



# Nýi Skerjafjörður

Nýtt deiliskipulag – 1. áfangi

Svör embættis skipulagsfulltrúa við athugasemdum eftir auglýsingu



## UMSÖGN

### Inngangur

Að lokinni auglýsingu er lögð fram að nýju tillaga að nýju deiliskipulagi Nýja Skerjafjarðar 1. áfanga (reitir 12 a. - Skerjabyggð I skv. viðauka gildandi aðalskipulags). Tillagan nær til byggingarreita, byggðamynsturs, lóðamarka, hæða húsa og starfsemi á jarðhæðum. Tillagan fellir úr gildi eldra deiliskipulag frá 16. janúar 1986, br. 1999. Tillagan gerir ráð fyrir uppbyggingu um 700 íbúða, leikskóla, grunnskóla, bílageymsluhúsi, verslun, þjónustu og útivistarsvæðum. Tillagan gerir einnig ráð fyrir nýjum vegtengingum til austurs, suður fyrir Reykjavíkurlflugvöll, sem er eingöngu ætluð almenningsgangum, gangandi og hjólandi vegfarendum. (Mynd 1 og 2 á forsiðu er af uppfærðum deiliskipulagsupprætti og sýn (3D-mynd) skipulagshöfunda á græna ásinn í seinni áfanga, horft frá strönd að bílastæðahúsi fyrri áfanga.)

### Tillagan var auglýst frá 16. september 2020 til og með 9. nóvember 2020

Eftirtaldir sendu athugasemdir/umsögn: Siglingafélag Reykjavíkur Brokey dags. 31. ágúst 2021, Isavia dags. 21. október 2020, Öryggisnefnd Félags íslenskra atvinnuflugmanna dags. 26. október 2020, Eyjólfur Gunnarsson, Margrét Gunnarsdóttir, Gunnar Trausti Eyjólfsson, Atli Már Eyjólfsson og Magnús Daði Eyjólfsson dags. 27. október 2020, Ásta Logadóttir, Örn Þór Halldórsson, Hjördís Sóley Sigurðardóttir og Ólafur Hjálmarsson f.h. áhugafólks um gæði dagsljóss í byggðu umhverfi dags. 27. október 2020, Samgöngustofa dags. 28. október 2020, Flugfélagið Geirflug ehf. dags. 28. október 2020, Hildur Hjartardóttir og Sigurður Jens Sæmundsson dags. 28. október 2020, Jens Pétur Jensen dags. 28. október 2020, Guðjón B. Haraldsson dags. 28. október 2020, Daníel B. Sigurgeirsson, Elín Björk Jónasdóttir, Sigurdís Björg Jónasdóttir og Birgir Arnór Birgisson dags. 28. október 2020, Anna Þorbjörg Þorgrímsdóttir dags. 28. október 2020, Sigríður Ragna Sigurðardóttir dags. 28. október 2020, Prýðisfélagið Skjöldur dags. 28. október 2020, Ester Helgadóttir dags. 28. október 2020, Patricia Anna Þormar og Hannes Árdal dags. 28. október 2020, Kristján Ívar Ólafsson og Heba Helgadóttir dags. 28. október 2020, Guðrún Dóra Steindórsdóttir dags. 28. október 2020, Aðalheiður M. Steindórsdóttir, Helga Árnadóttir Ingvi Hrafn Óskarsson, Úlfur Eldjárn, Sara Skúladóttir og Stefán Halldórsson dags. 28. október 2020, Steinunn María dags. 28. október 2020, Páll Rafnar Þorsteinsson dags. 28. október 2020, Íbúasamtök Vesturbæjar dags. 9. nóvember 2020, Veitur dags. 19. nóvember 2020, Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur dags. 23. nóvember 2020, Veðurstofan dags. 23. nóvember 2020 og Vegagerðin ódags. mótt. 7. desember 2020. Einnig er lagt fram bréf íbúaráðs Vesturbæjar dags. 22. október 2020 þar sem óskað er eftir kynningu og tölvupóstur Minjastofnunar Íslands dags. 10. nóvember 2020 þar sem óskað er eftir framlengingu á athugasemdarfresti. Jafnframt er lagt fram bréf Skipulagsstofnunar dags. 21. desember 2020 ásamt ákvörðun um matsskyldu vegna landfyllingar í Nýja Skerjafirði og minnisblað Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur dags. 27. janúar 2021 um flutning á aðstöðu siglingaklúbbs og mögulega smábátahöfn í Skerjafirði, umsögn Skipulagsstofnunar dags. 8. febrúar 2021, skýrsla Borgarsögusafns Reykjavíkur nr. 204, fornleifaskrá og húsakönnun, dags. árið 2021 og umsögn Minjastofnunar Íslands dags. 1. mars 2021.

### Eftirtaldir aðilar gerðu athugasemdir við deiliskipulagstillöguna:

**Eyjólfur Gunnarsson, Margrét Gunnarsdóttir, Gunnar Trausti Eyjólfsson, Atli Már Eyjólfsson og Magnús Daði Eyjólfsson dags. 27. október 2020**

- Gera athugasemd við þéttleika nýrrar byggðar
- Gera athugasemd vegna aukins skuggavarps
- Gera athugasemd við landfyllingu / eyðileggingu fjörunnar og lífríki hennar
- Gera athugasemd við ósamræmi nýrrar byggðar við núverandi byggðamynstur
- Gera athugasemdir við mat á áætlunum vegna aukningu bílaumferðar samfara nýrri byggð
- Benda á að réttara væri að byrja að kanna heppilegri staðsetningu og fjármögnun nýs flugvallar í stað þess að þjarma að núverandi flugvelli



#### Hildur Hjartardóttir og Sigurður Jens Sæmundsson dags. 28. október 2020

- Er mikið í mun að það byggist upp lifandi og samheldið samfélag samfara nýrri byggð
- Mótmeala landfyllingu og eyðileggingu stranda Skerjafjarðar sem raskar lífi þeirra, og óska eftir því að skipulagsfulltrúi hætti við áform sín
- Benda á að byggja nýja öfluga félagsmiðstöð undir viðburði / fundi, og óska eftir því við skipulagsfulltrúa að verða við þeirri beiðni að gera ráð fyrir samkomuhúsi í nýja hverfinu í Skerjafirði
- Benda á að bæta megi aðstöðu og afþreyingu fyrir börn eldri en 10 ára með battavelli

