ekki að finna annan flugvöll sem getur tekið við þessari starfsemi eða einkaflugi í nágrenni Reykjavíkur. Ekki eru til útfærðar tillögur um staðsetningu eða gerð flugvallar fyrir þessa starfsemi.

Athugasemdir vegna samþykktra samgönguáætlana.

- Samgöngustofa vill vekja athygli á að í þingsályktunum um samgönguáætlun fyrir árin 2011-2022 (tólf ára áætlun) og styttri áætlun fyrir árin 2011-2014 (fjögurra ára áætlun), sem samþykktar voru á 140. löggjafarþingi Alþingis 19. júní 2012 koma fram markmið er sett hafa verið fram og varða framtíð Reykjavíkurflugvallar.

- Í fjögurra ára áætlun fyrir árin 2011-2014 segir í markmiði 1.1 f-lið Markmið um greiðar samgöngur.*"Gerð verði félagshagfræðileg úttekt á framtíð áætlunarflugs innanlands. Teknar verði upp viðræður milli ríkisins og Reykjavíkurborgar og tryggt að Reykjavíkurflugvöllur geti áfram þjónað innanlandsflugi á fullnægjandi hátt"*. Jafnframt er hvatt til í markmiði 1.5 Markmið um jákvæða byggðaþróun að unnið sé að samþættingu samgönguáætlunar við aðra áætlunargerð og opinbera stefnumótun. Tilgangurinn er að stuðla að sameiginlegri framtíðarsýn allra landsmanna til að efla atvinnulíf og hámarka hagnýtingu á samgöngumannvirkjum og þjónustu.

- Í kafla 1.1.7 í tólf ára samgönguáætlun er greinargóð umfjöllun um innanlandsflug og framtíð þess. Ekki verður sá texti endursagður hér en minnt á þau verkefni sem verið er að vinna, þ.e. greiningu á framtíð áætlunarflugs innanlands og þau markmið að Reykjavíkurflugvöllur geti áfram þjónað innanlandsflugi á fullnægjandi hátt.

- Í drögum að aðalskipulagi Reykjavíkur (C7 fylgiskjöl) er fjallað um samræmi við samgönguáætlun. Þar er dregin sú ályktun að þar sem áhersla er lögð á að Reykjavíkurflugvöllur geti þjónað innanlandsflugi á fullnægjandi hátt en að ekki sé tiltekið að Reykjavíkurflugvöllur skuli vera í Vatnsmýri, þá sé í samgönguáætlun gefið í skyn að staðsetning flugvallarins geti verið annars staðar á höfuðborgarsvæðinu. Að mati Samgöngustofu stenst ályktun Reykjavíkurborgar skv. tillögunum því ekki.

- Í þessu samhengi er rétt að benda á að í samgönguáætluninni er hvergi lögð fram kostnaðaráætlun við það að flytja flugvöllinn á gildistíma áætlunarinnar og þar með er ekki séð að flugvöllurinn geti verið annars staðar en í Vatnsmýrinni, að óbreyttum forsendum áætlunarinnar.

- Samgöngustofa vill hvetja til að þau markmið sem sett voru fram í gildandi samgönguáætlunum séu virt.

Athugasemdir er varða siglingar og hafnir.

- Samgöngustofa ítrekar fyrri athugaemdir sem sendar voru í bréfi frá Siglingastofnun, dags, 8.5.2013 þar sem gerð er athugasemd við kafla A3, vistvænar samgöngur. þar er gerð athugasemd við göngubrú yfir Kópavog og hver hugsanleg áhrif brúin hafi á þá stafsemi sem fyrir er. Lögð er áhersla á að samráð sé haft við siglingaklúbba á um ræddu svæði. Jafnframt er gerð athugasemd er varðar hækkandi sjávarstöðu og þá áhættu sem fólgin er í skipulagi nýrra byggða á strandsvæðum og lágsvæðum í grennd.

Athugasemdir er varða vegamannvirki.

- Vegagerðin hefur skilað inn ítarlegum athugasemdum um tillögurnar hvað varðar vegamannvirki. Samgöngustofa hefur ekki frekari athugasemdir hvað varðar þennan þátt.

Samgöngustofa óskar þess að vel takist til með frágang aðalskipulagsins þannig að góð sátt megi ríkja um hlutverk Reykjavíkur sem þungamiðja í samgöngukerfi landsins.

Virðingarfyllst,

Samgöngustofa

Reynir Sigurðsson
Framkvæmdastjóri Mannvirkja- og leiðsögusviðs

Hermann Guðjónsson
Forstjóri Samgöngustofu

Reykjavíkurborg Skipulags- og byggingarsvið
Umhverfis- og skipulagssvið
105 REYKJAVÍK

Reykjavíkurflugvelli, 20. september 2013
1303002*ió*

Efni: Umsögn Isavia við nýtt aðalskipulag í Reykjavík 2010-2030

Vísað er til draga að nýju aðalskipulagi í Reykjavík. Isavia hefur farið yfir málið og gerir eftirfarandi athugasemdir við drögin.

- Isavia bendir á að drög að aðalskipulagi í Reykjavík eru ekki í samræmi við þingsályktun um samgönguáætlun fyrir árin 2011-2022, sem var samþykkt á 140. löggjafarþingi Alþingis, 2011-2012. Í inngangi aðalskipulagsins, skjali A0, bls. 6, segir að í samþykktri Samgönguáætlun sé ekki tiltekið að Reykjavíkurflugvöllur skuli vera áfram í Vatnsmýrinni og áætlunin útiloki þar með ekki aðra staðsetningu flugvallarins á höfuðborgarsvæðinu. Isavia bendir hins vegar á að allar fjárhagslegar forsendur áætlunarinnar gera ráð fyrir að flugvöllurinn verði áfram í Vatnsmýrinni og má því segja að gildandi Samgönguáætlun geri ráð fyrir því að flugvöllurinn verði þar áfram. Það gefur því auga leið að verði lagt í byggingu á nýjum flugvelli annarsstaðar eða verði miðstöð innanlandsflugs flutt til Keflavíkur, eru fjárhagslegar forendur núgildandi Samgönguáætlunar brostnar.

- Í kaflanum „Landnotkun - Grunnskilgreiningar" segir á bls. 223 að athuganir Veðurstofu Íslands á veðurfari á Hólmsheiði hafi nú staðið í 6 ár og að frekari rýni þurfi að eiga sér stað og leggja þurfi í frekari vinnu við mat á mögulegu nothæfi flugvallar á svæðinu. Því sé stefnt að eiga samráð um frekari athuganir á svæðinu með mögulegan flugvöll í huga. Isavia vill taka fram félagið hefur, í samvinnu við Veðurstofu Íslands, gert athugun á nýtingarhlutfalli hugsanlegs flugvallar á Hólmsheiði. Umrædd athugun var byggð á aðferðum skv. alþjóðlegum staðli Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, ICAO (sbr. ICAO Doc 9157, Areodrome Design Manual). Niðurstaða þessarar athugunar sýndi að nýtingarhlutfall flugvallar á Hólmsheiði yrði á bilinu 92,8%. Hönnunarviðmið ICAO um nýtingarhlutfall flugbrauta er hins vegar að lágmarki 95%. Samkvæmt þessum athugunum er því ljóst að nýtingarhlutfall flugvallar á Hólmsheiði er ekki ásættanlegt skv. viðmiði Alþjóðaflugmálastofnunarinnar.

- Í framhaldi af því má benda á að í núgildandi aðalskipulagi Reykjavíkur 2001–2024 er gert ráð fyrir að flugbrautum á Reykjavíkurflugvelli verði lokað í áföngum. Á síðasta hluta skipulagstímabilsins, 2016–2024, verði svo hafist handa við að undirbúa svæðið fyrir frekari uppbyggingu með lokun N-S (01/19) flugbrautar árið 2016. Þetta verði gert í samráði við samgönguyfirvöld enda hafi þau þá mótað stefnu um

framtíðarskipulag innanlandsflugs. Nýja aðalskipulagið virðist ekki gera ráð fyrir breytingum á þessu. Eins og Isavia bendir á hér að ofan gera hönnunarviðmið Alþjóðaflugmálastofnunarinnar ráð fyrir því að fjöldi og lega flugbrauta skuli vera þannig að flugvélar sem nota viðkomandi flugvöll geti nýtt hann í 95% tilvika, með hliðsjón af leyfilegum hliðarvindi. Nú er nýtingarhlutfall Reykjavíkurflugvallar um 99%. Við lokun á flugbraut N-S (01/19), sem er aðalflugbraut Reykjavíkurflugvallar, fer það niður í 82,4% sem er langt undir viðmiðunarmörkum. Þessar niðurstöður byggjast á langtímarannsóknum Veðurstofu Íslands. Í aðalskipulaginu er gert ráð fyrir að mögulegt verði að reka A-V flugbrautina frá 2016 til loka skipulagstímabilsins,eða til ársins 2024 þegar flugvellinum í Vatnsmýrinni verði lokað. Þess ber að geta að við lokun á N-S braut verður A-V flugbrautin eina flugbraut Reykjavíkurflugvallar, en hún er nú þegar of stutt fyrir fullhlaðna F-50-flugvél í flugtaki til austurs við ákveðnar vindaðstæður þar sem Öskjuhlíðin er hindrun. Þegar N-S-flugbraut er aflögð er ljóst að takmarka þarf farþegafjölda við þær aðstæður. Af þessum sökum mundi lokun N-S-flugbrautar tefla innanlandsflugi um Reykjavíkurflugvöll og rekstrargrundvelli flugrekenda í tvísýnu. Lokun brautarinnar mun einnig leiða til þess að Reykjavíkurflugvöllur nýtist ekki sem varaflugvöllur fyrir Keflavíkurflugvöll þar sem A-V flugbrautin er of stutt.

- Að síðustu vekur það athygli Isavia að skv. uppdrætti í skjalinu „Vatnsmýri-Nýr Borgarhluti“, á bls. 244, virðist sem fyrirhuguð lenging Snorrabrautar sé áætluð þvert í gegnum flugstjórnarmiðstöðina í Reykjavík. Isavia vekur athygli á því að rekstur flugstjórnarmiðstöðvarinnar er ekki í neinum tengslum við staðsetningu Reykjavíkurflugvallar eða rekstur hans, enda fer þar fram stjórnun á flugumferð í Íslensku flugstjórnarsvæði, sem er 5,3 milljónir ferkílómetrar að stærð. Hins vegar er ljóst að flutningur á flugstjórnarmiðstöðinni í Reykjavík mun kosta vel á annan tug milljarða króna og því vandséð að hagsmunir þeir sem hljótast af því að leggja brautina þarna í gegn séu meiri en að hafa staðsetningu flugstjórnarmiðstöðvarinnar í Reykjavík óbreytta.

Að öðru leyti gerir Isavia ekki athugasemdir við tillögu að nýju aðalskipulagi Reykjavíkur.

Virðingarfyllst,

Ingunn Ólafsdóttir
Lögfræðingur

Ann María Andreasen

Frá: Gunnlaugur Briem <hg10@internet.is>
Sent: 20. september 2013 16:33
Til: USK_Skipulag
Efni: Athugsemdir við Aðalskipulag í Heiðmörk

Góðan dag,

Undirritaður gerir athugasemdir við nýtt aðalskipulag í Heiðmörk. Mér finnst ekki nægilega tekið tillit til umferðar hestamanna um Heiðmörk, ekki nægilega margar reiðleiðir og ekki nægilegt öryggi í umferð fyrir hestamenn á þessu svæði. Ég hvet skipulagsyfirvöld til að leita samráðs og ábendinga frá forsvarsmönnum Hestamannafélagsins Fáks í Víðidal áður en nýtt aðalskipulag verður samþykkt.

Virðingarfyllst,
Gunnlaugur Briem
Kt. 270860-5919
Huldulandi 10
108 R.

Íbúasamtök Grafarvogs gera athugasemdir við tillögu að Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030.

_____

Íbúasamtök Grafarvogs vilja ítreka áður innsendar og áður framkomnar athugasemdir við Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030.

Megin inntak athugasemdanna.

1. Sundabraut
    a. Lega sundabrautar samkvæmt kynntu Aðalskipulagi, þrátt fyrir samþykktir og samráð um annað.

2. Uppfylling við Gufunes og landnýting
    a. Heimildir borgarinnar til landfyllingar og nýtingu svæðisins sem iðnaðarsvæðis/íbúðarbyggðar

3. Vegtengingar um Hallsveg
    a. Tengingar til austurs við Vesturlandsveg
    b. Tenging til vesturs frá Gullinbrú/Strandvegi við skipulagða Sundabraut

4. Óvissa um áhrif á skilgreinda umhverfisþætti
    a. Óvissuþættir í tillögu að aðalskipulagi taka mið af núverandi skipulagi en ekki þess sem skipulagið heimilar og breytingu á lífsvenjum, efnahag, gerð og framboði ökutækja.
        i. T.d. segir á bls. 80 í Umhverfisskýrslu.

        „**Óvissa**
        ► Ákveðin óvissa er um hvar umferð kunni að hafa neikvæð áhrif á loftgæði og hljóðvist á skipulagstímabilinu. Óvissa snýr m.a. að ferðavenjum, bílaeign, gerð og stærð bíla og véla, umferð og ferðatíma í framtíðinni.“

        Íbúasamtökin hafa bent á að aðal óvissan er um ákvarðanir um nýjar framkvæmdir er snúa að lagningu vega og landnýtingu í tillögu að aðalskipulagi. Í raun breytingum í hverfinu frá því sem er að þeirri tillögu sem fram er sett í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030. Umhverfisskýrslan tekur lítið eða ekki mið að þessu einungis þeim framkvæmdum sem þegar eru til staðar.

Það er krafa Íbúasamtaka Grafarvog að tillaga að Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 taki mið af margumræddum og framkomnum athugasemdum íbúa í Grafarvogi, samþykktum í borgarráði og framkomnum viljayfirlýsingum kjörinna fulltrúa borgarinnar. Að tillagan taki tillit til þeirrar vinnu sem fram hefur farið í samráðsferli við íbúa og hagsmunaaðila hverfisins.

Íbúasamtök Grafarvogs gera kröfu um að tillögu að aðalskipulagi verði breytt.

Stjórn Íbúasamtaka Grafarvogs.

Ann María Andreasen

Frá: Kristbjörg Hjaltadóttir <ksh@vinirvatnajokuls.is>
Sent: 20. september 2013 16:21
Til: USK_Skipulag
Efni: Aðalskipulag - mótmæli

Mikilvægi: Mikið

Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar

Borgartúni 12-14

Undirrituð gerir hér tvær athugasemdir við nýtt aðalskipulag í Reykjavík

1. Gera þarf ráð fyrir **fleiri reiðstígum í Heiðmörk** og **á Hólmsheiði** jafnframt þarf að gæta að því að leiðir að og milli heiðanna séu öruggar og greiðfærar hestamönnum.

2. **Mótmæli harðlega fyrirætlun sitjandi borgarstjórnar um að leggja niður Reykjavíkurflugvöll í Vatnsmýrinni eins og til stendur í nýju aðalskipulagi.** Er með starfsstöð í Vatnsmýri og þarf starfs míns vegna að sækja fundi á landsbyggðinni. Að geta lokið slíkum fundarferðum samdægurs skiptir sköpum fyrir mig.

   Þar fyrir utan vil ég ekki sem skattgreiðandi og íbúi í Reykjavík byggja á þessu eina stóra svæði sem er óbyggt í borginni. Blokkarhverfi þykja ekki eftirsóknarverð og hýsa venjulega ódýrast húsnæðið vegna þess að borgarbúar vilja síður búa í blokkum eigi þeir annarra kosta völ. Útgjöldin fyrir skattgreiðendur yrðu mikil en ávinningur enginn.

   Reykjavíkurflugvöllur er fyrsti varaflugvöllur fyrir Keflavíkurflugvöll.

   Tjörnin mundi þorna upp og mjög dýrt yrði með vélbúnaði að dæla vatni í hana og halda því þar.

   Fuglalífið yrði hrakið úr mýrinni.

   Með nýrri byggð yrði gríðarleg aukning á bílaumferð sem ekki er mætt í nýju aðalskipulagi. Horfumst í augu við staðreyndir veðurfar á Íslandi býður ekki upp á að Íslendingar gangi eða hjóli í því magni sem umferðamarkmið skipulagsins gera ráð fyrir þvert á móti.

Virðingafyllst,

Kristbjörg Hjaltadóttir

Kt. 170749-3599

Flugmálafélag Íslands
Stofnað 1936

Reykjavík 19.09.2013

Athugasemdir
Flugmálafélags Íslands
við tillögu að Aðalskipulagi 2010-2030

Föstudaginn 1. nóvember árið 2002 var haldin opnunarhátíð í tilefni af því að endurbyggingu Reykjavíkurflugvallar var lokið. Það verk byggði á samkomulagi sem þáverandi samgönguráðherra og borgarstjóri höfðu gert árið 1999. Næsta stórframkvæmd tengd Reykjavíkurflugvelli átti síðan að verða samgöngumiðstöð. Af þessu hefur ekki orðið, en þess í stað er unnið að því að rífa flugvöllinn, flugbraut fyrir flugbraut.

Flugvallarsvæðið er miðstöð innanlandsflugs, sjúkraflugs, leitar- og björgunarflugs, flugkennslu og annars almannaflugs, flugleiðsögn fyrir Reykjavíkurflugvöll og Norður Atlantshaf, auk þess að vera varaflugvöllur. Þar eru þjónustaðir rösklega 400 þúsund farþegar ár hvert. Tugir flugvéla eru þar í rekstri og viðhaldi, miðstöð flugleiðsögu á Norður Atlantshafi er þar, á sjötta hundrað flugnema þjálfa sig þar, auk þess sem rösklega 600 sjúklingar koma þangað með sjúkraflugi ár hvert.

Þessi miðstöð almannasamgangna hefur samfélagsleg áhrif um allt land, enn meiri en ella fyrir það að ekki er unnt að halda úti ýmissi kjarnaþjónustu hins opinbera úti á landsbyggðinni og er flugvöllurinn því lykiltenging dreifbýlisins við kjarnaþjónustu opinberrar stjórnsýslu, heilbrigðiskerfis, mennta-, menningar-, verslunar- og þjónustukjarna. Þá er Reykjavíkurflugvöllur grunnstoð ýmissar virðisaukandi þjónustu fyrir flugtengda og flugsækna starfsemi, svo sem ferðamennsku.

Þrátt fyrir efnahagshrun, bættar vegsamgöngur og stórfelldar hækkanir á opinberum gjöldum þá voru 12% fleiri farþegar í innanlandsflugi á Reykjavíkurflugvelli árið í fyrra en fyrir áratug.

Staðsetning Reykjavíkurflugvallar gefur fólki færi á því að ljúka erindum í dagsferð, í stað þess að þurfa að gista, koma sjúkum og slösuðum á sjúkrahús með sem minnstum töfum, eykur þægindi fyrir farþega sem eru að fara til áfangastaða þar sem tvísýnt er um flug, þar sem flýluferð í Vatnsmýri er mun ódýrari og inngripsminni en flýluferð til Keflavíkur. Sem varaflugvöllur er Reykjavíkurflugvöllur mun hentugri en Akureyri eða Egilsstaðir, þar sem mun minna rask skapast að taka á móti fjölda farþega í Reykjavík ef ekki er hægt að lenda á Keflavíkurflugvelli.

Þá er nauðsynlegt að vera með varaflugvöll á Suðvestur horni landsins ef eitthvað kemur fyrir Keflavíkurflugvöll eða vegtengingar við hann, en eins og alkunna er, þá er Reykjanesið eitt brotasvæði með þrjár virkar eldstöðvar. Jarðskjálfti eða eldgos geta því gert Keflavíkurflugvöll ónothæfan um lengri eða skemmri tíma.

Allt sem við kemur Reykjavíkurflugvelli eru þekktar stærðir, utan þess hversu mikilli virðisaukandi og gjaldeyrisskapandi uppbyggingu unnt er að hrinda í framkvæmd ef flugvöllurinn er festur í sessi og framkvæmdaleyfi veitt. Það er mál þeirra sem til þekkja að uppbyggingarmöguleikar séu umtalsverðir.

Öllum þessum verðmætum, lífsgæðum og möguleikum skal kastað á glæ til að unnt sé að byggja þar nokkrar blokkir með 6.850 íbúðum, hvar af 1.100 eru stúdentaíbúðir.
Er það réttlætt með uppsprengdum tölum sem fæddust töfravorið 2007 í skýrslu ParX fyrirtækjaráðgjafar. Má þar nefna verðmat á mýrinni sem á verðlagi dagsins í dag er nærri einn milljarður króna á hektara. Þannig átti að vera mögulegt að „græða“ á þriðja hundrað milljarða króna með sölu lóða. Með slíkan heimanmund væri hægur vandi að greiða fyrir nýjan flugvöll, jafnvel þó hrófla þyrfti upp landfyllingu á stærð við Viðey á Lönguskerjum.

Þá var reiknaður sparnaður upp á tugi milljarða á ári vegna minni bílaumferðar. Við skoðun þá kemur í ljós að það gerist með þeim hætti að reiknað er með akstursgjaldi ríkisstarfsmanna, auk þess sem hverju ökutæki er reiknað „kaup“ á um kr. 1.800 á tímann. Sú tala er síðan margfölduð með þeim tíma sem ökutæki er í akstri, öllum akstri, sama hvers eðlis hann er. Ljóst má vera að með þessu móti er hægt að búa til stórar tölur, sem eru þó ekki peningar í raunverulegum skilningi orðsins því ekki er hægt að nota þá til að borga fyrir nýjan flugvöll, þótt tölurnar séu notaðar sem slíkar þegar kemur að því að réttlæta niðurrif á Reykjavíkurflugvelli.

Hvað varðar raunverulegt verðmæti lands í Vatnsmýri, þá er illmögulegt að styðjast við fyrri lóðasölusamninga til að glöggva sig á lóðaverði þar sem fjölda hektara hefur verið úthlutað undir Öskju 6ha, Íslenska erfðagreiningu 1,8ha og Háskólann í Reykjavík 4,5ha á 0 krónur. Því verður að líta annað til að reyna að fá raunhæfar tölur í dæmið. Reykjavíkurborg keypti BSÍ fyrir skömmu, 1.500 m2 iðnaðarhúsnæði í fullum rekstri með 1,5 hektara malbikuðu plani á 500 milljónir. Þá keypti borgin gamla slippinn, nærri tveggja hektara lóð við sjóinn, fyrir 300 milljónir á hektara. Í ljósi þessa er fráleitt að Vatnsmýri sé metin á nærri milljarð á hektara. Miklu nær lagi er að líta til samnings sem staðgengill borgarstjóra og fyrrverandi fjármálaráðherra undirrituðu á dögunum í flugstöð Flugfélags Íslands á Reykjavíkurflugvelli, sem bendir til að raunvirði sé um 100 milljónir króna á hektara, ef allt gengur eftir (ef raunvirði er nærri milljarður þá er fjármálaráðherra sek um alvarleg umboðssvik). Sé þetta raunin þá munu að hámarki fást 25 milljarðar króna fyrir lóðasölu auk sex til átta milljarða í gatnagerðargjöld, hvar af ríkissjóður fengi fimm.

Aðrir valkostir í flugvallarmálum:
Löngusker – Landfylling á stærð við Viðey. Veðurfarslega álitlegur kostur. Kostnaður líklega um 40 milljarðar.
Bessastaðanes – Veðurfarslega álitlegur kostur. Kostnaður líklega 20-30 milljarðar. bæjarstjórn Garðabæjar er ekki ginkeypt fyrir hugmyndinni.
Hólmsheiði - Veðurfarslega ótækur kostur. Kostnaður líklega 30 milljarðar.
Af þessu má ljóst vera að nýr flugvöllur, hvar svo sem hann gæti verið, verður ekki fjármagnaður með lóðasölu.

Ef innanlandsflug yrði fært til Keflavíkur þá bendir allt til þess að 40% farþega á algengustu flugleiðinni muni aka í stað þess að fljúga, auk þess sem samdráttur yrði slíkur á öðrum flugleiðum, svo sem Ísafirði, Höfn og Vestmannaeyjum, að þangað myndi áætlunarflug leggjast af með öllu. Á þá áætlunarstaði sem eftir stæðu yrði flugtíðni helminguð, sem dregur út tímafrelsi og ferðahagræði. Það eykur kostnað allra, einnig þeirra sem fljúga vegna óhagræðis í rekstri flugfélaga. Í raun hafa flugrekendur haft á orði að ef innanlandsflug verði flutt til Keflavíkur, þá verði rekstrinum sjálfhætt nema til komi stórfelldar niðurgreiðslur frá hinu opinbera vegna þess að fasta kostnaður í rekstri flugfélaga minnkar ekki línulega með fjölda flugfarþega.

Ljóst er þó að mörg hundruð störf munu glatast við það leggja niður Reykjavíkurflugvöll og vekur það áleitnar spurningar hvort önnur störf komi í stað þeirra og hvort þau störf séu á einhvern hátt hagkvæmari fyrir almenning og þjóðarbúið?

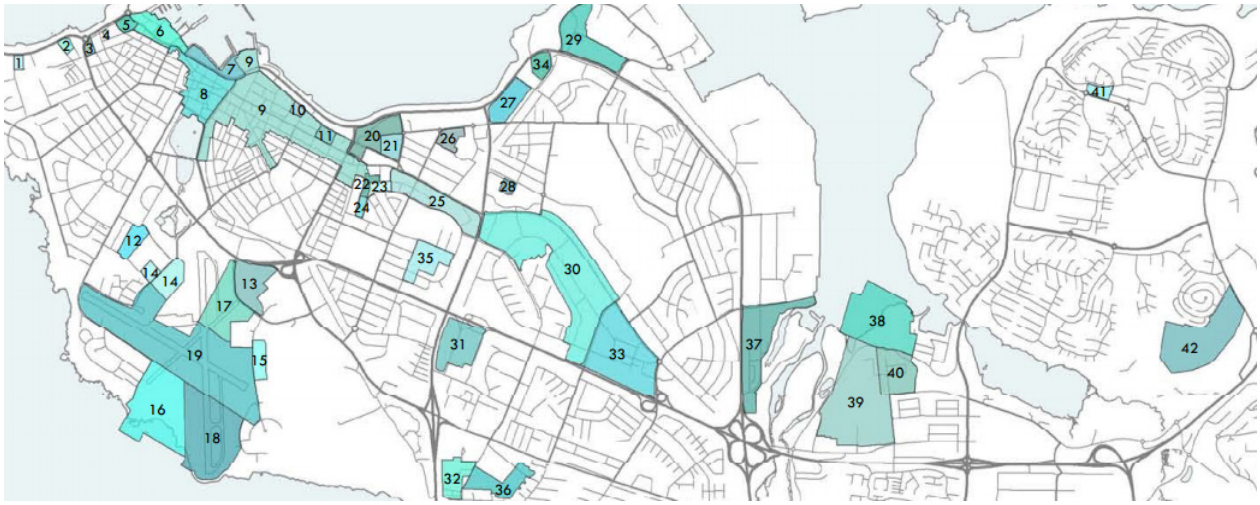
Þar sem slysahætta á þjóðvegum er mun hærri en í áætlunarflugi mun slysum fjölga við að umtalsverður hluti þeirra sem annars hefðu flogið færu nú akandi, að jafnaði fimm til sex klukkustunda ferð hvora leið. Þá eru ótalin neikvæð áhrif á sjúkraflug. Einnig er mögulegt að undanþága Íslands frá flugvernd í innanlandsflugi verða felld niður þannig að taka þyrfti upp vopnaleit á öllum innlendum áætlunarflugvöllum með tilheyrandi óþægindum og kostnaði.

Tölfræðilegt virði mannslífs er kr. 650 milljónir. Það fer fljótt að höggva í reiknaðan samfélagslegan ávinning þess að rífa Reykjavíkurflugvöll þegar lengri flutningstími bráðveikra og aukinn akstur á þjóðvegum fer að kosta mannslíf.

Þessar stærðir voru ekki teknar inn í útreikninga á þjóðhagslegum ávinningi við að flytja þjónustu við almannasamgöngur í lofti og sjúkraflug til Keflavíkur.

Fyrirhugað skipulag Vatnsmýrar er eftirfarandi:

Svæði	Heiti	Fjöldi íbúða	Stærð ha	Þéttleiki íb/ha	Hæðir húsa	Tímabil
13	Hlíðarendi	500s	11	60	3-5	2012-2020
14	Fluggarðar	300s	5	60	3-5	2012-2020
15	Öskjuhlíð HR	300s	3	100	3-4	2012-2020
16	Skerjafjörður	800	23	60	3-5	2012-2020
17	Vatnsmýri norður/suður I	950	12	60	3-5	2016-2024
18	Vatnsmýri norður/suður II	700	27	60	3-5	2016-2024
19	Vatnsmýri austur/vestur	3.300	58	60	3-5	2024+
	Alls	6.850	139			



Eins og sjá má, þá er gert ráð fyrir því að flugbrautir 06/24 (NA/SV, eða litla brautin) sé þegar aflögð, að flugbrautir 01/19 (N/S) verði aflagðar 2016, og að flugbrautir 13/31 (A/V) verði aflagðar 2024.

Lokun flugbrauta 06/24, sem skal gera strax, þýðir lokun Reykjavíkurflugvallar í tvo til fjóra daga á ári. Lokun flugbrauta 01/19, sem áætlað er 2016, þýðir lokun Reykjavíkurflugvallar sem áætlunarflugvallar og stórskerða notagildi hans sem sjúkraflugvallar.

Skal þetta gert til að unnt sé að byggja 6.850 blokkaíbúðir á svæðinu, sem samkvæmt skipulagi munu verða heimili fólks sem einungis labbar eða hjólar á milli staða. Mun það að líkindum verða uppistaðan í samgöngumarkmiðum nýs aðalskipulags, sem er svona:

	2012	2030	Breyting
Gangandi	7%	22%	+214%
Hjólandi	5%	8%	+60%
Almenningssamgöngur	8%	12%	+50%
Einkabíll	80%	58%	-28%

Þá hefur hagsmunaaðilum á Reykjavíkurflugvelli verið tjáð af staðgengli borgarstjóra og í bréfi frá lögfræðingi Umhverfis- og skipulagssviðs, að þeim verði gert að fjarlægja flugskýli sín, þar með talin flugvélaverkstæði, flugskólar, flugklúbbar, Flugsögusafnið o.fl. á eigin kostnað og yfirgefa Vatnsmýri bótalaust, þó svo að slíkt stangist berlega á við Skipulagslög nr. 123/2010, 51. gr. Bætur vegna skipulags og yfirtaka eigna.
-Nú veldur gildistaka skipulagsáætlana því að verðmæti fasteignar lækkar, nýtingarmöguleikar hennar skerðast frá því sem áður var heimilt eða að hún rýrnar svo að hún nýtist ekki til sömu nota og áður og á þá sá sem sýnt getur fram á að hann verði fyrir tjóni af þessum sökum rétt á bótum úr sveitarsjóði eða ríkissjóði eftir atvikum vegna landsskipulagsstefnu eða að sveitarsjóður leysi fasteignina til sín.
-Við ákvörðun bóta vegna skipulagsaðgerða skal taka tillit til þeirrar verðbreytingar sem þær kunna að hafa í för með sér á viðkomandi eign. Við ákvörðun bóta skal m.a. miða við hvort nýtt skipulag hefur þegar áhrif á verðmæti eignarinnar eða síðar, hvaða kröfur eru gerðar um nýtingarhlutfall, húsahæðir, bifreiðastæði, leiksvæði barna og opin svæði að því er snertir sambærilegar eignir, svo og hvort skipulagið gerir afstöðu fasteignarinnar gagnvart götu hagstæðari eða óhagstæðari en áður var. Þá ber og að miða við þann arð sem eðlileg notkun eignarinnar gefur af sér.
-Sá sem telur sig eiga rétt á bótum eða krefst yfirtöku samkvæmt þessari grein skal senda kröfu sína til sveitarstjórnar. Viðurkenni sveitarstjórn bótaskyldu skal hún annast um að dómkvaddir verði matsmenn til að ákveða bætur. Fallist sveitarstjórn á kröfu um yfirtöku skal matsnefnd eignarnámsbóta falið að ákveða kaupverð.

Í krafti þess sem að ofan er greint frá mótmælir Flugmálafélag Íslands hverju .því aðalskipulagi Reykjavíkurborgar sem felur í sér að Reykjavíkurflugvöllur verði rifinn, eða að notagildi hans rýrt svo að hann gagnist ekki lengur fyrir áætlunarflug, sjúkraflug, verkflug, almannaflug og þá þjónustu sem slík notkun kallar á.

Flugmálafélagið vill einnig vekja athygli á óbeinum eignarétti sem teljast til eigna í skilningi 72. gr. stjórnarskrárinnar og skerðing á honum er bótaskyldur . Hér er átt við þau óbeinu eignaréttindi sem félast í að fyrirtæki og hópur einstaklinga nýtir nú Reykjavíkurflugvöll í námi, leik og starfi. Gera má ráð fyrir aðviðkomandi aðilar geti átt kröfu um bætur vegna ákvörðunar yfirvalda um að loka á aðgengi viðkomandi fyrirtækja og einstaklinga að flugvellinum og þá nýtingu sem flugvöllurinn gefur viðkomandi.

Virðingarfyllst,

Sigurður Ingi Jónsson
Forseti, Flugmálafélags Íslands

Heimildir:
Ari Matthíasson, heilsuhagfræðingur
Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030
Flugtölur – Ísavia
Hagræn úttekt á sex valkostum fyrir framtíðarstaðsetningu Reykjavíkurflugvallar – ParX viðskiptaráðgjöf
Ráðstöfunartími vegna ferða – Jónatan Atli Sveinsson
Hverfið mitt – reykjavik.is
Áhrif flutnings miðstöðvar innanlandsflugs – KPMG

1912-2012

Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

Reykjavík, 19. september 2013

Efni: **Auglýst tillaga að aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030**
Athugasemdir – Laugardalur - Borgarhluti 4

Í auglýstri tillögu að aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 eru settar fram hugmyndir um breytingar í borgarhluta 4 Laugardal, sem munu hafa áhrif á þá starfsemi sem fyrir er á hinu opna svæði í Laugardal sem er ótvíræð miðstöð íþróttaiðkunar á Íslandi auk gróinna útivistarsvæða sem eiga sér fastan sess.

Undirrituð fyrir hönd Íþrótta- og Ólympíusambands Íslands, Íþróttabandalags Reykjavíkur, Knattspyrnusambands Íslands, Knattspyrnufélagsins Þróttar, Glímufélagsins Ármanns og Getspá-Getrauna gera athugasemd við eftirfarandi atriði:

- Fyrirhugað er að ráðstafa svæði norðan við Suðurlandsbraut undir þróunarsvæði (Þ50) þar sem hægt verði að byggja upp 30-40 þúsund fermetra fyrir blandaða byggð verslunar, þjónustu, skrifstofa og íbúða. Einnig er skilgreint miðsvæði (M2g) meðfram Suðurlandsbraut.
  Á landnotkunaruppdrætti er auk þess gerð sú breyting frá gildandi aðalskipulagi að meira en helmingur þess svæðis sem áður var skilgreint sem blönduð landnotkun - opið svæði til sérstakra nota og svæði fyrir þjónustustofnanir- er nú eingöngu skilgreint sem opið svæði (Op1 hluti).
  Gerð er alvarleg athugasemd við þær grundvallarbreytingar sem verða á landnotkun á útivistar-og íþróttasvæði Laugardalsins. Með því að ráðstafa svæði meðfram Suðurlandsbraut sem miðsvæði og gera ráð fyrir tugþúsundum fermetra er verið að víkja í aðalatriðum frá þeirri stefnu sem ráðið hefur í meira en hálfa öld um Laugardalinn sem útivistar- og íþróttasvæði með skýra afmörkun frá annari landnotkun. Sú ráðstöfun að fella út skilgreiningu fyrir þjónustustofnanir (samfélagsþjónusta) á meira en helmingi þess svæðis sem áður greinir - er einnig grundvallarbreyting á stefnumörkun um þróun svæðisins. Þess er farið á leit við borgaryfirvöld að landnotkun á íþrótta- og útivistarsvæði í Laugardal verði óbreytt frá fyrri aðalskipulagáætlunum.

- Undirrituð leggja áherslu á að þeim sýnileika sem verið hefur frá Suðurlandsbraut yfir Laugardalinn verði viðhaldið og er meginþáttur í karakter byggðarinnar á þessu svæði.

Það er mikilvægt að þjóðarleikvangurinn og önnur íþróttamannvirki í Laugardal verði áberandi í borgarmyndinni. Hugmyndir um uppbyggingu norðan Suðurlandsbrautar skerða þann sýnileika.
Jafnframt er lögð áhersla á að allt umferðaraðgengi að hinum stóru leikvöngum, íþróttahöllum og öðrum mannvirkjum þar sem fram fara viðburðir sem draga að sér fjölmenni verði tryggt. Sérstaklega verður að gæta að burðargetu Suðurlandsbrautar og tenginga inn á hana úr Laugardal.

- Við teljum afar mikilvægt að áfram verði höfuðáhersla lögð á Laugardalinn sem útivistar- og íþróttasvæði og að þáttur gróðurs og náttúru verði ríkjandi.

- Borgaryfirvöld þurfa að marka skýra stefnu um stöðu Laugardalsins og sú tillaga að skilgreina svæðið sem þróunarsvæði til næstu 5-15 ára skapar óvissu um framtíðarþróun sem undirritaðir telja mjög óheppilega. Í því sambandi má benda á ákvæði skipulagsreglugerðar í grein 6.1. en þar segir: *„Ef nýtt skipulag felur í sér breytingu á stefnu um landnotkun á tilteknum reit skal gerð grein fyrir því hvenær og hvernig breytingin kemur til framkvæmda og hvað gildir fram að því. Þetta getur t.d. átt við um svæði sem skilgreina á sem þróunarsvæði."*

- Undirrituð benda á að í eldri aðalskipulagsáætlunum eins og í aðalskipulaginu 1962-1983 var talað um svæðið sem „hið mikla íþrótta-og útivistarsvæði" og var þar lagður hornsteinn að þeirri uppbyggingu sem þar hefur átt sér stað. Þar var þjóðaleikvangi fundinn staður. Í aðalskipulagi 1984-2004 (kafli 13.7) er Laugardalurinn skilgreindur sérstaklega sem íþróttamiðstöð Reykjavíkur og var þar stefnt að áframhaldandi uppbyggingu sem átti eftir að eiga sér stað. Að mati undirritaðra hefur ekki orðið sú hugarfarsbreyting meðal landsmanna að ekki sé litið á svæðið sem hjarta íþróttaiðkunar í landinu. Í tillögu að aðalskipulagi bls. 260 er sagt við notkunarflokkinn ÍÞ 1: *„Laugardalsvöllur. Þjóðarleikvangur Íslands á Laugardalsvelli er landfrekt svæði sem fellur undir skilgreiningu íþróttasvæða vegna umfangs. Fyrir liggur deiliskipulag af svæðinu."* Ekki virðist vera um frekari stefnumörkun svæðisins að ræða sem hjarta íþróttaiðkunar þjóðarinnar og tekið sérstaklega fram að um „landfreka" starfsemi sé að ræða.
Því er lagt til að í aðalskipulagi Reykjavíkur verði Laugardalurinn sérstaklega skilgreindur sem miðstöð íþróttaiðkunar á landsvísu og að svæðinu sé tryggt öruggt aðgengi og verðug staða í borgarmyndinni.
Sú áhersla er í samræmi við markmið svæðisskipulags að á svæðinu frá miðbænum inn að Skeifu sé „Landskjarni" og er staðsetning þjóðarleikvangs og miðstöð íþróttaiðkunar því vel staðsett í Laugardal. Staðsetning svæðisins við þróunarás höfuðborgarsvæðisins eins og hann er skilgreindur í tillögu að aðalskipulagi er svæðinu vissulega til framdráttar þegar því er skipaður verðugur sess.



Aðalskipulag 1962-1983. aðalskipulag 2001-2024 Tillaga í kynningu

Í þróun stórborga hefur verið lögð rík áhersla á aða efla svokölluð „lungu" í borgarskipulagi. Með því er komið til móts við útivistarmöguleika borgarbúa. Borgaryfirvöld mega ekki gleyma þessari staðreynd. Margt í núverandi hugmyndum að skipulagi Laugardalsins vinnur gegn þessari hugmyndarfræði.

Með vinsemd,

Íþrótta- og Ólympíusamband Íslands
Líney Rut Halldórsdóttir
framkvæmdastjóri

Íþróttabandalag Reykjavíkur
Frímann Ari Ferdinandsson
framkvæmdastjóri

Knattspyrnusamband Íslands
Þórir Hákonarson
framkvæmdastjóri

Getspá -Getraunir
Stefán Konráðsson
framkvæmdastjóri

Knattspyrnufélagið Þróttur
Sigurlaugur Ingólfsson
formaður

Glímufélagið Ármann
fh.
Snorri Þorvaldsson
formaður

Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

Reykjavík 20. sept. 2013

Efni: Vegna tillögu að aðalskipulagi Reykjavíkurborgar 2010 - 2030

Hestamannafélagið Fákur gerir fyrir hönd sinna félagsmanna eftirfarandi athugasemdir varðandi reiðleiðir á aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 sem er í kynningu á vegum Reykjavíkurborgar. Sum staðar vantar reiðleiðir sem eru til staðar í dag og líka er ekki tekið tillit til áratuga hefða hestamanna um notkun á stóru svæði til útreiða s.s. í Heiðmörkinni.