#### Jens Pétur Jensen dags. 28. október 2020

- Mótmaelir harðlega áformum um landfyllingu í sjó fram ásamt eyðileggingu fjörunnar, lífríki hennar og lífsvæða þúsunda fugla, smádýra, fisks, sela og sjávargróðurs
- Mótmaelir harðlega áformum Reykjavíkurborgar um að eyðileggja ströndina og fjöruna sem liggur út að tanganum við syðsta flugskýlið og þar með eyðileggja geysivinsælt útivistarsvæði almennings
- Gerir ekki athugasemdir við uppbyggingu íbúabyggðar á landsvæðinu sem erlendir herir tóku á sínum tíma undir flugvöllinn
- Bendir á að réttara væri að byrja á að flytja flugvöllinn annað

#### Guðjón B. Haraldsson dags. 28. október 2020

- Mótmaelir harðlega áformum um landfyllingu í sjó fram ásamt eyðileggingu fjörunnar, lífríki hennar og lífsvæða þúsunda fugla, smádýra, fisks, sela og sjávargróðurs
- Mótmaelir harðlega áformum Reykjavíkurborgar um að eyðileggja ströndina og fjöruna sem liggur út að tanganum við syðsta flugskýlið og þar með eyðileggja vinsælt útivistarsvæði almennings

#### Daníel B. Sigurgeirsson, Elín Björk Jónasdóttir, Sigurdís Björg Jónasdóttir og Birgir Arnór Birgisson dags. 28. október 2020

- Gera athugasemdir við mat á áætlunum vegna aukningu bílaumferðar samfara stækkun hverfisins
- Gera athugasemdir við mat á áætlunum vegna aukningu bílaumferðar um Einarsnes á framkvæmdatíma sem hafi gríðarleg áhrif á hljóðvist ásamt aukningu á svifryksmengun
- Hafa efasemdir um hvort áætluð matvöruverslun fái þrífist þrátt fyrir uppbyggingu nýja hverfisins
- Gera athugasemd við öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda
- Gera athugasemd við ófullnægjandi kynningarefni / óljóst orðalag sbr. „stefnt sé að því að“
- Gera athugasemd við að götuhönnun núverandi vegar / Einarsness sé ekki fullkláruð, að vegurinn sé innan öryggisgirðingar / helgunarsvæðis flugvallarins

#### Anna Þorbjörg Þorgrímsdóttir dags. 28. október 2020

- Mótmaelir harðlega áformum um landfyllingu í sjó fram eingöngu fyrir uppbyggingu nýja hverfisins með óafturkræfri eyðileggingu náttúrunnar, fjörunnar, lífríki hennar og lífsvæða þúsunda fugla, smádýra, fisks, sela og sjávargróðurs
- Mótmaelir harðlega áformum Reykjavíkurborgar um að eyðileggja ströndina og fjöruna sem liggur út að tanganum við syðsta flugskýlið og þar með eyðileggja vinsælt útivistarsvæði almennings
- Gerir ekki athugasemdir við uppbyggingu íbúabyggðar á landsvæðinu sem nýtt undir flugvöllinn eða þau áform að hann verði fluttur við fyrsta tækifæri
- Bendir á að áformin gangi gegn góðum áformum aðalskipulags Reykjavíkur þar sem rætt er um mikilvægi grænna svæða og verndun fjölbreytileika lífríkisins í borginni

#### Sigríður Ragna Sigurðardóttir dags. 28. október 2020

- Gerir athugasemd við umhverfis- og náttúruspjöll
- Gerir athugasemd við landfyllingu og vitnar í neikvæðar umsagnir opinberra stofnana
- Gerir athugasemd við viðamiklar breytingar á umhverfinu



- Gerir athugasemd við hvaðan fyllingarefni í landfyllinguna kemur
- Gerir athugasemdir við mat á áæluum vegna aukningu bílaumferðar
- Viðrar áhyggjur af nýrri / stækkaðri dælustöð Veitna
- Er uggandi vegna hugmynda um byggingaframkvæmdir við enda flugvallar
- Gerir athugasemd við ófullnægjandi samráð / engin grenndarkynning - vill að hlustað sé á íbúa Skerjafjarðar
- Spyr sig hvers Háskóli Íslands og vísindasetur Vísindagarðar) eigi að gjalda
- Vill flugvöllinn áfram í Vatnsmýri og friðun Skerjafjarðar
- Vill verndun grænna svæða í Vatnsmýrinni og fyrir fuglalífið og tjörnina

#### Ester Helgadóttir dags. 28. október 2020

- Gerir athugasemd við að vinnu við umhverfismat landfyllingar hafi ekki verið lokið þegar deiliskipulagstillagan var auglýst
- Gerir athugasemd við að deiliskipulagsvinnan samræmist ekki skipulagslögum þar sem rannsóknir séu ekki kláraðar áður en deiliskipulagstillagan var auglýst, t.a.m. rannsóknir hollensku loft- og geimferðarstofnunarinnar á vindafari og hvaða áhrif vindafar frá nýrri byggð getur haft á öryggi flugvallarins
- Gerir athugasemd við að deiliskipulagsvinnan samræmist ekki skipulagslögum kafla 1, almenn ákvæði 1.gr. b. sem kveða á um að stuðla að skynsamlegri og hagkvæmri nýtingu lands og landgæða, tryggja vernd landslags, náttúru og menningarverðmæta og koma í veg fyrir umhverfisspjöll og ofnýtingu, með sjálfbæra þróun að leiðarljósi
- Gerir athugasemd við að svo virðist sem ekki sé tekið tillit til ábendinga Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur – HER um mengaðan jarðveg á svæðinu og um að enginn móttökustaður sé til á landinu fyrir slíkan jarðveg
- Gerir athugasemd við þéttleika nýju byggðarinnar
- Gerir athugasemd við ósamræmi nýrrar byggðar við núverandi byggðamynstur
- Gerir athugasemd við skert lífsgæði
- Gerir athugasemd við umhverfis- og náttúruspjöll
- Gerir athugasemd við landfyllingu
- Gerir athugasemd við viðamiklar breytingar á umhverfinu
- Gerir athugasemdir við mat á áæluum vegna aukningu bílaumferðar um Einarsnes sem sé eina umferðartengingin
- Gerir athugasemdir við lengri ferðatíma íbúa, skert umferðaröryggi og aukna loftmengun
- Gerir athugasemd við öryggi flugvallarins
- Bendir á að deiliskipulagstillagan sé í andstöðu við yfirlýsta stefnu meirihlutans í Reykjavík
- Gerir athugasemd við samráðsleysi borgaryfirvalda (sýndarsamráð – íbúar hafa ekki verið upplýstir um að vinna við deiliskipulag væri í vinnslu) við íbúa Skerjafjarðar við gerð tillögu, að deiliskipulagi samræmist ekki skipulagslögum sbr. D lið sem kveður á um að almenningi sé gefið tækifæri til að hafa áhrif á ákvörðun stjórnvalda við gerð slíkra áætlana

#### Patricia Anna Þormar og Hannes Árdal dags. 28. október 2020

- Benda á að bæta megi aðstöðu fyrir börn í hverfinu m.t.t. uppbyggingar á íprótta- tómsstunda og tónlistarstarfi
- Eru hugsi yfir mati skipulagsyfirvalda vegna (fækkunar / færri) bílastæða í hverfinu
- Gera athugasemdir við skerðingu á útsýni
- Hafa áhyggjur af nýrri / stækkaðri dælustöð Veitna
- Gera athugasemdir vegna byggingu mögulegs sjóvarnargarðs
- Benda á að byggja nýja öfluga félagsmiðstöð / samkomuhús fyrir hverfið
- Gera athugasemdir við mat á áæluum vegna aukningu bílaumferðar / umferðarþunga





- Hafa áhyggjur yfir ófullnægjandi almenningssamgöngum þegar hverfið verður fullbyggt
- Hafa áhyggjur af of miklum umferðarþunga um Einarsnes á framkvæmdatíma: „hvar á nýr framkvæmdavegur að liggja?“
- Óttast um öryggi barna í nýja hverfinu kringum opin vatnssvæði og tjarnir
- Spyrja hvort verður verslunarrými og/eða atvinnuhúsnæði í nýja hverfinu
- Gera athugasemd við mögulega rýrt verðgildi eigna
- Gera athugasemd við að uppbygging hverfisins takmarki aðgengi að fjörunni og notkun hennar
- Óska eftir opinberri samkeppni um nýtt útilistaverk í hverfinu

#### **Kristján Ívar Ólafsson og Heba Helgadóttir dags. 28. október 2020**

- Gera athugasemd við þéttleika nýrrar byggðar
- Gera athugasemd við of mikinn íbúafjölda á litlu svæði
- Gera athugasemd við skert lífsgæði núverandi íbúa
- Gera athugasemd við landfyllingu sem raskar náttúrulegri fjöru sem hafi hátt verndargildi vegna fjölbreytileika lífríkis og standi til að friða sbr. umsagnir opinberra fagstofnanna
- Gera athugasemdir við að stjórnvald á sveitastjórnarstiginu, Reykjavíkurborg, skili ekki taka mið af athugasemdum og ábendingum opinberra fagstofnanna á æðra stjórnstigi
- Gera athugasemd við viðamiklar breytingar á umhverfinu sem skerða útivistamöguleika almennings, íbúa jafnt sem borgarbúa allra - Náttúran við strandlengju Skerjafjarðar ætti að njóta vafans
- Gera athugasemd við að umsagnir opinberra stofnana séu hunsaðar
- Gera athugasemdir við mat á áælanum vegna aukningu bílaumferðar inn og út úr hverfinu, að umferðin muni fjórfaldast um Einarsnesið sem er róleg íbúðagata
- Gera athugasemd við öryggi flugvallarins
- Gera athugasemd við ófullnægjandi samráð við íbúa gamla Skerjafjarðar og spyrja hvort framgangur borgaryfirvalda sé í samræmi við íbúalýðræði, að ekkert hafi verið hlustað á athugasemdir íbúa eða mótmæli þeirra.
- Benda á að ófullnægjandi fyrirkomulag fundahalda við almenning (þ.e. fjarfundar sem var haldinn 3. júní 2020), að fjarfundarfyrirkomulag útiloki þátttöku þeirra íbúa sem ráða ekki yfir fullnægjandi tæknikunnáttu og ekki hafi verið tækifæri til að koma að athugasemdum eða ábendingum á fundinum sjálfum
- Benda á að ófullnægjandi aðkomu íbúaráðs Vesturbæjar sem hafi ekki sinnt hlutverki sínu í samráðs- og upplýsingaferli við íbúa
- Gera athugasemd við áhrif vindafars á rekstraröryggi flugvallarins
- Gera athugasemd við röskun á útsýni og fjölbreytileika við strandlengjuna

#### **Guðrún Dóra Steindórsdóttir dags. 28. október 2020**

- Bendir á að byggja nýja öfluga félagsmiðstöð / samkomuhúsi fyrir hverfið

#### **Aðalheiður M. Steindórsdóttir, Helga Árnadóttir Ingvi Hrafn Óskarsson, Úlfur Eldjárn, Sara Skúladóttir og Stefán Halldórsson dags. 28. október 2020**

- Taka fram að ekki eru gerðar athugasemdir við hið nýja hverfi eða hönnun þess sem virðst vera vel útfært, en gera athugasemd við aksturleiðir inn í nýja hverfið – að settar verði fram betur útfærðar framtíðarhugmyndir
- Benda á að endurhugsa skipulag / bagalega hönnun núverandi hjólastíga um Einarsnesið
- Óska eftir því að skoðuð verði önnur ökuleið að framkvæmdasvæðinu
- Óska eftir því að núverandi ökuhraði um Einarsnes verði endurskoðaður og breytt úr 50 km./klst. í 30 km./klst.