Eftirtaldar reiðleiðir vantar inn á kortið fyrir Aðalskipulagið:

- ✓ Reiðleið með akvegi frá áningagerðinu við Rauðhóla að Elliðavatni;
- ✓ Reiðvegatengingu frá reiðvegum ofan Almannadals að reiðvegi við Sólheimakot
- ✓ Reiðvegatenginguna frá Fjárborg á reiðveg austan Fjárborgar (Suðurlandsvegur – Hólmsheiði).
- ✓ Reiðvegatengingu frá reiðvegi við Korpu að reiðvegum á Blikastaðanesi.
- ✓ Reiðveg á Esjumelum þ.e. reiðvegur frá gömlu brúnni yfir Leirvogsá og meðfram akvegi í Kollafjörð.
- ✓ Reiðvegur úr Kollafirði norðan og austan svæðis (merkt íþ8) hjá Norðurgröf endar þar. Sýna þarf áframhald reiðvegarinns að Hrafnhólum með tengingu við Svínaskarð, einnig tengingum áfram austur um hjá Stardal og Litla–Sauðafelli.

- ✓ Alla reiðvegi vantar í útivistarsvæðinu Heiðmörk, krafa er um að reiðvegir sem voru kynntir á deiliskipulagi dags. 10.07.2012 verði á staðfestu Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030.
- ✓ Reiðvegur sem sýndur er á Aðalskipulagstillögunum (þéttbýlisuppdrætti) á svæði OP19 þ.e. frá Hólmi yfir Hellur, brunnsvæði Gvendarbrunna og Helluvatn að Elliðavatni telja hestamenn óþarfan og leggja til að hann verði felldur út af skipulagsuppdrætti

.

f.h. Hestamannafélagsins Fáks

Jón Finnur Hansson, framkvæmdastjóri.

Tillaga að aðalskipulagi Reykjavíkur 2013

Athugasemdir undirritaðra

Athugasemd A:

Tillögu að minnkun íbúðabyggðar í Úlfarsárdal er mótmælt. Undirrituð telja að minnkun hverfisins niður í þá stærð sem tillaga aðalskipulags gerir ráð fyrir skerði verulega möguleika hverfisins til að geta talist sjálfbært með tilliti til þjónustu s.s. almenningssamgangna og verslunar. Hér vantar haldgóðan rökstuðning og fer undirritaður fram á endurskoðun þessara áforma.

Rökstuðningur:

Fyrirhuguð minnkun hverfisins stangast á við nokkur af megin markmiðum aðalskipulagsins, m.a. að leitast verði við að einsök hverfi verði sjálfbær, samgöngur verði vistvænni og að borgin eigi að vera fyrir fólk (en ekki hvað??). Sjálfbærni í þessu samhengi næst einungis með ákveðinni lágmarksstærð hverfis, vistvænni samgöngur hljóta að krefjast þess að fólk sem byggir hverfi borgarinnar geti gengið og hjólað til að sækja þá þjónustu sem þarf að vera til staðar. Allt tal um "kaupmanninn á horninu" lítur vel út á blaði, en það eru engir kaupmenn að fara að opna verslanir þar sem fólksfjöldi þykir ekki nægur, það hefur marg sýnt sig í öðrum hverfum. Rök fyrir fyrihugaðri minnkun skortir, sérstaklega í ljósi þess að eftirspurn eftir lóðum undir sérbýli á höfuðborgarsvæðinu er umtalsverð. Reykjavíkurborg hefur hins vegar ekki brugðist við henni á fullnægjandi hátt sem sést m.a. af því hversu margar lóðir undir sérbýli hafa selst í nágrannasveitarfélögum undanfarin misseri. Reykjavíkurborg hefur með stefnu sinni (eða stefnuleysi) undanfarin ár í lóðamálum misst fjölda lóðarkaupenda til nágranna sveitarfélganna og þar með tapað mikilvægum tekjum af sölu lóða og byggingarrétti. Á sama tíma hafa fjárfestingar í nýjum hverfum s.s. Úlfarsárdal, Reynisvatnsás og svæði vestan Borgarspítala staðið vannýttar með tilheyrandi tapi á sölu orku og fasteignagjöldum.

Tillaga að nýju aðalskipulgi ber ekki með sér að þessi áhersla Reykjavíkurborgar muni breytast. Aðal áhersla virðist lögð á þéttingu byggðar á þegar byggðum svæðum, munu lóðir á þeim svæðum væntanlega verða notaðar undir annars konar húsnæði s.s. fjölbýli sökum fyrirsjánlega hás lóðaverðs samhliða kröfu um þéttleika. Hér skal ósagt látið hver áhrif aukinnar bílaumferðar í þegar byggðum hverfum verður, þau virðast hins vegar ekki hafa verið rannsökuð og rýrir það stórlega trúverðuleika skipulagins í heild sinni.

Allskonar borg fyrir allskonar fólk, líka fólk sem vill búa í úthverfi líkt fyrrnefnd eftirspurn eftir lóðum í úthverfum höfuborgarsvæisins ber glögglega með sér. Þétting byggðar á að vera um alla borg, ekki eingöngu vestur í bæ. Þétting byggðar í Úlfarsárdal og nágrenni mun auðvitað skila hagkvæmari einingu á því svæði fyrir almenningssamgöngur, íþóttafélagið Fram, skólabyggingar og tengda starfsemi ásamt því að gera hverfið ákjósanlegra fyrir kaupmanninn á horninu. Að styrkja hverfi á slíkan hátt í austurhluta borgarinnar með tilheyrandi þjónustustigi eykur líkur á að fólk í viðkomandi hverfum fái vinnu í nágrenni við heimili sín, en þurfi ekki að sækja hana í vesturhluta borgarinnar. Miðað við hvernig þróun umferðarþunga á stofnbrautum á álagstímum er, til vesturs á morgnana og

t.d. eina braut eða færa til, hugsanlega á landfyllingu, eru möguleikar sem vert er að skoða í staðinn. Með því má fá aukið landrými á svæðinu undir íbúabyggð án þess að hagsmunum flugvallarins sé fórnað. Fjöldi fólks hefur líka atvinnu af flugvallarstarfseminni og tengdri þjónustu á svæðinu.

Þá er öllum hugmyndum um færslu Reykjavíkurflugvallar upp á Hólmsheiði mótmælt. Rannsóknir sýna að veðurskilyrði eru þar mun verri en á núverandi stað, sem er eðlilegt þar sem svæðið er upp á heiði og í töluverðri hæð yfir sjó. Kostnaður við flutning vallar og uppbygging á svæðinu yrði gríðarleg - hvar á að taka þá fjármuni? Akstursvegalengdir munu stóraukast með tilheyrandi umferðarmannvikjum og mengun. Forsenda fyrir sjálfbærni og umhverfisvænum samgöngum hlýtur líka að vera að fólk geti ferðarst á milli flugvallar og miðborgar/stjórnsýslu með almenningssamgöngum eða með öðrum umhverfisvænum samgögumátum. Vandséð er að slíkt geti náðst með flugvöll á Hólmsheiði. Síðast en ekki síst er það óásættnlegt að færa flugumferð í næsta nágrenni við stór íbúahverfi sem í býr fólk sem valið hefur að búa nær náttúrinni og fjarri skarkala miðborgarinnar. Ef undirrituð hefðu haft áhuga á því að búa nálægt flugvelli og nær iðandi mannlífi miðborgarinnar þá hefðu þau ekki fjárfest í lóð og byggt hús í Úlfarsárdal. Þeir sem keypt hafa og/eða byggt í nágrenni við flugvöllinn þar sem hann er staðsettur núna, höfðu val og völdu sér þá staðsetningu. Að heyra sömu aðila vilja flugvöllinn burt úr garðinum hjá sér hljómar því vægast sagt undarlega.

Virðingarfyllst,

Pétur Bjarnason og Sofía Jóhannsdóttir

Gerðarbrunni 60

113 Reykjavík

Ann María Andreasen

Frá: Pétur Bjarnason <peturbg60@gmail.com>
Sent: 20. september 2013 15:50
Til: USK_Skipulag
Efni: Athugasemdir við aðálskipulag
Viðhengi: Athugasemdir við Aðalskipulag.docx

Góðan dag

Meðfylgjandi eru athugasemdir vegna nýs aðalskipulags Reykjavíkur.

Með bestu kveðju,
Pétur Bjarnason
Gerðarbrunni 60

Reykjavíkurborg
Umhverfis- og skipulagssvið
Borgartún 12 – 14

105 Reykjavík

20. september 2013

Málefni: Athugasemdir við aðalskipulag Reykjavíkur 2010 – 2030

Samtök atvinnulífsins, Samtök ferðaþjónustunnar, Samtök iðnaðarins og SVÞ – Samtök verslunar og þjónustu einu nafni nefnd samtökin gera eftirfarandi athugasemdir við aðalskipulag Reykjavíkur.

1. Samtökin telja nauðsynlegt að í aðalskipulagi Reykjavíkur sé að finna stofnbrautir sem tengja saman helstu athafnasvæði borgarinnar. Milli þessara svæða þurfa að vera greiðar flutningsleiðir bæði fyrir vöruflutninga og fólksflutninga. Sem dæmi má nefna nauðsynlegar stofnbrautir sem tengja saman athafnasvæði í Örfirisey, Sundahöfn, flugvallarsvæðið, helstu verslunarmiðstöðvar og helstu ferðamannasvæði (t.d. í miðborginni). Einnig verður að tryggja öflugar flutningsleiðir frá þessum svæðum inn í borgina og út úr henni. Sama á við um tengingar við uppbyggingu á fyrirhuguðum athafnasvæðum á Esjumelum, Álfsnesi og Hólmsheiði. Séu þessar tengingar ekki nægilega öflugar eykst slysahætta og það dregur úr öryggi íbúa borgarinnar og þeirra sem þar starfa eða eru gestkomandi. Að auki eru þær jafnframt afar þýðingarmiklar fyrir samkeppnishæfni borgarinnar.

2. Samtökin leggjast eindregið gegn því að ekki sé gert ráð fyrir Reykjavíkurflugvelli í aðalskipulaginu. Flugvöllurinn er nauðsynleg tenging athafnalífs um land allt við fyrirtæki og stofnanir á höfuðborgarsvæðinu. Afleiðingar þess að flugvöllurinn hverfi verða áreiðanlega víðtækari en borgarstjórn býst við. Líkur eru til þess að uppbygging atvinnulífs og þjónustu á höfuðborgarsvæðinu færist út úr borginni þangað sem aðgengi verður auðveldara og miðlægara en nú er. Smám saman munu einnig koma fram kröfur um að stjórnsýsla og stofnanir verði fluttar þangað sem aðgengi er greiðara en á miðju Seltjarnarnesi hinu forna. Þungamiðja athafnalífs og stjórnsýslu flyst þannig og eftir stendur Reykjavík vestan Kringlumýrarbrautar sem úthverfi eða svefnbær sem erfitt er að komast til eða frá.

3. Samtökin telja að takmarkanir á uppbyggingu á atvinnusvæðum eigi ekki rétt á sér. Gert er ráð fyrir 50% til 70% hlutfalli smásöluverslunar í miðborginni en forsendur fyrir hlutfallinu eru ekki skýrðar í aðalskipulaginu. Nauðsynlegt er að skipuleggja og þróa uppbyggingu verslunar og þjónustu í takt við eftirspurn og ekki þörf á að útiloka athafnasvæði frá slíkri þróun eins og lagt er til í aðalskipulaginu. Nauðsynlegt er að skipuleggja og skilgreina afþreyingarsvæði og ferðamannastaði, sem eru allmargir í borginni og að uppbygging á slíkum svæðum miðist við þarfir þeirra sem sækja svæðin heim og þeirra fyrirtækja sem bjóða þar upp á þjónustu. Þannig geti verið nauðsynlegt að í tengslum við slík svæði sé aðgengi að verslunum og þjónustu.

4. Ekki er unnt að átta sig á stefnu varðandi uppbyggingu verslunarkjarna á borgarsvæðinu. Margt bendir til að með tillögunum sé ætlunin að færa skipulag verslunar í borginni til þess sem hún var um 1970. Meðal annars kemur fram að *„heimildir um matvöruverslanir á atvinnusvæðum utan íbúðarhverfa verða takmarkaðar”*. Þetta er í andstöðu við þróunina að undanförnu, sbr. þrengingu Hofsvallagötu sem hefur leitt til verra aðgengis að hverfisbúðinni. Þannig er aðalskipulagstillagan í ósamræmi við raunverulega stefnu. Skipulagið er einnig í andstöðu við ábendingar sk. McKinsey skýrslu þar sem segir að of margir fermetrar séu lagðir undir verslunarrými. Með því að ýta undir hverfisverslanir og draga úr vægi stærri og hagkvæmari verslana er verið að vinna gegn lægra vöruverði. Nauðsynlegt er að kveða skýrt á um hvernig úthlutun á verslunar- og þjónustusvæði verður háttað. Tryggja verður að gagnsæi og hlutlægni ráði ferðinni. Í skipulagið skortir heildarsýn á framtíðarskipulag og þróun verslunar. Verslun í borginni hefur færst í átt til aukinnar hagræðingar og mun afturhvarf til fortíðar gera það að engu og leiða til almennrar hækkunar á vöruverði enda er skipulag verslunar í borginni nú mjög svipað því sem tíðkast í helstu nágrannalöndum.

Virðingarfyllst,

f.h. Samtaka atvinnulífsins

f.h. Samtaka ferðaþjónustunnar

f..h Samtaka iðnaðarins

f.h. SVÞ – Samtaka verslunar og þjónustu

Dansíþróttasamband Íslands – DSÍ *Engjavegur 6, 104 Reykjavík*

Umnverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

Reykjavík, 20. september 2013

Efni: Stuðningur við framkomnar athugasemdir vegna skipulags í Laugardal

Dansíþróttasamband Íslands lýsir yfir stuðningi við framkomnar athugasemdir Íþrótta- og Ólympíusambands Íslands, Íþróttabandalags Reykjavíkur, Knattspyrnusambands Íslands, Knattspyrnufélagsins Þróttar, Glímufélagsins Ármanns og Getspá-Getrauna við aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030 vegna borgarhluta 4 – Laugardal, skv. bréfi þar að lútandi dags. 19. september 2013.

Virðingarfyllst,

Dansíþróttasamband Íslands

Jónas Dalberg
formaður

Engjavegi 6, 105 Reykjavík
Sími: 514-4212 Fax: 564-2780 Heimasíða: www.dsi.is Netfang: dsi@isi.is

Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

Reykjavík, 20. september 2013

Efni: Athugasemdir við tillögu að aðalskipulagi Reykjavíkur 2010 – 2030

Til LEX hafa leitað Björg Östrup Hauksdóttir, Inga Lis Östrup Hauksdóttir og Björn Óli Östrup Hauksson, eigendur Stóra-Skógar í Úlfarsárdal, landnúmer 123803, og falið undirrituðum lögmanni að koma á framfæri athugasemdum við fyrirliggjandi tillögu að Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010 – 2030.

Samkvæmt fyrirliggjandi aðalskipulagstillögu stendur til að breyta landnotkun á landi umbjóðenda minna. Landið, sem áður var skipulagt undir „blandaða byggð", mun samkvæmt fyrirliggjandi tillögu vera skilgreint sem „opið svæði". Samkvæmt b-lið 2. mgr. 4.3.1. gr. skipulagsreglugerðar nr. 90/2013 er í blandaðri byggð gert ráð fyrir „[b]löndun íbúða við aðra landnotkun, t.d. þar sem blanda á íbúðum og verslunar- menningar- og þjónustustarfsemi í þéttbýli." Aftur á móti er samkvæmt I-lið 2. mgr. 6.2. sömu reglugerðar gert ráð fyrir að á opnum svæðum verði „[s]væði fyrir útivist, aðallega í tengslum við þéttbýli, með aðstöðu sem almennri útivist tilheyrir, svo sem stígum og áningarstöðum, auk þjónustu sem veitt er á forsendum útivistar." Næði skipulagstillagan fram að ganga væri því um að ræða grundvallarbreytingu á framtíðarlandnotkun á landi umbjóðenda minna sem þeir geta ómögulega sætt sig við. Fyrir hönd umbjóðenda minna er því hafnað að umrætt land sé skilgreint sem opið svæði og þess krafist að landið sé áfram skilgreint undir blandaða byggð.

Sérstök ástæða er til að koma því á framfæri að borgin getur ekki með skipulagsákvörðun rýrt verðmæti lands umbjóðenda minna. Verði umrædd tillaga samþykkt áskilja umbjóðendur mínir sér rétt til bóta, m.a. á grundvelli 1. mgr. 51. gr. skipulagslaga nr. 123/2010. Þar segir orðrétt:

> „Nú veldur gildistaka skipulagsáætlana því að verðmæti fasteignar lækkar, nýtingarmöguleikar hennar skerðast frá því sem áður var heimilt eða að hún rýrnar svo að hún nýtist ekki til sömu nota og áður og á þá sá sem sýnt getur fram á að hann verði fyrir tjóni af þessum sökum rétt á bótum úr sveitarsjóði eða ríkissjóði eftir atvikum vegna landsskipulagsstefnu eða að sveitarsjóður leysi fasteignina til sín."

Óumdeilt er að umbjóðendur mínir verði fyrir tjóni nái aðalskipulagstillagan fram að ganga. Í því samhengi er vert að minnast á að Reykjavíkurborg hefur áður falast eftir landinu til kaups í því skyni að framfylgja stefnu núgildandi aðalskipulags og voru viðræður þar um á frumstigi um mitt ár 2007. Fóru umbjóðendur mínir þá þess á leit við löggiltan fasteignasala, Jón Guðmundsson, að hann skoðaði og mæti umrætt eignarland til markaðsverðs. Við verðmatið var gengið út frá því að landið yrði skipulagt undir einbýlishús eða sérbýli þar sem það var framhald af byggingarlandi sem Reykjavíkurborg hafði þá nýlega selt hæstbjóðendum undir einbýlishús. Mat hans tók mið af því að 1/3 landsins færi undir skipulag, þ.e. götur og græn

svæði og að lóðarstærðir einbýlishúsa sem reist yrðu á landinu væru um 750,0 fm hver. Áætlað heildarmarkaðsverð hans þann 7. maí 2007 voru kr. 1.160.000.000. Með bréfi dags. 25. júní lýstu umbjóðendur mínir sig tilbúna til viðræðna við Reykjavíkurborg um sölu á umræddri landspildu. Þrátt fyrir ítrekanir af hálfu umbjóðanda okkar, dags. 12. september 2007 og 26. febrúar 2008, bárust engin viðbrögð af hálfu Reykjavíkurborgar. Sætti það furðu umbjóðenda minna í ljósi þess að Reykjavíkurborg átti frumkvæðið að því að óska eftir þeim viðræðum.

Verður ekki við það unað að aðalskipulagstillagan sé samþykkt óbreytt með tilheyrandi verðfalli á landi umbjóðenda minna. Umbjóðendur mínir áskilja sér allan rétt til að kanna möguleika á bótaskyldu Reykjavíkurborgar nánar og setja fram bótakröfur ef tilefni verður til. Jafnframt er áskilinn réttur til að krefja Reykjavíkurborg um greiðslu alls kostnaðar sem fallið hefur til og falla mun til við hagsmunagæslu vegna skipulagsmála.

Undirritaður skorar á Reykjavíkurborg að taka ofangreindar athugasemdir til efnislegrar umfjöllunar og afgreiðslu. Undirritaður er að sjálfsögðu reiðubúið til að veita allar nánari upplýsingar vegna þessara athugasemda.

Virðingarfyllst,

Karls Axelssonar hrl.

SKJALAVER
HÖFÐATORGI
23. SEP. 2013
Málsnr: UMK 20130200 44
Bréfalykill:

Umhverfis- og skipulagssvið
Borgartúni 12-14, 105 Reykjavík

skipulag@reykjavik.is

Almennar athugasemdir vegna aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030

Í eðli sínu er hér í meginatriðum um tvær athugasemdir að ræða:
Í fyrsta lagi er lagt til að flugvöllurinn verði áfram í Vatnsmýrinni og færð fyrir því mjög sterk rök sem ekki hafa til þessa verið viðhöfð.
Í öðru lagi er þörf á bættum almenningssamgöngum og bent á lausn þeirra mála sem Metró-hópurinn innan Verkfræði- og náttúruvísindasviðs Háskóla Íslands hefur lagt til sem stuðlar á jákvæðan hátt að minni bílaakstri í stað þess að gera ökumönnum aksturinn sem erfiðastan. Samgöngur eru grundvallaratriði sem verða að vera í lagi.

Vatnsmýrin og flugvöllurinn

Það svar sem liggur næst, ef spurt er, hvað kæmi í stað Vatnsmýrarflugvallarins, þá virðist það vera Keflavíkurflugvöllur þrátt fyrir flesta ókosti.
Þyngsta mótbáran við að leggja flugvöllinn í Vatnsmýrinni niður er sú að það gæti orðið ákaflega dýrkeypt og afleiðingin nýtt hrun í hagkerfinu. Það virðist nefnilega vera almenn skoðun meðal jarðfræðinga að einna **mestar líkur séu á eldgosi á Reykjanesskaga**. Keflavíkurflugvöllur dytti þá hugsanlega út á örfáum klukkutímum. Þetta atriði kemur hvorki fram í röksemdafærslum í http://lending.is "Hjartað slær í Vatnsmýrinni" né í blaðagreinum. Er vit í að treysta alfarið á Keflavíkurflugvöll ef Vatnsmýrarflugvöllurin yrði lagður niður.

Þori borgarstjórn að axla slíka ábyrgð?

Flug á Íslandi til langs tíma litið

Reykjvíkurflugvöllur verður áfram

1. Normalt ástand í Reykjavík
Innanlandsflug.
Varaflugvöllur fyrir Keflavík.
Lítið millilandaflug.
Nokkurt fraktflug.

2. Fari Keflavík á kaf undir gosösku og hraun
Innanlandsflug verður í Reykjavík sem fyrr.
Hreinsa þarf gosösku af Reykjavíkurflugvelli.
Álag á Reykjavík sem varaflugvöll fyrir Keflavík vex og völlurinn mun reynast of lítill.

3. Önnur nálgun
Rannsaka þarf fljótlega möguleika Skerjalandsins á höfuðborgarsvæðinu eins og gert var með Hólmsheiði og Löngusker, valkosti sem reyndust ónothæfir ef á þyrfti að reyna. Framtíðarmál.

Reykjavíkurflugvöllur verði lagður niður

1. Svipað ástand á Suðurnesjum
Keflavík tekur við af Reykjavík.
Millilandaflug sem fyrr.
Lítið innanlandsflug; hrun í þessu flugi.
Mikið fraktflug.
NATO-flug.

2. Fari Keflavík á kaf undir gosösku og hraun
Farþegaflug með ferðamenn fellur niður.
Túristum til landsins fækkar, hrun, tekjur lækka.
Fraktflug fellur niður.
NATO-flug verður fellt niður.

3. Hvað er til bjargar
Rannsaka þarf strax möguleika Skerjalandsins á höfuðborgarsvæðinu eins og gert var með Hólmsheiði og Löngusker, valkosti sem reyndust ónothæfir. Skerjalandsvöllur gæti bjargað málinu.


SELTJARNARNES
Kerlingasker
Olíubóin
Sudurnes
Kleppur
Olíutankarnir
úr Örfirisey
Reykjavik
International
Airport
Jörundarbodi
Lönguskér
REYKJAVÍK
háskólar
hátækni
listir
stofnanir
sjúkrahús
rannsóknir
SKERJALAND
tæmt af sjó
Leirubódi
Fossvogur
KÓPAVOGUR
Hrakhólar
Kópavogur
ÁLFTANES
GARDABÆR
Heimildir:
Sjókort 367
LUKR
Björn Kristinsson
2005
0
1
2
3 km

Um Metró-kerfið

Bók A: "Meginmarkmið og framtíðarsýn" á bls. 132 nefnir "Markmið".
Stætisvagnar eiga að vera uppistaða almenningssamgangna.

Svo er nefnd þróun **léttlestakerfis** en þessar lestir eru varasamar í snjó, þær breytast í sleða!
Í kaflanum "Samningur ...." finnst þessi klausa "...fresta stórum framkvæmdum í samgöngumannvirkjum með **öflugri almenningssamgöngum**.... Sem dragi úr vexti bílaumferðar ....."

Eftir lestur þessara markmiða er við hæfi að nefna að settur var saman starfshópur, **Metró-hópurinn**, innan Verkfræði- og náttúruvísindasviðs Háskóla Íslands. Hann stendur að frumkönnun fyrir jarðlestir hvað varðar sérstakar aðstæður á Stór-Reykjavíkursvæðinu. T.d. er berggrunnur í Vesturbænum heppilegur til jarðgangagerðar (úr stúdentaverkefni).

Athugun leiddi í ljós að mikil hagkvæmni er fólgin í því að taka upp rekstur lesta og jarðlesta í þéttbýli:

Jarðlestir draga úr þrengslum á götum.
Fækka má mislægum gatnamótum, færri götur þarf grafnar niður, sleppa má göngum fyrir bíla , fækka má bílastæðum og bílastæðahúsum o.s.frv.
Það að spara í akstri og nota reiðhjól til og frá metró eða ganga er nýr valkostur.
Metrókerfi dregur úr hávaða og er án svifryks, tjöru, sóts, koldíoxíðs og köfnunarefnisoxíða.
Notkun á vistvænni orku, raforku, er svo auðvitað einn mikilvægasti þátturinn.

Röksemdin fyrir þörf á svokallaðri þéttingu byggðar í Vatnsmýrinni og víðar virðist vera trúarrugl, rökin halda ekki.
Metró-hópurinn við Verkfræðistofnun Háskóla Íslands vill bjóða bíleigendum betri kost samgangna en nú tíðkast.

Hér er átt við kerfi **jarðlesta í þéttbýli** og **lesta í dreifbýli.** Ferðamáti þessi er vel þekktur erlendis.
Þjóðhagslega borgar þetta sig fullkomlega. Það er ofstjórn af hálfu borgarinnar að gera götur borgarinnar hálfófærar með miklum tilkostnaði eins og nýlega er byrjað á og í óþökk flestra.

Rekstur bílaflotans á Stórreykjavíkur-svæðinu, sem einstaklingar eiga og greiða úr eigin vasa, nemur um 200 milljörðum **á hverju einasta ári.** Stofnkostnaður á 10 km af metró er í byrjun 40-50 milljarðar **í eitt skipti.**

Staðsetning metróstöðva er stórmál og leiðir til **langtímaþróunar á borgarkjörnum í næsta nágrenni við valinn metróstöð.** Ef fyrir liggur ákvörðun borgarskipulagsins um væntanlega staðsetningu metróstöðvar fer það strax að hafa áhrif á lóða- og fasteignaverð.
Auk íbúðablokka, verslana og annars atvinnureksturs má ætla að bíó, moll og hótel sæki á slíka staði.
Bílageymslu þarf nálægt metró. Reiðhjólageymslur verður vinsælar.
Menn geta áfram búið heima hjá sér og þétting byggðar heldur litlum rökum.
Sem lauslega viðmiðun er gert ráð fyrir því að fólk sætti sig við að þurfa að ganga allt að 500 m til metróstöðvar.
Samfélagið þarf að fá tíma til að aðlaga sig að samþykktu framtíðarskipulagi og staðarvali metróstöðva.

Þegar staðsetning metróstöðvanna hefur verið ákveðin er hægt að kanna annað flutningskerfið; tengikerfið, þ.e. skutlurnar. Hver er besta leið skutlanna, hvar eiga þær að stoppa og hver er tími hringferðanna?
Ætla má að komi metrókerfi þá leggist mikill hluti núverandi strætókerfis af. Til athugunar geta verið ýmsir kostir.
Hér er því slengt fram að komið verði á nýju, einföldu kerfi farartækja, sem hafa mjög stuttar akstursleiðir í tengslum við metró, hér nefndar skutlur. Þar sem akstursleiðir eru mjög stuttar er hægt með núverandi tækni að taka í notkun rafbíla með venjulegum rafgeymum; Þetta er vistvæn raforkunotkun.

Reykjavík, 19.9.2013

Björn Kristinsson,
prófessor emeritus
Hjarðarhaga 29, 107 R
Sími 898 1932

FORMÁLI

með
UMSÖGN Samtaka um betri byggð (BB) um Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030
(samantekt úr VIÐAUKA I)

Samtök um betri byggð (BB) fagna því að 13 af 15 borgarfulltrúum hafa án mótatkvæða samþykkt fyrirliggjandi tillögu að nýju Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 (AR 2030). Að mati samtakanna mun AR 2030 að óbreyttu marka veruleg tímamót í þróunarsögu höfuðborgarinnar.

En BB gera samt fjölmargar athugasemdir við aðalskipulagstillöguna í UMSÖGN samtakanna, sem hér fylgir.

Þegar íslenska ríkið tók yfir kjörlendi Reykvíkinga í Vatnsmýri undir innanlandsflugvöll í júlí 1946 riðluðust allar áætlanir um þróun höfuðborgarinnar því landið þar var eðlilega sjálfgefið vaxtarsvæði miðborgar Reykjavíkur á seinni helmingi 20. aldar.

Ráðandi öfl í fjórflokknum, á Alþingi, í ríkisstjórn og víðar hafa beitt öllum tiltækum ráðum sl. 67 ár til að festa Vatnsmýrarflugvöll í sessi. Og enn eru flugvallarsinnar á ferðinni í aðdraganda borgarstjórnarkosninga vorið 2014 eftir hraklega útreið í kosningunum 2010.

UMSÖGN Samtaka um betri byggð um Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030 er byggð á faglegum grunni. Því bregðast Samtök um betri byggð við ómálefnalegri, pólitískri atlögu flugvallarsinna að almannahagsmunum höfuðborgarsamfélagsins með sérstökum VIÐAUKA I og með samantekt í FORMÁLA.

Í VIÐAUKA I er fjallað ítarlega um eftirtalin atriði:

1. Um Hólmsheiði
Hólmsheiði er að mati flugvallarsinna „of góður“ flugvallarvalkostur. Hann ryður Miðnesheiði sjálfkrafa út úr myndinni í umræðu um nýja miðstöð innanlandsflugs á SV horninu og greiðir un leið mjög fyrir brotthvarfi flugs úr Vatnsmýri ...

2. Um sjúkraflutninga
Á meðal öryggis- og heilbrigðisfórna borgarbúa vegna stjórnlausrar útþenslu byggðar á höfuðborgarsvæðinu af völdum Vatnsmýrarvallar er gríðarlegur akstur. Árlega aka borgarbúar rösklega 150.000 bílum meira en 2,5 milljarða km. Á þessari allt of löngu leið slasast 80 alvarlega og 2,8 látast að meðaltali á hverju ári. Með þéttri og blandaðri miðborgarbyggð í Vatnsmýri má á 12-20 árum draga úr þörf fyrir akstur um 20-40% og fækkar þá alvarlega slösuðum um 16-32 og látnum um 0,5-1 á ári (m.v fj. íbúa og bíla 2013).

Venjulegt sjúkraflug er að jafnaði þríþætt: A akstur að flugvelli, B flug, C akstur að sjúkrahúsi. Batahorfur bráðveikra og stórslasaðra ráðast mun frekar á fyrstu mínútum sjúkraflutnings en á síðustu mínútunum.

Meginatriði er að bráðveikum og alvarlega slösuðum sé komið í stöðugt ástand sem fyrst og áður en lagt er upp í óvissuferð í venjulegu sjúkraflugi svo flutningstími hafi ekki áhrif á batahorfur. Alvarlega slasaða og bráðveika ætti mun frekar að flytja með þyrlu frá slysstað (sjúkrastað) beint á sjúkrastofnun.

3. Um opinbera úttekt á störfum flugmálayfirvalda
Á lýðveldistímanum hafa flugmálayfirvöld á Íslandi ekki haft neitt frumkvæði að því að bæta til framtíðar stöðu flugmála á SV horninu í sátt við þéttbýlisbúa og til hagsbóta fyrir flugfarþega, flugrekendurog atvinnulíf heldur tortryggt alla aðra valkosti Reykjavíkurborgar o.fl. um ný flugvallarstæði, nú síðast á Hólmsheiði frá árinu 2005.

4. Um yfirtöku ríkisins á landi í Vatnsmýri 06.07.1946
Eftir umtalsverða upplýsingaleit á Landsbókasafni, í Skjalasafni Reykjavíkur, á Alþingi, í Alþingistíðindum, og í Innanríkisráðuneyti telja Samtök um betri byggð ljóst að hvergi sé að finna heimildir eða vísbendingar um að yfirtaka ríkisins á landi Reykjvíkinga í Vatnsmýri þann 6. júlí 1946 undir borgaralegan flugvöll hafi átt sér einhverja stoð í lögum og rétti.

5. Um mat á uppsöfnuðu tjóni vegna Vatnsmýrarflugvallar
Reykjavík er amk. töfalt víðáttumeiri og helmingi strjálbýlli nú en hún hefði ella orðið án flugvallar í Vatnsmýri. Í eftirfarandi meginþáttum hafa aðstæður borgarbúa verið lakari en ella:

Kostnaður sveitarfélaga, kostnaður atvinnulífs, kostnaður heimila, HRUNIÐ, undirmálslán, bílalán, skuldavandi heimilanna, skert heilbrigði borgarbúa, fleiri umferðarslys, meiri útblástur, meiri mengun, lengri útkallstími neyðarþjónustu, tímasóun í samgöngum, brostnir innviðir (strætó, nærþjónusta), lakari öryggisþjónusta (lögregla, slökkvilið, sjúkralið, neyðarlæknar, öryggiseftirlit), ófullnægjandi almannavarnir, glötuð tækifæri, glötuð samlegðaráhrif, glataður félagsauður, o.s.fr.v.

Neikvæð áhrif alls þess sem hér er talið upp gilda fyrir allt höfuðborgarsvæðið þar sem 64% landsmanna búa. Þau eru að sjálfsögðu verulega neikvæð fyrir þjóðarhag og uppsafnað tjón allra í 67 ár nemur án nokkurs vafa mörgum þúsundum milljarða króna. Hve mörgum þúsundum? Það veit enginn.

6. Um ábata af byggð í Vatnsmýri
Árið 2007 var birt skýrsla ráðgjafarfyrirtækisins ParX um ábata þess að flytja flugvöll úr Vatnsmýri og reisa þar í staðinn blandaða miðborgarbyggð. Það sem ekki var tekið með í skýrslu ParX er ma.: Ábati vegna núverandi útivistarsvæða nærri Vatnsmýri, hækkun fasteignaverðs frá Kringlumýrarbraut að Hofsvallagötu, kostnaður heimila, kostnaður sveitarfélaga, kostnaðu fyrirtækja og stofnana, tímasóun í samgöngum, glataður félagsauður, lakara heilsufar, veikari innviðir, minna öryggi o.s.fr.

Ljóst er að aldrei er unnt að vinna upp orðið tjón en almennt gildir að það felur í sér ábata að hætta að gera rangt og tvöfaldan ábata að byrja þess í stað að gera rétt.

7. Um undirskriftasöfnun með flugvelli
2001 samþykktu Reykvíkingar í kosningu, sem haldin var fyrir atbeina Samtaka um betri byggð (BB) að flugvöllur skyldi farinn úr Vatnsmýri 2016. Eina röddin, sem talaði fyrir brottför hans voru BB með eldhúsbauka stjórnamanna og þekkinguna eina að vopni.

Þá beittu samgönguyfirvöld sér gegn brottför flugsins með opinberu fé, sérstökum upplýsingafulltrúa Flugmálastjórnar og kosningastjóra, forkólfi úr atvinnulífinu. Sá stofnaði hollvinasamtök, sem síðan hafa reglulega keypt skoðanakannanir um völlinn í kjölfar mikils áróðurs í hvert sinn.

Herferðin 2013 hófst fljótlega eftir tap fjórflokksins 2010. Borgaryfirvöld sátu þögul hjá fyrir kosninguna 2001 og hafa gert síðan þegar talið berst að Vatnsmýri og flugvelli.

Svarendur eru því óupplýstir nú sem fyrr og kjósa gegn eigin hag og almannahag, ekki síst Reykvíkingar. Þeir sæta einhliða áróðri flugvallarsinna („Putin Syndrom“), einhæfum, órökstuddum og tilfinningahlöðnum vaðli um „sjúkraflug“.

Undirbúningur hefur staðið frá 2010 (frá afhroði fjórflokksins í borgarstjórnarkosningum) með aðkomu xD, xB, Morgunblaðsins, Stöðvar2, flugmálayfirvalda og hollvina flugvallar með sama forkólfinn úr atvinnulífinu í forystu.

BB telja að átak flugvallarsinna hafi kostað amk. 10 milljónir kr. á við fullbúinn kosningaslag auk „ókeypis auglýsinga“ í Morgunblaðinu, á Stöð2 og í nokkrum öðrum fjölmiðlum, sem eru líklega margra tuga milljóna virði samtals.

Umsögn Samtaka um betri byggð (BB)

um tillögu að Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 (AR 2030)

20.09.2013

0.0 INNGANGUR

Það er rökstutt mat Samtaka um betri byggð (BB) að langmikilvægasta forgangsverkefni borgaryfirvalda í Reykjavík á 2. áratug 21. aldar sé að stöðva stjórnlausa útþenslu byggðar á höfuðborgarsvæðinu, sem hófst með yfirtöku ríkisins á Vatnsmýri undir innanlandsflugvöll þann 6. júlí 1946, og beina þróun byggðar inn á við eins fljótt og nokkur kostur er.

Tækið til þess er Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030 (AR 2030), svo fremi sem það er nýtt til að greiða fyrir hraðri uppbyggingu þéttrar og blandaðrar miðborgarbyggðar í VATNSMÝRI (sjá: Vatnsmýri).

AR 2030 gefur fyrirheit um að það verði fyrsta skipulag í sögu Reykjavíkur eftir síðari heimsstyrjöldina, sem tekur af tvímæli um að í VATNSMÝRI skuli rísa borgarbyggð (sjá: Miðborgin). AR 2030 getur þannig markað veruleg tímamót í þróunarsögu höfuðborgarinnar.

Texti í aðalskipulagstillögunni er hins vegar ekki nægilega afdráttarlaus því á nokkrum stöðum er vísað til Svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins og Samgönguáætlunar (ríkisins) 2011-2022 með þeim hætti að mögulegt gæti verið og jafnvel auðvelt fyrir önnur stjórnvöld að tefja eða hindra áform borgaryfirvalda um uppbyggingu í VATNSMÝRI og markvissa þéttingu byggðar (sjá: Vatnsmýri).

1.0 UM BB

Tilefni að stofnun Samtaka um betri (BB) byggð árið 1999 er verulega óhagfelld þróun byggðar í Reykjavík og síðar á höfuðborgarsvæðinu frá lokum seinni heimsstyrjaldar 1945 og frá óréttmætri yfirtöku íslenska ríkisins á Vatnsmýrarsvæðinu undir innanlandsflugvöll (áður herflugvöllur Breta frá 1941; sjá: 2.1 og 2.2; einnig VIÐAUKA ...).

Tilgangur Samtaka um betri byggð (BB) er að vinna að stöðvun stjórnlausrar útþenslu (Urban Sprawl) á höfuðborgarsvæðinu og að stuðla þess í stað að markvissri þéttingu byggðarinnar inn á við.

Markmið samtakanna er að Reykvíkingar taki á ný það frumkvæði á höfuðborgarsvæðinu, sem nauðsynlegt er (frumkvæði, sem glataðist 6. júlí 1946) til að marka mannvæna og skilvirka þróunarstefnu byggðar og samfélags með því að reisa svo fljótt sem auðið er þétta og blandaða miðborg í Vatnsmýri.

2.0 FORSENDUR BB

BB fjallar um landnotkun og samgöngur á höfuðborgarsvæðinu í heild. BB bendir á það sem þó er augljóst: Ekki er hugsanlegt að ná fram skilvirku og mannvænu skipulagi á svæðinu með samlímingu aðalskipulags 7 aðskildra sveitarfélaga. Þvert á móti veldur skipulagsglundroðinn illbærilegu og ört vaxandi óhagræði og gríðarlegu tjóni fyrir höfuðborgarsamfélagið og landsmenn alla. Þegar rætt er um HÖFUÐBORGINA í þessari umsögn er því átt við HÖFUÐBORGARSVÆÐIÐ.

Svo markmið um stöðvun á útþenslu byggðar og þéttingu inn á við nái fram að ganga benda BB á að borgaryfirvöld í Reykjavík verða nú þegar að taka þá forystu og það frumkvæði, sem þarf og sem Reykjavík hafði um þróun borgarinnar en glataði daginn sem ríkisvaldið tók með ÓRÉTTMÆTUM HÆTTI yfir Vatnsmýri . Þann dag, 6. júlí 1946, var ekkert þéttbýli á svæðinu utan Reykjavíkur og Hafnarfjarðar (sbr. VIÐAUKA ...).