#### **Steinunn María dags. 28. október 2020**

- Bendir á að byggja nýja öfluga félagsmiðstöð / samkomuhús fyrir hverfið

## Samantekt á ofangreindum efnislegum athugasemdum sem bárust vegna deiliskipulagstillögu Nýja Skerjafjarðar eru í meginatriðum eftirfarandi:

- Athugasemdir við umfang byggingarmagns; athugasemdir við fjölda íbúða, fjölda hæða bygginga, fjölda íbúða, byggingarstíl; ósamræmi við byggðamynstur aðliggjandi byggðar; við þéttleika byggðar, að ný 3.500 manna byggð á litlu svæði sem er á stærð við heilt þorp úti á landi samræmist engan veginn þeirri byggð sem fyrir í Skerjafirði; að staðsetja ætti nýja félagsmiðstöð/samkomuhús/bókasafn undir félagslega viðburði í hverfinu s.s. þorablót, hverfis-hátíðir, pop-up markað, fjáröflunarviðburði, fundi o.fl. og þar með styrkja félagslega og lýðræðislega innviði hverfisins; að þarna ætti að staðsetja (bætta) aðstöðu til leikja fyrir eldri börn sem gagnast hverfinu (battavöll) og byggja undir íþróttá- tómsunda- og tónlistarstarf.**

**Svar:** Í A – hluta Aðalskipulags Reykjavíkur 2010 – 2030 kemur fram bindandi stefna og markmið um landnotkun, byggingarmagn, þéttleika, yfirbragð byggðar og samgöngur sbr. skipulagsreglugerð nr. 90/2013. Í fyrsta stefnuatriði aðalskipulags „*Borgin við Sundin*“ segir að þrjú svæði gegni lykilhlutverki í þróun Reykjavíkur á næstu áratugum, Vatnsmýri, Elliðaárvogur og Miðborgin/Gamla höfnin. Gert er ráð fyrir að á þessum svæðum risi þétt blönduð byggð sem falli að markmiðum aðalskipulagsins um sjálfbæra og hagkvæma borgarþróun, að snúið verði við áratugalangri útpenslu Reykjavíkur og vexti borgarinnar beint inn á við. Uppbygging í Nýja Skerjafirði er hluti af framfylgd þessa stefnumiðs, sjá mynd 13 bls. 32 í Aðalskipulagi Reykjavíkur. Stefna um landnotkun og yfirbragð byggðar í gildandi aðalskipulagi tekur mið af vinningstillögu Graeme Massie um heildarskipulag Vatnsmýrar frá árinu 2008.

Reiturinn var samkvæmt gildandi aðalskipulagi skilgreindur sem þéttingarsvæði nr. 16: Skerjafjörður, Miðsvæði M29, þar sem heimilað voru 800 íbúðir með vikmörkum -10/+20 % (hámark íbúða 960) og hæðir húsa 2-5 (með vikmörkum). Í fyrsta áfanga deiliskipulagstillögunnar sem hér er fjallað um er gert ráð fyrir 685 íbúðum samkvæmt deiliskipulagsuppdætti eftir endurbætur í kjölfar auglýsingar. Við afgreiðslu á auglýsingu deiliskipulagstillögunnar í skipulags og samgönguráði 1. júlí 2020 var einnig samþykkt að auglýsa breytingatillögu á gildandi aðalskipulagi yfir reitinn sem tók mið af sýn fyrri deiliskipulagsvinnu allt frá niðurstöðum hugmyndaleitar (rammaskipulagi) sem fór fram 2017. Tilgangur breytinganna var að uppfæra aðalskipulag Reykjavíkur í takti við þá sýn sem sett var fram í samþykktu rammaskipulagi fyrir Nýja Skerjafjörð og tryggja uppbyggingu húsnæðis í samræmi við fyrsta áfanga deiliskipulags fyrir svæðið.

Megin markmið með þróun nýrrar byggðar í Skerjafirði sem endurspeglast í deiliskipulagstillögunni og breytingartillögu aðalskipulags eru annars þessi:

- Stuðla að bættri nýtingu svæða innan borgarinnar sbr. markmið aðalskipulagsins um uppbyggingu þéttrar og blandaðrar byggðar, sjálfbæra borgarþróun og bættan borgarbrag.
- Auka framboð fjölbreytts íbúðarhúsnæðis og búsetukosta í samræmi húsnæðisstefnu aðalskipulags og Húsnæðisáætlun borgarinnar.
- Að skapa sjálfbæra íbúðabyggð í Skerjafirði með grænu yfirbragði sem er vel tengd við nálæga atvinnukjarna og háskóla með öruggum og vistvænum samgönguinnviðum. Að styrkja núverandi byggð í Skerjafirði og skapa forsendur fyrir grunnskóla og öflugan hverfiskjarna í hverfinu. Byggðin verði þróuð í sem mestri sátt við núverandi útivist, umhverfi og náttúru.

Íbúðarbyggðin stækkar á kostnað áður skilgreindra miðsvæða, sem felur í sér allnokkra fjölgun íbúða í fullbyggðu hverfi (áfanga 1 og 2), en fyrst og fremst á kostnað atvinnuhúsnæðis sem annars hefði risið. Fjölgun íbúðanna miðar að því að skapa grundvöll að sjálfstæðu skólahverfi og öflugum hverfiskjarna í Skerjafirði sem þjónar hinni nýju byggð og þeirri byggð sem er til staðar.

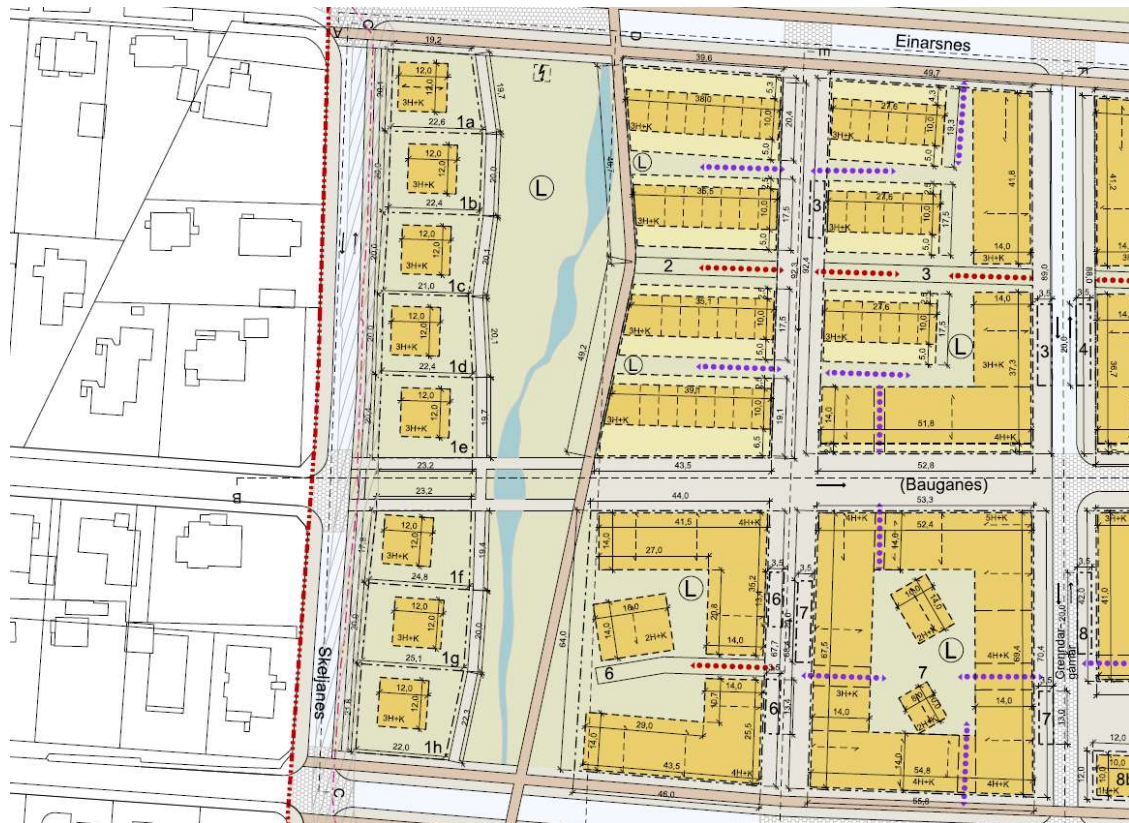


Mynd 3. Yfirlitsmynd á helstu breytingum samkvæmt breytingartillögu gildandi aðalskipulags í Nýja Skerjafjarðar

Byggðamynstur og þó sér í lagi þéttleiki Nýja Skerjafjarðar er vissulega frábrugðin núverandi byggð á svæðinu sem er einsleit byggð sérbýla enda skilja margir áratugir að frá upphafi þéttbýlismyndinar í gamla Skerjafirði og þeirrar þéttu uppbyggingar sem framundan er í nýja hverfinu samkvæmt stefnu gildandi aðalskipulags. Skipulagshöfundar ákváðu snemma í hönnunarferlinu að koma fyrir stökum húsum / sérbýli á íbúðarhæðum (á lóðum 1a-f) og raðhúsum (á lóðum 2 og 3) við mörk hverfanna beggja sem „mynda samfellda lægreista byggði í anda gamla Skerjafjarðar og þar með milda skilin á milli hverfana. Þessar byggingar draga fram formhárf frá núverandi byggð gamla Skerjafjarðar og mynda einslags *kúplingslið* eða *milda tengingu* sem dregur fram tengsl beggja (sjá mynd 4). Af því leiðir að lesa má í og upplifa svæðin þær breytingar sem hafa orðið á borgarsöguþróun Reykjavíkur og framþróun gildismats við mótnun byggðar sbr. stefnu og markmið gildandi aðalskipulags sem kveður á um þetta uppbyggingu blandaðrar byggðar á þéttingarsvæði nr. 16 í anda sjálfbærrar borgarþróunar og bættis borgarbrags sem sjá má í deiliskipulagstillögunni og nýlega samþykktum breytingum á gildandi aðalskipulagi í skipulags- og samgönguráði 10. febrúar 2021 og í borgarstjórn 2. mars 2021.

Auk úrvals sérbýla og raðhúsa gerir tillagan ráð fyrir fjölbýli, m.a. í formi námsmannaíbúða, hjúkrunarheimilis og hagkvæms húsnæðis. Hæðir húsa ná frá 2 upp í 5 hæðir með lóðréttu og láréttu uppbroti á byggingarmössum og göngutengingum gegnum reitinn í anda Þingholtanna, einu hverfistorgi / hverfiskjarna þar sem mætti ef vel útfæra félagsmiðstöð í nábýli við garðaskála og verslun sbr uppdrætti á lóð 8a. Gert er ráð fyrir fjölbreytileika í útfærslu á þökum, gluggum og byggingarformi. Sérstök hönnunarbók fylgir með tillögu að nýja deiliskipulaginu til að tryggja að uppbygging á reitnum sé í samræmi við ákvæði deiliskipulagsins og er hún bindandi hluti af deiliskipulaginu. Hæðir húsa eru innan heimilda aðalskipulags sem heimilar allt að 5 hæðir.





Mynd 4. Reynt var að ná fram mildri tengingu sem dregur fram tengsl stóra og Nýja Skerjafjarðar

Eins og áður segir, þá má segja vel segja að nýja byggðin sé vissulega frábrugðin núverandi byggð. Ekki er óvanalegt að ýmsum tegundum og gerðum híbýla sé blandað saman þó um sé að ræða sama hverfi. Taka má sem dæmi öll hverfi Breiðholts, Mela- og Hagahverfi í Vesturbæ Reykjavíkur, Árbæ, Vogana og Fossvoginn. Hagsmunir heildarinnar, bæði núverandi og framtíðar íbúum Reykjavíkur er gert hátt undir höfðu, allt í samræmi við stefnumörkun og gildi gild. aðalskipulags Reykjavíkur. Ekki verður hróflað við sérkennum gamla Skerjafjarðar og þeirri byggð og byggðarmynstri sem fékk að þróast þar á síðustu öld.