BB bendir á að hvergi á höfuðborgarsvæðinu er mögulegt að byggja upp virka þungamiðju búsetu, menningar og miðborgarstarfsemi til framtíðar nema með samþættingu Gamla miðbæjarinns og þéttrar og blandaðrar miðborgarbyggðar í Vatnsmýri.

BB hefur að leiðarljósi þjóðarhag, víðtækustu almannahagsmuni, ítrustu kröfur um skilvirkni, sjálfbærni, öryggi, staðbundna mengun, hnattræna losun og mannvænt og menningarlegt borgarumhverfi.

BB telur að borgayfirvöld í Reykjavík verði að grípa til viðeigandi ráðstafanna til að tryggja að helstu markmið í AR 2030 nái fram að ganga í samskiptum við ríkisvald og sveitarfélög og láti í því skyni gera:

1. lögfræðilega álitsgerð um yfirtöku íslenska ríkisins á Vatnsmýrarsvæðinu fyrir 67 árum
2. hlutlægt mat á glötuðum tækifærum, óinnheimtri lóðarleigu og öðru beinu og óbeinu tjóni, sem borgarsamfélagið kann að hafa orðið fyrir vegna þvingaðrar flugstarfsemi í Vatnsmýri sl. 67 ár.

3.0 STÖÐUMAT

Íslenska höfuðborgin hefur glatað helstu einkennum, sem prýtt hafa borgir frá upphafi þeirra fyrir um 8.000 árum. Á árinu 2013 búa þar um 207.000 borgarbúar á 150km^2 eða um 14íb/ha og er hún einhver dreifðasta höfuðborg, sem sögur fara af.

MIÐJAN er horfin (sjá: Miðborgin). Gamli miðbærinn í Reykjavík var öflugur, lifandi og fjölbreytilegur í stríðslok en hefur koðnað niður jafnt og þétt allan lýðveldistímann.

NÁNDIN er horfin (sjá: Þéttleiki byggðar) og langflestir búa nú utan “göngufjarlægðar”. Af þeim sökum er hvorki grundvöllur fyrir sjálfbærar og skilvirkar ALMENNINGSSAMGÖNGUR

né NÆRÞJÓNUSTU (sjá: Strætó og nærþjónusta). Borgarsamfélagið er ofurselt VÍTAHRING BÍLSINS (sjá: Bílaborg) svo lengi sem borgaryfirvöld í Reykjavík (sjá: Stjórnsýsla) bregðast ekki við með afgerandi hætti með róttækri þéttingu byggðar.

4.0 STAÐHÆTTIR

4.1 Bílaborgin

Höfuðborgin er ekki lengur sjálfbær og rekstrargrunnur almannasamgangna löngu brostinn. Síharðnandi vítahringur bílasamfélagsins ræður ríkjum og mótar borgarskipulag, lífsstíl, viðhorf og neysluvenjur. Fjármunum og kjörtíma borgarbúa, sem með réttu ætti að verja í raunveruleg lífsgæði, uppeldi, umönnun og menntun barna, í sköpun, hvíld, skemmtun, stjórnmálaþátttöku, útivist, menningarstarf og mannleg samskipti, er sóað í endalausum akstri og striti fyrir rekstri ökutækjanna.

Segja má að borgarsamfélagið sé sjúkt, að sjúkdómsvaldurinn sé flugvöllurinn í Vatnsmýri, að sjúkdómseinkennið sé einhver mesta bílaeign í heimi og að afleiðingarnar birtist á öllum sviðum samfélagsins, í rekstri heimila, sveitarfélaga og fyrirtækja, á sviði heilbrigðis (t.d. hreyfingarleysi, offita, öndunarsjúkdómar, streita, einsemd, geðrænn vandi og umferðarslys), menntunar og uppeldis, á sviði lýðræðis, stjórnmála og menningar.

Lélegt borgarskipulag og afleiddur vítahringur bílasamfélagsins bitna á öllum þáttum mannlífs í borginni og hefur m.a. afgerandi áhrif á sviði efnahags, rekstrar, samfélags, menningar, umhverfis og heilbrigðis. Að óbreyttu borgarskipulagi og stjórnlausri útþenslu byggðar mun bílum á hverja þúsund íbúa halda áfram að fjölga þó óvíða ef nokkurn staðar séu þeir nú þegar fleiri en hér.

Skv. Umferðarspá Vegagerðarinnar 2012-2060 fjölgar bílum á hverja þúsund landsmenn úr 753 þann 31.12.2012 í um 1.000 árið 2060 (miðspá). Þann 01.01.2013 höfðu 758 af hverjum 1.000 náð 18 ára aldri og færri en 720 / 1.000 höfðu ökuleyfi.

4.2 Höfuðborgarsvæði

Þegar ríkið tók yfir kjörlendi Reykvíkinga í Vatnsmýri undir innanlandsflugvöll í júlí 1946 riðluðust allar áætlanir um þróun höfuðborgarinnar. Á þessum tíma var ekkert þéttbýli á svæðinu vítt og breitt utan Reykjavíkur og Hafnarfjarðar en nú tók að myndast fyrsti vísir að þéttbýli í Garðahreppi, Kópavogi og Mosfellssveit. Þessir glænýju bæir hafa síðan tekið við allflestum aðfluttra af landsbyggðinni og þar hefur stjórnlaus útþensla byggðar á höfuðborgarsvæðinu orðið langmest.

Árið 1900 voru Reykvíkingar 5.800 eða 7,4% landsmanna. Í stríðslok var þetta hlutfall komið í um 38% en hefur haldist nánast óbreytt síðan. Frá 1946 fjölgaði hins vegar öðrum þéttbýlisbúum höfuðborgarsvæðisins úr uþb. 4.000 íbúum í Hafnarfirði í 85.000 eða í 27% landsmanna.

4.3 Miðborgin

Í amk. 30 ár hafa höfuðborgarbúar varla átt sér nokkra miðborg sem heitið getur. Frá stríðslokum hefur Gamli miðbærinn í og við Kvosina hrörnað jafnt og þétt vegna þess að flugvöllur var þá festur í sessi í Vatnsmýri. Íbúum þar (í 101 Rvk.) fækkaði úr 40 í 14 þús. og

nú ber hann flest merki einhæfs rauðljósahverfis, sem höfðar einkum til erlendra ferðamanna og skemmtanaglaðra Íslendinga.

Við það að sjálfgefið vaxtarsvæði Reykjavíkur í Vatnsmýri var tekið undir innanlandsflug 1946 tvístraðist hefðbundin miðborgarþjónusta um alla Reykjavík og glænýja nágrannabæi. Þjónustuás við Suðurlandsbraut, Skeifu o.s.fr.v., sem skipulagsyfirvöld gefa nú sæmdarheitið „línumiðborg“ í AR 2030, er hluti af þessu stórslysi (sbr. lið 10).

Sérverslun við Laugaveg og nágrenni, einhverjar síðustu leifar hefðbundinnar miðborgarstarfsemi í Gamla miðbænum, hefur oft átt erfitt uppdráttar í samkeppni við nýjar verslunarmiðstöðvar í Kringlunni, Skeifunni, Smáralind og víðar.

Aðgerðir borgaryfirvalda til að torvelda aðkomu einkabíla að Gamla miðbænum eru að einhverju leiti ótímabærar á meðan ekki hillir undir að gengið verði rösklega til verks í að stöðva stjórnlausa útþenslu byggðar.

Líklega geta þessar aðgerðir leitt til áframhaldandi og aukinna erfiðleika sérverslunar og annarar starfsemi í gamla miðbænum því vegna stjórnlausrar útþenslu byggðar eru flestir höfuðborgarbúar enn (og etv. í auknum mæli) háðir eina nothæfa samgöngutækinu (bílnum) og sækja þá sín viðskipti og daglega þjónustu annað.

Á sama tíma verður æ algengara að íbúar í Gamla miðbænum líti á svæðið sem íbúðahverfi og beiti sér gegn hefðbundinni miðborgarstarfsemi.

Við gerð svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins um sl. aldamót beittu skipulagsráðgjafarnir NesPlanners FJÖLKJARNA-líkani, sem er með öllu óviðeigandi fyrir smáborg með 207 þúsund íbúum en hæfir einkum borgum, sem eru 20-100 sinnum fjölmennari.

4.4 Stjórnsýsla
Stjórn skipulagsmála frá stríðslokum hefur einkennst af auðsveipni borgaryfirvalda gagnvart landsbyggðarsjónarmiðum ríkisvalds, Alþingis og ráðandi stjórnmálaflokka, m.a. varðandi málefni flugvallar í Vatnsmýri og stofnbrauta höfuðborgarinnar.

Allan lýðveldistímann var fjórflokkurinn einráður í stjórnmálasamskiptum ríkis og Reykjavíkurborgar og neikvæðra áhrifa þess gætir enn þó borgarvinsamleg öfl hafi náð lykilstöðu í borgarstjórn Reykjavíkur 2010 með skipulagsstefnu BB í farteskinu. T.d. hefur Samgönguáætlun 2011-2022 afgerandi neikvæð áhrif á grundvallarþætti í AR 2030; að óbreyttu tefst uppbygging í Vatnsmýri að mestu í amk. 10 ár eða fram til 2023 og nýtingarhlutfall þar verður sömuleiðis að óbreyttu amk. helmingi of lágt vegna skorts á ríkisfé til ytra gatnakerfis Vatnsmýrarsvæðisins.

4.5 Grunnkerfi Strætó og nærþjónusta
Rekstrargrunnur almannasamgangna og nærþjónustu í Reykjavík brast á níunda áratug 20. aldar þegar farþegum á hvern ekinn km. og viðskiptavinum innan göngufjarlægðar tók að fækka mjög hratt vegna útþenslu byggðar, fjölgunar bíla og samtengingar við nágrannabæi.

Talið er að þéttleiki byggðar þurfi að vera um 35-50 íb/ha til að almannasamgöngur séu góðar og sjálfbærar; þéttleikinn á höfuðborgarsvæðinu er nú um eða innan við 14 íb/ha og fer að óbreyttu lækkandi.

Möskvar þessara tveggja grunnkerfa eru svo gisnir og fjarlægðirnar svo miklar á milli íbúanna innbyrðis og á milli heimila, vinnustaða og daglegrar þjónustu á höfuðborgarsvæðinu að einungis mjög lágu hlutfalli borgarbúa endist tími til að reka dagleg erindi sín og fjölskyldna sinna með öðrum hætti en í einkabíl.

4.6 Vatnsmýri

Þann 1. janúar 1932 fengu Reykvíkingar yfirráð yfir Vatnsmýrarsvæðinu úr jörðunum Þormóðsstöðum, Nauthóli og Skildinganesi. Vatnsmýri var þá sjálfgefið vaxtarsvæði ört vaxandi höfuðborgar en þann 6. júlí 1946 tók ríkisstjórn Íslands Vatnsmýri undir borgaralegan flugvöll.

Svæðið er kjörið byggingarland vegna skjóls fyrir norðlægum áttum,vegna þess hve víðlent það er og slétt og vegna nálægðar við gamla miðbæinn en þó í hæfilegri fjarlægð, í 7-14m hæð yfir sjávarmáli.

Vatnsmýri er ekki mjög mýrlend en víða er alldjúpt á fast berg. Það er verulegur kostur ef reisa á þétta og fjölbreytilega byggð. Á árunum 1999-2002 var hundruðum þúsunda rúmmetra af mýrarjarðvegi ekið á brott og fyllt upp með vönduðu fyllingarefni þegar byggður var þar nýr flugvöllur.

Vatnsmýri er einstakt byggingarsvæði og tækifærin, sem felast í þróun þéttrar og blandaðrar miðborgarbyggðar þar eiga sér ekki margar hliðstæður meðal nágrannaþjóða og þó víðar væri leitað. Á engum öðrum stað er hægt að reisa nýtt og heilstætt miðborgarhverfi, sem bíður upp á ótal tækifæri, áður óþekkt samlegðaráhrif og lausnir margra gamalla vandamála:

1. Mikil og markviss uppbygging á skömmum tíma stöðvar stjórnlausa útþenslu
2. Akstur og fjöldi umferðarslysa dragast saman og kostnaður heimila, fyrirtækja og sveitarfélaga minnkar
3. Þétt og blönduð miðborgarbyggð eflir gömlu miðborgina og skapar á ný skilyrði fyrir öflugar almannasamgöngur
4. Mun fleiri geta nýtt sér að ganga og hjóla
5. Skilyrði skapast fyrir öfluga nærþjónustu af margvíslegu tagi
6. Hnattræn losun CO^2 og staðbundin mengun minnka, heilsufar batnar
7. Samlegðaráhrif verða á milli eldri og nýrra mennta- og hátæknistofnana á svæðinu
8. Borgarbúum gefst loks sá valkostur að búa í fjölbreytilegu miðborgarumhverfi
9. Uppbyggingarþrýstingur í gamla miðbænum minnkar
10. Uppbyggingarmöguleikar styrkja höfuðborgina inn á við, innanlands og á alþjóðavísu

4.7 Þéttleiki byggðar

Byggð í Reykjavík þéttist úr 25 íbúum á hektara árið 1900 í 175 íb/ha 1940 við það að tún og engi breyttust í húsaraðir og heil hverfi án þess að jaðar byggðarinnar færðist út. Með borgaralegum flugvelli í Vatnsmýri gjörbreyttust hins vegar allar forsendur um framtíðarþróun höfuðborgarinnar

Strax árið 1941 rauf AV-flugbraut herflugvallarins skarð í Skildinganeshverfið og þurftu þá um 600 íbúar að flytja þaðan nauðugir, flestir í Laugarnes. En nú hófst hröð og óskipuleg dreifing nýrrar byggðar um víðáttumikið svæði austar á nesinu og þar sem Reykjavík gat ekki lengur tekið við öllum aðfluttum varð til fyrsti vísir að glænýju þéttbýli í Mosfellshreppi, Garðahreppi og Kópavogi. Þetta glænýja þéttbýli greiddi á næstu árum og áratugum mjög fyrir auknum fólksflutningum af landsbyggðinni.

Frá 1941 til 2013 rösklega fjórfaldaðist íbúatala höfuðborgarinnar en landþörfin allt að fimmtugfaldaðist. Árið 2013 eru höfuðborgarbúar um 207.000 á rösklega 15.000ha lands eða um 14 íbúar á hektara. Þessi hraða splundrun byggðar og hrun þéttleika með tilkomu flugvallarins er að sjálfsögðu stórslys, sem með sívaxandi þunga hefur markað djúp spor í íslensku samfélagi. Íslenska höfuðborgin er jafnháð einkabílnum og á svipuðu róli og dreifðustu borgir Bandaríkjanna og Ástralíu varðandi þéttleika, samgöngur og nærþjónustu.

5.0 UMSÖGN BB UM AR 2030

5.1 Fyrirvarar

Samtök um betri byggð (BB) telja að almenningur hafi ekki komið með nægilega virkum hætti að þessari endurskoðun aðalskipulags Reykjavíkur strax við upphaf skipulagsferlisins, einkum varðandi þá þætti, sem skipta langmestu um framtíðargæði borgarinnar svo sem þéttleika byggðar, samgöngur og landnotkun.

BB telja að kynning borgaryfirvalda á þeirri tillögu, sem hér er til umfjöllunar, hafi einkum miðast við bein áhrif skipulagsins á einstök hverfi en að sleppt hafi verið að mestu umfjöllun um það sem skiptir heildina langmestu, þ.e. brotthvarf flugvallar, stöðvun útþenslu og þéttingu inn á við.

BB benda á að gerð borgarinnar hefur afgerandi áhrif á mestallt líf borgarbúa, menningu þeirra, heilbrigði, félagsleg tengsl og efnahagslega afkomu. Borgarskipulagið, sem ræður þróun og eðli borgarinnar, er því mikilvægasta verkefni íbúanna.

Þátttaka íbúanna í mótun sinnar eigin borgar, framtíðar og samfélags er því að mati BB hornsteinn borgaralegs lýðræðis.

Raunveruleg umræða um borgarskipulagið fer sjaldnast fram fyrir kosningar, hvorki til Alþingis né til borgarstjórnar í Reykjavík. Engin breyting varð þar á fyrir alþingiskosningarnar 2013.

Umræðan nú í aðdraganda kosninga 2014 stjórnast alfarið af herferð flugvallarsinna gegn almannahagsmunum, herferð, sem hófst strax eftir afhroð fjórflokksins í borginni 2010.

Það er mat BB að fyrstu ákvarðanir í skipulagsferlinu, ákvarðanir um forsendur og markmið, séu langmikilvægastar og víðtækastar og því skipti miklu að almennir borgarar og aðrir hagsmunaaðilar komi að skipulagsvinnunni strax á fyrstu stigum.

Tryggja ber að höfuðborgin verði sem allra best fyrir núlifandi og óborna Reykvíkinga, gesti þeirra og aðra Íslendinga. Í Reykjavík er stærsta og elsta þéttbýli á höfuðborgarsvæðinu og

því er mikilvægt að Reykvíkingar taki á ný afdráttarlausa forystu um framtíðarþróun höfuðborgarinnar.

BB telja að Reykvíkingar megi undir engum kringumstæðum verða taglhnýtingar þeirra nágrannabæja, sem með beinum hætti þakka tilurð sína því að flugvöllur var festur í Vatnsmýri 6. júlí 1946.

BB telja að ganrýnið og opinskátt stöðumat sé einn mikilvægasti þáttur faglegrar skipulagsvinnu og um leið forsenda góðrar niðurstöðu til langrar framtíðar. BB sakna þess að heildstætt stöðumat sé ekki að finna í fyrirliggjandi tillögu að AR 2030.

Nú eru um 12 ár síðan núverandi AR 2001-2024 tók gildi. Skv. 35.gr. Skipuagslaga hefði borgarstjórn Reykjavíkur amk. átt að endurskoða AR 2024 eftir kosningar 2006.

Þar sem nú eru liðin um sjö ár síðan vinna hófst við þá endurskoðun, sem nú lítur dagsins ljós í tillögu að Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 má telja vafasamt að almenn ávæði í I kafla 1.gr. c í Skipulagslögum sept. 2010 um samráð við almenning séu nægjanlega uppfyllt.

Sömuleiðis telja BB mikilvægt að borgaryfirvöld tryggi með fullnægjandi hætti að farið verði eftir lýðræðislegri ákvörðun Reykvíkinga í almennri atkvæðagreiðslu í mars 2001, að víðtækum almannahagsmunu verði ekki vikið til hliðar fyrir léttvæga sér- og einkahagsmuni og að markmið í 1. gr. Skipulagslaga 2010 nái fram að ganga, að sjálfbær þróun, hagur heildarinnar, efnahagslegar, félagslegar og menningarlegar þarfir borgarbúa, heilbrigði þeirra og öryggi verði höfð að leiðarljósi.

Athugasemdir
1. Brottför flugvallar í Vatnsmýri er í lausu lofti því viðræður við ríkið um hann eru engar þrátt fyrir fyrirheit í SGÁ-2011-2023; ríkið hefur nú leyfi borgarinnar til að reisa flugstöð fyrir nokkur hundruð milljónir króna sem á að vera tilbúin 2015, ári áður en flugvöllurinn á að vera farinn skv. kosningu 2001 (NS-braut skv. núg. AR).

2. Á uppdrætti yfir aðalgatnakerfið í AR 2030 (í kafla „Vistvænar samgöngur“ á bls. 145) er búið að fella niður mislæg gatnamót við Bústaðaveg-Reykjanesbraut, næst verstu slysagatnamót Íslands. Það gengur að sjálfsögðu ekki!!!

3. Húsahæðir í AR 2030 eiga almennt að vera 3-5; BB telur að 3-7h. sé mun eðlilegra, einkum í byggð í Vatnsmýri.

4. NH (nýtingarhlutfall) í Vatnsmýri verði amk 1,8, ekki 0,85. Algerlega óásættanlegt er að 2030 verði einungis búið að reisa uþb. 40% af áætlaðri byggð þar.

5. BB hefur undir höndum áreiðanlega úttekt virtrar breskrar vísindastofnunar á áhættu á „Tsunami“ (hafnarbylgju) við strendur Íslands (10m há alda á 1.000 ára fresti að meðaltali). Á fundi BB með yfirmönnum almannavarna haustið 2012 kom fram að þeir reiknuðu með 5m hárri öldu á Faxaflóa á 1.000 ára fresti en í AR er þessi náttúruvá ekki nefnd. Ljúka þarf vinnu við almannavarnaáætlun (áhættumat og viðbragðsáætlun) höfuðborgarsvæðisins fyrir árslok 2015. Fyrirheit um það verði gefið í AR 2030. Augljóst er í því sambandi að fjölga verður

flóttaleiðum á austur-vestur ásnum og norður-suður ásnum á þessu svæði sbr. Öskjuhlíðargöng, Kópavogsgöng, þverun Skerjafjarðar og Sundabraut.

6. Í upptalningu á veikleikum í þróun Reykjavíkur telur BB rétt að bæta við „Skortur á heimabyggðarhollustu“ (Local Patriotism) og „Minnkaður félagauður“ (Social Capital).

7. Í AR 2030 verði gert ráð fyrir að allt flug fari úr Vatnsmýri fyrir árslok 2016 sbr. niðurstöðu í almennri atkvæðagreiðslu 2001.

8. Í AR 2030 verði gert ráð fyrir að mun fyrr verði byrjað að byggja í Vatnsmýri. Uppbyggingu þar verði að mestu lokið 2030. Húsahæðir verði að jafnaði 3-7h.

9. Ekki boðar gott orðalagið á bls. 31 í kaflanum BORGIN VIÐ SUNDIN: „Frekari athuganir á mögulegri staðsetningu nýs innanlandsflugvallar verða viðfangsefni endurskoðunar svæðisskipulags“ (sjá nánarSkipulag borgarhluta, Vatnsmýri).
10. Undrun og áhyggjur vekur hinn mikli áhugi í AR 2030 á að byggja upp „línumiðborgina“ ásamt orðalaginu á bls. 31 BORGIN VIÐ SUNDIN: „Annar sambærilegur ás getur síðan legið til suðurs frá miðborginni þegar byggð tekur að rísa í Vatnsmýri“.

11. Gerð verði Umferðaröryggisáætlun (UMFÖÁ) fyrir Reykjavík í tengslum við AR 2030, sem geri t.d. ráð fyrir 20% fækkun meiriháttar slysa og dauðaslysa fyrir hvert 5 ára tímabil. Þessari UMFÖÁ fylgi ítarleg fjárhags- og framkvæmdaáætlun sbr. tvær slíkar á tímum R-listans (1996-2007). Vert er að geta þess að sambærileg umferðaröryggisáætlunn fylgir aðalskipulagi Kaupmannahafnar 2011. Á meðal framkvæmda í aðalgatnakerfi Reykjavíkur (fjármagnað af ríkinu), sem eru óhjákvæmilegur hluti slíkrar UMFÖÁ, eru gerð nokkurra mislægra gatnamóta (t.d. á mótum Bústaðavegar og Reykjanesbrautar) og mislægra göngu- og hjólabrauta (t.d. brú yfir Breiðholtsbraut austan Norðurfells v. Select). Vinnubrögð við UMFÖÁ byggist á NÚLLSÝN.

12. Vegna þeirrar miklu þjóðhagslegu arðsemi, sem fylgir hraðri uppbyggingu þéttrar og blandaðrar miðborgarbyggðar í Vatnsmýri (NH>=1,8) mega borgaryfirvöld ekki láta mótþróa ríkisins gegn fjármögnun viðbótargatnakerfis sunnan Vatnsmýrar (Öskjuhlíðargöng, Kópavogsgöng, Þverun Skerjafjarðar o.s.fr.v.) stöðva eðlilega þróun. Þvert á móti ætti borgin að bjóða ríkinu lán fyrir óhjákvæmilegum framkvæmdum ef nauðsyn krefur, sem yrðu t.d. fjármögnuð með lóðasölu í Vatnsmýri.

13. Við opnun Sundahafnar árið 1968 var lagður grunnur að fákeppni í sjóflutningum til og frá Íslandi þegar tvö skipafélög skiptu með sér yfirráðum yfir löndunaraðstöðu hafnarinnar. Slíkt fyrirkomulag á sér enga hliðstæðu á heimsvísu svo vitað sé.

Sterkar líkur benda til þess að nýting lands þar sé slæm enda er um að ræða tvítekningu á flestum sviðum, t.d. gámavöllum, vöruhótelum, löndunarkrönum og viðlegu á kostnað annarrar starfsemi í borginni og ekki síst aðgengis borgarbúa að Sundunum, einni helstu perlu borgarinnar.

1994 gerðu Drewry Shipping Consultants skýrslu um sjóflutninga til og frá Íslandi að beiðni Félags íslenskra stórkaupmanna. Flutningskostnaður á gámaeiningu milli Íslands og næstu erlendu hafnar reyndist amk. tvöfalt hærri en heimsmarkaðsverð.

Samkeppnisstaða útflutningsgreina væri því lakari en ella og verð allrar innfluttrar vöru því amk. 5% hærra en væri, ef Íslendingar nytu óheftrar samkeppni og heimsmarkaðar í sjóflutningum. Engar vísbendingar eru um að breytingar hafi orðið til batnaðar frá árinu 1994.

Það er mat BB að beita beri AR 2030 til að skilja á milli siglinga annars vegar og hafnarstarfsemi hins vegar til að ráða bót á þessari fákeppni og óhagræði borgarbúa.

Reykjavík, 20. septemmber 2013,

Virðingarfyllst,

F.h. framkvæmdastjórnar Samtaka um betri byggð (BB)

Gunnar H Gunnarsson verkfræðingur 557 4335–896 8483 gunnarhjortur@simnet.is
Örn Sigurðsson arkitekt 551 0683–822 0683 arkorn@simnet.is

A. VIÐHENGI

- Almannavarnir 01-2013
- ALMANNAVARNIR Á HÖFUÐBORGARSVÆÐINU
- HAFNARSTARFSEMI Í REYKJAVÍK
- ISAVIA ohf
- Miðstöð innanlandsflugs – UMSÖGN BB
- Umsögn BB um samgönguáætlun 2011-2015/2022
- Vatnsmýri – lögfræðileg úttekt

B. TILVÍSANIR

- Emergency Medicine Journal http://emj.bmj.com/content/by/year
- Howard Frumkin o.fl. (júlí 2004) Urban Sprawl and Public Health
- Urban Planning and Public health at CDC
- http://www.cdc.gov/mmwr/preview/mmwrhtml/su5502a12.htm
- Samtök um betri byggð (2000) Nesið, þróun til vesturs
- Newman og Kenworthy (1999) Cities and Sustainability
- Urban Task Force (1999), Sir R. Rogers Towards an Urban Renaissance

C. SKÝRINGARMYNDIR

- íbúar á hektara PDF
- Manhattan-Reykjavík PDF
- París-Reykjavík PDF
- stjórnlaus útþensla PDF
- þéttleiki-eldsneytisnotkun PDF

VIÐAUKI I

við

UMSÖGN Samtaka um betri byggð um Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030
(sjá samantekt í FORMÁLA)

1. Hólmsheiði er í góðu lagi

Frá ólögmætri yfirtöku Vatnsmýrar undir innanlandsflugvöll 06.07.1946 hafa Alþingi, ríkisstjórn og landsmálaflokkar barist fyrir því að festa hann þar í sessi gegn mjög ríkum almannahagsmunum og mótmælum Reykvíkinga. Tilgangur þessara afla á sér hvorki hagrænar né samgöngutæknilegar stoðir.

Hótun um flutning flugsins til Keflavíkurflugvallar hefur hingað til dugað vel í baráttunni. En nú hefur stæði fyrir nýjan flugvöll á Hólmsheiði í einu af úthverfum Reykjavíkur sett þessa baráttu í mikið uppnám því það er að flestu leiti mun betra en í Vatnsmýri. Af þeim sökum beita ráðandi öfl öllum tiltækum ráðum til að sópa Hólmsheiðarvalkostinum út af borðinu og kæfa umræðuna.

Dr. Haraldur Ólafsson veðurfræðingur fullyrti árið 2008 og ítrekaði í ágúst 2013 að nýting á hugsanlegum flugvelli á Hólmsheiði væri 96-98% að óbreyttum forsendum. Að mati flugrekenda nægja 95%.

Á árinu 2013 tilkynnti Isavia ohf án frekari skýringa um lækkaðan leyfilegan hliðarvind (o.fl.) á Hólmsheiði, úr 20 í 15hnúta. BB benda á að eigi svo róttæk reglugerðarbreyting um hönnun og rekstur flugvalla við einhver rök að styðjast hafi hún óhjákvæmilega hnattræna skírskotun og gildi því ma. einnig um Vatnsmýrarflugvöll.

BB benda á að um 1.750 alþjóðlegir flugvellir dreifast um alla heimsálfur, um strandsvæði og hásléttur, um bæði heimsskaut, um eyðimerkur og frumskóga, frá sjávarmáli og upp yfir 4.000m hæð og því teljast skilyrði á Hólmsheiði og í Vatnsmýri mjög sambærileg í þessum alþjóðlega samanburði.

BB benda á að Vatnsmýri og Miðnesheiði eru á sama veðursvæði. Vatnsmýri getur því ekki verið varaflugvöllur í millilandaflugi heldur eru það Akureyri og Egilsstaðir skv. flugmálastefnu ríkisins.

Þriðja brautin á Hólmsheiði mun hækka nýtingu þar og einnig lagfærð stefna og lenging brauta. Af sömu ástæðu lækkar niðurfelling NA-SV brautar í Vatnsmýri nýtingu þar (niður í 93,8%).

BB mæla með að borgin sjálf ráði erlendan flugvallasérfræðing sbr. fordæmi frá 1964: Hellmann og Buckley.

BB benda á að unnt er tölvuherma veður á Hólmsheiði á 6-8 vikum. Kostnaðurinn er innan við 10 milljónir króna.

BB benda á að krafa nú um 5 ára samfelldar veðurathuganir á Hólmsheiði er fráleit og til þess eins fallin að skapa ríkinu á ný skilyrði til endalausra tafa. Flugmálayfirvöld hafa enn ekki lokið veðurathugunum á Hólmsheiði, sem átti að vera lokið 2010, skv. samkomulagi samgönguráðherra og borgarstjóra frá árinu 2005

2. Sjúkraflutningar
Venjulegt vængjað sjúkraflug, sem er aðeins lítill hluti af sjúkraflutningum á Íslandi, kostar nú um 140milljónir á ári (Mýflug); það má bæta stórlega með auknu fjármagni.

Hlutur ríkisins í byggingarlandi undir flugbrautum í Vatnsmýri er amk. margra tuga milljarða kr. virði. Fyrir vaxtavexti af þeirri upphæð má stórauka framlög til venjulegs sjúkraflugs.

Sérhæfðar sjúkraþyrlur* á fleiri stöðum á landinu geta bætt upp venjulegt sjúkraflug og eflt um leið sjúkraflutniga nær höfuðborgarsvæðinu; þær geta þannig sparað í rekstri úthafsþyrla Landhelgisgæslunnar.

Venjulegt sjúkraflug er að jafnaði þríþætt: A akstur að flugvelli**, B flug, C akstur að sjúkrahúsi (LSH); ekki er reiknað með björgunaraðgerðum, flutningi á milli farartækja, bið eftir flugvél eða öðrum töfum; hlutfall C (aksturs að sjúkrahúsi) af heildarflutningstíma sjúklings A+B+C minnkar í réttu hlutfalli við auknar tafir***.

Með þyrlu lengist flugtíminn B (þyrla <300km/klst, flugvél um 500km/klst) en akstur í þáttum A og C sparast; heildarflutningstími A+B+C styttist; óvissa vegna tafa minnkar og hjask vegna flutnings sjúklings milli farartækja hverfur.

Meðalflutningstími A+B+C= 60+60+7=127 mín í Vatnsmýri****	+/-0
Meðalflutningstími A+B+C= 60+58+15=133 mín á Hólmsheiði	+6 (5%)
Meðalflutningstími A+B+C= 60+64+30=154 mín á Miðnesheiði	+27 (21%)

* Stofn- og rekstrarkostnaður (s/r) sjúkraþyrlu er um ¼ af s/r SuperPuma Landhelgisgæslunnar: 2 börur, 2 læknar, 250-300km/klst.
** Óvissa er um tímalengd A+ í samanburði við B og C, sem eru nánast fastar stærðir.
*** Einhverjar tafir eru í öllu venjulegu sjúkraflugi; of oft eru þær verulegar og geta jafnvel tvöfaldað heildarflutningstíma sjúklings.
**** Flugtími B miðast við Akureyri.

Batahorfur bráðveikra og stórslasaðra ráðast mun frekar á fyrstu mínútum sjúkraflutnings (í þætti A) en á síðustu mínútunum (í þætti C).

Meginatriði er því að bráðveikum og alvarlega slösuðum sé komið í stöðugt ástand sem fyrst og áður en lagt er upp í óvissuferð í venjulegu sjúkraflugi svo flutningstími hafi ekki áhrif á batahorfur. Alvarlega slasaða og bráðveika ætti mun frekar að flytja með þyrlu frá slysstað (sjúkrastað) beint á sjúkrastofnun.

Þetta styður grein Þorgeirs Gestssonar sérfræðings í tauga- og lyflækningum í Fréttablaðinu 17.09.2013. Þar vitnar hann í rannsókn Nicoll o.fl., sem birt var í Emergency Medical Journal 2007, sem leiðir í ljós að beint samband var á milli afdrifa 10.315 sjúklinga í bráðri lífshættu og fjarlægðar þeirra í beinni loftlínu (í þéttbýli) frá sjúkrahúsinu, sem meðhöndlaði þá.

Orðrétt segir í grein Þorgeirs: „Niðurstaðan var að fyrir hvern kílómeter, sem fjarlægðin jókst um jukust dánarlíkur viðkomandi einstaklings um 2%. Sé dæmi tekið af íbúðarbyggð í Úlfarsárdal, sem er 8-9km fjær Landspítala en Vatnsmýri þýddi það að bráð veikindi hefðu í för með sér 15-20% auknar líkur á láti sjúklingsins“.

Skv. Þorgeiri má þannig rekja 1% allra dauðsfalla til meiri fjarlægðar en 10km frá sjúkrahúsi. Færi Landspítalinn til Keflavíkur töpuðust líklega 50 mannslíf árlega á höfuðborgarsvæðinu og verði 20.000 íbúar settir í Úlfarsárdal fremur en í Vatnsmýri kostar það 1,5 dauðsföll til viðbótar árlega.

Í grein Þorgeirs kemur fram að fyrir stóran hluta bráðveikra geti búseta í 5km fjarlægð frá lítilli heilsugæslustöð á landsbyggðinni verið betri en búseta í 6km fjarlægð frá Landspítala. Allir læknar hafi lært að greina og meðhöndla stóran hluta bráðra veikinda, sem ógna lífi.

Aðrar öryggis- og heilbrigðisfórnir borgarbúa vegna stjórnlausrar útþenslu byggðar á höfuðborgarsvæðinu af völdum Vatnsmýrarvallar tengjast því að leiðir á milli heimila, vinnustaða, dagvöruverslana, heilbrigðisþjónustu o.s.fr.v. eru of langar og utan göngufjarlægðar. Grunnur nærþjónustu og almannasamgangna er löngu brostinn og einkabíllinn því eina nothæfa samgöngutæki langflestra borgarbúa.

Árlega aka þeir rösklega 150.000 bílum meira en 2,5 milljarða km með 80 alvarlega slösuðum og 2,8 látnum að meðaltali. Með þéttri og blandaðri miðborgarbyggð í Vatnsmýri má á 12-20 árum draga úr þörf fyrir akstur um 20-40% og fækkar þá alvarlega slösuðum um 16-32 og látnum um 0,5-1,0 á ári m.v. íbúafjölda og bílaeign 2013 (207.000íb., 743 bílar/1.000íb).

Aðrar afleiðingar of mikills aksturs eru sjúkdómar vegna mengunar, kyrrsetu og lífsstíls: Öndunarfærasjúkdómar, hjartasjúkdómar, krabbamein, sykursýki, streyta o.fl. auk sálrænna og félagslegra meinsemda vegna einsemdar og einangrunar.

Staða almannavarna er slæm vegna gríðarlegrar útþenslu byggðar. Það vantar ma. 2 nýjar slökkvistöðvar, viðvörunarkerfi, flóttaleiðir og nothæfa viðbragðsáætlun.

3. Opinber úttekt á störfum flugmálayfirvalda

BB mun leggja sitt af mörkum til að fram fari opinber úttekt á störfum Samgönguráðuneytis (nú Innanríkisráðuneyti) og Flugmálayfirvalda (Flugmálafulltrúi ríkisins, Flugmálastjórn, Flugstoðir ohf og nú Isavia ohf), sem hafa í 67 ár einbeitt „sérþekkingu“ sinni í flug- og flugvallarmálum að því að viðhalda flugvelli í Vatnsmýri.

Á lýðveldistímanum hafa þessi yfirvöld ekki haft neitt frumkvæði að því að bæta til framtíðar stöðu flugmála á SV horninu í sátt við þéttbýlisbúa og til hagsbóta fyrir flugfarþega,

flugrekendurog atvinnulíf heldur tortryggt alla aðra valkosti (Reykjavíkurborgar o.fl.) um ný flugvallarstæði, nú síðast á Hólmsheiði frá árinu 2005.

BB telja að til greina komi sérstök rannsókarnefnd Alþingis, Ríkisendurskoðandi eða Umboðsmaður Alþingis.

4. Yfirtaka ríkisins á landi í Vatnsmýri 06.07.1946 á sér enga stoð í lögum og rétti.
Á árinu 1941 lauk hernámslið Breta á Íslandi við byggingu herflugvallar í Vatnsmýri.

Þann 6. júlí 1946 afhentu Bretar íslenska ríkinu herflugvöllinn til umráða og á sama tíma gerði ríkisstjórn Ólafs Thors hann að borgaralegum flugvelli. Frá þeim degi hafa Flugmálastjórn Íslands, síðar Flugstoðir ohf og nú frá 2010 Isavia ohf annast rekstur hans.

Frá stofnun 1999 hafa Samtök um betri byggð (BB) m.a. bent á alvarlegar afleiðingar flugstarfseminnar í Vatnsmýri og á hæpnar réttarfarslegar forsendur hennar.

Eftir umtalsverða upplýsingaleit á Landsbókasafni, í Skjalasafni Reykjavíkur, í Alþingistíðindum, á Alþingi og í Innanríkisráðuneyti telja Samtök um betri byggð nú ljóst að hvergi sé að finna heimildir eða vísbendingar um að yfirtaka ríkisins á landi Reykjvíkinga í Vatnsmýri þann 6. júlí 1946 undir borgaralegan flugvöll hafi átt sér einhverja stoð í lögum og rétti.

Þvert á móti telja samtökin að ljóst sé orðið það, sem raunar hefur alltaf blasað við réttsýnum og ósturluðum, að um var að ræða einhliða og óréttmæta aðgerð Alþingis og ríkisstjórnar Íslands í krafti 300% misvægis atkvæða.

BB sendu erindi um málið til borgaryfirvalda þann 05.05.2013. Í júní 2013 var erindinu vísað til Borgarlögmanns (BoLö). Þann 08.07.´13 áttu BB fund með BoLö til að fylgja erindi sínu eftir.

Í símtali í byrjun september kom fram að BoLö hefur ekki hafið vinnu við þetta mál. Ekki verði séð að af því geti orðið í bráð, nema fyrirmæli berist.

BoLö er sammála því að miski sem slíkur fyrnist ekki (aldrei), en ...
BoLö telur að þó miski sannist geti þolandi glatað (eigna-)rétti v. tómlætis ... ?
BoLö telur að bótaréttur glatist á max 20 árum.
BoLö telur að borgin geti krafist lóðarleigu strax!

5. BB hvetja til þess að borgaryfirvöld láti meta uppsafnað tjón v. Vatnsmýrarflugvallar sl. 67 ár miðað við að Reykjavík er amk. töfalt víðáttumeiri og helmingi strjálbýlli nú en ella hefði orðið án flugvallar. Kannað verði ma.eftirfarandi:

Kostnaður sveitarfélaga, kostnaður atvinnulífs, kostnaður heimila, HRUNIÐ, undirmálslán, bílalán, skuldavandi heimilanna, skert heilbrigði borgarbúa, fleiri umferðarslys, meiri útblástur, meiri mengun, lengri útkallstími neyðarþjónustu, tímasóun í samgöngum, brostnir innviðir (strætó, nærþjónusta) lakari öryggisþjónusta (lögregla, slökkvilið, sjúkralið,

neyðarlæknar, öryggiseftirlit), ófullnægjandi almannavarnir, glötuð tækifæri, glötuð samlegðaráhrif, glataður félagsauður, o.s.fr.v.