Deiliskipulagstillagan gerir ráð fyrir nýjum skóla, þ.e. heildstæðri menntamiðstöð fyrir börn á aldrinum 0-12 ára aldurs þar sem hefðbundið skólastarf leikskóla og grunnskóla tvinnast saman við frístundastarf, þ.á.m. tólmstunda og tónlistarstarf. Hugmyndir eru uppi um að samþætta skólalóð að einhverju leyti með opna græna ásnnum (Opin svæði skv. gild. aðalskipulagi, sjá á mynd 3 að ofan) og staðsetja aðstöðu til leikja fyrir eldri börn sem gagnast hverfinu og byggja undir íþróttastarf. Þá eru uppi hugmyndir um að mynda *samfélagslegt forum*, þ.e. torg í öðrum áfanga uppbyggingarinnar í samræmi við sýn skipulagshöfunda frá rammaskipulagsstigi svo styrkja megi félagslega og lýðræðislega innviði gamla og Nýja Skerjafjarðar.

Með vísan í framangreind svör og samantekt á skipulagslegri stöðu svæðisins og sýn deiliskipulagshöfunda sem spegla sýn gildandi aðalskipulags, telur skipulagsfulltrúi ljóst að byggingarmagn, nýtingarhlutfall og fjöldi íbúða vera innan heimilda Aðalskipulags Reykjavíkur 2010 – 2030.





2. Athugasemdir vegna áhrifa uppbyggingar á umferðaröryggi íbúa í þegar byggðu hverfi, á samgöngur og bílastæði: að fjöldi bílastæða skv. tillögu sé ekki nægur; að aðliggjandi götur taki ekki við aukinni umferð; að mengun muni aukast með fjölgun íbúða; að slysum muni fjölga; óskað eftir mótvægisáðgerðum á aðliggjandi götum / við aksturleiðir inn í hverfið; að óskað sé eftir því að aksturleiðir inn í hverfið verði endurskoðaðar og framtíðaráform um uppbyggingu samgangna um Einarsnes sömuleiðis; að óskað sé eftir því að ökuhraði í Einarsnesi verði endurskoðaður, en hann er í dag 50 km/klst sem er allt of hátt; að kjörið væri að endurhugsa skipulag / bagalega hönnun núverandi hjólastíga (hjólaleiðar) um Einarsnesið sem bjóða upp á mikla slyshættu, lagðir beint fyrir framan innkeyrslur fjölmargra húsa, samhliða uppbyggingu nýs hverfis; að skoðuð yrði önnur ökuleið að framkvæmdasvæðinu; að skoðað verði að útbúa strax aðra ökuleið að framkvæmdasvæðinu með það að markmiði að minnka líkur á slysum og óþægindum í lengri tíma fyrir íbúa gróins hverfis; að klára beri hönnun á jafn mikilvægum hlekk og aðalgötu og Einarsness inn í nýtt hverfi áður en lagt er af stað með hönnun á hverfinu sjálfu; að almenningssamgöngur reynist mögulega ófullnægjandi þegar hverfið verður fullbyggt: hvort verði frekari uppbygging almenningssamgangna annarra en Borgarlínu í ljósi þess að fækka eigi bílastæðum miðað við sambærilega íbúabyggð; að öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda um Einarsnes verði fullnægjandi, bæði á framkvæmdatíma og eftir að hverfið verður fullbyggt vegna aukinnar daglegarar umferðar; að aukning bílaumferðar sé óraunsæ; að umferðin muni fjórfaldast um Einarsnesið sem er róleg íbúðagata; að aukin umferðarþungi ásamt aukinni svifryksmengun leggist á núverandi hverfi og næstu hverfi í Vesturbæ og Seltjarnarnesi og teppi allar stofnbrautir t.a.m. Suðurgötu, Njarðargötu og Hringbraut; að settar verði fram betur útfærðar framtíðarhugmyndir vegna aksturleiða inn í nýja hverfið.

**Svar:** Í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 er stefnt að því að auka hlutdeild almenningssamganga, gangandi og hjólandi innan borgarinnar. Til þess að ná fram markmiðum um að draga úr vexti bílumferðar og neikvæðum áhrifum sem því fylgir er nauðsynlegt að fylgja markmiðum eftir með sérstökum samstilltum áðgerðum tengdum samgöngukerfinu. Helstu áðgerðir felast í þéttingu byggðar svo fólk eigi heima nálagt störfum og þjónustu, forgangi almenningssamgangna í umferðinni, sérstöku hjólastígakerfi, gjaldtöku fyrir almenn bílastæði sem víðast nærri atvinnusvæðum og takmörkunum á framboði bílastæða í nýjum skipulagsáætlunum. Þétting byggðar stuðlar að því að vegalengdir milli íbúa, þjónustu og atvinnu minnkar og hvetur til virkra ferðamáta og notkun almenningssamgangna. Uppbygging í úthverfum myndi stuðla að meiri umferð og þar með meiri mengun í borginni en uppbygging miðsvæðis miðað við sömu uppbyggingu íbúða.

Sjá má á skýringaupprætti hvar koma megi fyrir bílastæðum fyrir hreyfihamlaða ásamt merktum sleppistæðum og stæðum fyrir deilibíla á borgarlandi. Í skipulagstillögunni er gert ráð fyrir að bílastæði séu í bílastæðahúsum. Frekari greining og útfærsla verður gerð í samvinnu við deild borgarhönnunar á skrifstofu samgöngustjóra sem tekur fyrir hönnun borgarrýmis hverfisins í áframhaldandi í samvinnu við skipulagsfulltrúa.