Þó slíkt mat verði ekki grunnur að bótakröfu skýrir það réttarstöðu Reykvíkinga og er því mikilvægur siðferðisgrunnur í umræðunni; sjá ParX frá 2007 og umfjöllun í Fréttablaðinu 09.09.´13 um grein Sigurðar Jóhannessonar hagfræðings í Vísbendingu

6. Borgaryfirvöld láti meta ábata af byggð í Vatnsmýri
Endurunnin verði ParX-skýrslan frá 2007, þó þannig að einnig verði reiknaður þjóðhagslegur ábati af tvöfalt hærri nýtingu (NH=1,8) en gert er ráð fyrir í nýju aðalskipulagi.

Það sem ekki var tekið með í ParX-skýrslunni er ma.: Ábati vegna núverandi útivistarsvæða nærri Vatnsmýri, hækkun fasteignaverðs frá Kringlumýrarbraut að Hofsvallagötu, kostnaður heimila, kostnaður sveitarfélaga, kostnaðu fyrirtækja og stofnana, tímasóun í samgöngum, glataður félagsauður, lakara heilsufar, veikari innviðir, minna öryggi o.s.fr.

Þó ríkið þurfi að byggja nýja miðstöð innanlandsflugs hagnast það verulega (nettó) af brottför flugvallar úr Vatnsmýri vegna gríðarlegs verðmætis ríkislóðanna þar.

7. Undirskriftasöfnun með flugvelli er tortryggileg
Svarendur eru óupplýstir og kjósa gegn eigin hag og almannahag, einkum Reykvíkingar.

Þeir sæta einhliða áróðri flugvallarsinna („Putin Syndrom“), einhæfum, órökstuddum og tilfinningahlöðnum málflutningi um „sjúkraflug“.

Undirbúningur hefur staðið frá 2010 (frá afhroði fjórflokksins í borgarstjórnarkosningum).

Mikil skipulagning hefur farið fram með beinni aðkomu xD, xB, Morgunblaðsins, Stöðvar2, flugmálayfirvalda, hollvina flugvallar með nafntogaðan athafnamann í forystu, o.s.fr.

BB telja að átak flugvallarsinna hafi kostað á við góða kosningabaráttu, amk. 10 milljónir kr. auk „ókeypis auglýsinga“ í Morgunblaðinu, á Stöð2 og í nokkrum öðrum fjölmiðlum, framlag, sem er samtals margra tuga milljóna virði.

Reykjavík, 20. septemmber 2013,

F.h. framkvæmdastjórnar Samtaka um betri byggð (BB)

Gunnar H Gunnarsson verkfræðingur 557 4335–896 8483 gunnarhjortur@simnet.is
Örn Sigurðsson arkitekt 551 0683–822 0683 arkorn@simnet.is

MINNISBLAÐ – Almannavarnir höfuðborgar og BB

Fundur framkvæmdastjórnar Samtaka um betri byggð (BB) með yfirmönnum almannavarna á höfuðborgarsvæðinu mánudaginn 15. október 2012

Fundurinn hófst kl. 16:10 í miðstöð almannavarna við Skógarhlíð

Mættir:

Víðir Reynisson deildarstjóri Almannavarnardeildar RLS
Jón Viðar Matthíasson slökkviliðsstjóri höfuðborgarsvæðisins
Guðrún Jóhannesdóttir verkefnastjóri
Ágúst Gunnar Gylfason
Gunnar H Gunnarsson í framkvæmdastjórn BB
Örn Sigurðsson í framkvæmdastjórn BB

Stjórnarmenn BB þakka kærlega fyrir góðan fund.

Stjórnarmenn BB gerðu grein fyrir tilurð, tilgangi, stefnu og starfi samtakanna sl. 14 ár: Að veita ráðandi öflum aðhald á sviði skipulagsmála á höfuðborgarsvæðinu, að fylgjast með þróun byggðar þar, að gera tillögur og rannsóknir á sviði borgarskipulags, að miðla upplýsingum um hagkvæmt, skilvirkt og sjálfbært borgarskipulag og þróun mannvænnar og menningarlegrar byggðar á svæðinu án Vatnsmýrarflugvallar.

Stjórnarmenn BB gerðu grein fyrir aðkomu samtakanna að öryggismálum í þéttbýli og mati þeirra á ýmsum málefnum tengdum almannaöryggi, ma.

- að málefnum olíubyrgðarstöðvar í Örfirisey og flutningum eldsneytis frá henni um götur borgarinnar (árið 1999),
- að hryðjuverkaógn vegna nástöðu Vatnsmýrarflugvallar og stjórnsýslumiðstöðvar Íslands og Reykjavíkur (á árunum 2001 – 2002),
- að áhrifum stofnbrautakerfis höfuðborgarsvæðisins á skilvirka rýmingu svæða í umsögnum BB um samgönguáætlanir (2004, 2008 og 2012)
- að viðbrögðum við flóðbylgjum („tsunami“ á árunum 2006 – 2012)
- að afskiptum BB af umferðaröryggi á höfuðborgarsvæðinu frá stofnun samtakanna (1999-2012)
- að mati BB á viðvörunarkerfum almannavarna á höfuðborgarsvæðinu (2006 – 2012, sjá ma. http://www.americansignal.com/applications/outdoor-warning-siren-systems/)

Stjórnarmenn BB lögðu fram gögn frá virtri rannsóknarstofnun í Bretlandi (http://www.nerc-bas.ac.uk/tsunami-risk) þar sem komist er að því að vænta megi 10m flóðbylgju í Norður Altlantshafi á eitt þúsund ára fresti að meðaltali

Stjórnarmenn BB gerðu grein fyrir því sjónarmiði samtakanna varðandi borgarskipulag og almannaöryggi á höfuðborgarsvæðinu að byggt borgarlandslag móti óhjákvæmilega viðbragsáætlanir almannavarna á sama hátt og sjónarmið almannavarna hljóta óhjákvæmilega að hafa áhrif á mótun skipulags óbyggðs borgarlandslags;

Stjórnarmenn BB gerðu grein fyrir því að mikill íbúafjöldi á höfuðborgarsvæðinu (um 2/3ju landsmanna) hljóti óhjákvæmilega að gefa mjög háan margfeldisstuðul í öllum útreikningum og ákvörðunum um forgangsröðun og vinnuhraða við gerð viðbragðsáætlunar fyrir svæðið.

Í máli Víðis Reynissonar kom ma. fram eftirfarandi:

- viðvörunarflautur almannavarna voru síðast þeyttar í apríl 2000 og síðan lagðar niður
- í stað viðvörunarflauta hefur verið þróað úthringikerfi í alla farsíma
- viðvörunarflautur eru dýrar og óöruggar í rekstri

- víða um lönd ber sveitarfélögum að taka tillit til almannavarna í skipulagi sínu en ekki hér á landi (nema að takmörkuðu leyti)
- áhætuskoðun var samræmd á höfuðborgarsvæðinu 2011 (600 bls)
- í áhættumati er gert ráð fyrir 5m hárri flóðbylgju („tsunami“)
- í raun er til virk viðbragðsáætlun á höfuðborgarsvæðiðu, sem byggir á verkferlum, þekkingu og reynslu lögreglu, slökkviliðs og annarra viðbragðsaðila

Í máli Jóns Viðars Matthíassonar kom ma. fram eftirfarandi:
- viðvörunarflautur voru á ábyrgð ríkisins
- nú eru viðvörunarflautur (2) við olíuhöfnina í Örfirisey
- sprengiefnageymsla er á Hólmsheiði (væntanlega eru ekki hættuleg efni af því tagi í Örfirisey)
- á fundi almannavarna í nóvember nk. verður kynnt heildstætt hættumat f. höf.b.sv.

Við ýmsum spurningum BB varðandi almannavarnir á höfuðborgarsvæðinu fengust ekki afgerandi svör:

- Er í gildi einhver raunveruleg viðbragðsáætlun á höfuðborgarsvæðinu ? Ef já, síðan hvenær er hún?
- Hver er ásættanlegur hámarkstími fyrir endurskoðun viðbragðsáætlana?
- Hver er tímasetning vinnu við hættumat og viðbragðsáætlun fyrir höfuðborgarsvæðið?
- Hvaða viðvörunarkerfi eru til skoðunar á höfuðborgarsvæðinu?
- Hvaða áhrif hefur nýleg ákvörðun um heildstætt hættumat vegna eldgosa á Íslandi á tímasetningu nýrrar viðbragðsáætlunar fyrir höfuðborgarsvæðið?
- Hvaða samvinnu hafa yfirvöld almannavarna, Vegagerðar og borgarskipulags á höfuðborgarsvæðinu?
- Hvaða ráðstafanir hafa nú þegar verið gerðar til að upplýsa almenning á höfuðborgarsvæðinu um mikilvægi almannavarna og um vinnu við nýja viðbragsáætlun?

BB leggur til, í þágu almannahagsmuna, að hraðað verði hættumati og gerð viðbragðsáætlunar á höfuðborgarsvæðinu þannig að þeirri vinnu ljúki eigi síðar en um áramót 2013 / 2014

BB leggur til að tryggt verði aukið fé, td. úr Ofanflóðasjóði, þannig að hraða megi hættumati og gerð viðbragðsáætlunar á höfuðborgarsvæðinu óháð þriggja ára eldfjallarannsóknum innanríkisráðherra; þegar ný viðbragðsáætlun hefur verið gerð verði hún kynnt almenningi og haldnar viðeigandi æfingar með þátttöku hans

BB leggur til að tryggt verði aukið fé, td. úr Ofanflóðasjóði, þannig að endureisa megi kerfi viðvörunarflauta eða að byggja megi upp annað jaftraust eða traustara viðvörunarkerfi gegn almannavá á höfuðborgarsvæðinu

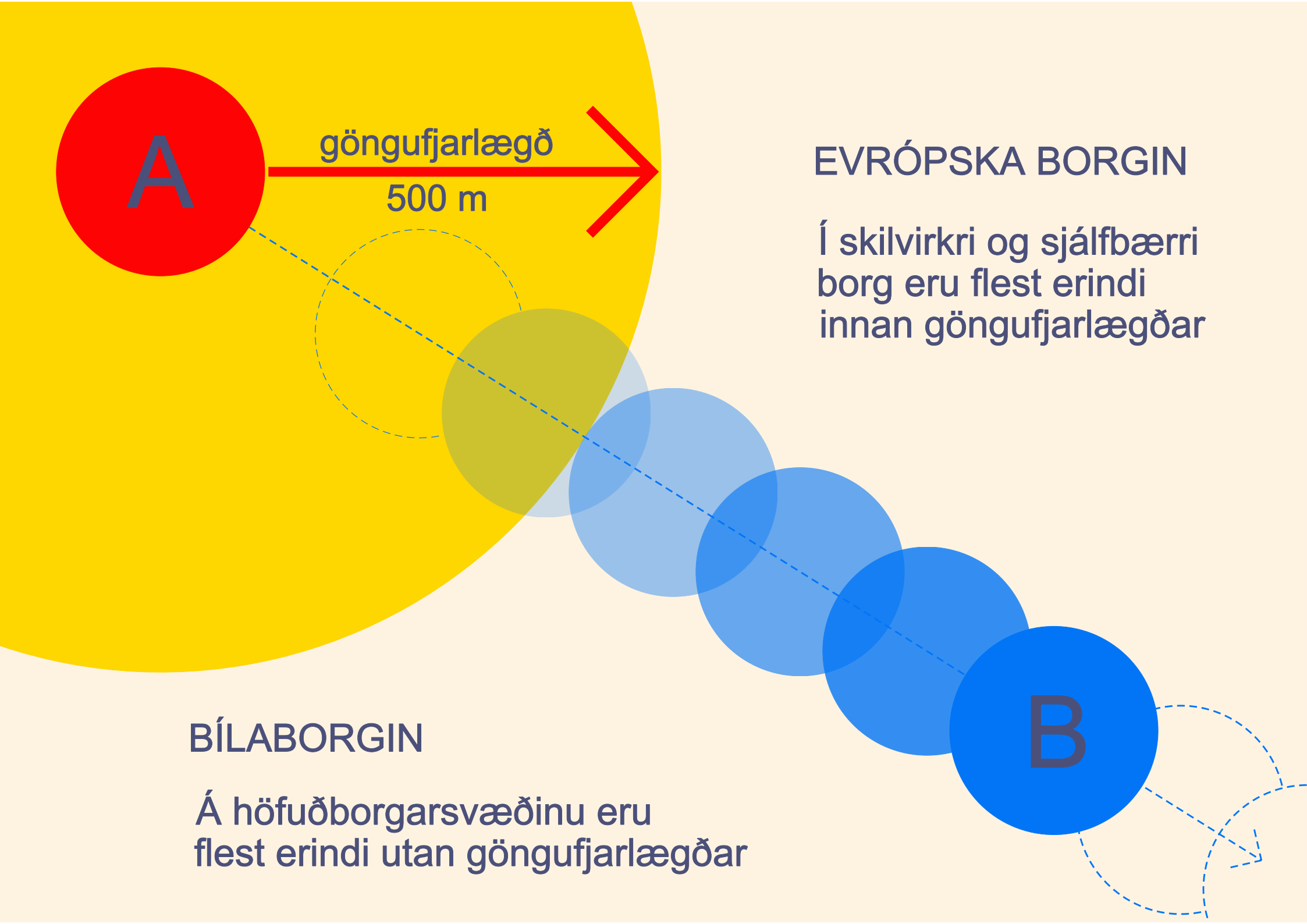
BB leggur áherslu á að almannavarnaráætlun höfuðborgarsvæðisins, sem lokið verði við eigi síðar en um áramót 2013 / 2014, verði samþætt svæðisskipulagi og aðalskipulagi og skyldum áætlunum;

BB bendir á að það vantar sárlega fleiri rýmingarleiðir á höfuðborgarsvæðinu á austur/vestur og norður/suður ásunum, þ.e.s. Kópavogsgöng, Öskjuhlíðargöng, Sundabraut og Skerjabraut (þverun Skerjafjarðar í framhaldi af Suðurgötu); einnig vantar nokkur mislæg gatnamót á núverandi aðalgatnakerfi

Fleira gerðist ekki og lauk fundinum um kl. 17:40.

Reykjavík, 16.10.2012
f.h. framkvæmdastjórnar Samtaka um betri byggð

Gunnar H Gunnarsson verkfræðingur í framkvæmdastjórn BB	Örn Sigurðsson arkitekt í framkvæmdastjórn BB


A
göngufjarlægð
500 m
EVRÓPSKA BORGIN
Í skilvirkri og sjálfbærri borg eru flest erindi innan göngufjarlægðar
B
BÍLABORGIN
Á höfuðborgarsvæðinu eru flest erindi utan göngufjarlægðar

HAFNARSTARFSEMI Á HÖFUÐBORGARSVÆÐINU
Borgarskipulag, samkepni og verðlag

1.0 SAMANTEKT

- Að búa við frjálsra samkeppni og heimsmarkaðsverð á sjóflutningum er sjálfsagður hluti af sjálfstæði og velmegun þjóðanna.

- Höfuðborgarsvæðið hefur sérstöðu á Vesturlöndum og víðar vegna einokunar á löndunaraðstöðu.

- Íslendingar greiða meira fyrir innflutar vörur en ella.

- Óskilvirkni við löndun og geymslu á frakt eykur enn á kostnað og hækkar vöruverð.

- Samfélagið glatar tækifærum í samgöngum og þróun byggðar vegna samkeppni skipafélaga um löndunaraðstöðu í Reykjavíkurhöfn.

- Skilja þarf á milli siglinga og reksturs á löndunaraðstöðu og opna hafnir á höfuðborgarsvæðisins fyrir alþjóðlegri samkeppni í sjóflutningum.

2.0 INNGANGUR

Siglingar eyþjóða endurspegluðu löngum sjálfstæði þeirra og efnahag. Sjóflutningar Íslendinga færðust á hendur erlendra konunga og kaupmanna á 13. öld en með stofnun Eimskipafélags Íslands (síðar Eimskips) 1914 komust þeir aftur að fullu í íslenskar hendur.

Skipadeild SÍS (Samskip frá 1990) var stofnuð 1946 um sjóflutninga samvinnufélaganna. Hafskip, sem stofnað var 1956 af kaupmönnum, var tekið til skipta 1987. Skipaútgerð ríkisins var stofnuð um strandsiglingar 1929 en lögð niður 1992.

Á íslenskum siglingamarkaði árið 2008 eru tvö skipafélög nærri allsráðandi, Eimskip og Samskip. Hafnarstarfsemi í Reykjavík er þannig fyrirkomið að hvort skipafélag á sína hafnaraðstöðu, þ.e. löndunarkrana, gámavelli, vörugeymslur o.þ.h. Atlantsskip var stofnað 1998 og er langtum minna en hin tvö. Það ræður ekki yfir eigin höfn en hefur um þessar mundir aðstöðu í Kópavogshöfn.

3.0 BORGARSKIPULAG

Fyrirkomulag í Reykjavíkurhöfn leiðir til umtalsverðrar sóunar á landi vegna tvítekningar á löndunaraðstöðu: Eimskip við Skarfabakka og Sundabakka og Samskip við Vogabakka. Þetta land telja margir borgarbúar sérlega verðmætt vegna legu sinnar við Viðeyjarsund og Elliðaárvog og ekki síður fyrir einstæða sýn á eyjarnar og fjöllin að baki.

Staðsetning Samskipahafnar fyrir sunnan leið I við þverun Kleppsvíkur olli því að hagkvæmasta lausnin í 1. áfanga Sundabrautar með opnanlegri brú var felld á fyrstu stigum undirbúnings að lítt athuguðu máli.

4.0 SAMKEPNI

Samkeppni í siglingum til og frá landinu er verulega takmörkuð vegna eignarhalds tveggja skipafélaga á löndunaraðstöðu í Reykjavíkurhöfn og er aðkoma Íslendinga að heimsmarkaði í sjóflutningum því nánast útilokuð.

Árið 1994 lét Félag íslenskra stórkaupmanna gera úttekt á siglingum og hafnarstarfsemi í Reykjavík, svonefnda **Drewry-skýrslu**, þar sem komist er að þeirri niðurstöðu að sjóflutningar til og frá Íslandi séu helmingi kostnaðarsamari en á heimsmarkaði.

5.0 VERÐLAG

Þessi fákeppni í sjóflutningum olli því að verðlag á innfluttum vörum á Íslandi árið 1994 var a.m.k. 5% hærra að meðaltali en væri ef Íslendingar hefðu þá notið heimsmarkaðsins. Ekki er vitað hvernig ástandið er í dag en full ástæða er til að kanna það.

Sterk rök eru fyrir því að umtalsverð tvítekning á löndunarkrönum, vörugeymslum, gámavöllum o.s.fr.v. hafi áhrif til hækkunar vöruverðs.

Óskilvirkni og sóun lands vegna óþarfra hafnarmannvirkja draga úr gæðum byggðarinnar og valda m.a. kostnaðarauka í samgöngum í borginni samanber lakan valkost í áfanga I í Sundabraut.

6.0 NIÐURLAG

Á tímum alþjóðavæðingar og frjálsra viðskipta er það nú sjálfsagður hluti af sjálfstæði og velmegun þjóðanna að búa við frjálsa samkeppni og óheftan aðgang að heimsmarkaðsverði í sjóflutningum. Það vekur því furðu að hafnir á höfuðborgarsvæðinu skuli hafa sérstöðu meðal hafna á Vesturlöndum og víðar með fákeppni á löndunaraðstöðu.

Íslendingar fara á mis við frjálsa samkeppni og heimsmarkaðsverð í sjóflutningum og greiða því verulega meira fyrir innflutar vörur en ella. Óskilvirkni við löndun og geymslu á frakt eykur enn á kostnað og hækkar vöruverð.

Á sama tíma og fákeppni einkennir sjóflutnga til landsins ríkir samkeppni milli Eimskips og Samskipa um löndunaraðstöðu í Reykjavíkurhöfn, sem hefur valdið því að samfélagið fer nú á mis við hagkvæmastu lausn í 1. áfanga Sundabrautar.

Óhjákvæmilegt er að gerðar verði ráðstafanir til að skilja á milli siglinga annars vegar og reksturs á löndunaraðstöðu hins vegar til að opna hafnir á höfuðborgarsvæðinu fyrir alþjóðlegum siglingum og óheftri samkeppni til hagsbóta fyrir íslenska neytendur.

Reykjavík 30.01.2008
Gunnar H Gunnarsson verkfræðingur, Örn Sigurðsson arkitekt

ISAVIA ohf

isavia@isavia.is

Þórólfur Árnason formaður stjórnar Isavia ohf - isavia@isavia.is
Björn Óli Hauksson forstjóri Isavia ohf - isavia@isavia.is
Friðþór Eydal talsmaður Isavia ohf - fridthor.eydal@isavia.is

Framkvæmdastjórn Samtaka um betri byggð (BB) ítrekar þá ósk sína frá 18.04.2013 að fá aðgang að faglegum skýrslum og greinargerðum, sem Isavia ohf kann að hafa látið gera til að greina nýtingarstuðla á flugvelli í Vatnsmýri og á fyrirhuguðu / hugsanlegu flugvallarstæði á Hólmsheiði, m.a. í tengslum við skýrslu Veðurstofu Íslands um veðurathuganir þar á árunum 2006-2012 (á hugsanlegu flugvallarstæði á Hólmsheiði).

Framkvæmdastjórn BB óskar þess sömuleiðis að Isavia ohf upplýsi einnig um öll önnur álitamál, sem nefnd eru í erindi samtakanna til Isavia frá 18.04.2013:

1. Framkvæmdastjórn BB óskar þess að Isavia ohf upplýsi hvaða innlendar og alþjóðlegar reglur eru lagðar til grundvallar við greiningu stofnunarinnar (Isavia ohf) á nýtingarstuðlum og öðru hæfi flugvalla almennt og sérstaklega í Vatnsmýri og á Hólmsheiði m.t.t. veðurfars og annara aðstæðna.

2. Framkvæmdastjórn BB óskar þess að að fá aðgang að niðurstöðum þeirra veðurfarsmælinga, sem Flugstoðum ohf (undanfara Isavia ohf) var falið að annast í samkomulagi Valdísar Óskarsdóttur borgarstjóra og Sturlu Böðvarssonar samgönguráðherra 2005, þ.e.s. mælingu á skýjahæð, skyggni og ókyrrð í lofti á og yfir hugsanlegu flugvallarstæði á Hólmsheiði.

3. Framkvæmdastjórn BB óskar þess að Isavia ohf upplýsi hvers vegna veðurfarsmælingar Flugstoða ohf á Hólmsheiði hafi ekki hafist fyrr en 2008, um 2 árum eftir að Veðurstofa Íslands hóf sinn hluta veðurfarsmælinganna árið 2006.

4. Framkvæmdastjórn BB óskar þess að Isavia ohf upplýsi hvers vegna tæki, sem sett voru upp á Hólmsheiði 2008 til að greina skýjahæð og skyggni, hafi verið tekin niður rúmu ári síðar.

Framkvæmdastjórn BB bendir ítrekað á að skýrslan „Flugvallarstæði á Hólmsheiði“, sem Isavia ohf veitti Samtökum um betri byggð aðgang að (sjá slóð hér að neðan*) þann 25. mars 2013, er með afar ófaglegum og áróðurskendum blæ. Hún er hvorki höfundargreind né dagsett og í henni er beitt glænýjum viðmiðum um leyfilegan hámarkshliðarvind á flugbrautum, sem ekki hafa sést fyrr, hvorki í tengslum við flugvöll í Vatnsmýri né hugsanlegt flugvallarstæði á Hólmsheiði.

Framkvæmdastjórn BB harmar enn og aftur að þessari ómarktæku skýrslu hefur verið misbeitt með sérlega grófum hætti á undanförnum vikum af hollvinasamtökum Vatnsmýrarflugvallar, aðstandendum nýlegrar skoðanakönnunar og öðrum öflum, sem telja sér hag í að varpa rýrð á flugvallarstæðið á Hólmsheiði, að því er virðist í þeim einum tilgangi í aðdraganda kosninga til Alþingis að festa flugvöll í Vatnsmýri í sessi og skaða þannig víðtæka almannahagsmuni.

Það er mat framkvæmdastjórnar BB að frekari tafir á því að Isavia ohf (opinbert hlutafélag í eigu almennings) birti svör við spurningunum hér að framan með rökstuddum og rekjanlegum hætti muni skaða almannahagsmuni.

Orðspor Isavia ohf og æðsta yfirmanns stofnunarinnar, innanríkisráðherra, gæti einnig skaðast ef svo liti út að óþörfu að þessi yfirvöld flugmála á Íslandi væru jafnvel með ófaglegum og ógagnsæjum vinnubrögðum að draga taum einka- og sérhagsmuna á kostnað víðtækra almannahagsmuna.

Framkvæmdastjórn BB ítrekar að hún hefur kynnt sér Upplýsingalög nr. 140 28. desember 2012 og komist að þeirri niðurstöðu að í þeim gögnum, sem nefnd eru hér að framan, felist ekkert sem gæti fallið undir 6. – 10. grein laganna um gögn, sem eru undanþegin upplýsingaskyldu.

*http://www.isavia.is/files/flugvallarstaedi_holmsheidi_nothaefisstudull.pdf

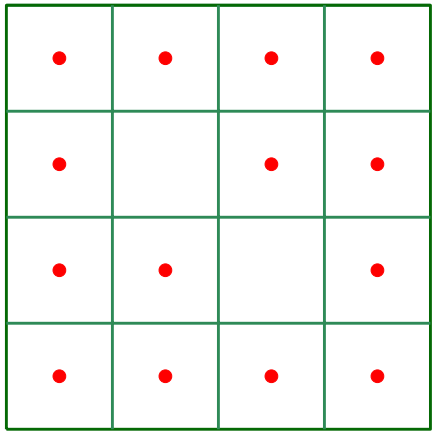
Reykjavík 26. apríl 2013

Virðingarfyllst,

Anna Ingólfsdóttir prófessor, í fr.kv.stj. BB – anna.ingolfsdottir@gmail.com
Gunnar H Gunnarsson verkfræðingur, í fr.kv.stj. BB – gunnarhjortur@simnet.is
Örn Sigurðsson arkitekt, í fr.kv.stj. BB – arkorn@simnet.is

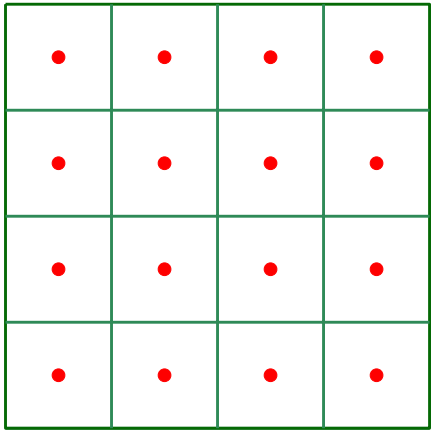
Brúttóþéttleiki byggðar - helsta kennistærð í skipulagi borga

Höfuðborgin 2024
svæðiskipulag til 2024
14 íbúar / ha



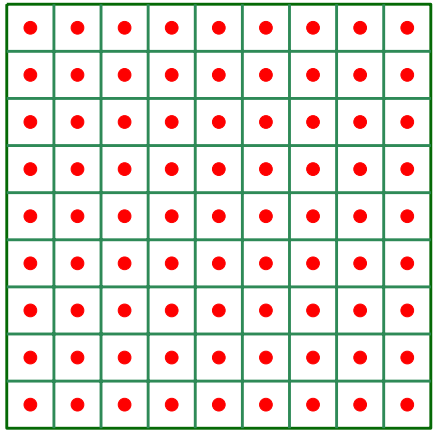
Höfuðborgin 2003

16 íbúar / ha



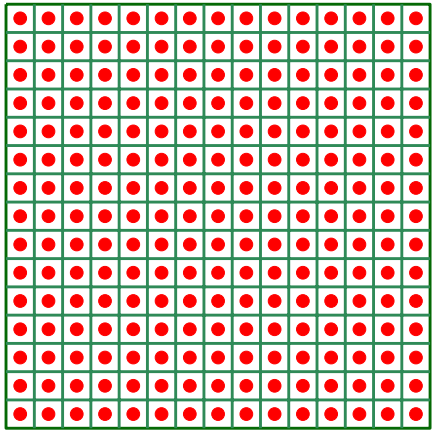
Evrópskar borgir 2003

80 íbúar / ha

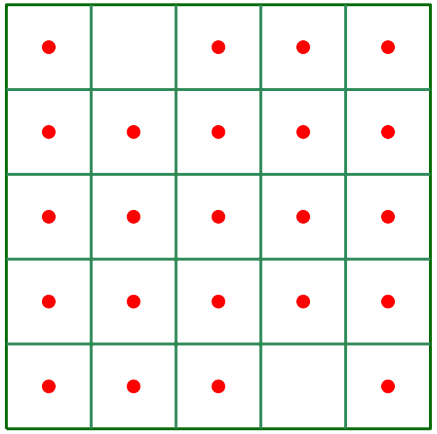


Barcelona 2003

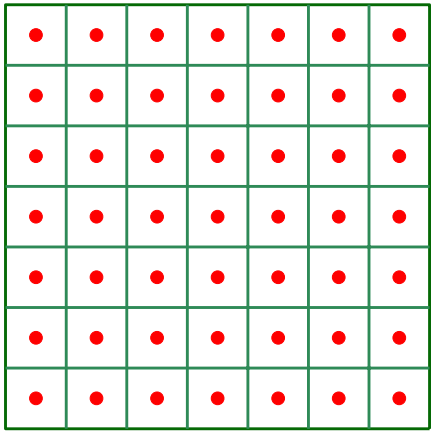
225 (400) íbúar / ha



Nesið, þróun til vesturs
skipulagstillaga til 2020
23 íbúar / ha

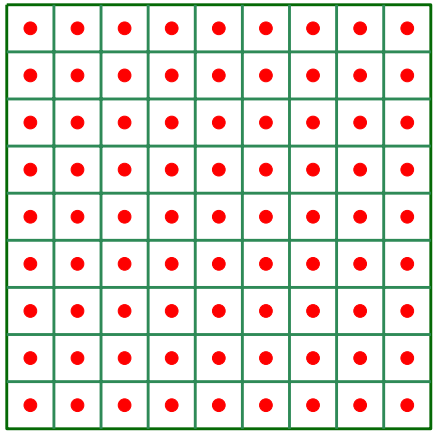


Lágmarksfjöldi íbúa á hektara svo
góðar almenningssamgöngur þrífist
50 íbúar / ha



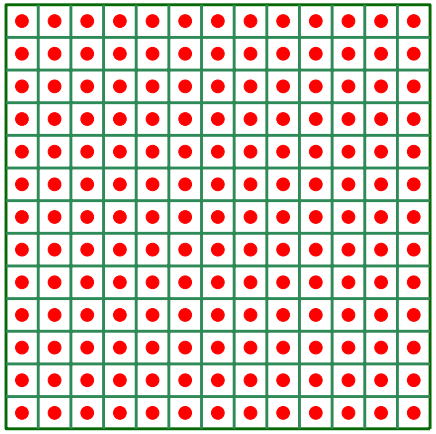
101 Reykjavík 2003

70 íbúar / ha



Reykjavík 1940

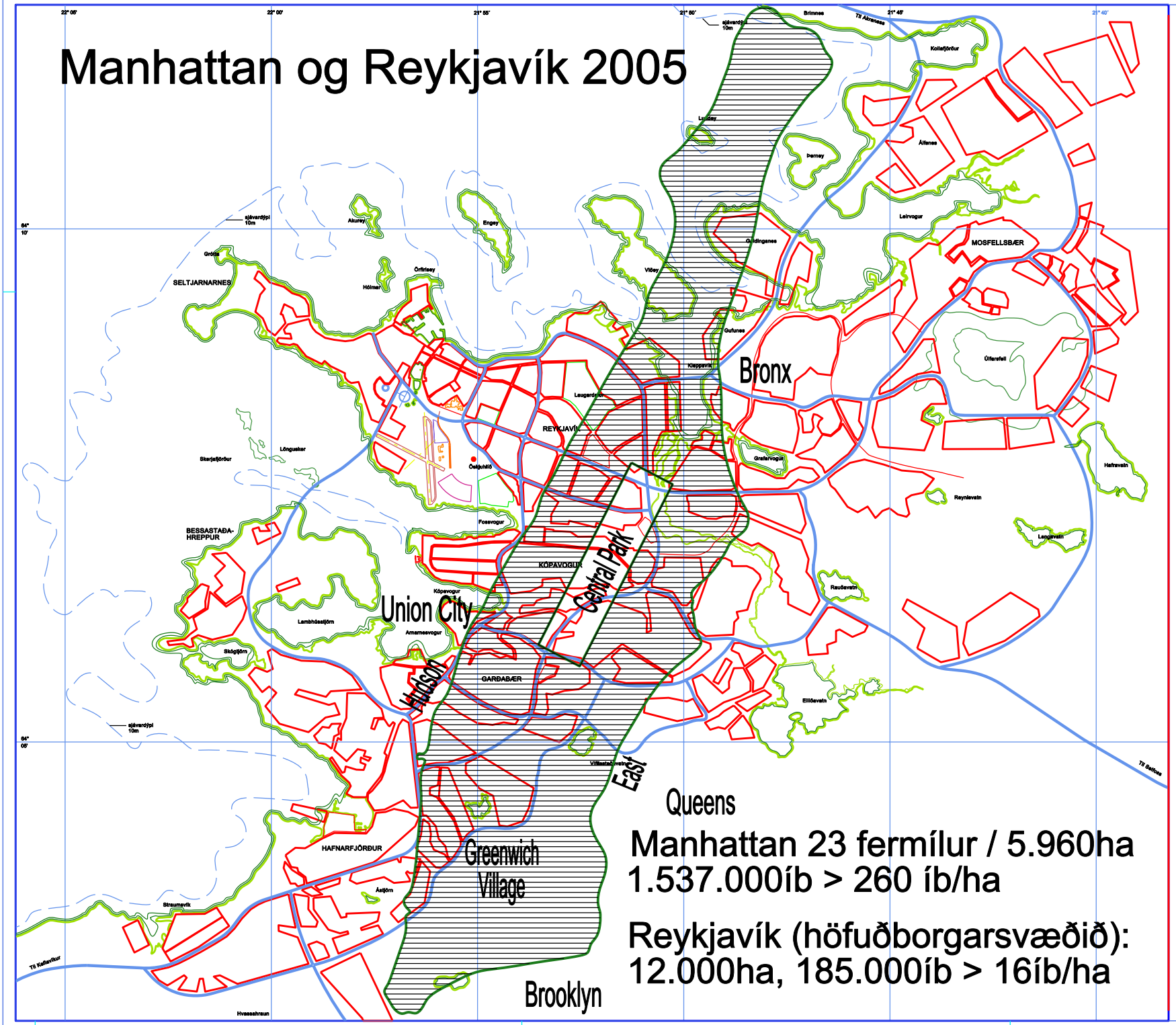
170 íbúar / ha



Brúttóþéttleiki byggðar er ein helsta kennistærð í skipulagi borga. Hann er mældur í fjölda íbúa á hvern ha. Þéttleiki hefur afgerandi áhrif á allt líf og starf borgarbúa. Í strjálli byggð eru allar leiðir langar. Grundvöllur fyrir rekstri almenningssamgangna brestur og ýmiss hefðbundin, dagleg þjónusta flyst í verslanamiðstöðvar. Skipulag byggðarinnar miðast við þarfir bílsins. Vítahringur bílasamfélagsins bitnar á öllu mannlífi af fullum þunga, hefur ill áhrif á efnahag íbúanna, heilsu þeirra og menningu. Bílasamfélagið hefur neikvæð áhrif á uppeldi og menntun yngri kynslóða, veldur firringu og einangrun.

HÖFUÐBORGARSAMTÖKIN - ÖRN SIGURÐSSON ARKITEKT - 551 0683 - 822 0683 arkorn@talnet.is - Apríl 2003

Manhattan og Reykjavík 2005



SKÝRINGAR

dags. breytingar: | eðli breytingar: | breytt af:

090642-2949

kennitala: | undirskrift

verknr.: | teikn.nr.:

verkefni | innihald teikn.

dagsetn.: | mælikv.: | teiknað: | yfirfarið:

ÖRN SIGURÐSSON ARKITEKT FJÓLUGÖTU 23
101 R. sími / fax 551 0683 - 822 0683 - arkorn@talnet.is

Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis
nefndasvid@althingi.is

Frumvarp til laga um miðstöð innanlandsflugs

120. mál 2012

Umsögn Samtaka um betri byggð (BB)

22. nóvember 2012

INNGANGUR

Frá 1945 þróaðist flugstarfsemi hérlendis einkum út frá tveimur herflugvöllum, sem báðir eru illa staðsettir miðað við borgaralegar þarfir og kringumstæður á Íslandi allt frá miðri 20.öld.

Keflavíkurflugvöllur er að margra mati of langt frá miðju höfuðborgarsvæðisins til að nýtast nægilega vel fyrir miðstöð innanlandsflugs. Með sívaxandi fjölda flugfarþega er líklega komið að því nú þegar að þjóðhagslega hagkvæmt sé að huga að nýjum stað fyrir alþjóðlegan millilandaflugvöll nær höfuðborgarsvæðinu. Árið 2004 bentu Samtök um betri byggð (BB) á vænlegan stað á Miðdalsheiði.

Herflugvöllur í Vatnsmýri, sem í stað þess að vera rifinn í stríðslok var gerður að borgaralegum flugvelli þann 6. júlí 1946 gegn hagsmunum og vilja borgarbúa. Hann var byggður á því landi, sem Reykvíkingar fengu yfirráð yfir 1. janúar 1932 og var sjálfgefið svæði fyrir nýja miðborg ört stækkandi höfuðborgar.

Alla tíð síðan hefur Vatnsmýrarflugvöllur valdið miklu og sívaxandi tjóni og splundrað byggð í Reykjavík og síðar á höfuðborgarsvæðinu. Á tæpum sjö áratugum óx víðátta byggðarinnar fimmtugfalt, úr 300ha í meira en 15.000ha á meðan íbúatalan fimmfaldast úr 40 í rösklega 200 þúsund svo þéttleiki byggðar hrundi úr 150 íbúum á hektara í um 14.

Óskilvirkni höfuðborgarhagkerfisins er gríðarleg og fer vaxandi því mikilvægi bílsins mun halda áfram að aukast svo lengi sem valdhafar ríkis og borgar sjá ekki að sér.

1.0 FORSENDUR BB

1.1 FORMÁLI

Samtök um betri byggð (BB) voru stofnuð 1999 til að stuðla að betra borgarskipulagi á höfuðborgarsvæðinu. Þau hafa m.a. barist gegn frekari útþenslu byggðar, gert ýmsar tillögur að skipulagi og beitt sér fyrir kosningu um flugvöllinn 2001. Þá var samþykt að hann færi úr Vatnsmýri fyrir árslok 2016 og er afar mikilvægt að staðið verði við þá niðurstöðu.

Samtök um betri byggð (BB) beittu sér einnig fyrir alþjóðlegri skipulagssamkeppni um Vatnsmýri 2007 þar sem 136 glæsilegar tillögur bárust hvaðanæfa úr heiminum.

1.2 YFIRVÖLD REYKJAVÍKURBORGAR

Skylda yfirvalda í Reykjavík og í öðrum bæjum og borgum hvarvetna er að gera borgarskipulag á forsendum hagsældar, öryggis og velferðar íbúanna svo þar dafni mannvænt og skilvirkt samfélag.

Frá stríðslokum hafa borgaryfirvöld að mestu vanrækt þessa skyldu. Í stað þess að þjóna íbúum með góðu skipulagi leiddu þau til öndvegis baneitraðar landsbyggðarkröfur fjórflokksins um herflugvöll miðsvæðis til ómælds tjóns fyrir alla landsmenn. Neikvæðra áhrifa gætir í þjóðarhag.

1.3 RÍKISVALDIÐ

Skylda flugmálayfirvalda ríkisins er að tryggja skilvirkar flugsamgöngur í samræmi við hagsmuni samfélagsins á hverjum tíma og í sátt við íbúana.

Frá 1945 hafa flugmálayfirvöld brugðist þeirri skyldu að tryggja frambúðarlausn fyrir miðstöð innanlandsflugs á SV-landi til hagsbóta fyrir flugfarþega og flugrekendur en einbeitt sér þess í stað að því að festa í sessi gamla herflugvöllinn í miðborg Reykjavíkur til gríðarlegs tjóns fyrir alla.

Tvær óháðar rannsóknir um 1964 mátu Vatnsmýri sem lakasta flugvallarvalkostinn af 4 á höfuðborgarsvæðinu vegna legu sinnar mitt í þéttri byggð og árið 2007 komust sérfræðingar Sturlu Böðvarssonar samgönguráðherra að því að af 4 kostum væri Vatnsmýri lakastur en Hólmsheiði þjóðhagslega hagkvæmastur.

1.4 HAGTÖLUR HÖFUÐBORGARINNAR

Ekki er til mat á stærð hagkerfis höfuðborgarinnar. Fáum dylst þó að það er stærsti hluti íslensks hagkerfis. Örfáar grófar kennitölur verða því að nægja: 210.000 íbúar, 150.000 bílar, 2.000.000m² í verslunarhúsnæði, 6.000.000m² í öðru atvinnuhúsnæði, 170.000 störf o.s.fr.v.