Vegagerðin benti á að í samgöngumati sem var unnið, sé umferðarsköpun svæðisins einungis sögð nema um 6100 bílum á sólarhring en hvergi sé ávarpað hvernig það álag dreifist á nærliggjandi stofnvegi, sem þegar eru mettaðir á háannatíma og anna því illa aukinni umferð. Umferðarsköpun í hverfinu er í samræmi við það sem sett var inn í aðalskipulag. Þoragata og Njarðargata eiga að geta afkastað meiri umferð en í dag, en þær liggja vel við er snýr að umferð til og frá Skerjafirði og að miðbæ, Hringbraut austan Njarðargötu og Bústaðavegi. Umferð til og frá Vesturbæ (póstnúmer 101 og 107) hefur einnig möguleika á að nýta t.d. Hjarðarhaga og Ægisíðu. Í því samhengi er nauðsynlegt að halda til haga einni lykildreytu er varðar umferðargreiningu, að fjöldi bílastæða í hverfinu er einungis um 0,7 stæði fyrir hverja íbúð sem er með því lægsta sem um getur á nýbyggingarsvæðum hér á landi. Í samgöngumati dags. 26. júní 2020 sem var unnið

samhliða deiliskipulagsgerðinni var fjöldi hjólastæða metinn út frá *reglum Reykjavíkurborgar um fjölda bíla- og hjólastæða* (samþ. í borgarráði 10. janúar 2019). Þar kemur fram að áætlaður fjöldi hjólastæða í Nýja Skerjafirði geti orðið um 2.750 – 2.900. Þannig er gert ráð fyrir tveimur hjólastæðum fyrir hverja íbúð í fjölbýli, einu hjólastæði á hverja 200 m<sup>2</sup> skrifstofuhúsnæðis, tveimur á hverja 100 m<sup>2</sup> verslunarhúsnæðis og 0,6 hjólastæði á hvern nemanda skólans (fjöldi stæða sem nemur 60% nemenda). Ekki var tekið tillit til fjölda hjólastæða við sérþýli.

Þá stendur að „allar íbúðir skulu hafa aðgang að læstri hjólageymslu. Læstar hjólageymslur fyrir íbúðir skulu vera aðgengilegar frá jarðhæðum húsa og óheimilt er að setja í kjallara eða efri hæðir. Aðgengi skal vera án þröskulda, og staðsett svo íbúar/notendur eigi auðvelt með aðkomu til/frá lóðum.“



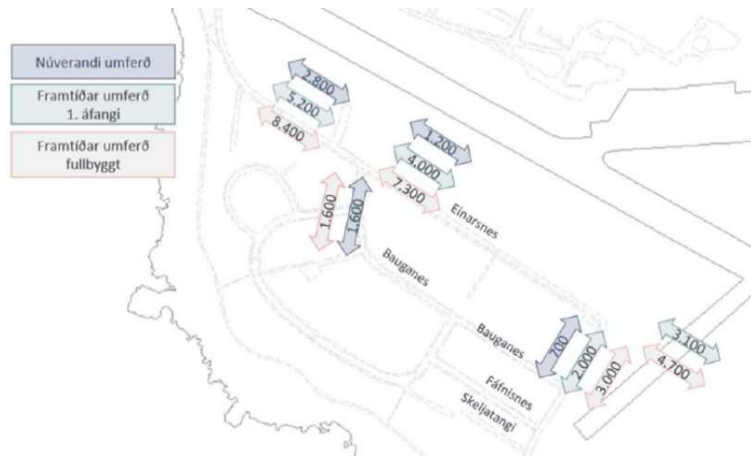
Ljóst er af ofangreindu að deiliskipulagstillagan ber á borð nýmæli í þessum efnum; að byggja með skýrum og áþreifanlegum hætti undir fleiri valkosti en einkabílinn með úrvali samgöngukosta sem dragi úr aukningu almennrar bílaumferðar og aukið þátt almennings-samgangna enda vísað í stefnumörkun, gildi og viðmið gildandi aðalskipulags líkt og rakið er að ofan í svari nr. 1. Fyrir vikið er í deiliskipulagstillögunni gert ráð fyrir öflugum og öruggum tengingum við aðliggjandi hverfi fyrir gangandi, hjólandi og almennings-samgöngur og því ekki talin þörf á því að tengja hverfið frekar við næstu hverfi umfram núverandi áætlanir.

**Mynd 5.** Hér má sjá hve langt má komast gangandi og hjólandi frá miðju skipulagssvæðisins á annars vegar 5 mínútum og hins vegar 15 mínútum. Hér er m.a. gert ráð fyrir að Fossvogsbrú sé komin.

Að tengja bílaumferð við hverfið eftir öðrum leiðum en um Einarsnes, eins og t.d. um Hlíðarfót / Nauthólsveg, myndi að öllum líkindum skapa meiri umferð en að hafa hverfið lokað í annan endann, meðal annars í formi gegnumstreymis milli annarra hverfa. Það er samdóma álit þeirra sem unnið hafa að umferðarmálum í tengslum við Nýja Skerjafirður að ákjósanlegast sé að tengja ekki á fleiri stöðum. Enn og aftur er hér tekið tillit til markmiða Aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030 um breyttar ferðavenjur og mögulega samnýtingu stæða á milli atvinnu- og íbúðahúsnæðis. Nýi Skerjafirður er skv. hjóla- og bílastæðareglum Reykjavíkurborgar innan svæðis nr. 1, þ.e. miðkjarna Reykjavíkur (miðsvæði/blönduð byggð, þéttingar- og háskólasvæði, og svæði á samgöngu- og þróunarsum borgarinnar). Á þessu svæði er stefnt sérstaklega að breyttum ferðavenjum (og þar með dregið úr eftirspurn eftir bílastæðum), en innan þessa svæðis er eða verður blönduð landnotkun (aðgengi að daglegri þjónustu), ásamt aðgengi að góðum almennings-samgöngum innan göngufjarlægðar. Þessir þættir, ásamt öflugu göngu- og hjólastígakerfi borgarinnar stuðla að frekari notkun á vistvænum ferðamátum og er fjöldi bílastæða innan þeirra hámarksviðmiða sem þar koma fram. Tillagan gerir annars ráð fyrir að íbúar, atvinnurekendur og aðrir gestir sem eiga erindi í hverfið muni nýta sér fleiri samgöngumáta en einkabifreiðar.