Eins og áður sagði splundraði Vatnsmýrarflugvöllurinn höfuðborgarbyggðinni, sem nú þekur um 15.000ha, líkt og París og Manhattan samanlagt (4 milljónir íbúa). Þannig glötuðust helstu borgareinkennin þ.e.s. eiginleg miðborg og nándin milli íbúanna.

Grunnur almannasamgangna og nærþjónustu brast sömuleiðis og bíllinn varð helsta samgöngutækið. Tímasóun borgarbúa er gríðarleg og reksturskostnaður heimila, fyrirtækja og sveitarfélaga er allt of mikill.

Óskilvirkni höfuðborgarhagkerfisins hefur neikvæð áhrif á þjóðarhag. Óskilvirknin mun halda áfram að vaxa samhliða síauknu mikilvægi bílsins svo lengi sem valdhafar ríkis og borgar sjá ekki að sér og stöðva stjórnlausa útþenslu byggðar með því að fjarlægja orsakavaldinn úr Vatnsmýri.

1.5 HÓLMSHEIÐI

Árið 2004 vöktu Samtök um betri byggð eins og áður sagði athygli á vænlegu flugvallarstæði á Miðdalsheiði fyrir alhliða flugvöll (millilandavöll), í rösklega 200m hæð um 5km norður af Sandskeiði.

Árið 2005 var bent á vænlegt flugvallarstæði fyrir innanlandsflugvöll í rösklega 100m hæð á Hólmsheiði í einu af úthverfum Reykjavíkur. Sama ár var hafin athugun á Hólmsheiði og Lönguskerjum sem 2 nýjum flugvallarvalkostum samhliða athugun á Reykjavíkurflugvelli og Keflavíkurflugvelli.

Árið 2005 var einnig hafin athugun á veðurfari á Hólmsheiði, sem skipt var milli Veðurstofunnar og Flugstoða ohf f.h. samgönguyfirvalda ríkisins, sem skyldi annast athugun á skýjahæð, skyggni og ókyrrð í lofti.

Árið 2007 kom fram í skýrslu ParX (fyrir samgönguráðherra) að flugvöllur á Hólmsheiði væri þjóðhagslega arðbærasti kosturinn, sem völ væri á. Árið 2009 kom út áfangaskýrsla um veðurathuganir á Hólmsheiði (Veðurstofa Íslands, Guðrún Nína Petersen). Skv. niðurstöðum skýrslunnar er nýtingarstuðull þar 96-98% (flugrekendur telja að 95% nægi).

Frekari athugun á ókyrrð í lofti gæti leitt í ljós að nýting sé á bilinu 96-99%. Vegna legu sinnar, m.a. fjarlægð frá fjöllum, eru hverfandi líkur á ókyrrð í lofti. Að framansögðu er því nú þegar ljóst að Hólmsheiði hentar afar vel fyrir flugvöll.

Á fundi stjórnar Samtaka um betri byggð (BB) með borgarfulltrúum Sjálfstæðisflokks föstudaginn 8. febrúar 2008 staðfesti dr. Haraldur Ólafsson veðurfræðingur það, sem fram kemur í skýrslu samráðsnefndar samgönguráðherra og borgarstjóra frá apríl 2007, að athugun sem gerð hefði verið á skyggni og skýjahæð gæfi til kynna að nýtingarhlutfall flugvallar á Hólmsheiði yrði yfir 96%" (-98%). Frétt um þetta birtist á Mbl.is í kjölfar þessa fundar.

Dr. Haraldur Ólafsson gerði grein fyrir því að reikna mætti vindafar og kviku yfir hugsanlegum flugvallarstæðum með töluverðri nákvæmni með tölvuhermun, sem tæki einungis nokkra mánuði. Kostnaður væri minni en eins dags fórnarkostaður af flugstarfsemi í Vatnsmýri.

Samkvæmt þessu er ekkert að vanbúnaði að hefja undirbúning að byggingu flugvallar á Hólmsheiði.

2.0 UMSÖGN SAMTAKA UM BETRI BYGGÐ

Eins og fram kemur í forsendum Samtaka um betri byggð (BB) í kafla 1 hér að framan er það mat samtakanna að flugstarfsemi skuli hætt í Vatnsmýri eigi síðar en fyrir árslok 2016. Séu áhugasamir um innanlandsflug sammála um að ekki komi til greina að flytja flugið til Keflavíkur er ákjósanlegan stað fyrir nýjan flugvöll að finna á Hólmsheiði eins og áður sagði.

Þá er það ótvírætt hlutverk flugmálayfirvalda ríkisins að hafa forgöngu um allan undirbúning að nýjum flugvelli, samninga um land, hönnun, byggingu og rekstur. Reykvíkingar munu hins vegar einhenda sér í að skipuleggja Vatnsmýrarsvæðið fyrir þétta, blandaða og mannvæna miðborgarbyggð til hagsbóta fyrir höfuðborgarbúa og aðra landsmenn.

Á málþingi 19. janúar sl., sem Háskólinn í Reykjavík stóð fyrir á Hótel Natura, upplýsti dr. Haraldur Sigþórsson verkfræðingur að ríkið greiði niður hvern flugmiða* um 5.500 kr. vegna árlegs kostnaðar við rekstur innanlandsflugvalla. Dr. Haraldur var þá að leggja lokahönd á skýrslu varðandi innanlandsflugið fyrir ISAVIA ohf.

„Láðst“ hefur í 67 ár að innheimta lóðaleigu fyrir land ríkis í Vatnsmýri (ca. 1/3 – 6.500 kr.) og Reykjavíkurborgar (ca. 2/3 – 13.000 kr.), alls 19.500 kr. á hvern flugmiða*. Verðmæti lands í Vatnsmýri á verðlagi 2011 er amk. 210 milljarðar kr. alls miðað við NH=1,8 (miðað er við ríkistaxta á bújörðum: 3,5% á ári af verðmæti landsins).

Ljóst er því að heildarniðurgreiðsla ríkis og borgar á hvern flugmiða* er nú um 25.000kr. Lóðaleiga utan þéttbýlis er verulega lægri en í Vatnsmýri.
** Miðað við fjölda flugfarþega 2011*

Samkvæmt orðalagi frumvarpsins gætu flutningsmenn þess verið að gefa til kynna að það (frumvarpið) lúti að nýjum flugvelli innan sveitarfélagamarka Reykjavíkur, á öðrum stað en þeim, sem núverandi flugvöllur er á í Vatnsmýri.

Sé það svo kemur enginn annar staður til greina en Hólmsheiði, sem samkvæmt úttek sérfræðinga Sturlu Böðvarssonar fyrverandi samgönguráðherra í ParX-skýrlunni frá 2007 er talinn raunhæfasti staðurinn fyrir nýjan flugvöll innan sveitarfélagamarka Reykjavíkur.

En Sturla Böðvarsson gerði allt, sem í hans valdi stóð til að fela skýrslu ParX og það sama gerðu eftimenn hans á stóli samgönguráðherra, þeir Kristján L. Möller og Ögmundur Jónasson. Þessir ráðherrar, ráðuneyti þeirra og fylgispakir flugvallarsinnar úr röðum landsbyggðarforkólfa og flugrekenda eru mjög samstíga í því að tala niður Hólmsheiði sem góðan flugvallarvalkost, þvert gegn faglegum athugunum og niðurstöðum. Hvaða hvatir liggja að baki skal ósagt látið en Hólmheiði er sannarlega góður og landsbyggðarvænn valkostur fyrir nýjan flugvöll.

Flugmálayfirvöld telja almenningi trú um að flugvöllur í Vatnsmýri sé varaflugvöllur í millilandaflugi, sem muni auka öryggi og spara flugrekendum umtalsverða fjármuni vegna minna magns af varaeldsneyti sem áætlunarvélar þurfa að beri yfir hafið. Það er mjög fjarri sanni.

Vatnsmýrarflugvöllur getur eðli málsins samkvæmt ekki gegnt því hlutverki því hann er á sama veðursvæði og Keflavík. Flugstjórar, sem undibúa flug yfir hafið frá Evrópu og Norður Ameríku til Íslands verða t.d. að reikna með nægu eldsneyti til Skotlands eða amk. á flugvelli á Egilsstöðum og Akureyri, sem eru varaflugvellir í millilandaflugi skv. opinberri flugmálastefnu.

Frumvarpshöfundar ofmeta gildi núverand flugvallar í Reykjavík fyrir atvinnulíf borgarinnar. Einungis brot af þeim 1.000 störfum, sem þeir nefna, tengjast flugrekstri. Flest tengjast þau hótel- og veitingarekstri, bílaleigum, alþjóðlegri flugstjórnarmiðstöð, skólahaldi, starfsemi björgunarsveita o.s.fr.v.

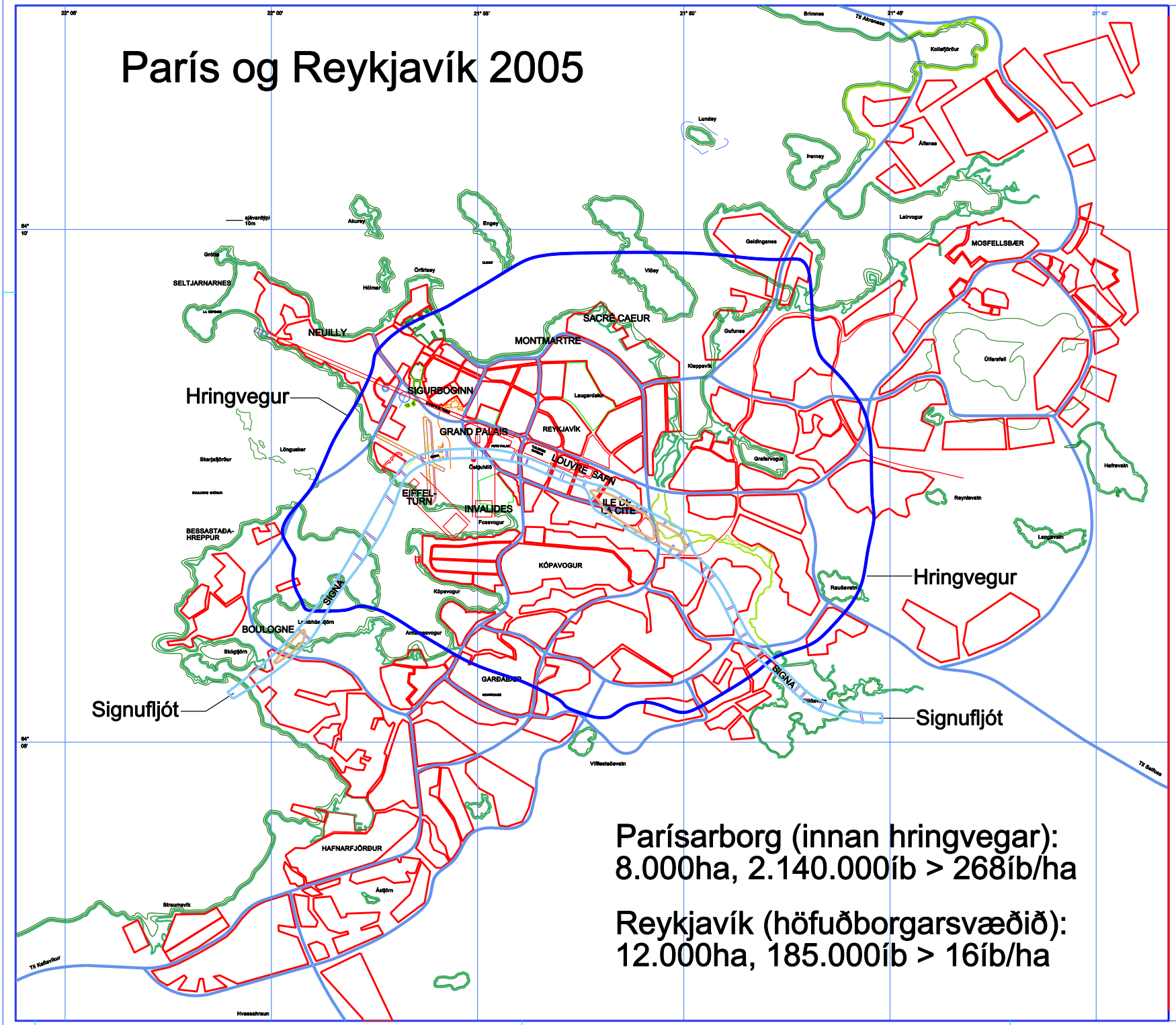
Samtök um betri byggð (BB) benda á að sé horft til flutnings miðstöðvar innanlandsflugs á Hólmsheiði flytjast einhver störf á milli hverfa í Reykjavík en sé horft á flutning á Miðnesheiði flytjast þessi sömu störf á svæði, þar sem atvinnuleysi er fremur mikið. Á sama tíma opnast Vatnsmýrarsvæðið fyrir amk. 20.000 störf og 25.000 íbúa og ómæld samlegðaráhrif og nýsköpun, ma. með aukinni samvinnu Háskóla Íslands, Háskólans í Reykjavík og Landspítala háskólasjúkrahúss.

Samtök um betri byggð hafa að óbreytt enga stefnu í flugmálum aðra en þá að flugstarfsemi beri að hætta svo fljótt sem auðið er í hjarta höfuðborgarinnar. Samtökin benda þó á að frumvarpshöfundar vanmeta greinilega ávinninginn af samþættingu innanlands- og millilandaflugs á einum flugvelli bæði fyrir ferðamannaiðnaðinn á landsbyggðinni og eins vegna milliliðalausrar tengingar landsbyggðarbúa við beint flug til allra heimshorna. Slík samþætting er sjálfgefin á Keflavíkurflugvelli sem og á hugsanlegum flugvelli á Miðdalsheiði. Samtökin telja einnig líklegt að á nýjum flugvelli á Hólmsheiði verði unnt að ná ákveðinni samþættingu til hagsbóta fyrir landsbyggðina.

Reykjavík, 22.nóvember 2012

Framkvæmdastjórn Samtaka um betri byggð

París og Reykjavík 2005



SKÝRINGAR

dags. breytingar: | eðli breytingar: | breytt af:

090642-2949

kennitala: | undirskrift

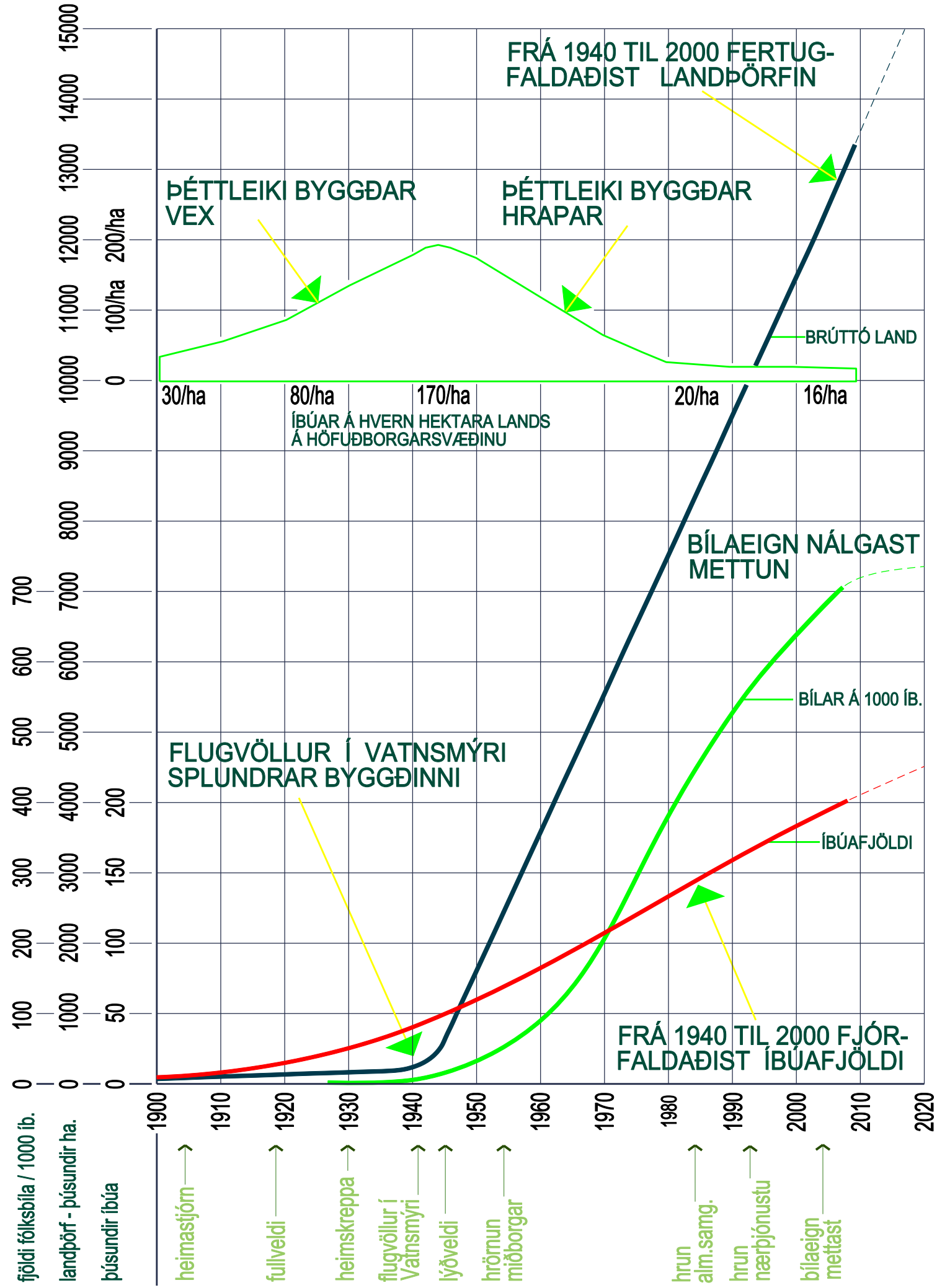
verknr.: | teikn.nr.:

verkefni | innihald teikn.

dagsetn.: | mælikv.: | teiknað: | yfirfarið:

ÖRN SIGURÐSSON ARKITEKT GEITLANDI 10
108 R. sími / fax 551 0683 - 822 0683 - arkorn@internet.is

STJÓRNLAUS ÚTÞENSLA BYGGÐAR FRÁ 1940



Innanríkisráðuneytið Sölvhólsgötu 7
150 Reykjavík postur@irr.is.

Skrifstofa Alþingis, nefndasvið
150 Reykjavík nefndasvid@althingi.is

Samgönguáætlun 2011-2014
Samgönguáætlun 2011-2022

Umsögn Samtaka um betri byggð

Inngangur

Samtök um betri byggð hafa frá árinu 1999 beitt sér fyrir bættu borgarskipulagi og þróun mannvænnar og skilvirkrar byggðar á höfuðborgarsvæðinu gegn harðri andstöðu ráðandi afla, þings og framkvæmdavalds og þrátt fyrir mikið fálæti fjölmiðla.

Frá stríðslokum til þessa dags hefur útþensla byggðar á höfuðborgarsvæðinu verið stjórnlaus og óstöðvandi. Því hefur jafnt og þétt sigið á ógæfuhlið í þessu mikilvægasta hagkerfi Íslands.

Áhrifa af óskilvirkni í rekstri heimila, fyrirtækja og sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu er löngu farið að gæta í þjóðarhag. Og slæma stöðu heimila, sveitarfélaga, byggingariðnaðar og ýmissa annarra atvinnugreina má ekki síst rekja til stjórnlausrar útþenslu byggðarinnar.

Fjármálaörðuleikar þúsunda ungra fjölskyldna í úthverfunum bera óskilvirkninni ljóst vitni og eru nöturlegur minnisvarði um gjaldþrot skipulagsóreiðunnar á höfuðborgarsvæðinu af völdum flugvallar í Vatnsmýri í 65 ár.

Þegar þetta er ritað á um helmingur íslenskra heimila í erfiðleikum með að ná endum saman og rösk 10% heimila eru í vanskilum með húsnæðis- og bílalán.

Það er sandur í gírkassanum. Þrátt fyrir einhverjar hæstu þjóðartekjur á mann í heimi árum saman skilar sá árangur sér ekki nægilega vel í pyngjur landsmanna. Það er því beinn hagur

allra að stöðva nú þegar stjórnlausa útþenslu byggðar á höfuðborgarsvæðinu og byrja að byggja borgina inn á við.

Í Samgönguáætlun (SGÁ) kemur ítrekað fram að til að ná markmiðum um bætta lýðheilsu, aukið öryggi, minni loftmengun, breyttar ferðavenjur og aukna samkeppnishæfni ólíkra samgöngumáta sé áhrifaríkast að stuðla að þéttri og blandaðri byggð.

Samtök um betri byggð fagna nýjum áherslum í SGÁ. Samtökin hafa ávalt bent á að eina raunhæfa leiðin til að ná þessum og mörgum öðrum mannvænum markmiðum í þróun höfuðborgarinnar sé að reisa þétta og blandaða miðborgarbyggð í Vatnsmýri.

Ekki virðist eiga að bæta vinnubrögð við umferðaröryggisáætlun ríkisins. Þar þarf að vinna eftir þjóðhagslegri arðsemisröð. Núverandi vinnubrögð einkennast af kjördæmapoti. Mikilvægt er að ríki og sveitarfélög geri áætlanir um fækkun umferðarslysa með tölusettum markmiðum og tímasettum fjárhags- og framkvæmdaliðum. Mjög góð reynsla er af slíkri áætlanagerð t.d. í Reykjavík (1996-2007). Flest ríki Norður- og Vestur- Evrópu nema Ísland hafa notað þessi vinnubrögð árum saman með góðum árangri.

Samtök um betri byggð telja mikilvægt að hér á landi verði tekin upp NÚLLSÝN í vegamálum. Núllsýn byggir á þeirri forsendu að „ásættanlegur“ fórnarkostnaður varðandi líf og heilsu vegfarenda er núllstilltur. Þau verkefni í vegamálum, sem lúta að verndun heilbrigðis og mannslífa vegfarenda hafi forgang. Ýtrustu öryggiskröfur séu gerðar við hönnun og byggingu nýrra vega.

Samtök um betri byggð harma að samgönguyfirvöld hafi á síðustu misserum dregið verulega í land varðandi NÚLLSÝN sbr. ummæli Ögmundar Jónassonar ráðherra samgöngumála. Á Umferðarþingi árið 2010 sagði hann orðrétt: *„NÚLLSÝN hlýtur að vera það takmark, sem við stefnum að, það á enginn að láta lífið í umferðarslysum, við eigum að gera allt sem við getum til að ná því takmarki“*. Ári síðar segir í Samgönguáætlun Ögmundar: ... *„Stjórnvöld rannsaki kosti og galla þess að taka upp NÚLLSÝN í öryggismálum m.a. á forgangsröðun verkefna , kostnað og hönnunarreglur. NÚLLSÝNIN verði borin saman við aðrar leiðir sem hafa reynst vel erlendis. Niðurstöður liggi fyrir á fyrsta tímabili samgönguáætlunar“* ... (fyrir árslok 2015!)

Samtök um betri byggð leggja til að fyrirhuguðu vegafé hvers árs til nýframkvæmda við vegi verði skipt upp miðað við nýja grundvallarhugsun: 300 milljónum kr. verði árlega bætt við það fé, sem fyrirhugað er í umferðaröryggisáætlun SGÁ. Því sem eftir er verði skipt þannig að 30% renni í BYGGÐAPOTT en 70% í pott sem ráðstafað er skv. NÚLLSÝN. Gengið er út frá því að allar sérstakar fjárveitingar, td. til gangagerðar, verði lagðar niður.

Samtök um betri byggð benda á eftirfarandi:

- Að í SGÁ er ekki gerður greinarmunur á byggð á höfuðborgarsvæðinu annars vegar og öðru þéttbýli hins vegar þó á þessu sé eðlismunur. Ónákvæm hugtakanotkun getur haft óæskileg áhrif eins og dæmin sýna.

- Að stofnkostnaður er u.þ.b. sá sami við gerð ytra gatnakerfis fyrir hverja 1.000 íbúa annars vegar í þéttri miðborgarbyggð og hins vegar í strjálli úthverfabyggð. Í miðborgarbyggð eru stuttir vegspottar oft með fremur dýrum umferðarlausnum s.s. brúm og stokkum en í strjálli bygg eru oft mislæg gatnamót og ávalt mun meiri vegalengdir.

- Að Samtök um betri byggð leggja til grundvallar víðtæka almannahagsmuni við lausnir mála þannig að þær komi sem flestum að sem mestum notum án tillits til einka-, flokks- eða landshlutasjónarmiða. Samtökin telja að ákvarðanir, sem ganga gegn þessari meginreglu réttlætis og skilvirkni beri að taka með lýðræðislegum og gagnsæjum hætti.

- Að auðveldara er að ná marktækum árangri í aukningu á notkun annarra samgöngumáta en einkabílsins á höfuðborgarsvæðinu með faglega unnum framkvæmda- og fjárhagsáætlunum en með tilskipunum, loðnum ritgerðum, þvingunaraðgerðum í gatnakerfinu og óréttmætum takmörkunum fjárveitinga til ytra gatnakerfisins.

- Að langbesta leiðin til að auka veg annarra samgöngumáta á höfuðborgarsvæðinu er að draga úr þörf fyrir einkabílinn með róttækri þéttingu byggðar í Vatnsmýri.

Athugasemdir Samtaka um betri byggð (einkum m.t.t. höfuðb.sv.):

1. Tekjur ríkisins af bílaumferð eru í réttu hlutfalli við ekna km. Vel yfir 50% þeirra tekna koma af umferð innan sveitarfélagamarka höfuðborgarsvæðisins.

2. Þjóðhagslega arðsamast er að lagfæra þjóðvegakerfið á Íslandi með því að lagfæra það fyrst á höfuðborgarsvæðinu og þar á eftir annars staðar á SV horninu.

3. Sú staðreynd að sami flokkur er við völd í ríkisstjórn og í borgarstjórn Reykjavíkur mótar að sjálfsögðu efnistök í samgönguáætlun (SGÁ). Greinilegt er td. að tillaga að nýju Aðalskipulagi Reykjavíkur (AR) er undir beinum áhrifum frá SGÁ.

   Allt of lág nýting fyrirhugaðrar byggðar í Vatnsmýri er þannig eðlileg afleiðing þess að ekki er í SGÁ fyrirhuguð nein viðbót við aðalgatnakerfið á höfuðborgarsvæðinu sunnan Vatnsmýrar fyrr en í fyrsta lagi árið 2023.

   Slík forskrift úr SGÁ getur valdið því að nýtingarhlutfall á byggingarlóðum í Vatnsmýri í tillögu að AR verður einungis 0,85 en ætti að vera amk. tvöfalt hærra (amk. 1,8) til að þjóðhagsleg arðsemi náist.

   Nýtingarauki í Vatnsmýri úr 0,85 í 1,8 myndi draga úr akstri á höfuðborgarsvæðinu samanborið við jafn mikla byggð td. í Úlfarsárdal um allt að 20%. Þar með lækkar aksturskostnaður um allt að 1% á ári, um 2 milljarða kr á fyrsta ári, 4 milljarða á öðru ári, 6 á þriðja ári o.s.fr.v. eða allt að 400 milljarða kr uppsafnað á 20 árum.

   Allt pólitískt upplegg í SGÁ er mjög hefðbundinn einhliða stuðningur við landsbyggðina á kostnað þjóðarhags og samfélagsins á höfuðborgarsvæðinu sbr. ummæli á bls. 24 í

greinargerð með SGÁ: ...*"í janúar 2010 kom fram að sveitarfélög geta skipulagt hverfi án þess að taka nægjanlegt tillit til samgönguþarfa og gert síðan kröfu á ríkið um að það kosti greiðar samgöngur. Þar fari ekki saman ábyrgð á skipulagsmálum og afleiðingum þeirra varðandi samgöngur"*. Kópavogsgöng og Öskjuhlíðargöng hafa þó verið í AR í uþb. 30 ár!

4. Ekki er eðlilegt eða ásættanlegt að skipulagsáform sveitarfélaga sæti alfarið forsendum SGÁ. Mikil samhæfing allra áætlana er að sönnu mikilvæg en þegar upp er staðið ber að nota þau vinnubrögð Vegagerðarinnar frá 2004 að taka tillit til uppbyggingaráforma í Svæðis- og aðalskipulagi á höfuðborgarsvæðinu og miða SGÁ við þá tímasettu þörf sem þar kemur fram.

5. Með hóflegri uppbyggingu þéttrar og blandaðrar miðborgarbyggðar í Vatnsmýri fyrir amk. 47.000 íbúa og störf (NH=1,8) er virði lands í eigu ríkisins amk. 70 milljarðar kr. og land Reykjavíkurborgar amk. 140 milljarðar á verðlagi 2011 (sbr. framreiknaðar niðurstöður úr skýrslu ParX fyrir samgönguráðherra í maí 2007). Hlutur ríkisins nægir til að gera nýjan flugvöll, ytra vegakerfi Vatnsmýrarbyggðar ásamt þrennum jarðgöngum á landsbyggðinni og gott betur.

6. Ofuráhersla er á hjólreiðar í SGÁ. Þar er skautað létt fram hjá því td. að auknar hjólreiðar sl. 10 ár hafa leitt til verulegrar fjölgunar alvarlega slasaðra hjólreiðamanna úr 5 í 21 á ári, sem eru nú þegar rösk 10% af alvarlega slösuðum í umferðinni. Aukning í hjólreiðum mun flölga þeim slysum enn frekar nema staðið verði áform um miklar gagnráðstafanir með allt að 15 mislægum göngu- og hjólreiðaleiðum undir eða yfir stofnbrautirnar á höfuðborgarsvæðinu. Hafa ber í huga að slysatíðni er í beinu samhengi við lengd ferðar* og að allt að sexföld slysahætta er á hvern farinn kílómetra á reiðhjóli samanborið við bíl. 50% aukning á hjólreiðum, úr uþb. 3,8% í 5,7% ferða, mun ekki hafa merkjanleg áhrif á bílaumferð. Sé einnig reiknað með 100% aukningu ferða með strætó, úr uþb. 4% í 8% af öllum ferðum, aukningu, sem fáir geri sér vonir um að óbreyttri stefnu í aðalskipulagsmálum á höfuðborgarsvæðinu í fyrirsjáanlegri framtíð, tekst einungis að minnka bílaumferð úr 76,4% allra ferða í um 70%, þ.e. ef ferðir fótgangandi dragast ekki enn frekar saman**. Þrátt fyrir það verður amk. 10% aukning í einkabílaakstri á höfuðborgarsvæðinu til 2022 einfaldlega vegna fólksfjölgunar þar. Því er það verulegt áhyggjuefni að ekki sé fyrirhuguð meiri fjárfesting í aðalgatnakerfi svæðisins til ársins 2023.

   ** Mjög gagnlegt væri ef til væri prósentuskipting á farþegakílómetrum á milli samgöngumáta. Ljóst er að bílferðir og strætóferðir eru lengri en hjólaferðir og verulega lengri en gönguferðir.*

   *** Bent skal á að ferðum gangandi á höfuðborgarsvæðinu hefur fækkað um 4,6% af heildarfjölda allra ferða þar, fjöldi strætóferða hefur staðið í stað, hjólaferðum hefur fjölgað um 3,5% og ferðum í einkabílum fjölgað um 1,1% frá árinu 2002 til ársins 2011.*

7. Mikilvægt er að ljúka vinnu við almannavarnaráætlun höfuðborgarsvæðisins og samþætta hana svæðisskipulagi, aðalskipulagi og þeim áætlunum, sem hér eru til

umræðu. Það vantar fleiri flóttaleiðir á höfuðborgarsvæðinu á austur/vestur og norður/suður ásunum þ.e.s. Kópavogsgöng, Öskjuhlíðargöng, Sundabraut og Skerjabraut (þverun Skerjafjarðar í framhaldi af Suðurgötu).

8. Mikilvægt að hraða áður nefndum Kópavogsgöngum, Öskjuhlíðargöngum og þverun Skerjafjarðar (eigi síðar en á árunum 2017-2020) til að hamla ekki gegn eðlilegu nýtingarhlutfalli (NH=amk. 1,8) og uppbyggingarhraða í Vatnsmýri (frá og með 2014).

9. Í umræðum um samgönguáætlun á Alþingi nýverið kvörtuðu landsbyggðarþingmenn undan síaukinni skattpíningu á innanlandsflugið. Einu andsvörin voru frá innanríkisráðherra, sem upplýsti að ríkið sæi alfarið um rekstur flugvalla án þess að það kæmi inn í flugfargjaldið. Árlegur kostnaður er um 2 milljarðar kr.

   Á málþingi um flugmál á vegum Háskólans í Reykjavík þann 19. janúar sl. kom fram í erindi dr. Haraldar Sigþórssonar verkfræðings að ríkið greiðir niður hvern flugmiða um 5.500 kr.

   Auðvitað á allt að vera gagnsætt í íslenskri stjórnsýslu og stjórnmálum og þess vegna er óhjákvæmilegt að bæta við annari niðurgreiðslu. „Láðst“ hefur í 65 ár að innheimta lóðaleigu fyrir land ríkis í Vatnsmýri (ca. 1/3 – 6.500 kr.) og Reykjavíkurborgar (ca. 2/3 – 13.000 kr.), alls 19.500 kr. á hvern flugmiða. Verðmæti lands í Vatnsmýri á verðlagi 2011 er amk. 210 milljarðar kr. alls miðað við NH=1,8 (miðað er við ríkistaxta á bújörðum: 3,5% á ári af verðmæti landsins).

   Ljóst er því að heildarniðurgreiðsla ríkis og borgar á hvern flugmiða er nú um 25.000kr.

10. Samtök um betri byggð mótmæla því harðlega að gert sé ráð fyrir því að flugvöllur fari úr Vatnsmýri í áföngum, hálfur 2016 og hálfur 2024. Standa ber við lýðræðislega tekna ákvörðun Reykvíkinga í almennri atkvæðagreiðslu árið 2001 að flugvöllurinn sé allur farinn 2016 enda er það þjóðhagslega mjög arðsamt.

Reykjavík 27.02.2012,

f. h. framkvæmdastjórnar Samtaka um betri byggð

Gunnar H. Gunnarsson _____

Örn Sigurðsson _____

Vatnsmýrarsvæðið 6. júlí 1946, lögmæti, réttarstaða, bætur

Vatnsmýrarsvæðið undir yfirráð Reykjavíkur 1. jan. 1932: Þóroddsstaðir, Nauthóll, Skildinganes og Sildinganesbyggðin

Bretar byggja flugvöll í Vatnsmýri 1941
Bandaríkjamenn taka við hernámi Breta og byggja flugvöll á Miðnesheiði 1943
Nýsköpunarstjórn Ólafs Thors gerir Vatnsmýrarflugvöll að borgaralegum flugvelli 6. júlí 1946
Misvægi atkvæða 1946 um 300%
Brot gegn grundvallarrétti sveitarfélaga veldur viðvarandi og vaxandi áþján

Andstaða í borgarstjórn og á Alþingi
Tillögur um innheimtu lóðarleigu um 1947 og síðar
Eyðingaráhrif koma í ljós á næstu misserum
Reykjavíkurborg glatar í reynd raunverulegu skipulagsvaldi

enginn samningur við Reykjavíkurborg
ekki eignarnám
engin neyðarlög
engin lagastoð, ekkert réttmæti
engin skilgreind þjóðarnauðsyn
engar skaðabætur
engin lóðarleiga

Verðmæti Vatnsmýrarlóða talið 210.000.000.000kr 2005
Vermæti byggingarréttar 2013: NH=1,8, 2.500.000m² á 110.000kr/m² = 275.000.000.000kr
Samfélagstjón „ómælanlegt“
Mikil neikvæð áhrif á þjóðarhag

hvernig geta borgaryfirvöld sótt rétt Reykvíkinga?
hvernig geta Reykvíkingar sótt rétt sinn: A. gagnvart ríki, B gagnvart borgaryfirvöldum?
hvernig má meta ógreidda lóðarleigu í 67 ár?

fyrnist réttur til skaðabóta?
fyrnist réttur til innheimtu lóðarleigu?
fyrnist réttmæt krafa brotaþola (Reykvíkinga) að áþján verði tafarlaust aflétt?

ös / 26.04.2013

2000-2100
Samtök um betri byggð

Jón Gnarr Kristinsson borgarstjóri
Dagur B Eggertsson formaður borgarráðs
Elsa Hrafnhildur Yeoman forseti borgarstjórnar
Páll H Hjaltason formaður skipulagsráðs

Varðar landnotkun í Vatnsmýri

Samtök um betri byggð leggja til að Reykjavíkurborg láti vinna lögfræðilega álitsgerð um yfirtöku íslenska ríkisins á Vatnsmýrarsvæðinu fyrir 67 árum.

Á árinu 1941 lauk hernámslið Breta á Íslandi við byggingu herflugvallar í Vatnsmýri.

Þann 6. júlí 1946 afhentu Bretar íslenska ríkinu herflugvöllinn til umráða og á sama tíma gerði ríkisstjórn Ólafs Thors hann að borgaralegum flugvelli. Frá þeim degi hafa Flugmálastjórn Íslands, síðar Flugstoðir ohf og nú frá 2010 Isavia ohf annast rekstur hans.

Hvorki verður fjölyrt hér um samskipti Reykjavíkurborgar og ríkisins frá árinu 1946 vegna flugvallarinns né um áhrif hans á þróun byggðar og borgarsamfélags, en þess getið að frá stofnun 1999 hafa Samtök um betri byggð m.a. bent á alvarlegar afleiðingar flugstarfseminnar í Vatnsmýri og á hæpnar réttarfarslegar forsendur hennar.

Eftir umtalsverða upplýsingaleit á Landsbókasafni, í Skjalasafni Reykjavíkur, í Alþingistíðindum, á Alþingi og í Innanríkisráðuneyti telja Samtök um betri byggð nú ljóst að hvergi sé að finna heimildir eða vísbendingar um að yfirtaka ríkisins á landi Reykvíkinga í Vatnsmýri þann 6. júlí 1946 undir borgaralegan flugvöll hafi átt sér einhverja stoð í lögum og rétti.

Þvert á móti telja samtökin að nú sé komið í ljós það, sem raunar hefur alltaf blasað við réttsýnum og ósturluðum, að um var að ræða einhliða og óréttmæta aðgerð Alþingis og ríkisstjórnar Íslands í krafti 300% misvægis atkvæða.

Að mati löglærðra er rökrétt og eðlilegt að Reykvíkingar láti vinna lögfræðilega álitsgerð um þessa yfirtöku ríkisins á Vatnsmýrarsvæðinu og fái til verksins t.d. Lagastofnun Háskóla Íslands eða einhverja virta lögfræðistofu. Samtök um betri byggð hafa ekki fjárhagslegt bolmagn og leggja því til að Reykjavíkurborg láti sem fyrst gera slíka úttekt.

Samtökin benda einnig á mikilvægi þess að fram fari hlutlægt mat á glötuðum tækifærum, óinnheimtri lóðarleigu og öðru beinu og óbeinu tjóni, sem borgarsamfélagið kann að hafa orðið fyrir vegna þvingaðrar flugstarfsemi í Vatnsmýri sl. 67 ár.

Reykjavík, 8. maí 2013

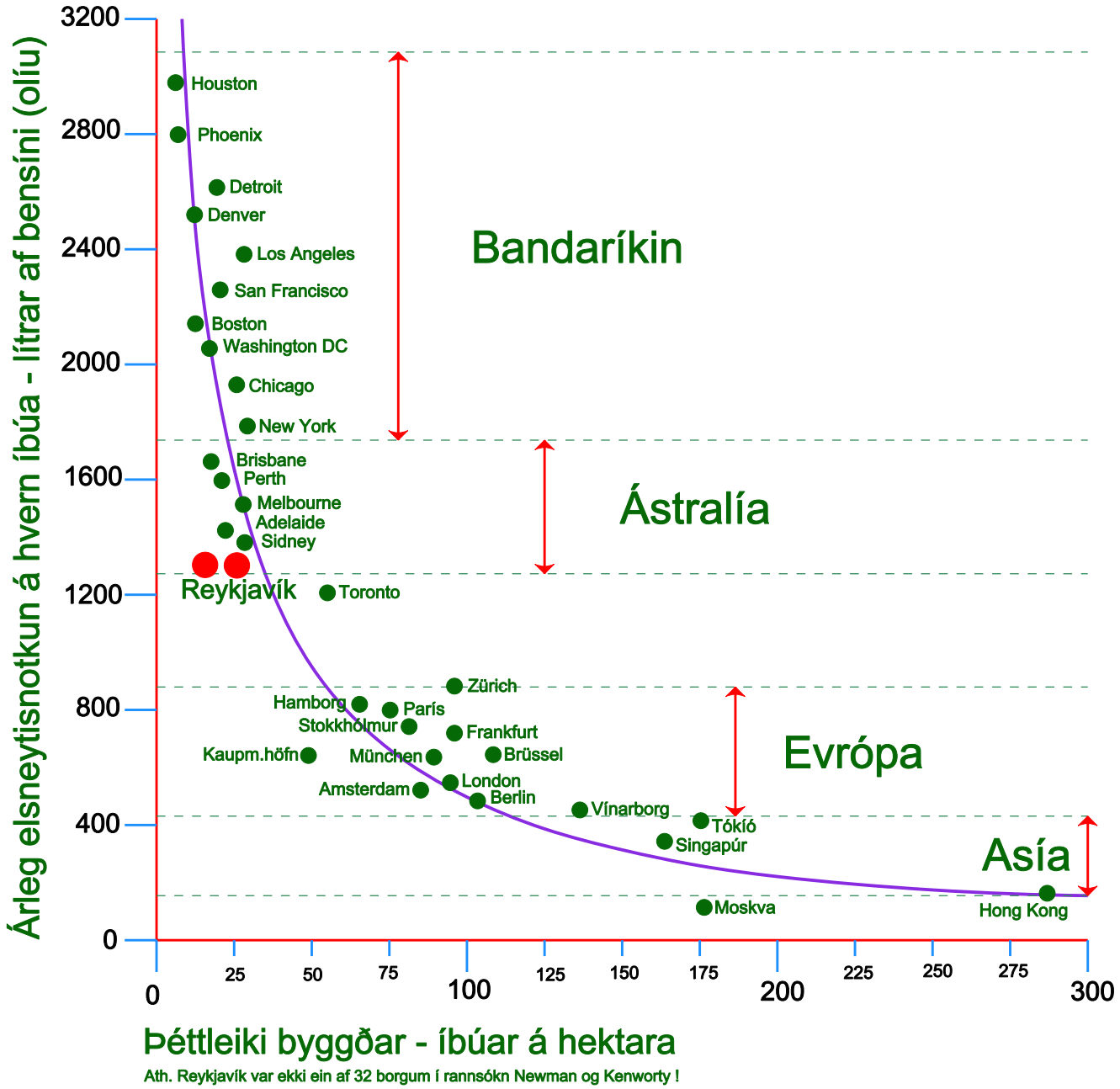
Virðingarfyllst,
Framkvæmdastjórn Samtaka um betri byggð

Anna Ingólfsdóttir prófessor 562 7919-846 7919 anna.ingolfsdottir@gmail.com
Gunnar H Gunnarsson verkfræðingur 557 4335–896 8483 gunnarhjortur@simnet.is
Örn Sigurðsson arkitekt 551 0683–822 0683 arkorn@simnet.is

Áhrif þéttleika byggðar á orkunotkun og tímasóun

Minnkun á þörfinni fyrir akstur einkabíla í borgunum byggir á mörgum samverkandi þáttum. Í niðurstöðum þekktrar rannsóknar Ástralíumannanna Peter Newman og Jeffrey Kenworthy í 32 borgum víða um heim kemur fram að til þess að draga úr eldsneytisnotkun og þörf fyrir akstur einkabíla innan borganna, skipta eftirfarandi fimm atriði mestu máli:

- Að auka þéttleika byggðar almennt
- Að auka þéttleika í miðborgum og á miðsvæðum sérstaklega
- Að bæta stöðu gangandi og reiðhjóla
- Að draga úr hámarkshraða umferðar
- Að auka gæði og afköst almenningssamgangna



Ath. Reykjavík var ekki ein af 32 borgum í rannsókn Newman og Kenworty !

Grafið sýnir að eldsneytisnotkun vex með minnkandi þéttleika byggðar. Það lýsir almennt skilvirkni borga, hagkvæmni veitukerfa og þjónustu, rekstrarskilyrðum atvinnulífs, tímasóun íbúanna og kostnaði heimila.

Reykjavíkurborg
Umhverfis- og skipulagssvið
Borgartúni 12–14
105 Reykjavík

20. september 2013

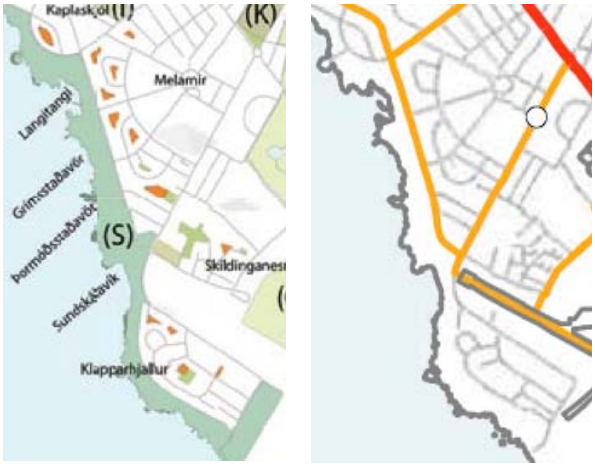
Athugasemd við tillögu til aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030
með vísan í fyrri ályktanir foreldrafélaga Melaskóla, Sæborgar og Hagaborgar og aðalstjórnar KR

Um leið og fagna ber fjölmörgum breytingum í tillögu að nýju aðalskipulagi, er brýnt að úr verði skorið með skýrum hætti hvert hlutverk Ægisíðu er í skipulaginu.

Í A-hefti skipulagstillögunnar er Ægisíða á hverju einasta korti sýnd *ótengd* við Suðurgötu, nema á kortinu á bls. 147 þar sem hún er sýnd sem tengibraut (sjá hér fyrir neðan), en merkt sem útivistarsvæði annars.

Sólarhringsumferð um Ægisíðu var 3820 bílar 5.–6. nóv. 2003, skv. mælingu borgarinnar – sem er meira en samanlagður íbúafjöldi Haga- og Mela. Samkvæmt upplýsingum frá umhverfis- og skipulagssviði er nú í bígerð ný mæling á umferðarþunga á götunni.

Með öryggi vegfarenda á Ægisíðu, strandstíg og útivistarsvæði í huga, hafði undirritaður forgöngu um að haustið 2003 var unnið sameiginlegt erindi frá foreldrafélögum Melaskóla, Sæborgar og Hagaborgar og aðalstjórn KR, þar sem á kaflanum frá Hofsvallagötu að Starhaga óku tugir bíla daglega á 80–90 km hraða. Voru þá settir litlir hlykkir á götuna á móts við Fornhaga og Lynghaga ásamt miðeyjum, en aðalkrafan hafði verið a gera Ægisíðu að 30-km-, ásamt því að gatan yrði tekin úr flokki tengibrauta.



Til vinstri, opin svæði í borginni (bindandi stefna), bls. 95. Til hægri, eina kortið sem sýnir tengingu Ægisíðu við Suðurgötu (sem tengibraut), bls. 147.

Með bréfi þessu vill undirritaður formlega óska eftir því að tekin verði afstaða til aðalkröfu erindisins frá 2003: Að gera Ægisíðu að 30-km-svæði, líkt og aðrar íbúðargötur í Högunum, taka hana úr flokki tengibrauta, og setja á hana gangbrautir.

Nýja skipulagstillagan gerir ráð fyrir færslu tengibrautar frá Þorragötu þangað sem flugbrautin er nú, og er þar með nú þegar um breytingu frá fyrra aðalskipulagi að ræða, sem ætti að auðvelda að koma til móts við ofangreind sjónarmið.

Í framhaldinu yrði jafnvel pláss fyrir hugmyndir um Ægisíðu, ásamt Faxaskjóli og Sörlaskjóli, sem fyrstu "strandpromenade" Reykjavíkur með náttúrulegri strandlengju?

Virðingarfyllst,

Guðmundur Löve – 0806674269

Fylgiskjal: Öryggi gangandi vegfarenda við Ægisíðu, erindi íþrótta- og foreldrafélaga frá 1. des. 2003
Afrit sent: Hverfisráð Vesturbæjar, Vesturgarði, Hjarðarhaga 45-47, 107 Reykjavík.

Íþrótta- og foreldrafélög í Mela- og Hagahverfi

Öryggi gangandi vegfarenda við Ægisíðu

GREINARGERÐ MEÐ ÁLYKTUNUM KNATTSPYRNUFÉLAGS REYKJAVÍKUR, FORELDRAFÉLAGA SÆBORGAR, HAGABORGAR OG MELASKÓLA VARÐANDI ÖRYGGI GANGANDI VEGFARENDA VIÐ ÆGISÍÐU

1. desember 2003

BERIST TIL BORGARRÁÐS / SAMGÖNGUNEFNDAR
AFRIT SENT SKIPULAGS- OG BYGGINGARNEFND

1 Inngangur

1.1 Yfirlit

Öryggi gangandi vegfarenda yfir og við Ægisíðu sunnan Hofsvallagötu er stórlega ábótavant. Umferðarþungi er allmikill þrátt fyrir að gatan sé umlukt 30-km-íbúðahverfi, og mikið er um hraðakstur og framúrakstur á hinum 800 metra langa kafla milli Hofsvallagötu og Starhaga. Þá eru engar gangbrautir á öllum þessum kafla, utan ein óupphækkuð gangbraut við Hofsvallagötu.

Ægisíða hefur um áratugaskeið verið skilgreind sem tengibraut á aðalskipulagi og tenging hennar við Þorragötu og Suðurgötu vestur og suður fyrir leikskólann Sæborg hefur verið óbreytt á skipulaginu frá upphafi. Síðari tíma breytingar á aðalskipulagi hafa hins vegar verið á þá lund að styrkja Hringbraut og bæta samgöngur við mið- og Vesturbæ með göngum undir Öskjuhlíð og Skólavörðuholt, og einnig hefur áframhaldandi vera Reykjavíkurflugvallar nýlega verið staðfest á aðalskipulagi. Ólíklegt má því telja að af tengingu þessari verði um fyrirsjánlega framtíð.

Loks má nefna breytt viðhorf og breytta notkun frá því sem áformað í yfirlitsuppdrætti Mela og Grímsstaðaholts árið 1951 og endurómaði í fyrsta aðalskipulagi Reykjavíkur 1962, meðal annars með tilkomu hins geysivinsæla strandstígs sem hefst/endar hér og með gjörbreyttum forsendum varðandi magn og eðli bílaumferðar. Þá er fjaran og umhverfi hennar vinsælt til leikja af börnum í Vesturbæ, og þar eru einnig boltavellir og æfingavellir KR. Ótækt er að banna þurfi börnum að sækja þangað til leikja vegna þess hve Ægisíða sé hættuleg umferðargata.

1.2 Ályktanir foreldrafélaga og -ráða

1.2.1 Knattspyrnufélag Reykjavíkur

Á fundi sínum þann 4. nóvember 2003 ályktaði aðalstjórn Knattspyrnufélags Reykjavíkur sem hér segir: “KR, sem er með starfsemi bæði við Frostaskjól og Starhaga, sendir meðal annars börn eftir Ægisíðunni til knattspyrnuæfinga og tekur heilshugar undir áform sem hníga að því að bæta öryggi gangandi vegfarenda við Ægisíðu.”

1.2.2 Sæborg

Á fundi sínum þann 15. október 2003 ályktaði foreldrafélag leikskólans Sæborgar sem hér segir, með öllum greiddum atkvæðum: Skorað er á borgaryfirvöld að taka sem fyrst til skoðunar hvernig öryggi gangandi vegfarenda við Ægisíðu verði sem best tryggt til frambúðar. Lögð verði fram greinargerð þess efnis með tillögum til úrbóta, og hún send til borgarráðs og/eða nefnda.

1.2.3 Hagaborg

Á fundi sínum þann 3. nóvember 2003 ályktaði foreldraráð Hagaborgar sem hér segir, með öllum greiddum atkvæðum: Skorað er á borgaryfirvöld að taka sem fyrst til skoðunar hvernig öryggi gangandi vegfarenda við Ægisíðu verði sem best tryggt til frambúðar. Lögð verði fram greinargerð þess efnis með tillögum til úrbóta, og hún send til borgarráðs og/eða nefnda.

1.2.4 Melaskóli

Á fundi stjórnar foreldrafélags Melaskóla sem haldinn var mánudaginn 10.11. 2003 var fjallað um öryggi gangandi vegfarenda á og við Ægisíðu sunnan Hofsvallagötu.

Vegna þess vill stjórn félagsins taka undir þau sjónarmið að öryggi vegfarenda sé stórlega ábótavant við Ægisíðu. Umferðarþungi er allmikill þrátt fyrir að gatan sé umlukt 30 km íbúðahverfi, og mikið er um hraðakstur og framúrakstur á hinum 800 metra langa kafla milli Hofsvallagötu og Starhaga.

Umferðaröryggisáætlun Reykjavíkur verði fylgt

Foreldrafélag Melaskóla vill minna á það meginmarkmið umferðaröryggisáætlunar Reykjavíkur 2002–2007 að fækka slysum á börnum og unglingum og bæta sambýli gangandi, hjólandi og akandi. Því skal fylgt með fjölgun íbúðahverfa þar sem hámarkshraði er 30 km, en jafnframt auknu sjálfvirku eftirliti með umferðarhraða og ýmsum aðgerðum við gangbrautir. Í þessum anda fór Foreldrafélag Melaskóla þess á leit með formlegum hætti við Reykjavíkurborg fyrir tæpu ári síðan að ljósaskilti með radarmæli verði komið upp við Melaskóla. Því bréfi hefur enn ekki verið svarað.

Brýnt að öryggi sé aukið

Foreldrafélag Melaskóla telur að öryggi gangandi vegfarenda við Ægisíðu þurfi að tryggja mun betur. Í það minnsta þarf að tryggja að 50 km hraðatakmörkun á Ægisíðu sé virt. Sú staðreynd að börn sækja þangað mjög mikið og að börn úr Melaskóla og leikskólum hverfisins eru mjög oft á ferð þarna á vegum skólanna knýr ekki síður á um það að bætt verði úr.

Kallað eftir sjálfvirku eftirliti

Foreldrafélag Melaskóla skorar á borgaryfirvöld að setja upp á Ægisíðu sjálfvirkt eftirlit með umferðarhraða.

Uppsetning gangbrauta nauðsyn

Foreldrafélag Melaskóla hvetur borgaryfirvöld til þess að ráðast í nauðsynlega uppsetningu gangbrauta með miðeyjum og upphækkunum við Hofsvallagötu, Fornhaga, Dunhaga og Lynghaga. Engar gangbrautir eru á öllum þessum kafla, utan ein óupphækkuð gangbraut við Hofsvallagötu.

Foreldrafélag Melaskóla mælist til þess við borgarráð og samgöngunefnd Reykjavíkurborgar að ofangreindu verði komið á framkvæmdaáætlun og framkvæmdir hafnar hið fyrsta.

2 Ástandslýsing

2.1 Umferðarþungi

Mikill umferðarþungi til suðurs/austurs: Seltirningar og Vesturbæingar virðist nýta sér Nesveg-Ægisíðu-Starhaga-Suðurgötu á austurleið í stað Sæbrautar og Hringbrautar. Af þessum götum er Ægisíða vitaskuld burðarminnst og eina gatan sem er hrein íbúðargata.

Nokkur umferðarþungi til norðurs/vesturs: undarlega vinsæl og krókótt leið til að komast hjá Hringbraut er Vatnsmýrarvegur-Njarðargata-Eggertsgata (gegnum bílstæði stúdentagarða og leikskóla)-Suðurgata-Lynghagi-Ægisíða-Nesvegur. Einnig auðvitað Suðurgata-Lynghagi-Ægisíða-Nesvegur frá miðbæ.

Samkvæmt upplýsingum frá verkfræðistofu umhverfis- og tæknisviðs Reykjavíkurborgar voru í október 2003 gerðar mælingar á umferð á Ægisíðu[1], og vænta má að þær niðurstöður liggi fyrir.

2.2 Hraðakstur og framúrakstur

Ægisíða er um 800 metrar að lengd milli Hofsvallagötu og Starhaga (sem nemur tveimur "kvartmílum", og er það því miður réttnefni). Á þessari leið eru gatnamót aðeins á aðra hlið, og einkum á suður/austurleið freistast ungir sem aldnir ökumenn til hraðaksturs – og framúraksturs ef ekki vill betur.

Á hverjum degi ber því miður fyrir augu ökutæki sem fara á 80-90 km/klst á þessum kafla og til undantekninga heyrir að ekið sé á 50 (sem má sannprófa með því að gera það sjálf/ur og fá um leið bílaröð fyrir aftan sig eða fram úr sér á annatímum).

Samkvæmt upplýsingum frá verkfræðistofu umhverfis- og tæknisviðs Reykjavíkurborgar hafa verið gerðar hraðamælingar á Ægisíðu sem staðfesta hraðakstur þar.



[1] Stefán Agnar Finnsson, yfirverkfr., skipulags- og bygginarsviði Reykjavikurborgar (8. október 2003)

2.3 Hljóðvist

Umferðarniður: Miklum gegnumakstri og hraðakstri fylgir hávaði. Umferðarhraði hefur mikið að segja í þessum efnum; hávaði eykst verulega við ökuhraða frá 50 og upp í 70 km/klst, sem er algengur hraði á Ægisíðu sunnan Hofsvallagötu.

2.4 Gangandi vegfarendur

Ægisíða hefur forgangsrétt á alla aðra umferð, og á kaflanum ca. frá leikskólanum Ægisborg til leikskólans Sæborgar er engin upphækkun (um eða yfir 1 km) og alls engin gangbraut frá gatnamótum við Hofsvallagötu og suður að Starhaga (um 800 m, “tvöfalda kvartmílan”). Engin gatnamót eða bílastæði verða heldur fyrir þeim sem ekur suður þennan kafla, hvað þá annað sem hvetur ökumenn til að aka varlega og á löglegum hraða, eða til að draga úr framúrakstri.

Til samanburðar eru 5 gangbrautir með upphækkunum á um 400 metra kafla á Nesvegi/Ægisíðu norðan Hofsvallagötu. Í erindi þessu er farið fram á þrjár nýjar gangbrautir með upphækkunum og miðeyjum og sambærilega lagfæringu einnar gangbrautar til viðbótar, svo sem síðar greinir.

Óumdeilt er að umferðarhraði hefur mjög mikil áhrif á öryggi gangandi vegfarenda og ökumenn stöðva ógjarnan bifreiðir sínar nema við gangbrautir, svo börn verða að sæta færis að hlaupa yfir götuna.

2.5 Börn og náttúra

Það er leitt að börnum í Vesturbænum skuli vera bannað að fara niður í fjöru til leikja eða á boltavellina handan götunnar vegna þess hve Ægisíðan er hættuleg umferðargata. Í ljósi þess að yfir Ægisíðu liggur líka leið þeirra fjölmörgu sem nota göngustíginn góða með ströndinni sem byrjar/endar þarna, þá er þetta hættulegt og óviðunandi ástand.

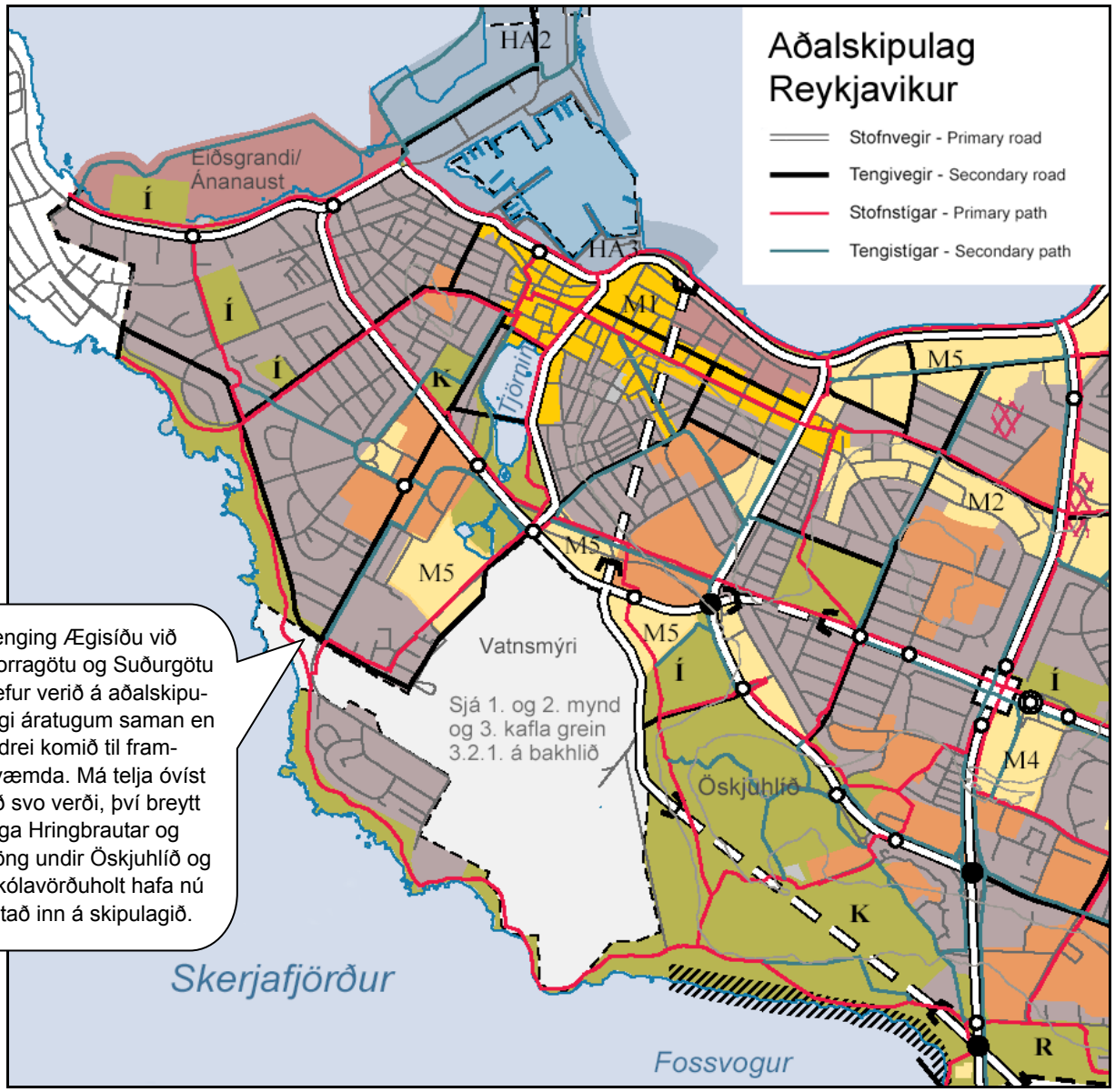


3 Skipulagsmál

3.1 Forsendur

Ægisíða hefur um áratugaskeið verið skráð sem tengibraut á aðalskipulagi og gert ráð fyrir framlengingu hennar að gatnamótum Suðurgötu og Þorragötu, sem einnig eru tengibrautir. Í núverandi samhengi myndi þetta þýða framlengingu götunnar suður og vestur fyrir leikskólann Sæborg og húsin sunnanmegin við Starhaga, við æfingavelli KR. Framlenging Ægisíðu var fyrst skjalfest í yfirlitsuppdrætti Mela og Grímsstaðaholts árið 1951, sem endurómar í fyrsta aðalskipulaginu frá 1962, en hefur ekki verið snert á síðan og aldrei komist á deiliskipulagsstig.

Staðan í dag er hins vegar sú að Ægisíða sunnan Hofsvallagötu er algerlega umlukt 30-km-íbúðasvæði og tengist ekki öðrum tengibrautum nema gegnum íbúðahverfi. Auk þess hafa síðar komið fram ný áform í umferðarmálum (svo sem færsla Hringbrautar og tenging við göng undir Öskjuhlíð og Skólavörðuholt) sem ásamt nýlega staðfestri veru flugvallarins á annan áratug draga enn frekar úr líkum á að Ægisíða sunnan Hofsvallagötu verði í reynd notuð sem tengibraut um fyrirsjáanlega framtíð.

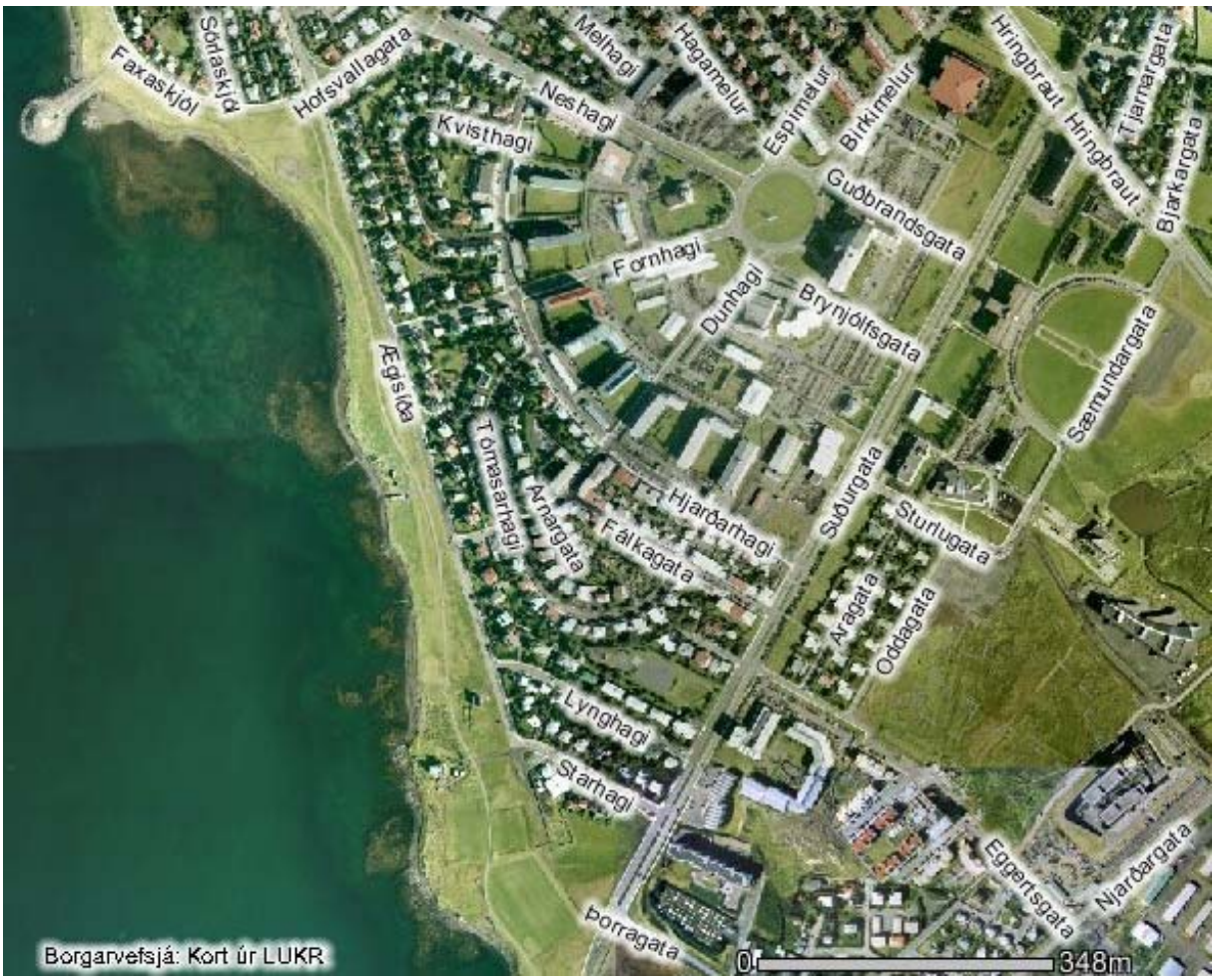


Tenging Ægisíðu við Þorragötu og Suðurgötu hefur verið á aðalskipulagi áratugum saman en aldrei komið til framkvæmda. Má telja óvíst að svo verði, því breytt lega Hringbrautar og göng undir Öskjuhlíð og Skólavörðuholt hafa nú ratað inn á skipulagið.

3.2 Fordæmi

Megintilgangur erindis þessa er að auka öryggi gangandi vegfarenda sem leið eiga yfir Ægisíðu hvort sem er til leikja, starfa eða á göngustíginn með ströndinni. Svo sem síðar verður komið að, er það álit aðstandenda erindis þessa að markmiðum þessum verði best náð með því að gera Ægisíðu sunnan Hofsvallagötu að 30-km-götu sakir sérstöðu hennar, þar sem hún er umlukt af 30-km-hverfi, þrátt fyrir að hún sé skráð sem tengibraut.

Á Skólavörðuholti eru fordæmi fyrir því að tengibrautir séu með hámarkshraða 30 km/klst., þ.e. Njarðagata, Frakkastígur og Eiríksgata. Þessar götur eru vissulega ekki jafn beinar og "hindrunarlausar" og Ægisíðan, en eru engu að síður tengibrautir sem hafa það þó umfram Ægisíðuna að tengjast í raun og veru öðrum tengi- eða stofnbrautum, en eru þó líkt og Ægisíða í raun hluti af 30-km-hverfi. Loks má geta þess að nýbúið er að gera Faxaskjól og Sörlaskjól að 30-km-götum.



Ægisíða sunnan Hofsvallagötu er umlukin 30-km-íbúðahverfi og tengist ekki öðrum tengibrautum. Ekki er fyrirséð að á þessu verði breyting næstu áratugina sé litið til framkvæmda svo sem færslu Hringbrautar, áformaðrar gangagerðar undir Öskjuhlíð og áframhaldandi veru Reykjavíkurflugvallar.

3.3 Umferðaröryggisáætlun 2002–2007

Erindi þetta mælir fyrir um aðgerð sem tengist beint meginmarkmiðum umferðaröryggisáætlunar Reykjavíkur 2002–2007: fækkun slysa á börnum og unglingum og bætt sambýli gangandi, hjólandi og akandi. Svo vitnað sé í áætlunina sjálfa skal markmiðum þessum náð með aukinni 30-km-væðingu íbúðarhverfa, aukið sjálfvirkt eftirlit með umferðarhraða og ýmsum aðgerðum við gangbrautir.[2] Allt þetta á sérstakt erindi við Ægisíðu sunnan Hofsvallagötu þar sem ekkert af ofangreindu er uppfyllt í dag þótt flest meginmarkmiðin eigi beinlínis við.

Á árunum 1992-1999 voru dauðsföll "óvarinna vegfarenda" nær jafnmörg í aldursflokknum 15 ára og yngri (börn) eins og í aldursflokknum 25-64 ára. Svo vitnað sé í ályktun umferðaröryggisáætlunar af þessu: "Þegar litið er sérstaklega á slys á börnum kemur í ljós að nærri helmingur þeirra verður á íbúðagötum inni í hverfum þar sem umferð er þó hlutfallslega lítil. Ljóst er að börn eru því sá hópur sem hefði hvað mestan hag af aðgerðum til að fækka slysum í íbúðahverfum, t.d. með því að draga úr hraða og minnka gegnumakstur." Það má vera ljóst að Ægisíða sunnan Hofsvallagötu er hættulegri en meðaltal íbúðargatna sakir mikils umferðarhraða, gangbrauta- og hraðahindranaleysis.

[2] Umferðaröryggisáætlun Reykavíkur 2002–2007

4 Tillögur til úrbóta

4.1 Fyrsta val

Fyrsta val er að gera Ægisíðu að 30-km-svæði líkt og aðrar íbúðargötur í Högunum.

Þetta væri án efa heilsteyptasta og öruggasta aðgerðin, og fæli í sér merkingar og uppsetningu gangbrauta með miðeyjum og upphækkunum við Hofsvallagötu, Fornhaga, Dunhaga og Lynghaga, og e.t.v. uppsetningu ljósaskiltis með radarmæli við Dunhaga (svo sem er við Hamrahlíð).

Er hér sérstaklega vísað til þess að Ægisíða sunnan Hofsvallagötu er í raun "óvirk" tengibraut, umlukt 30-km-hverfi sem ekki er ætlað til gegnumaksturs, og einnig til þess að fordæmi eru fyrir lækkuðum hámarkshraða á "virkum" tengibrautum á Njarðagötu, Frakkastíg og Eiríksgötu.

Einnig er vísað til þeirrar staðreyndar að aðalskipulag sem kveður á um tengingu Ægisíðu við Þorragötu og Suðurgötu er nær hálfrar aldar gamalt og tengingin hefur aldrei á því tímabili komist á deiliskipulagsstig eða framkvæmdaáætlun, og einnig til þess að inn á aðalskipulag hefur nýlega ratað færsla Hringbrautar og tenging við áformuð göng undir Öskjuhlíð og Skólavörðuholt, og einnig til þess að nýlega staðfest óbreytt lega Reykjavíkurflugvallar næstu áratugi dregur enn frekar úr líkum á að af tengingunni verði í fyrirsjáanlegri framtíð. Þá er í dag athafnasvæði KR á þeim stað sem tengingin kæmi, og þyrfti að leysa það mál einnig.

4.2 Annað val

Annað val er að sjá til þess að 50 km hraðatakmörkun sé virt og auka öryggi gangandi vegfarenda með virkum hætti.

Þessi aðgerð fæli a.m.k. í sér uppsetningu gangbrauta með miðeyjum og upphækkunum við Hofsvallagötu, Fornhaga, Dunhaga og Lynghaga, og einnig ljósaskilti með radarmæli (svo sem er við Háaleitisbraut) eða hreinlega hraðamyndavél, t.d. við Fornhaga, í samvinnu við lögreglu.

Vísað er til þess að á Nesvegi-Ægisíðu norðan Hofsvallagötu eru gangbrautir með upphækkunum fimm talsins á um 400 metra kafla, og er óvíst að umferð gangandi vegfarenda þar yfir sé meiri en yfir Ægisíðu sunnan Hofsvallagötu.

Mælst er til þess við borgarráð / samgöngunefnd að hlutast til um að ofangreindu verði komið á framkvæmdaáætlun og framkvæmdir hafnar hið fyrsta.

Fylgiskjal 1: Myndir af vettvangi

Melaskólabörn á ferð með kennurum sínum, föstudaginn 10. október 2003, kl. 11.41–11.51:















Kennarinn stöðvar umferðina fyrir litlu börnin …



… en stóru börnin fara sjálf á vaðinu við Fornhaga.

Athugasemd við nýtt aðalskipulag Reykjavíkurborgar, auglýst þ. 9. ágúst 2013.

Við sem hér skrifum undir viljum koma eftirfarandi á framfæri:

Lokun flugvallarins í Vatnsmýri mun hafa alvarlegar afleiðingar fyrir möguleika landsmanna á að komast til bráðrar og sérhæfðrar aðhlynningar á Landspítala Háskólasjúkrahúsi í Reykjavík, fyrir tilstilli sjúkraflugsþjónustunnar. Í stað u.þ.b. fimm mínútna akstursfjarlægðar frá stæði sjúkraflugvélarinnar á flugvellinum og til Landspítalans, mun aksturstíminn verða um hálf klst. miðað við neyðarakstur í bestu aksturskilyrðum frá Keflavíkurflugvelli. Auk þess mun flugtími sjúkraflugvélarinnar lengjast um fimm til tíu mínútur og akstursvegalengdir innan Keflavíkurflugvallar bæta enn í svo munar nokkrum mínútum til viðbótar. Aukning flutningstíma sjúklinga frá landsbyggðinni, sem hér verður séð fram á nemur því um 40 mínútum í besta falli.

Ef áætlanir ganga eftir um að fjarlægja flugbraut 19 / 01 á Reykjavíkurflugvelli árið 2016, svo sem hið nýja aðalskipulag gerir ráð fyrir, munu allar forsendur bresta fyrir áframhaldandi flugrekstri þar. Þetta leiðir því til þess að rekstri flugvallarins verður sjálfhætt.

Engar aðrar lausnir um nálgun innanlandsflugsins við höfuðborgina eru sjáanlegar utan Keflavíkurflugvallar, enda engin efni til að byggja upp nýjan flugvöll í stað þess sem nú er í Vatnsmýri.

Þá hafa fyrirliggjandi upplýsingar um hentugleika og afkastagetu þyrlna sýnt fram á að þyrlur muni aldrei geta leyst af hólmi hraðskreiðar og þrýstijafnaðar sjúkraflugvélar sem sinna þessari þjónustu nú. Þyrlur eru öflug björgunartæki en henta illa til langra flutninga t.d. yfir hálendi Íslands.

Það er mikilvægt að byggja upp og bæta heilbrigðisþjónustu á landsbyggðinni. Það er hins vegar algjörlega ljóst að slík uppbygging kemur aldrei í stað sérhæfðustu þjónustunnar sem Landspítali Háskólasjúkrahús einn veitir. í því sambandi má nefna hjartarþæðingar, nýburagjörgæslu og heila- og taugaskurðlækningar. Þjóðin er fámenn og landið er strjálbýlt og í sumum fögum læknisfræðinnar erum við á mörkum þess að geta haldið úti þjónustu á einum stað, hvað þá á mörgum. Það þarf einfaldlega lágmarksfjölda tilfella til að viðhalda reynslu og þjálfun lækna og annars heilbrigðisstarfsfólks.

Við búum við þær frábæru aðstæður að Reykjavíkurflugvöllur liggur nánast upp að lóð nýs fyrirhugaðs háskólasjúkrahúss. Stjórnendum í heilbrigðisþjónustu á Grænlandi og í Færeyjum hefur meða annars verið bent á þetta þegar þeim hafa verið kynntir möguleikar á að senda sjúklinga frekar til sérhæfðar meðferðar á LSH en um lengri veg til Kaupmannahafnar.

Með sjúkraflugi eru fluttir allskonar sjúklingar. Ungir og gamlir, sumir mikið veikir eða slasaðir og aðrir minna. Sumir eru sprækir og aðrir eru við dauðans dyr og sumir sjúklingar líta vel út en eru eins og tifandi tímasprengja. Það yrði hrein og klár og sorgleg afturför í sjúkraflugsþjónustu að lengja flutningstíma sjúklinga með því að loka Reykjavíkurflugvelli.

Fyrirhugaðri lokun Reykjavíkurflugvallar er hér með harðlega mótmælt. Þess er krafist að flugvöllurinn fái að þróast og dafna þar sem hann er um ókomna tíð.

20. september 2013.

Leifur Hallgrímsson	Flugstjóri og framkvæmdastjóri Mýflugs
Garðar Sigurvaldason	Flugstjóri, Mýflugi
Þorkell Ásgeir Jóhannsson	Flugstjóri, Mýflugi
Friðrik Hermann Friðriksson	Flugstjóri, Mýflugi
Axel Albert Jenssen	Flugstjóri, Mýflugi
Bragi Már Matthíasson	Flugstjóri, Mýflugi
Haukur Örn Hauksson	Flugmaður, Mýflugi
Örn Sigurðarson	Flugmaður, Mýflugi
Kristján Þór Kristjánsson	Flugmaður, Mýflugi
Jóhann Þór Jónsson	Sjúkraflutningamaður, EMT-I
Sigurður Hólm Sigurðsson	Sjúkraflutningamaður, EMT-I
Þorgeir G Ólafsson	Sjúkraflutningamaður, EMT-I
Valur Freyr Halldórsson	Sjúkraflutningamaður, EMT-I
Helgi Schiöth	Sjúkraflutningamaður, EMT-I
Birgir Már Sigurðsson	Sjúkraflutningamaður, EMT-I
Ólafur Stefánsson	Sjúkraflutningamaður, EMT-I
Gauti Þór Grétarsson	Sjúkraflutningamaður, EMT-I
Jónas B. Hallsson	Sjúkraflutningamaður, EMT-I
Anton Carrasco	Sjúkraflutningamaður, EMT-I
Alfreð Birgirsson	Sjúkraflutningamaður, EMT-I
Vigfús Ólafur Bjarkason	Sjúkraflutningamaður, EMT-I
Björn Björnsson	Sjúkraflutningamaður, EMT-I

Magnús Smári Smárason	Sjúkraflutningamaður, EMT-I
Gunnar Björgvinsson	Sjúkraflutningamaður, EMT-P
Finnur Sigurðsson	Sjúkraflutningamaður, EMT-I
Rolf Karl Tryggvason	Sjúkraflutningamaður, EMT-I
Maron Pétursson	Sjúkraflutningamaður, EMT-I
Jón Sverrir Friðriksson	Sjúkraflutningamaður, EMT-I
Hólmgeir Þorsteinsson	Sjúkraflutningamaður, EMT-I
Sigurður Einar Sigurðsson	Læknir
Jón Torfi Halldórsson	Læknir
Stefán Steinsson	Læknir
Eyjólfur Þorkelsson	Læknir
Elma Rut Þórðardóttir	Læknir
Guðrún Dóra Clarke	Læknir
Helgi Þór Leifsson	Læknir
Pálmi Óskarsson	Læknir
Oddur Ólafsson	Læknir
Rudolf Tlolka	Læknir
Ásbjörn Blöndal	Læknir
Kristinn Eyjólfsson	Læknir
Hildigunnur Svavarsdóttir	Fr.kv.stjóri hjá F.S.A.

Ann María Andreasen

Frá: inga dagfinnsdottir <ingadagfinns@gmail.com>
Sent: 20. september 2013 23:46
Til: USK_Skipulag
Efni: Tillaga að Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030 / athugasemdir og ábendingar

Varðand íbúðabyggð og aðra starfsemi innan hennar.

Eftirfarandi atriði eru tilgreind til að vara við gistiheimilavæðingu íbúðarhverfa og gerð athugasemd við að gistiheimilum/hótelum eða ýmis konar annarri starfsemi sé komið fyrir innan íbúðabyggðar.

Meðal markmiða skipulagslaga er að hafa heilbrigði og öryggi landsmanna að leiðarljósi.

Samkvæmt skipulagsreglugerð á með gerð aðalskipulags m.a. að stuðla að öryggi almennings og lífsgæðum. Í reglugerðinni er ennfremur vikið að blöndun byggðar og segir, að þess skuli sérstaklega gætt að búsetuhagsmunum íbúa svo sem með því að blanda ekki saman íbúðum við starfsemi sem ætla má að valdi nágrönnum óþægindum t.d. vegna lyktar, hávaða eða óþrifnaðar.

Einnig segir eftirfarandi um starfsemi í íbúðabyggð: ,,Gæta skal þess að atvinnustarfsemi í íbúðabyggð valdi sem minnstum óþægindum vegna bílaumferð ár, hávaða, ljósanotkunar eða annars ónæðis . . ".

Hlutverk íbúðarsvæða innan borgarinnar hlýtur að vera að búa íbúum umhverfi þar sem þeir geta notið samvista við fjölskyldu, hvílst og notið svefns, enda er góður svefn megingrundvöllur almennrar heilsu og nauðsynlegur til endurnýjunar starfskrafta fyrir næsta dag.

Starfsemi svo sem veitingasala eða rekstur gistiheimila á ekki erindi innan íbúðabygggðar vegna eftirfarandi:

Umferð rútubifreiða af öllum stærðum er til og frá gistiheimilum hvenær sólarhrings sem er. Bifreiðarnar eru með hávaðasamar vélar sem eru látnar vera í gangi með tilheyrandi hávaða og útblæstri á meðan farþegar eru að koma sér út eða inn og á meðan verið er að ferma eða afferma og á meðan beðið er eftir fólki. Farangurshurðum þarf síðan að skella tryggilega, með tilheyrandi látum.

Þetta á sér stað jafnt að nóttu sem degi þar sem ferðamenn koma einnig að næturlagi frá Keflavíkurflugvelli eða ofan af hálendinu með fjallatrukkum.

Börnum í íbúðahverfum er ennfremur búin aukin hætta þegar stórir rútubílar eru akandi um oft íbúðagötur og valda auk þess annarri hættu í umferðinni þegar rútunum er lagt í miðjar götur þar sem þrengsli bjóða ekki uppá annað.

Í þeim tilfellum sem gestir gistheimilanna hafa bílaleigubíla til umráða, er þeim lagt í bílastæði, sem íbúar annars nota, en á flestum íbúðargötum borgarinnar miðsvæðis er skortur á bílastæðum.

Þar sem reykingar eru ekki leyfðar í gistiheimilum fara ferðamenn út til að reykja og spjalla þótt áliðið sé og kann það að hafa truflandi áhrif þegar kyrrð er komin á.

Hvað varðar lokunartíma veitingasölustaða, þá orkar það tvímælis sem lausn að loka kl.23:00 þar sem margir íbúar þurfa að mæta snemma til vinnu og/eða stunda vaktavinnu og þá kann að vera að ekki náist nægur svefn.

Hlutverki íbúðarsvæða sem slíkra er hætta búin ef skipulagsyfirvöld ætla í síauknum mæli að heimila margskonar starfsemi innan þeirra, skerðir lífsgæði íbúa og samrýmist engan veginn hagsmunum þeirra og gengur í raun í berhögg við almenna lýðheilsu.

Ofangreind atriði varpa vonandi ljósi á hvers vegna allskonar starfsemi á ekki erindi í búðabyggð og er ekki í samræmi við fyrrgreind ákvæði skipulagslaga eða skipulagsreglugerðar.

Inga Björk Dagfinnsdóttir
Laufásvegi 44
101 Reykjavík
1704547749

Ann María Andreasen

Frá: Íbúasamtök Vesturbæjar <ibuasamtokvesturbaejar@gmail.com>
Sent: 20. september 2013 23:59
Til: USK_Skipulag
Efni: Athugasemdir við Aðalskipulag

Í ljósi kynningar á deiliskipulagi fyrir Vesturbugt sjáum við í Íbúasamtökum Vesturbæjar okkur knúin til að benda á eftirfarandi m.t.t. Aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030:

Þéttingu byggðar í grónum hverfum má ekki ganga á gæði sem fyrir eru. Það er hvorki vistvænt né skilvirkt að lækka gæði eins fyrir annað. Það er ekki sjálfbært að vera með stífa umgjörð sem getur lítt þróast og er óafturkræf.
Þétting er aðeins vistvæn sé hún í takt við umhverfið, þ.e ef umhverfið tekur við henni og heildin verði samvirk til betrumbóta. Þetta finnst okkur ekki hafa verið gert í deiliskipulagi sem nú er kynnt og efumst því um stefnu borgarinnar um þéttingu byggðar á þróunarreitum í nálægð við eða inní grónum hverfum

Með góðri kveðju,

f.h. Íbúasamtaka Vesturbæjar

Ásta Olga Magnúsdóttir

Ann María Andreasen

Frá: Þóra Andrésdóttir <thora.andresdottir@gmail.com>
Sent: 20. september 2013 23:59
Til: USK_Skipulag
Efni: Andmæli við aðalskipulagi

Sæl,
ég vil gera nokkrar athugasemdir við tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík.

1. Slippurinn sem hefur mikið aðdráttarafl, á að fara samkvæmt tillögunni. Ég tel að við ættum frekar að hlúa að því að hann geti verið þarna áfram. Þá tryggjum við frekar áframhaldandi vinsældir hafnarinnar, annars er hætta á að höfnin missi þann sjarma sem hún hefur. Drepum hann ekki!

Byggðin sem á að koma við höfnina er alltof há miðað við byggðina sem fyrir er. Fyrir utan ferlíkið sem verið er að reisa við hliðina á litla friðaða steinhúsinu, það var lítið fyrir en nú verður það næstum að engu. Líkt og glæsihúsið Höfði varð eins og lítill legokubbur við hlið Höfðatorgs. Íbúabyggðin mun skyggja á fjöllin okkar, sjóinn og höfnina.
Þetta verða alltof háar og margar íbúðir, og þær verða örugglega ekki ódýrar. Hverjir eiga að hafa efni á að kaupa þær? Örugglega ekki unga fólkið sem vantar mest litlar íbúðir, sem verið er að hugsa um.
Íbúðabyggðinni mun fylgja aukin umferð, sem er nógu mikil fyrir. Þó margir myndu ganga eða hjóla eru samt flestir sem eiga bíla og myndu nota þá t.d. þegar veðrið er vont, til að ná í /sækja börnin sín, o.s.frv. En það er ekki gert ráð fyrir nema 0.8 bílastæðum fyrir hverja íbúð! Hvar eiga hinir bílarnir að vera?

Tryggvagatan yrði alltof mjó fyrir þessa auknu umferð og vera teppt. Seltyrningar sem fara mikið þarna um hafa af þessu áhyggjur, ef hættuástand skapaðist hjá þeim og þeir þyrftu að flýja.
Það á að nýta það sem fyrir er, en það er allt þegar sprungiið, skólpræsi alltaf stíflað, götur lélgar, skólar fullir o.s.frv.

2.Flugvöllurinn er fyrir alla landsmenn, Reykjavík er höfuðborgin okkar allra. Þangað sækja menn ýmsa þjónustu, sem er ekki veitt annars staðar, t.d.sérhæfða læknisþjónustu á Landsspítalanum. Stundum getur verið um líf að tefla.

3. Byggð í Vatnsmýri - Háskólinn í Reykjavík með alla sína bíla og umferð sem fylgir er nógu mikið umhverfisslys.Votlendið gæti þornað upp og tjörnin okkar e.t.v. líka. Viljum við missa hana. Fólk verður ekki allt gangandi og hjólandi. Íbúabyggð veldur meiri umferð og kallar á Öskjuhlíðargöng. Eitthvað kosta þau! Varðveitum Öskjuhlíðina sem útivistarperlu í borginni.

Landspítalaþorpið er allt of stórt miðað við byggðina í kring.
Leyfum gamla Landspítala Guðjóns Samúelssonar að njóta sín. Hann tekur á móti fólki sem er að koma inn í miðborgina og er ein af fallegustu byggingum borgarinnar.
Allir bílarnir sem eru fyrir utan Borgarspítalann bætast við og einnig frá öllum hinum 16 stöðunum. Umferðin þarna er þung og ekki á hana bætandi.

4.Ég tel að úthverfin megi byggjast almennilega upp, með öllu því sem sem þið teljið að þurfi og viljið hafa t.d. við höfnina og Vatnsmýrina, þ.e. alla þjónustu og störf, verði sjálfbær.
Úlfársdalur væri t.d. betur settur stærri en svona fáir. Íbúar úthverfa ættu að geta fengið einhverja vinnu í sínu hverfi ef þar er einhver þjónusta, verslun skóli, sundlaug o.s.frv. Þá væri möguleiki fyrir það að ganga eða hjóla í vinnuna. Ef vinnustaður er þar, myndi umferð minnka inn í borgina og umferðin myndi dreifast, vera meiri í hina áttina.Ekki öll í sömu átt eins og er í dag.

5. Keldur. viljið þið fá alla sem eru að vinna þar inn í miðborgina með allri þeirri umferð sem fylgir?

Væri ekki best að leyfa þeim að þróa sig áfram á þessum stað, eins og þeir hafa gert og sýnt vilja til að fá að gera? Örugglega einhverjir sem vinna þar sem búa nálægt.

6. Ég gleðst yfir því að hugsað er fyrir borgarvernd. Mér finnst samt að hæð húsa t.d. í miðborginni, sem er algengust 2-3 hæðir, að 5 hæða nýbygging sé allt of hátt miðað við byggð sem fyrir er. Það þarf einnig að passa upp á skuggar myndist ekki og geri útivistarsvæði okkar köld og dimm. Á Laugarveginum eru það lágu gömlu húsin og hliðargöturnar sem hleypa sólinni niður á götuna, þ.s. fólk situr jafnvel úti. Hærri húsin, þó þau séu ekki nema 4 hæðir, veldur skugga á Laugaveginum. Lærum af því og byggjum ekki fleiri slík hús í hjarta bæjarins.

7. Ég vil að lokum taka undir með Minjastofnun og Húsafriðunarnefnd sem leggja til friðlýsingu gömlu húsanna í kringum Ingólfstorg og Nasasalarins. Ég legg til að borgin sýni sjálfri sér meiri virðingu og stuðli að því að miðborg Reykjavíkur fari á heimsminjaskrá UNESCO. Það er forkastanlegt að leggja hjarta miðbæjarins undir Hótel á kostnað þess gamla og útivistarsvæða borgarbúa. Það samræmist ekki stefnu ykkar um að standa vörð um borgina, borgarvernd! Eða er það bara sýndarmennska en ekki í raun? Ég vona ekki :)

Vonast eftir svörum og að tekið sé tillit til athugasemda.

Kveðja, Þóra Andrésdóttir
310757-6329

Ann María Andreasen

Frá: Edda Þórarinsdóttir <eddath@simnet.is>
Sent: 21. september 2013 00:02
Til: USK_Skipulag
Efni: Mótmæli

Fyrir hönd eigenda Sjafnargötu 11, 101 Reykjavík, mótmælum við fyrirhuguðum leyfisveitingum vegna veitinga- og skemmtanahaldsrekstri á efri hluta Skólavörðustígs, Frakkastígs og Hverfisgötu þar sem slík starfsemi getur valdið íbúum verulegum óþægindum og skert lífsgæði þeirra.
Með kveðju,
Gísli Gestsson

Athugasemdir við tillögu að nýju

Aðalskipulagi Reykjavíkurborgar Júlí 2013

Almenn athugasemd, og jafnframt sú alvarlegasta:

Hvað varðar nýtt skipulag Úlfarsárdals, gengur það gegn flestum af þeim aðal- og undirmarkmiðum sem sett eru fram í skipulagi þessu, m.a. um sjálfbærni og vistvæni hverfisins, samgöngur, fjölbreyttan búsetukost fyrir alla félagshópa (vegna skorts á framboði á sérbýlum), vistvænar samgöngur, kaupmanninn á horninu og almennt um lífsgæði sem talsvert er rætt í nýju skipulagi. Markmið aðalskipulags virðast því ekki passa hverfinu í neinum af helstu aðalatriðum og ekki einu sinni í upphafsorðum Páls Hjaltasonar, formanns umhverfis- og skipulagsráðs finn ég samhljóm með útfærslu aðalskipulagsins á því hverfi sem ég bý í.

Við þetta er mín alvarlegasta athugasemd, sem endurspeglast betur í eftirfarandi athugasemdum.

Athugasemd nr. 1

Tillaga um minnkun íbúðabyggðar í Úlfarsárdal er harðlega mótmælt. Nú stefnir í að stærð hverfisins verði aðeins brot af upphaflegri stærð hverfisins.

Með upphaflegt skipulag í huga keyptu flestir núverandi íbúar lóðir í hverfinu (og greiddu háar fjárhæðir fyrir) og hafa þeir því lögmætar væntingar til þess að hverfið nái þeirri stærð með þeirri þjónustu og lífsgæðum sem möguleg verða í krafti þeirrar stærðar. Undirritaður telur að hverfið hafi alla burði til þess að ná upphaflegri stærð (með rökstuðningi í vöxt nágrannasveitarfélaga).

Rökstuðningur við athugasemd nr. 1.

Aðalskipulag er stjórntæki þar sem sett er fram stefnumótun sem bindur „allar aðrar skipulagsákvarðanir eins og hverfisskipulag og deiliskipulag“ (orðrétt úr kynningarbæklingi um Aðalskipulag, Páll Hjaltason (PH)).

Einnig segir PH orðrétt: „Í aðalskipulagi birtast markmið um að öll hverfi borgarinnar verði sjálfbær og …“ og stuttu síðar: „Í ljósi þess er mikilvægt að þétt, fjölbreytt og blönduð byggð sé alltaf fyrsti valkostur“

Í ljósi þess að hverfið verði minnkað eins og hér er kynnt, tel ég mjög alvarlegt að allar síðari ákvarðanir í hverfa- og deiliskipulagi muni þurfa að taka mið af smæð hverfisins. Ákvarðanir sem slíkar eru til þess fallnar að verða smávægilegar og eru ekki líklegar til að þjóna íbúum hverfisins á nokkurn hátt. Þjónusta við íbúann verði því að mestu sótt út fyrir hverfið sem gengur einnig í berhöggi við mörg af aðalmarkmiðum skipulagsins, eins og sjálfbærni, vistvænar samgöngur, manneskjan í öndvegi. Líklegt er að minnkun herfisins og skerðing á þjónustu mun neyða íbúa herfisins til eyða meiri tíma í ferðalög milli hverfa sem að öllum líkindum munu þurfa að nota einkabílinn meira , en einnig má benda á að mjög illa hefur gengið að fá þjónstu strætisvagna

borgarinnar í hverfið og þurfa íbúar hverfisins að sækja næstu stoppustöð í meiri fjarlægð en aðrir íbúar borgarinnar.

Rökstuðningur nr 2. við athugasemd nr. 1.

Sem íbúi í Reykjavík, og útsvarsgreiðandi, er ég harðlega mótfallinn minnkun hverfisins. Þar sem Úlfarsárdalur er eitt af fáum hverfum Reykjavíkur sem býður upp á sérbýli, mikið rými, nálægð við náttúru og fleiri kosti sem margir sem íbúar stór höfuðborgarsvæðisins sækjast eftir, en jafnframt hefur framboð á lóðum hér verið takmarkað, hafa íbúar stór höfuðborgarsvæðisins sótt í auknum mæli til nágrannasveitarfélaganna (sjá t.d. samanburðartölur um vöxt í fólksfjölda).

Undirritaður hefur kallað eftir aukinni áherslu borgarinnar á sölu á lóðum hér í hverfinu á fundi með borgarstjóra, borgarfulltrúum og formanni skipulagsráðs og hefur haldið fram við þá að það sé fjárhagslega hagkvæmt fyrir borgina að bjóða lóðir til sölu. Hér eru til lóðir, tilbúnar til sölu, „hilluvara“, sem hægt er að selja til þeirra sem vilja kaupa. Því miður hafa borgarfulltrúar haldið lóðunum frá sölu ef undanskilin er ein auglýsing/sala nú í sumar sem skilaði um 1 þúsund milljónum króna í sölu.

Vöxtur í fjölda íbúa í nágrannasveitarfélögunum er talsvert meiri en hjá Reykajvík (skv. tölum Hagstofunnar) og eru þau sveitarfélög að vaxa hraðar en Reykjavík. Sé Kópavogur tekinn sem dæmi sést bæði í nýlegu uppgjöri sveitafélagsins, sem og í ummælum fulltrúa þess sveitarfélags vegna uppgjörsins, að lóðasala er að skila miklum tekjum sem þýðir að Kópavogur hefur getað lækka útsvar til íbúa sinna. Á meðan hefur Reykjavík dregið lappirnar. Vöxtur nágrannasveitarfélaganna þýðir einnig að útsvarstekjur færast til nágrannasveitarfélaganna. Sem útsvarsgreiðandi í Reykjavík er ég því ósáttur við að stærð hverfisins verði minnkuð, en ekki boðin fram í samkeppni við nágrannasveitarfélögin með tilheyrandi tekjum vegna lóðasölu og útsvarstekjum í framhaldinu um ókomin ár.

Aðalskipulag borgarinnar gengur með þessu í berhögg við eitt af aðalmarkmiðum skipulagsins um „Borg fyrir fólk“, og sér í lagi undirmarkmið þess markmiðs eins og „Húsnæði fyrir alla“. Í því markmiði er talað um fjölbreyttan húsakost fyrir alla félagshópa og sérstaklega um hópa sem ekki geta lagt eigið fé í húsnæði. Hér vantar inn sérstaka stefnu fyrir þann hóp sem á eigið fé í húsnæði og er líklegt til að skila borginni góðum útsvarstekjum inn í framtíðina. Sem útsvarsgreiðandi er ég ósáttur við skort á slíkri stefnu og að slík tækifæri séu ekki nýtt.

Rökstuðningur nr 3. við athugasemd nr. 1.

Sem kaupandi að lóð hér í hverfinu hafði ég miklar væntingar um hraða uppbyggingu á þjónustu og hef ég jafnframt miklar væntingar til þess að við núgildandi skipulag verði staðið, hvað varðar stærð hverfisins og þess þjónustustigs sem er möguleg í krafti stærðar. Í ljósi þess kynningarefnis sem kynnt var vegna sölu lóða í hverfinu og aðalskipulagsins, tel ég gróflega á mér brotið, enda mun ég ekki geta notið þeirrar þjónustu í hverfinu verður möguleg með minnkandi stærð hverfisins. Sjálbærni, góðar almenningssamgöngur, hverfaverslanir, hröð uppbygging og fleira eru meðal lífsgæða sem ég keypti

og borgaði fyrir á sínum tíma. „Litla Þingholtið“ er frasi sem mér var seldur. Minnkun hverfisins er því alvarlegt brot á þeim lögmætu væntingum sem ég hef enn til hverfisins.

Allt tal um að hér hafi orðið hrun og hverfið hafi lent illa fyrir barðinu á hruninu á ekki lengur við rök að styðjast og vísa ég í rökstuðningi mínum til mikillar lóðasölu í Kópavogi sem býður sambærilegar lóðir til sölu (borgarfulltrúar hafa oft nefnt þetta í samtölum sínum við íbúa hverfisins).

Athugasemd nr. 2

Flutningi Reykjavíkurflugvallar er mótmælt. Undirritaður telur að ekki finnist betri staður fyrir hann og telur enn undarlegra að aðeins sé tekin ákvörðun um að flytja hann burt, en ekki hvert!

Rökstuðningur nr 1. við athugasemd nr. 2.

Ekki er búið að finna annan stað fyrir flugvöllinn og ljóst að flutningur árið 2016 gengur ekki upp. Að mínu mati er ekki forsvaranlegt að leggja fram Aðalskipulag sem augljóslega gengur ekki upp. Slíkt lýsir vinnubrögðum sem eiga ekki að líðast í þessum málum.

Rökstuðningur nr 2. við athugasemd nr. 2.

Flugvöllurinn er mikilvæg samgönguæð borgarinnar við landsbyggðina vegna nálægðar við fyrirtæki og stofnanir í Reykjavík, og ekki síður vegna spítalans. Hætta er á að flutningur flugvallarins muni einnig þýða flutning fyrirtækja, stofnana (og spítala?) út úr Reykjavík með tilheyrandi tekjumissi fyrir borgina.

Rökstuðningur nr 3. við athugasemd nr. 2.

Kostnaður við byggingu flugvallar á eftir að lenda á skattgreiðendum (m.a. undirrituðum) af miklu afli. Tölur sem hafa verið í umræðunni nema á milli 30-60 milljörðum króna og tel ég Reykjavíkurborg ekki stætt á því að taka einhliða ákvörðun um slíkan flutninginn. Enn og aftur tel ég ólíðandi að í aðalskipulagi skuli vera sett fram áætlun sem augljóslega verður erfitt að framfylgja. Slíkt lýsir slælegum vinnubrögðum.

Athugasemd nr. 3

Þétting byggðar vestan Kringlumýrarbrautar og uppbygging á miklu atvinnusvæði (m.a. nýr spítali) þýðir að meirihluti íbúa borgarinnar mun þurfa að ferðast meira en ef t.d. uppbygging atvinnusvæða væri t.d. vestan Kringlumýrarbrautar. Í þessu ljósi má benda á að um 70% íbúa borgarinnar búa austan Kringlumýrarbrautar og þarf því meirihlutinn að ferðast austur fyrir brautina til að sækja vinnu. Skynsamlegra er að mínu mati að dreifa atvinnusvæðum jafnar um borgina í stað þess að staðsetja að mestu leyti á ákveðnu svæði.

Undirritaður bendir t.d. á að skoðað verði hvort að framtíðar staðsetning fyrir nýjan spítala gæti ekki frekar verið á atvinnusvæðinu á Höfðanum við Ártúnsbrekkuna. Slík staðsetning yrði t.d. nær flugvelli á Hólmsheiðinni ef hann verður fluttur þangað. Slík lausn gæti einni jafnað umferðarálag þar sem að íbúar þurfa síður að sækja atvinnu í eitt af úthverfum borgarinnar, þ.e. í Vesturbæinn.

Úlfarsárdalur í Reykjavík, 20.9.2013

Ólafur Viðarsson, Gerðarbrunni 58

Umsögn Landssamtaka hjólreiðamanna um Aðalskipulag Reykjavíkur 2010 - 2030

Hér á eftir fara athugasemdir Landssamtaka hjólreiðamanna (LHM) við tillögu að Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030. Landssamtökin vilja koma með eftirfarandi athugasemdir aðallega við kafla A3 Vistvænni samgöngur.

Almennt um markmið nýs aðalskipulags

Yfirlýst markmið kaflans eru í samræmi við markmið samtakanna: “að tryggja öruggar, skilvirkar, þægilegar og vistvænar samgöngur fyrir alla” og að skipuleggja “samgöngukerfi sem stuðla að bættu umhverfi, góðri heilsu, lífvænlegum hverfum og aðlaðandi borgarbrag".
Margar skýrslur og rannsóknarniðurstöður, erlendar sem innlendar benda til þess að efling hjólreiða sé ein besta leiðin til að stuðla að þessum markmiðum.

Þétting byggðar, sem leiðir í mörgum tilvíkum til styttri vegalengda, mun draga úr ferðaþörf og þannig minnka þörf fyrir umfangsmikil og dýr samgöngumannvirki. Það mun bæta samkeppnishæfni hjólreiða, með öllum þeim jákvæðum áhrifum sem því fylgir og aðstoða við að ná ofan nefndum markmiðum. Landssamtök hjólreiðamanna fagna því að efling vistvænna ferðavenja á að vera leiðarljós í allri stefnumörkun.

Almennt eru Landssamtök hjólreiðamanna ánægð með þá stefnu sem birtist í tillögunni. Enda fellur hún vel að markmiðum LHM um að auka aðgengi til hjólreiða, og þá aðgengi í viðum skilningi.

Fyrirmyndir og heimildir

Stefnan virðist samræmast bættu aðgengi til hjólreiða en það alltaf má gera betur, og við teljum að það væri til bóta að færa fram sterk rök sem eru fyrir nýrri stefnu i aðalskipulaginu og vísa í fyrirmyndir frá nágrannalöndum. Stefna aðalskipulags er t.d. í samræmi við stefnur sem hafa verið settar af WHO Europe, European Cyclists' Federation, European Mobility Week, Victoria Transport Policy Institute, Transportøkonomisk institutt, DG Environment (ESB), World Bank.
Vitnað er i Loftslags- og loftgæðastefnu Reykjavíkur frá 2009, en okkur finnst vanta tilvísanir í aðgerðir Brynhildarskýrslu (“Möguleikar til að draga úr nettóútstreymi gróðurhúsalofttegunda á Íslandi”)[1].

Margar borgir i nágrannalöndum okkar hafa framsækin skipulög, og það mætti vísa til þeirra. Hvað getum við í Reykjavík lært af stefnum borga eins og New York, Þrándheimur(N),

[1] http://www.umhverfisraduneyti.is/media/PDF_skrar/Loftslag.pdf

Tromsø(mun norðar en Kolbeinsey), Oulu (norður-Finnland), Sevilla, Paris. Hvað einkennir aðalskipulög borga með hátt hlutfall hjólanda, til dæmis Amsterdam, Münster[2], og Kaupmannahöfn? Münster t.d. er með umferðaröryggisáætlun þar sem mislæg gatnamót koma ekki við sögu, áhersla eru lögð á sýnileika og lækkun hraða.

Breyting í samsetningu samgöngumáta

LHM fagna því að upp á síðkastið hafa hjólreiðar hlotið meira vægi i umferðarskipulagi. Aðalskipulagið gerir ráð fyrir að notkun einkabílsins dragist saman, þannig að hlutdeild bílferða af öllum ferðum lækki úr 75% árið 2011 í 58% árið 2030, með þeim fyrirvara að umferðin dragist einnig saman í aðliggjandi sveitarfélögum.

Það er eðlilegt að gera ráð fyrir og skoða sviðsmyndir með aukinni hlutdeild almenningssamganga og virkra samgöngumáta. LHM lita á þetta markmið ekki sem aðför að ökumönnum, heldur svar við þróun sem sést viða erlendis. Það er sviðsmynd sem þarf klárlega að vera inni í myndinni að ungt fólk og vel menntaðir aðfluttir borgarar sem koma úr löndum með hærra hlutfall vístvænna samgangna munu vilja velja þessa ferðamáta í mun meiri mæli en skipulagið býður upp á í dag. Í dag sjást að breytingar eru að verða í viðhorfi til miðborga, viða um lönd eru þær aftur að eflast, og þessar straumar berast einnig hingað til Íslands með ýmsum hætti, þar á meðal með sjónvarpsþáttum, lesefni og svo framvegis. Auk þess er útlít fyrir að rammarnir á heimsvísu geta breyst hvað varðar hráefnisverð, mengunabótarkröfur, kröfur um að fyrirtæki setja sér stefnu um samfélasgslega ábyrgð o.s.fv. Þess vegna er alveg rökrétt að gera ráð fyrir auknum áhuga á vistvænum samgöngum og skipuleggja fyrir þessa framtíð.

Á heimsvísu, t.d. í skýrslu IEA, “Tale of Renewed Cities”[3] og i kaflanum um samgöngur í UNEP[4] skýrslunni fyrir grænu hagkerfi er áherslu lögð á forgangsröðun aðgerða og strategíu : “Avoid, shift, improve”. Í fyrsta lagi þarf að draga úr ferðum með vélknúnum ökutækjum og ferðaþörf almennt með góðu skipulagi. Í öðru lagi eiga ferðir að vera með ferðamátum sem eru vístvænni, almenningssagöngum eða með virkum samgöngumátum. Einungis sem þriðja valkost á að setja kraftanna inn hvað varðar hreinni tækni á bílaflotann. LHM mæla með að þessi forgangsröðun verði höfð að leiðarljósi í Reykjavík og gerð áberandi í Aðalskipulaginu, og að vitnað verði í þessar alþjóðlegu skýrslur.

Lýðheilsa og hagkvæmni hjólreiða

Það hefur verið sýnt fram að hreyfingarleysi veldur heilsutjóni, eykur líkur á offitu og hjartasjúkdómum. Mælt er með að fullorðnir hreyfi sig daglega í minnst 30 mín og börn í 60 mín. Virkar samgöngur eru liður í því. Alþjóðaheilbrigðisstofnun (WHO) notar HEAT[5] aðferð til að meta hagkvæmi og heilsufarsávinning virkra samgöngumáta.

---

[2] http://www.muenster.de/stadt/stadtplanung/radverkehr_radhauptstadt.html
[3] http://www.iea.org/publications/freepublications/publication/Renewed_Cities_WEB.pdf
[4] http://www.unep.org/transport/lowcarbon/newsletter/pdf/GER_10_Transport.pdf
[5] http://heatwalkingcycling.org,

LHM prófuðu HEAT reiknivél og notuðu eftirfarandi forsendur: 4% allra Íslendinga (12.000 manns) uppfylla hreyfiráðleggingu fyrir fullorðna (30 min) 300 daga ársins með því að hjóla, sem er nokkuð hóflegt mat á hversu mikið er hjólað núna. Útkoman úr reiknivélinni er að þetta spari 7,79 mannslífum á ári og að, ef mannslífin væru metin til fjár, myndi núvirðið svara til 9.472.000 evra á ári að meðaltali.

Samgönguhjólreiðar í þéttbýli eru fyrst og fremst hagkvæmar vegna þess að þær draga úr einkabílaumferð og ásamt göngu vegna heilsufarsáhrifa. Umferðarverkfræðingur hjá Mannvit tók saman samfélagslegan kostnað vegna slysa og mengun fyrir hvern ekinn kílometer og sýndi fram á fjárhagslegan ávinning hjólreiða[6]. Hann komst að þeirri niðurstöðu að hver kílómetri ekinn á einkabíl á höfuðborgarsvæðinu kostar samfélagið meira en 9 kr. vegna umferðarslysa og mengunar og að það mætti draga úr þessum kostnaði samgangna á höfuðborgarsvæðinu um 4 ma. kr. á ári um 2020 og 8 ma. kr. á ári um 2050 með eflingu almenningssamgangna, göngu og hjólreiða. Annar ytri og innri kostnaður eins og stofn-, rekstrar-, og viðhaldskostnaður og hrakvirði samgöngumannvirkja auk ferðakostnaður notenda, sem er annar stærsti útgjaldaliður heimilanna drægist einnig saman.
Til samanburðar má geta að í Kaupmannahöfn kostar hver km ekinn á einkabíl samfélagið um 15 kr. á meðan hver km farinn á reiðhjóli skilar samfélaginu um 26 kr.

Hjólreiðar, stígakerfi og aðgengi fyrir hjólreiðamenn

Hugmyndin að beita “fjölbreyttum lausnum við stýringu samgöngukerfa og umferðarálags til að greiða úr umferðartöfum og nýta til fullnustu afkastagetu núverandi mannvirkja” er lofsverð.
Okkur er óljóst hvort verið sé að tala um samgöngukerfi, umferðartafir og mannvirki fyrir heildarumferð eða var aðallega hugsað til álags og töfum á bílaumferð ? Fjölbreyttar lausnir sem nýttust hjólreiðarmönnum ættu að stuðla að þægindum og öryggi fyrir alla og ýta undir aðgengi til hjólreiða og því jákvæð umhverfis- og lýðheilsuáhrif eins og sýnt að ofan. Fjölgun hjólreiðarmanna stuðlar einmitt að betri nýtingu umferðarmannvirkja.
Við hönnun mannvirkja skal að auki velja umhverfisvænar útfærslur og lágmarka rask á grænum svæðum ef stígar eru lagðir í gegnum þau.
Evrópusamtök hjólreiðarmanna (ECF) mæla með að miðað verði við að lágmark 10% útgjalda til samgöngumála fari í framkvæmdir í þágu hjólreiða. Í aðalskipulagi ætti að hafa þetta hlutfall til hliðsjónar.

Í tillögu er nefnt að stytta þarf vegalengdir ef fjölga á hjólandi vegfarendum. Það verður fyrst og fremst gert með þéttingu byggðar. LHM tekur undir það.
Aðrar hugmyndir eru :
- Grænar bylgjur fyrir hjólandi.
- Hanna gatnamót án aukabeyjugreinar fyrir akandi svo að þverandi hjólreiðarmenn þurfa einungis að þvera einu sinni.
-Forðast krappar beygjur við þveranir.
- Fjölga hjólastæðum sem menn treysta sér að skila hjólið sitt við.

[6] http://www.lhm.is/images/stories/skjol/2011/THRH-hagkvaemni-samgonguaaetlun.pdf

- Hvetja til breiðari innleiðingu samgöngustyrkja.
- Fjölga 30 km/h svæðum og göngugötum svo að hjólreiðamenn og ökumenn geti auðveldlega deilt núverandi göturými. Ekki er talin þörf á að bjóða upp á hjólastíga á 30 km götum.
- Helst setja 30 km/klst sem staðalhraða í öllu þéttbýlinu, og skilta undantekningar.
- Fækkun tengibrauta er í því samhengi skref í rétta átt því það getur auðveldað lækkun umferðarhraða í viðkomandi götu.

Tillagan nefnir að æskilegt sé að aðskilja umferð gangandi og hjólandi á helstu samgönguæðum t.d. með því að draga línu í breiða göngu- og hjólreiðastíga, en áhersla verði þó lögð á að geta boðið upp á sérstöka hjólreiðastíga.
LHM vilja minna á hönnunarleiðbeiningar fyrir reiðhjól[7], og að ákveðið var að hafa stíg hið minnsta 1,20 m á breidd í hvora átt. Götusniðsteikningar í tillögunni eru með þessari breidd.
Hins vegar telja LHM ekki æskilegt að draga línu á stígum til aðskilnaðar. Á stígum þar sem annaðhvort hjólandi eða gangandi fá minna en 2m að breidd, ætti í staðinn að miða við regluna um hægri umferð, eins og kemur fram í leiðbeiningum LHM um samskipti vegfaranda[8]

Ekkert er minnst á vespur og rafmagnsreiðhjól í tillögunni . Með tilkomu rafmagnshjóla eru vegalengdir sem auðvelt er að hjóla orðnar tiltölulega langar. Rafknúið hjól getur orðið góður valkostur við einkabílinn. Það er hins vegar óheppilegt að deila þröngum stígum með öflugustu rafmagnsvespunum, því hraðamunur og massamunur getur hæglega orðið meiri en milli hjólreiðamanna og gangandi.

Tillagan leggur til að árið 2015 verði 50 km af eiginlegum, sérmerktum, aðgreindum hjólreiðastígum í borginni og 100 km árið 2020. Það er metnaðarfullt markmið. LHM fagnar því að hjólaleiðir og gönguleiðir séu ávallt hafðar rökréttar, án lengingar og með minnsta mögulega hæðarmun til þess að gera samgöngumátann og leiðina ákjósanlega.
Stígar ættu ekki að hafa ónauðsynlegar hindranir sem draga úr hraða. Frekar ætti hönnun að vera þannig að útsýni og sýnileiki sé sem mestur. Illa hannaður hjólastígur skapar falskt öryggi og er beinlinis hættulegur. Borgin ætti ætíð að taka mið af eigin hönnunarleiðbeiningum fyrir hjólamannvirki, sbr. “Hönnun fyrir reiðhjól. Leiðbeiningar”.

Heildarvegalengd hjólreiðastíga er ekki það eina sem skiptir máli, heldur er hönnun gatnamóta líka mikilvæg. Við gatnamótahönnun ber að hafa í huga að hjólreiðamenn vilja jafn greiða leið og ökumenn. Það á bæði við á ljósastýrðum gatnamótum í plani og á mislægum gatnamótum. Það er undarleg forgangsröðun að hjólandi og gangandi vegfarendur séu látnir taka krókinn en leið bílstjóra gerð bein og greið.

---

[7]Hönnunarleiðbeiningar:
http://www.reykjavik.is/Portaldata/1/Resources/umhverfissvid/myndir/skyrlsur/Leidbeiningar_honnun_hjol.pdf

[8] Leiðbeiningar LHM fyrir örugga umferð hjólandi.
http://www.lhm.is/images/stories/skjol/2012/LHM_Stigar_Gotur_1utgafa.pdf

Í kafla um fótgangandi umferð er talað um að þéttari byggð og blönduð landnotkun innan hverfa leiðir til þess að vegalengdir milli heimilis, vinnustaðar og þjónustu styttast að jafnaði. Stytting vegalengda ætti að auka líkur á að fólk kjósi að ganga eða hjóla til vinnu, þjónustu og annarra áfangastaða. LHM tekur undir að fjölbreytt landnotkun utan hverfa er jafn mikilvæg fyrir virka vegfarendur. Þéttari byggð skapar ennfremur skjólbetra borgarumhverfi og bætir þar með skilyrði til göngu og hjólreiða.
Ef fjölbreytileiki er meiri virðast vegalengdir styttri, t.d. er Laugavegur frá Lækjatorgi að Hlemmi jafnlangur og Vatnagarðar meðfram Sundahöfn en það að ganga þessar götur er gjörólík upplífun.

Hjólastígakerfið og göngustígakerfið eru sýnd á bls. 141 og 145.
Mjög gott er að skilgreina slík kerfi til jafns við gatnakerfið, en kortin mætti bæta. Ekki hefur verið gerður greinarmunur á gangstéttum og stígum í kortum.

Hjólastígakortið virðist vera unnið eftir korti sem er í hjólreiðaáætlun Reykjavíkurborgar [9].
Samanburður milli korta í Hjólreiðaáætlun og Hjólastígakerfi í tillögunni leiðir í ljós að kortin eru ekki að fullu samræmd:
- enginn hjólastígur er við Ármúla
- enginn hjólastígur er við Kringlumýrabraut sem tengir Reykjavík við Kópavog
- lítið er um hjólastíga í iðnaðarhverfum austan Elliðaáa
- hjólastígar eru flestir skipulagðir í kringum hverfin austan Elliðaáa, þó að þjónustuna sé að finna inni í hverfum
- tengingin úr Stjörnugróf suður Reykjanesbraut er öll í kringum mislægu gatnamótin við Stekkjabakka og allt of krókótt.
- hjólastígur er ekki meðfram allri leiðinni Örfirisey-Keldur, hann hættir við Höfðabakka, en er hins vegar sýndur sem göngustígur á korti á bls. 145, eða einhver hjólastígur meðfram Vesturlandsvegi austan Höfðabakka
- engin tenging í Kjalarnes meðfram Vesturlandsvegi
- enginn hjólastígur er meðfram Sundabraut
- tenging inn í Korputorg er komin, en þó ekki frá vestri yfir Úlfarsá til að tengjast Vikurvegi og Korputorgi

Hins vegar bætir tillagan við hugmyndum um nýja stíga :
- brú yfir Fossvoginn
- nokkrir hjólastígar í Úlfarsárdal
- fyrirhugaður stígur meðfram Breiðholtsbraut að Arnarnesvegi

Í hjólreiðaáætluninni hafa hjólastígar verið flokkaðir eftir stofn- og borgarbrautum, en engin flokkun

[9] sbr http://www.reykjavik.is/Portaldata/1/Resources/umhverfissvid/myndir/skyrlsur/hjolreidaa__tlun_LOW_OK.pdf

er á hjólastígum á korti á bls. 141 í tillögu að aðalskipulagi.

Samanburður milli hjólastígakerfis (bls 141) og göngustígakerfis (bls 145) vekur upp spurningar um af hverju sumir stígar eru bæði hjóla- og göngustígar, sumir eingöngu hjólastígar, t.d. eftir Karfavog og aðrir eingöngu göngustígar, t.d. meðfram Sundabraut og vestur í Grafarvogi, og inni í hverfum.

Þrátt fyrir nokkurt ósamræmi í þessum kortum eru stíganetin nokkuð þétt og það sem skiptir mestu máli er að hægt sé að hjóla allsstaðar, í íbúðahverfum, iðnaðarhverfum, og tengingin við önnur sveitafélög á höfuðborgarsvæði. Við ákvarðarnir um framkvæmdir mætti styðjast aftur við þá aðferð að láta fólk teikna inn sínar hjólaleiðir á gagnvirku korti eins og hefur gefist vel í tengslum við Suðurlandsbrautarstíginn.

Almenningssamgöngur

Almenningssamgöngur gera hjólreiðafólki auðveldara fyrir. Gott er að efla samband milli hjólreiða og strætó. Hjólreiðamenn og fólk án aðgangs að bíl vill geta reitt sig á öflugar almenningssamgöngur. Það skapar öryggi að geta treyst á að stofnleiðum sé ekki breytt með stuttum fyrirvara, og gott að fastar stofnleiðir séu skilgreindar.
Stofnleiðir Strætó virðast ekki tengjast öllum atvinnusvæðum, t.d. iðnaðarhverfi á Gufunesi og á Hólmsheiði.

Tekið er eftir að ekki er minnst á flýtibílastaði eða carsharing í Tillögunnni.
Sjálfsagt er að nota sér akreinar fyrir strætó og leigubíla, en hugsanlega líka fyrir bíla sem eru með fjóra farþega eða fleiri. Æskilegt er að sérrein sé fyrir Strætó meðfram öllum Hafnarfjarðarvegi og Vesturlandsvegi og á öðrum leiðum þar sem umferð Strætó tefst vegna mikillar einkabilaumferðar.

Stór mannvirki og mislæg gatnamót

Reykjavík hefur verið framsækin borg alveg frá upphafi, og þegar fyrirsjánlegt var að einkabílinn yrði faratæki framtíðarinnar, þá var ríflegt landrými eyrnamerkt honum. Hápunktinum var svo náð á árunum fyrir kreppu; milli 2002 og 2008 bættust við 9 mislæg gatnamót, 60 km hraðbrautir og 160 km minni götur á höfuðborgarsvæðinu, til að svara framtíðareftirspurn samkvæmt umferðarspám. Tillaga að Aðalskipulagi gerir almennt séð góð skil á neikvæðum hlíðum bílaumferðar, tengingar landnotkunar og samgöngukerfis og framsýnin núna felst í því að viðurkenna að einkabílinn er ekki allsráðandi samgöngutæki heldur bara einn meðal margra.

Fyrirliggjandi tillaga byggir einnig á umferðarspá, og í fyrsta skipti er ekki takmarkalaus vöxtur hafður að leiðarljósi heldur eru breyttar ferðarvenjur teknar inn í útreikningin að hluta, sem er gott.

Í tillögunni eru nefndar nokkrar stórframkvændir m.a. Öskjuhliðargöng, Miklubraut í stokk eða göng og Sundabraut. Slíkar framkvæmdir munu hafa áríf á hjólreiðarmenn.

LHM óska eftir, að Sundabraut verði bæði með hjólastíg og göngustíg. Reyndar er stofn(göngu)stígur teiknaður inn, en ekki hjólastígur. Æskilegt væri hins vegar að útfæra gatnamótin frekar í plani.

Öskjuhlíðargöng hafa einnig áhríf á hjólreiðar. Fyrirhugað gatnamót við Kringlumýrabraut auk tveggja gangnamunna er faratálmi fyrir hjólreiðamenn á Fossvogsstíg og rýrir gæði stígsins vegna þess að hann er í dag vinsæll útivistarstígur og mengun og hávaði myndi aukast.

LHM álita að Miklabraut á yfirborði eða í jarðgöngum sé betri kostur en að setja götuna í stokk því með þeim hætti skapast möguleiki að leggja borgargötu ofaná, en samt er þetta dýr lausn og frekar ætti að lækka hraðann á Miklubraut. Almennt séð er lægri hraði besta aðferðin til að stuðla að umferðaröryggi

Nokkur mislæg gatnamót hafa verið felld út, sem kemur sér vel fyrir hjólreiðarmenn, samt eru ennþá of mörg mislæg gatnamót fyrirhuguð.
Mislæg gatnamót eru plássfrek. Betri Borgarbragur vann verkefni þar sem rýmisþörf mislægu gatnamótanna Miklubraut - Reykjanesbraut og Kvosin í Reykjavík reyndust nánast jafnstór að flatarmáli.[10] Mislæg gatnamót samræmast illa stefnu um þéttingu byggðar.

Mislæg gatnamót skekkja samkeppnisstöðu samgöngumáta verulega. Aðgengi til hjólreiða versnar, nema mjög góðar lausnir verði skipulagðar og framkvæmdar.

Bílastæði.

Í tillögunni er mótuð hjóla- og bílastæðistefna. Skilgreind voru þrjú svæði með mismunandi kröfur um fjölda hjóla- og bílastæða, Miðborg, svæði vestan Elliðaáa og svæði austan Elliðaáa.
Við fögnum því að gerð sé krafa um hjólastæði. Við skóla eiga þau að vera yfirbyggð að hluta og hjá fyrirtækjum næst inngangi. Auk þess kemur hámarksfjöldi bílastæða við sögu, sem er gott. Ekkert er sagt t.d. um fjölda bílastæða við íþróttasvæði.

Spurningin er af hverju bílastæðin eiga að vera það mörg á svæði 3, austan Elliðaá. Krafa um 2 bílastæði per íbúð á lóð kalla á grátt og óaðlaðandi nærumhverfi húsa, og stuðlar ekki að jákvæðum breytingum við ferðavenjur í framtíðinni. Á svæði 3 ætti ekki að gera ráð fyrir 1 bílastæði per 50 m2 atvinnuhúsnæði, heldur per 60-70m2, sömu tölu og gert er ráð fyrir að hafa fyrir hvert starf.

LHM leggja til að borgin stefni virkt að gjaldskyldu á bílastæðum allsstaðar. Annað felur í sér mismunun ferðamáta, því bílastæðin kosta í raun bæði í formi beinna útgjalda og landrýmis. Gjaldskyldan myndi minnka eftirspurn eftir bílastæðum. Þar sem samgöngukannanir hafa leitt í

[10] (Miklabraut, þjóðvegur í þéttbýli.(http://blog.pressan.is/arkitektur/files/2011/04/kvosin-ellidav3.jpg)

ljós að 50% allra ferða eru undir 1 km er gott svigrúm til að breyta ferðavenjum.
Í miðborginni ættu bílastæðahúsin að vera opin allan sólahringinn og opin íbúum á svæðinu. Það ætti að geta minnkað þörfina á bílastæðum í götum og losað um pláss fyrir aðrar þarfir. Hugsanlega mætti bjóða upp á bílastæðahús eða bílastæði á ódýrum svæðum, t.d. á helgunarsvæðum stofnbrauta, sem gjarnan geta verið í nokkurra mínutna göngufjarlægð, sambærilegt við næstu stoppistöð strætós. Með þessum hætti væri hægt að hafa þjónustu þéttara saman eða bjóða upp á fallegra og manneskjulegra umhverfi heldur en bílastæði við byggingar.

Bílastæðamál eru hjólreiðarmönnum ekki óviðkomandi vegna þess hve gríðarlega plássfrek þau eru og þau koma í veg fyrir þétt og fjölbreytt borgarumhverfi með stuttar vegalengdir. Flest bílastæði eru gjaldfrjáls og skattfrjáls og eru þannig meðgjöf sem fólk á reiðhjóli nýtur ekki góðs af.

Orkuskipti í samgöngum

Tilllaga um Aðalskipulag beinir hugann að orkuskiptum. “Allir strætisvagnar og bílar á vegum borgarinnar og meirihluti einkabíla verði knúnir vistvænum orkugjöfum árið 2030”
Það er gótt því sót og svifryksmengun í útblæstri frá núverandi vögnum fara illa með lungu íbúanna. Hjólreiðamenn eru að vísu ekki sérstaklega berskjaldaðir heilsufarslega, því hreyfingin sem þeir stunda bætir heilsu. En það er sérstaklega ósanngjarnt gagnvart börnum sem ekki eiga val og gagnvart þeim sem stunda virka samgöngur að þurfa að þola óþægindi og heilsuálag sem tengist öðrum ferðamátum. Fyrir farþega strætó er mikill ávinningur í því að þurfa ekki að standa í disilmökk vagnanna við stoppistöðvar. Margir sem eru að jafnaði gangandi og hjólandi nýta sér líka Strætó nokkuð oft, og falla líka í þann hóp sem verður fyrir meiri áhrifum af útblæstri Strætó. Þess vegna finnst LHM að það væri gott að hafa sem stærstan hlut vagnaflota almenningssamgangna þannig úr garði gerðan að sem minnst neikvæð áhrif verði á loftgæði, loftslag og hljóðstig.

Auk þess ætti að hugsa um orkuskipti í vörubílum, þar sem fleiri litlar verslanir inni í hverfunum eins og nefnt er í tillögu munu kalla á aukna umferð minna vörubíla, miðað við umferð til fárra stórmarkaða í úthverfum. Hins vegar má spyrja sig hvort umfjöllun um vístvæna orkugjafa muni stuðla að aukinni notkun einkabíla, en einkabilinn hefur fleiri ókosti en útblástur. Hann er jafn plássfrekur eftir sem áður og hefur sömu slysahættu í för með sér hver sem orkugjafinn er ef ökuhraðinn er sá sami.
Einkabílar verða ekki grænir þó að skipt sé um orkugjafa og umhverfisáhrif eldsneytisframleiðslu eru enn til staðar, þó þau komi fram á öðrum stöðum, svo er liftími rafgeyma takmarkaður og meðhöndlun úrgangsefna þeirra varasöm. Svifryksvandinn sem fylgir sliti á götum yrði líka enn til staðar. Í Aðalskipulaginu ætti að fjalla um gjald á nagladekk og lækkun hraða á dögum með mikið af svifryki.

Hættan er að orkuskipti í samgöngum fái óverðskuldaða vigt miðað við aðrar lausnir í samgöngu- og skipulagsmálum sem eru líklegri til að gefa okkur meira með minni tilkostnaði. Lausnirnar

myndu uppskera ríkt litróf af hliðarverkunum sem stjórnvöld hafa að öllu jöfnu viljað efla. Dæmi eru : að draga úr umferðarteppum, bæta umferðaröryggi og bæta lýðheilsu. Orkuskipti kemur síðast í forgangsröðinni, á eftir borgarskipulagi, og á eftir aðgerðum sem hvetja til virkra samgöngumáta og almenningssamgangna.

Lokaorð

LHM styðja tillöguna en bendir á að gott má gera betur.

Virðingarfyllst

Ursula Zuehlke

Morten Lange

Árni Davíðsson

Ann María Andreasen

Frá: Gunnar Þór Finnbjörnsson <gunnar@vordur.is>
Sent: 23. september 2013 09:18
Til: USK_Skipulag
Efni: Skipulag í Laugardal

Gott fólk.

Tennissamband Íslands lýsir yfir stuðningi við framkomnar athugasemdir Íþrótta- og Ólympíusambands Íslands, Íþróttabandalags Reykjavíkur, Knattspyrnusambands Íslands, Knattspyrnufélagsins Þróttar, Glímufélagsins Ármanns og Getspá-Getrauna við aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030 vegna borgarhluta 4 – Laugardal, skv. bréfi þar að lútandi dags. 19. september 2013.

Virðingarfyllst

Gunnar Þór Finnbjörnsson

Tennissamband Íslands
Engjavegi 6 - 104 Reykjavík
Gunnar Finnbjörnsson
Varaformaður
Net: gunnar@vordur.is
Heimasíða: www.tennissamband.is
gsm: 825-8558

Ann María Andreasen

Frá: Ingimundur Stefansson <ingimundurs@hotmail.com>
Sent: 20. september 2013 23:58
Til: USK_Skipulag
Efni: Athugasemdir við tillögu að Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030

Sendandi gerir eftifarandi athugasemdir við tillöguna:

Framsetning:

Gerð er athugasemd við brot og snið skipulagsgreinargerðanna, sem er hvorki A4 eða A3 sniði og gerir erfitt að lesa þau í tölvum hvers kyns nema viðkomandi hafi afar stóran skjá. Einnig henta þær illa til útprentunar. Hefðbundið brot greinargerða í A4 Portrett hentar mun betur til lestrar í slíkum tilfellum.

Gerð er athugasemd við að ekki sé beitt nálgun sem svipar til leiðarljóss, markmiða og undirmarkmiða og leiða, heldur leiðbeinandi markmiðum, bindandi markmiðum, stefnuákvæðum og bindandi stefnu innan um forsendur. Framsetningin gerir borgaryfirvöldum erfitt að framfylgja skipulaginu og almenningi að veita stjórnvöldum aðhald eins og hlutverk þeirra er í lýðræðissamfélagi.

Nálgun sú sem viðhöfð virðist vera í raun að gera þéttingu byggðar sem leiðarljós, jafnvel markmiði fyrirbyggir að virðist á stundum að skoðað sé í raun hvað sé æskilegt, s.s. lífsgæði, hvað í þeim felist og hvernig ná megi þeim. Þétting byggðar er leið en undarlegt markmið sbr. ofangreint. Efling miðborgar sem leiðarljós hindrar sem dæmi að vissu leiti að dregið sé fram hvað það er sem gæti stuðlað að langlífi borgarinnar sem heildstæðs og hagkvæms einingar, þar sem fullyrt er að þörf sé fyrir eflingu miðborgar, þegar ekki er skýrt hvaða áhrif slíkt hefur.

Gerð er athugasemd við að skýring á hvernig framfylgja eigi skipulaginu og hvenær verði fyrst sett fram að lokinni auglýsingu tillögu. Raunhæfi tóla þeirra sem yfirvöld hafa yfir að ráða og eru tilbúin til að beita til framfylgdar eru forsenda þess að hægt sé að leggja mat á raunhafi tillögunnar.

Gerð er athugasemd við forsendugreinningu, s.s. að Úlfarsfell, hverfi 4A sé á mynd 7 sýnt sem opið grænt svæði, svæði sem upphaflega átti að vera þéttbyggt eins og Þingholtin og hefur verið þróað s.s. Með götum og húsum að miklu leiti.

Gerð er athugasemd við hversu fáir grunnvalkostir voru skoðaðir þar sem þeir eru í raun svart hvítt, og því bara annað hvort þétt byggð og þétting eða útvherfi með lítilli þéttingu. Slíkt er ekki raunnin í gildandi skipulagi sem gerir hins vegar uppbyggingu mögulega víðar og þar með að hægt sé að vinna að lífsgæðum, sjálfbærni víðar en fyrst og fremst í Vatnsmýri og Elliðaárvogi.

Innihald

Í upphafi greinagerðar segir að aðalskipulag sé sýn. Undirritaður bendir á að aðalskipulag á skv. skipulagslögum að vera stefna stefna um þróun sveitarfélags. Borgaryfirvöld þurfa að svara hvurs konar fyrirbæri aðalskipulag er í hennar augum svo almenningur geti veitt borginni aðhald í í gjörðum sínum og samræmi vinnubragða sinna við lög.

I upphafi segir að megináhersla skipulags undanfarinna ára hafi verið vöxtur, síðar að nú sé áhersla á þéttingu. Telja má að ákveðin mótsögn sé í því að fallla að mestu frá hinni þéttu byggð í Úlfarárdal eins og felst í tillögunni.

Gerð er athugasemd við að borgaryfirvöld stefni að svo miklum breytingum á fyrirhugaðri íbúðarbyggð frá gildandi aðalskipulagi sem í tillögu felast, sér í lagi þegar borgaryfirvöld sjálf fylgja ekki skipulagi heldur starfa í andstöðu við skipulags- og mannvirkjalög með því að veita leyfi fyrir starfsemi og byggingum í andstöðu við gildandi aðal- og svæðisskipulag, þegar borgaryfirvöld leiðrétta ekki gjörðir sínar þrátt að tvívegis fengið höfnun við beiðni um meðmæli, úrskurður (UUA, nr. 25/2012) liggi fyrir um ólögmætið, fjarlægja ekki starfsemina og byggingar þrátt fyrir að ekki sé hægt að breyta starfsemi og byggingum svo fáist samræmst gildandi skipulagi. Vísað er til fjarskiptamannvirkja á Úlfarsfelli í þessu efni og málsmeðferðar borgaryfirvalda þar. Einnig er bent á útgáfu stöðuleyfa fyrir mannvirki á Úlfarsfelli sem ekki falla undir skilgreiningu leyfanna og að útgáfan og mannvirkin standist þannig ekki lög.

Borgaryfirvöld þurfa í svörum sínum að gera grein fyrir til hvers skipulagið er, og færa rök fyrir því af hverju íbúar Reykjavíkur eigi að sætta sig við skipulagsgerð og breytt skipulag, kostnað fyrir borgarbúa í fé, tíma, líðan vegna óvissu og lífsgæðabreytingum þegar borgaryfirvöld ganga sjálf gegn gildandi skipulagi, í trássi við lög og reglugerðir eins og ofangreint mál ber með sér. Þetta er grundvallarspurning sem ekki er hægt að svara með því að vísa til þess að undirritaður geti farið með málið fyrir dómstóla.

Gerð er athugasemd við stefnuleysi Reykjavíkur í skipulags- og framkvæmdamálum sem birtast í þeim sífelldu breytingum sem hafa verið á fyrirhugaðri íbúðabyggð í Úlfarsárdal í aðalskipulagi og birtast enn í tillögunni. Það segir skýrt hversu lítið er hægt að treysta yfirvöldum sem skipuleggja byggð sem nemur öllum 22 kaupstöðum og þorpum frá Siglufirði til Þórshafnar að Akureyri meðtaldri og stefna 13 árum síðar bara að byggð þriggja þeirra: Siglufirði, Ólafsfirði og Dalvík! Undirritaður telur að með stefnuleysi sínum grafi stjórnvöld markvisst undan trausti almennings á áætlanagerð og eftirfylgni stjórnvalda. Það er mikilvægt fyrir almenning að geta treyst yfirvöldum til að gæta hagsmuna núverandi íbúa og breyta ekki skipulagsáætlunum með verulegum áhrifum á lífsgæði íbúa nema nauðsyn beri til. Með tillögunni er stefna um íbúðabyggð færð úr Úlfarsárdal og og að miklu leik í Vatnsmýrina. Í Úlfarsárdal var í gildandi aðalskipulagi stefnt að þéttri og sjálfbærri byggðí stærstum hluta hlíða Úlfarsfells, upphaflega um 22-24. þúsund manna byggð, að langmestu leiti þétt blönduð byggð, „ný Þingholt“, sem í tillögunni er skorin niður í um 3.650 manna byggð, verður lítt sjálfbær enda ekki um að ræða þau atvinnutækifæri, þá verslun, þá þjónustu og það frístundastarf sem stefnt var að, sem íbúar sem byggingarréttur hefur verið seldur til máttu búast við í nánasta nágrenni sínu og greiddu í raun fyrir, sem íbúar í nágrannahverfum máttu búast við og og má búst við að höfð hafi verið hliðsjón af við kaup á húsnæði þar á síðustu árum. Að falla frá blandaðri byggð á svæði 4A og gera bara að íbúðarbyggð en hampa síðar stefnu um sjálfbæra byggð í Vatnsmýri ber vott um mótsagnir í skipulagsgerðinni.

Gerð er athugasemd við að borgaryfirvöld skuli með breyttri stefnu um staðsetningu uppbyggingar íbúða stefna að fjarlægja eða minnka sjálfbærni í austurborgini. Í sjálfbærni felast lífsgæði, þau að flest sem þú þarft til dagslegs lífs sé aðgengilegt í næsta nágrenni, að þú þurfir ekki að ferðast langt eða með dýrum og tímafrekum tilkostnaði svo sem einkabíl til að sinna þeim þörfum. Með minnkun byggðar í Úlfarsárdal, verulega minni íbúða- og íbúafjölda þar, minnka að auki líkur á uppbyggingu verslunar, þjónustu og menningar í nágrenni íbúa í austurborginni eða austan og norðan Elliðaáa, og þar með eru borgaryfirvöld að minnka verulega lífsgæði á viðkomandi svæði.

Geti íbúar austurborgarinnar ekki treyst yfirvöldum til að vinna að hagsmunum íbúa þá er til lítils fyrir þá íbúa að hafa viðkomandi yfirvöld. Viðbúið er að íbúar austurborgar telji sig þurfa að leggja vinnu, peninga og tíma til að breyta ástandinu, fá ný yfirvöld að borði sem sinnt geta hagsmunagæslu sinni fyrir viðkomandi íbúa eða að íbúar telji einfaldlega að rétt sé að breyta sveitarfélagsmörkum s.s. skipta borginni upp í tvö eða fleiri sveitarfélög eins og hugmyndir hafa komið fram um, sameinast öðrum sveitarfélögum

o.sv.frv. Gerð er athugasemd við að borgaryfirvöld stuðli að slíku róti á stjórnskipan, valdi íbúum slíkum kostnaði við að verja og viðhalda hagsmunum, réttindum sínum og lífsgæðum að óþörfu.

Í greinargerð tillögunnar segir að 90% allra nýrra íbúða rísi innan núverandi þéttbýlismarka í stað 50% áður. Undirritaður bendir á að þéttbýlismörk í aðalskipulagi miðast við framsetningu á þéttbýlisuppdrætti. Þegar bornir eru saman uppdrættir tillögu að aðalskipulagi og uppdrættir gildandi aðalskipulags (samþ. 18. apríl 2002 dags.) má sjá að afmörkun þéttbýlis er einungis lítillega breytt vestan og sunnan Mosfellsbæjar. Norðan bæjarins hefur þéttbýlismerking verið fjarlægð af Kjalarnesi, en landnotkunarflokkurinn íbúðabyggð er á Kjalarnesi svipuð og í gildandi aðalskipulagi. Ofangreind fullyrðing í tillögu hefur því ekki stoð af gögnum, og telur undirritaður fullyrðinguna á óeðlilegan máta vera ætlað að gefa í skyn að með tillögunni sé verið að „hemja“ útþennslu borgarinnar. Skipulagsslega á útþennslan ekki sér stað með tillögunni.

Gerð er athugasemd við að ekki er í gögnunum að finna greining á kostnaði við Vatnsmýri til byggginggar, s.s. Vegna jarðvegsdýptar og flóðahættu og því hvorki rökstuðningur við raunhæfi uppbyggingar þar né mögulegt fyrir þá sem tillöguna skoða ða leggja mat þar á.

Athugasemdir vegna tillögu að skipulagi Úlfarsárdals og Grafarholts

Eins og fyrr segir eru gerðar athugasemdir við minnkun Úlfarsárdalshverfis og þar með minni sjálfbærni og minni lífsgæði sem af breytingum á skipulagi hljótast.

Gerð er athugasemd við fullyrðingu um ítarlegt samráð við íbúa á svæðinu í inngangi greinargerðar A-hluta þar sem við kynningu á skipulagsgerðinni vor 2012 voru starfsmenn borgar og formaður skipulagsráðs ófáanlegir til að upplýsa um meginhugmynd að endurskoðuðu aðalskipulagi og neituðu þar með að sýna forsendur þeirra miklu breytinga á aðalskipulaginu hvað varðar hverfin tvö sem þeir annars kynntu eingöngu.

Gerð er athugasemd við að gert sé ráð fyrir einu skólasvæði í Úlfarsárdal með einum skóla í botni dalsins. Vegalengdir að skólanum verða meri en ásættalnegt er fyrir gangandi þegar komið er út fyrir núverandi hverfi 4A og óásættanlegt er að stefna að svo langri vegalengd til skóla og frístunda sem verður að teljast mismunun við flesta íbúa borgarinnar og langt í frá til fyrirmyndar.

Gerð er athugasemd við að stefnt sé að aðkomu svæðis Þ104 eftir Úlfarsbraut allri en ekki fyrst og fremst úr austri um Reynisvatnsás eins og gildandi skipulag gerir ráð fyirr. Úlfarsbraut í vestri var ekki hönnuð með mikla umferð að markmiði heldur sem hægakstursgata og mikil umferð þar var ekki forsenda til staðar þegar íbúar og byggingarréttarhafar í kring völdu lóðir sínar og bústaði. Farið er fram á að viðhaldið sé stefnu um aðkomu úr austri um Reynisvatnsás eins og gert sé ráð fyrir nú sökum fyrrgreinds.

Gerð er athugsemd við að stefnt sé að hverfisskipulagi á svæði Þ104 þar sem svæðið er ekki byggt og slík skipulagsmeðferð gengur því gegn skipulagslögum og reglugerð. Deiliskipuleggja þarf svæðið.

Gerð er athugasemd við að stefnt sé að íbúðabyggð á svæði Þ103, nær sé að skapa vísi að sjálfbærra svæði með matjurtargörðum og grænum svæðum í jaðri byggðarinnar í Grafarholti.

Skýra þarf hvað felst í orðum um að Reynisvatn sé þungamiðja þjónustu fyrir svæði Op10, og því velt upp hvort ekki væri rétt að þjónustan væri aðllega í og við dalbotn Úlfarsárdsals.

Skýra þarf hvert markmið á að vera með hverfisvernd á svæði OP18.

Um borgargötur er aftur bent á að hverfisskipulag á ekki við við Úlfarsfesllsveg og Skyggnisbraut þar sem ekki er byggð.

Gerð er athugasemdi við að ekki er stefnt að hjólaleiðum um nyrðri hluta Úlfarsfellssvæðis og í gegnum Grafarholt, sérstaklega ef hjólaleiðir hafa forgang í snjóruðningi.

Umhverfisáhrif – undirritaður telur líkur á að áhrif af tillögunni á orkunotkun séu neikvæð fyrst sækja þarf meiri þjónustu utan hverfis en stefnt var að í gildanid skipulagi. Gerð er athugassemd við að áhrif á umhverfisþáttinn samfélag séu ekki metin.

Samgöngur – óásættanlegt er að óvissa sé um ferðamáta hjólandi og almenningssamgöngur og þarf að skýra það betur.

Gerð er athugasemd við sýnt er stórt svæði íbúðarhúsa í austanverðu Úlfarsfelli þar sem slíkt gefur ranga mynd af 3 íbúðarhúsum með litlu millibili og svínahúsum stórum.

Reykjavík 20. september 2013

Ingimundur Stefánsson

kt. 2412675209

Urðarbrunni 14, 113, Reykjavík.

SKJALAVER
REYKJAVÍKURBORGAR
23. SEP. 2013
Málsnr.: USK20130200441
Bréfanr.:

Umhverfis- og skipulagssvið
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

KNATTSPYRNUFÉLAGIÐ
VÍKINGUR

Traðarlandi 1 • 108 Reykjavík
Kt. 700269-0789
Sími 581 3245 • Fax 588 7845
www.vikingur.is

Reykjavík 20. september 2013

Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030 – athugasemd Knattspyrnufélagsins Víkings

Með bréfi þessu gerir aðalstjórn Knattspyrnufélagsins Víkings alvarlegar athugasemdir við drög að nýju aðalskipulagi Reykjavíkurborgar til ársins 2030 sem lagt hefur verið fram til kynningar.

Knattspyrnufélagið Víkingur vill minna borgaryfirvöld á að árið 2008 færði Reykjavíkurborg félaginu að gjöf athafnasvæðið sem nú hýsir starfsemi Gróðrarstöðvarinnar Markar, svokallað Markarsvæði, þegar núverandi leigulóðarsamningur rennur út árið 2016. Var gjöfin færð félaginu af þáverandi borgarstjóra á hátíðarkvöldverði í tilefni 100 ára afmælis félagsins. Á fundi Borgarráðs 10. júlí 2008 var gjörningurinn samþykktur samhljóða og að farið yrði í að finna framtíðarsvæði fyrir starfssemi Markarinnar.
Víkingar voru mjög snortnir af þessari gjöf endan áralöng barátta að baki fyrir stækkun athafnasvæðisins.

Í kafla drögum Aðalskipulags (sem gildir til ársins 2030) um Skipulag borgarhluta, Háaleiti og Bústaðir - borgarhluti 5 kemur eftirfarandi fram um svæði Gróðrarstöðvarinnar:

> *„Lr2 Gróðrarstöðin Mörk. Á svæðinu er fyrst og fremst gert ráð fyrir hverskonar ræktun til sölu eða einkanota og mannvirkjum sem tengjast ræktunarstarfsemi. Ekki liggur fyrir deiliskipulag að svæðinu. Gert er ráð fyrir því Gróðrarstöðin Mörk geti starfað áfram á svæðinu en hluti stöðvarinnar er í landi Kópavogsbæjar. Land hennar mun skerðast með frekari þróun íþróttastarfsemi á svæði Vikings. Mörk íþróttasvæðis og ræktunarsvæðis verða ákvörðuð í hverfis- og eða deiliskipulagi. „*

Í sama kafla er fjallað um Knattspyrnufélagið Víking:

> *Íþ. Víkingur. Íþróttasvæði. Gert ráð fyrir áframhaldandi uppbyggingu og þróun svæðisins til íþrótta- og kappleikja. Fyrirhugað er að stækka svæði til íþróttastarfsemi til suðurs, inná núverandi ræktunarsvæði Gróðrarstöðvarinnar Markar, samkvæmt ákvörðun í hverfis- og eða deiliskipulagi.*

KNATTSPYRNUFÉLAGIÐ
VÍKINGUR

Traðarlandi 1 • 108 Reykjavík
Kt. 700269-0789
Sími 581 3245 • Fax 588 7845
www.vikingur.is

Aðalstjórn Knattspyrnufélagsins Víkings er með öllu óskiljanlegt að því sé haldið opnu að Gróðrarstöðin verði áfram starfrækt á svæðinu. Mjög er þrengt að starfssemi Víkings og Markarsvæðið eini stækkunarmöguleiki félagsins til framtíðar.

Það er alvarlegt mál ef borgaryfirvöld gefa eitthvað og taka það svo aftur. Einhverjir kynnu jafnvel að halda því fram að slíkt sé óhelðarlegt. Þá má benda á að fá eða engin fordæmi eru fyrir því að Borgarráð standi ekki við gjafir/loforð til handa íbúum eða félagasamtökum í Reykjavík.

Víkingur hefur ekkert á móti Gróðrarstöðinni Mörk eða eigendum hennar, þvert á móti, en bendir hins vegar á að nægur tími hefur gefist til að finna nýja lóð undir starfsemi Markarinnar.

Knattspyrnufélagið Víkingur vill starfa í sátt og samlyndi við Borgina og nágranna sína, hvort sem það eru íbúar eða lögaðilar. Á móti gerir Víkingur þá kröfu til Reykjavíkurborgar að hún standi við gefin loforð.

Af þessum sökum gerir Víkingur þá kröfu að texta í aðalskipulagi Reykjavíkurborgar til ársins 2030 verði breytt þ.a. ekki fari á milli mála að Víkingur fái Markarsvæðið til umráða frá og með árinu 2016 eins og Borgarráð hefur þegar samþykkt og lofað.

Við skorum á Skipulagsráð að breyta skipulagi svæðisins í takt við gefin loforð, skilgreina það sem íþróttasvæði og að fulltrúar borgarinnar gangi til viðræðna við Knattspyrnufélagið Víking um framtíðarsýn á svæðinu.

F.h. Knattspyrnufélagsins Víkings,

Haraldur Haraldsson
framkvæmdastjóri

Til

Umhverfis- og skipulagssviðs Reykjavíkurborgar

Borgartúni 12-14

Reykjavík

SKJALAVER
HÖFÐATORGI
23. SEP. 2013
Málsnr.: USK2013020044
Brótalyndi:

Mótmæli gagnvart tilteknu atriði í aðalskipulagi Reykjavíkur

Undirritaðir íbúar við Rafstöðvarveg í Elliðaárdal mótmælum eftirfarandi atriði:

Þ76 Ártúnsholt-Rafstöðvarvegur.

... Gert er ráð fyrir að hægt verði að bæta við allt að 50 sérbýlishúsum á svæðinu sem yrðu hluti af núverandi byggð, skóla og þjónustu í Ártúnsholti

Aðkoma að svæðinu verður frá Rafstöðvarvegi.

Við mótmælum því sérstaklega að aðkoman að nýja svæðinu verði frá Rafstöðvarvegi.

Rökstuðningur:

1. Ef aðkoman verður frá Rafstöðvarvegi þurfa íbúarnir að aka nokkuð langar leiðir til að komast til og frá vinnu, verslunum, skólum og annari þjónustu. Ef hverfið verðu byggt væri nær að aðkoman yrði frá aðlægum götum í Ártúnsholti því þannig yrði styttra í allt slíkt.
2. Ef aðkoman verður hins vegar um Rafstöðvarveg er ljóst að umferðaræðar þar eru takmarkaðar. Það yrði því fljótlega að breikka götur til að þær myndu þola umferðina og verða öruggari.
3. Aukin umferð um göturnar myndi minnka gildi Elliðaárdalsins sem útivistarsvæðis. Í stað friðsæls dals kæmi dalur með fjölfarinni umferðargötu.

Reykjavík 16. september 2013

Nafn	Heimilsifang	Kt.
Guðrún B Tryggvad	Rafstöðvarv 29	150255-2199
Marsjel Ammfjöld	Rafstöðvarvegur 31	150254-5079

Mótmæli gagnvart aðalskipulagi Reykjavíkur, framhald....

Nafn	Heimilsifang	Kt.
ANNI G. HAUGEN	RAFSTÖÐVARVEG 31	140950-3519
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	070268-5749
[illegible]	Rafstöðvarvegi 27	250464-2749
[illegible]	Rafstöðvarvegi 27	160604-3719

Til

Umhverfis- og skipulagssviðs Reykjavíkurborgar

Borgartúni 12-14

Reykjavík

Mótmæli gagnvart tilteknu atriði í aðalskipulagi Reykjavíkur

Undirritaðir íbúar við Rafstöðvarveg í Elliðaárdal mótmælum eftirfarandi atriði:

Þ76 Ártúnsholt-Rafstöðvarvegur.

... Gert er ráð fyrir að hægt verði að bæta við allt að 50 sérbýlishúsum á svæðinu sem yrðu hluti af núverandi byggð, skóla og þjónustu í Ártúnsholti

<u>Aðkoma að svæðinu verður frá Rafstöðvarvegi.</u>

Við mótmælum því sérstaklega að aðkoman að nýja svæðinu verði frá Rafstöðvarvegi.

Rökstuðningur:

1. Ef aðkoman verður frá Rafstöðvarvegi þurfa íbúarnir að aka nokkuð langar leiðir til að komast til og frá vinnu, verslunum, skólum og annari þjónustu. Ef hverfið verður byggt væri nær að aðkoman yrði frá aðlægum götum í Ártúnsholti því þannig yrði styttra í allt slíkt.
2. Ef aðkoman verður hins vegar um Rafstöðvarveg er ljóst að umferðaræðar þar eru takmarkaðar. Það yrði því fljótlega að breikka götur til að þær myndu þola umferðina og verða öruggari.
3. Aukin umferð um göturnar myndi minnka gildi Elliðaárdalsins sem útivistarsvæðis. Í stað friðsæls dals kæmi dalur með fjölfarinni umferðargötu.

Reykjavík 16. september 2013

Nafn	Heimilsifang	Kt.
Unnur Svavarsd.	Rafstöðvarv. 33	300664 5429
Baldvin Þór Svavarsson	— 11 —	190488-4389

Mótmæli gagnvart aðalskipulagi Reykjavíkur, framhald....

Nafn	Heimilsifang	Kt.
Sunna Lif H.	Rafstöðvarvegur 33	0401903179
Águst M. Haffarst.	— " —	171192-2349
[illegible]	Rafstöðvarveg 33	240861-3059
[illegible]	Rafstöðvarv 29	250855-5799
[illegible]	Rafstöðvarvegur 33	101061-4269
María [illegible]	Rafstöðvarvegi 11	1704505749
Brogi Olfson	Rafstöðvarveg 11	020865-4669
[illegible] 110966-5049	Rafstöðvarvegi 9 og 9A	Húseigandi: Siöstjarnanett kt. 501298-5069

Ann María Andreasen

Frá: Ólafur Magnússon <olafurm@isisport.is>
Sent: 23. september 2013 14:50
Til: USK_Skipulag
Efni: Frá Íþróttasambandi fatlaðra

Til þeirra sem málið varðar,

Ágæti viðtakandi,

Íþróttasamband fatlaðra, 620579-0259, lýsir yfir stuðningi við framkomnar athugasemdir Íþrótta- og Ólympíusambands Íslands, Íþróttabandalags Reykjavíkur, Knattspyrnusambands Íslands, Knattspyrnufélagsins Þróttar, Glímufélagsins Ármanns og Getspá-Getrauna við aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030 vegna borgarhluta 4 – Laugardal, skv. bréfi þar að lútandi dags. 19. september 2013.

Fyrir hönd Íþróttasambands fatlaðra,

Ólafur Magnússon, framkv.stj.

Reykjavíkurborg

Umhverfis- og skipulagssvið

Borgartúni 12 – 14

105 Reykjavík

SKJALAVER
23. SEP. 2013
USK20130200 44

19. september 2013

Athugasemd við tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010 - 2030

Skildingar ehf kt. 6707882299 gerir athugasemdir við fyrirliggjandi tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík 2010-2030. Í tillögunni er gert ráð fyrir að Reykjavíkurflugvöllur verði lagður af á árunum 2015 – 2024. Enn hafa þó engar ráðstafanir verið gerðar varðandi hvert sú starfsemi sem er á Reykjavíkurflugvelli á að fara. Enn hefur ekki verið komið með tillögur að neinu flugvallarstæði í eða við Reykjavík sem gæti komið í stað núverandi svæðis í og við Vatnsmýrina. Á meðan svo er, er ekki tímabært að leggja Reykjavíkurflugvöll af.

Öll starfsemi tengd flugi í Reykjavík og reyndar á Íslandi öllu, yrði fyrir óbætanlegum skaða ef þessar tillögur ná fram að ganga. Á það jafnt við um farþegaflug, sjúkraflug, flugkennslu, einkaflug, viðhald flugvéla og margt fleira sem tengist flugi. Á Reykjavíkurflugvelli er mikið þekkingarsamfélag. Þar fer fram flugkennsla—það er menntun flugmanna og kvenna framtíðarinnar. Í flestum öðrum löndum fer megnið af slíkri kennslu og þjálfun fram inna flugherja—því er ekki til að dreifa á Íslandi. Reikna má því með að ef af þessum tillögum verður þá þurfi íslensk flugfélög að sækja sér flugmenn erlendis frá, eða jafnvel að erlend flugfélög taki yfir enn stærri hluta af atvinnuflugi til og frá Íslandi

Miðað við fjárhagsstöðu Reykjavíkur og ríkissjóðs í dag er einnig algjörlega óraunhæft að reikna með að Reykjavíkurborg eða ríki hafi fjármuni aflögu til að eyða í að byggja upp nýtt flugvallarsvæði á næstu áratugum.

Undirritaður mótmælir því framkomnum tillögum um niðurleggingu Reykjavíkurflugvallar sem óraunhæfum og óframkvæmanlegum. Nái þessar tillögur fram að ganga munu þær valda íslensku þjóðinni allri óbætanlegum skaða.

Virðingarfyllst

f.h. Skildinga ehf

M. B. Jóhannsson

Áskorun

Vegna auglýsingar sem birtist í fjölmiðlum 9. ágúst 2013
varðandi aðalskipulag Reykjavíkurborgar 2010 - 2030.

„Við leggjumst gegn þeim áformum að flugvallarstarfsemi víki úr Vatnsmýrinni og skorum á Reykjavíkurborg og Alþingi að tryggja öllum landsmönnum óskerta flugstarfsemi í Vatnsmýri til framtíðar."

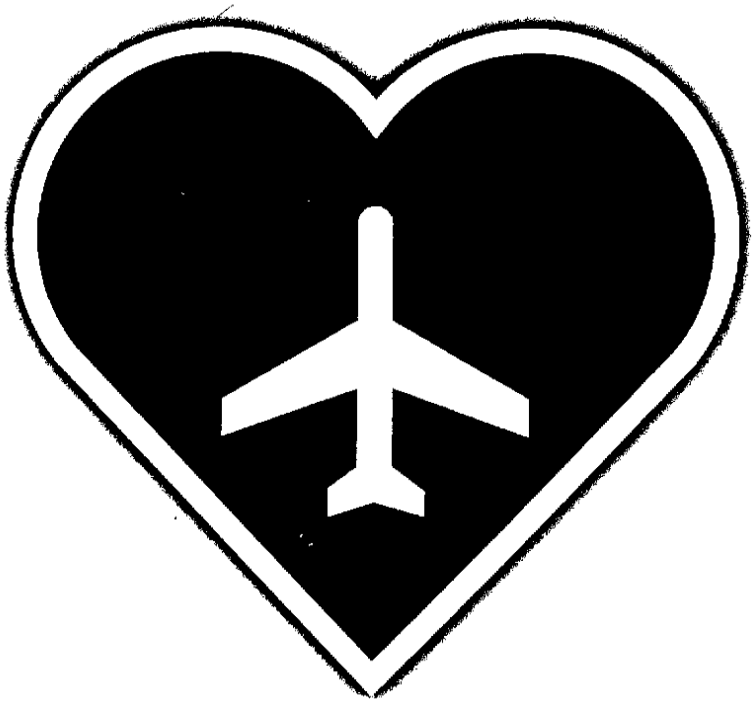
Undirskriftum var safnað af félaginu Hjartað í Vatnsmýri
á vefnum lending.is á tímabilinu 16. ágúst – 18. september 2013

Undirskriftir úr söfnun þessari má ekki birta opinberlega
nema með samþykki Hjartans í Vatnsmýri.

Reykjavík

Undirskriftir

Alls söfnuðust 67.525 undirskriftir.
Af þeim voru 20.449 úr Reykjavík.



Utan Reykjavíkur

Undirskriftir

Alls söfnuðust 67.525 undirskriftir.
Af þeim voru 47.076 utan Reykjavíkur.



Reykjavík

viðbót

237 undirskriftir úr Reykjavík
bárust eftir að listinn fór í prentun.



Utan Reykjavíkur

viðbót

1.270 undirskriftir utan Reykjavíkur bárust eftir að listinn fór í prentun.