Það aka um 2800 bílar á sólarhring um Einarsnes vestan við Bauganes í dag (talning 2017). Við bætist umferð frá um 25 húsum vestan við Bauganes. Það má því segja að um 3000 bílar aki í dag til og frá Skerjafirði. Með fullbyggðum Nýja Skerjafirði er gert ráð fyrir að umferðin verði um 9000 bílar á dag. Sérfræðingar hjá Vegagerðinni hafa bent á möguleg vandkvæði á Hringbraut. Unnið er að heildstæðri greiningu umferðarmála ásamt Vegagerðinni m.a. í nýju umferðarlíkani fyrir höfuðborgarsvæðið. Venjuleg eða hefðbundin viðmið um umferðaraukningu eiga þó síður við í Skerjafirði því þar er og verður fremur lítið um atvinnustarfsemi og gegnumstreymisumferð verður engin, sem er mjög ákjósanlegt ef halda á umferðarmagni niðri. Auk þess verður, sem fyrr segir, meðalfjöldi bílastæða á hverja íbúð í Nýja Skerjafirði með því lægsta sem þekktist á Íslandi og leggur það sitt að mörkum við að halda umferð í lágmarki. Það er ekki endilega gefið að allir sem aka

til og frá Skerjafirði aki á Hringbraut, þó svo að margir geri það. Skerfirðingar geta nú sem fyrr nýtt sér Hjarðarhaga og Ægisíðu vegna ferða í 107 Reykjavík, og eins Þorragötu og Njarðargötu til að komast austur fyrir læk, og sem fyrr segir er verið að byggja undir frekari notkun almenningsamganga með tilkomu hágæða almenningsamgöngukerfis – Borgarlinu með tilkomu Fossvogsbrúar sem tengir miðborgina við Kársnes og Hamraborg í Kópavogi og áfram í austurátt ásamt því að ganga meira og nýta sér tveggja hjóla reiðskjóta í enn ríkara mæli.



Í samgöngumati fyrir fyrir skipulagssvæðið er gert ráð fyrir umferðarsköpun (samkvæmt Sviðsmynd 2) sem eru 6100 bílar á sólarhring. Þannig er gert ráð fyrir um 8400 bílum á inn og út úr Skerjafirði á sólarhring í fullbyggðu hverfi. Það samsvarar þá þreföldun umferðarinnar í talningunni 2017.

**Mynd 6.** Núverandi bílaumferð á Skerjafirði út frá talningum 2017 og væntanleg umferð skv. líkani og umferðarmati.

Samfara innleiðingu Borgarlinu verður hefðbundið strætisvagnakerfi endurskoðað með hliðsjón af stofnlínum Borgarlinu og uppbyggingu hins byggða umhverfis. Í tilfalli Skerjafjarðarbyggðarinnar, þ.e. gamla og Nýja Skerjafjarðar, mun framlengt Einarsnes tengjast Fossvogsbrú og Hlíðarfæti, og strætisvagnaleið sem þjónar hverfinu verður innleidd, að hluta í sérrými. Þá hafa sérfræðingar Strætó bs. skoðað að tengja Háskólann í Reykjavík við Grandagarð gegnum byggðina í Skerjafirði.

Í tengslum við endurgerð Einarsness verður farið í vinnu við að breyta núgildandi deiliskipulagi Skildinganes frá 24.febrúar 2004 og deiliskipulagi Einarsness samþ. 21. febrúar 1989 þar sem hljóðvist vegna umferðar verður tekin fyrir og ráðist í mögulegar mótvægisáðgerðir. Umferð hjólandi og gangandi verður aðgreind hvor frá annarri og frá allri akandi umferð á hefðbundnu gatnakerfi nýja skipulagssvæðisins. Í skipulagstillögunni er kveðið á um 30 km. hámarkshraða á klst. Farið verður í aðgreiningu á núverandi Einarsnesi þegar það verður breikkað í tengslum við uppbygginguna til að koma fyrir öruggum göngu- og hjólastígum og er gert ráð fyrir afmarkaðri húsagötu fyrir hluta Einarsness. Samráð við fagaðila er og verður viðhaft í öllu ferlinu.

Við uppbyggingu Nýja Skerjafjarðar verður leitast við að lágmarka rask og ónæði á framkvæmdatíma. Aðkoma að framkvæmdasvæðinu verður um nýjan framkvæmdaveg sem lagður verður úr austri frá Nauthólsvegi suður fyrir flugbrautarhenda. Sá vegur mun breytast í veg undir almenningsamöngur og neyðarakstur. Svifryksútreikningar eða hermun á þeim í tengslum við vegslit voru ekki framkvæmdir samfara samgöngumati. Rétt er að minna á að eitt af heildarmarkmiðum vegna þéttingu byggðar er að minnka heildarútblastur gróðurhúsalofttegunda sem einkabíllinn framkallar og byggja undir sjálfbærari samgöngur líkt og nýja legu Borgarlinu rétt austan við nýja hverfið. Ekki er tímabært á þessu stigi að setja fram frekari útfærslu (betur útfærðar) framtíðarhugmynda vegna aksturleiða inn í nýja hverfið í Skerjafirði fyrr en innanlandsflugvellinum verði fundinn nýr staður, en þá verður tekist á við áframhaldandi skipulagsvinnu Vatnsmýrarinnar.

Með vísan í framangreinda samantekt á umferðarlegri stöðu Skerjafjarðarsvæðisins, telur skipulagsfulltrúi ljóst að deiliskipulagstillagan byggji með skýrum hætti undir fleiri valkosti en einkabíllinn við hönnun hins nýja íbúahverfis með úrvali samgöngukosta sem spornar við aukningu á almennri bílaumferð og um leið þáttur almenningsamgangna aukinn sbr. sýn Aðalskipulags Reykjavíkur 2010 – 2030.

**3. Athugasemdir vegna hæðir húsa; skuggavarp; skerðingar á birtu; skerðingar útsýnis; að aukið skuggavarp sem nýja byggðin skapar skerði útsýni; að útsýni verði skert vegna mögulegs sjóvarnargarðar og stækkaðrar dælustöð Veitna sem skyggi á fallett útsýni frá göngustíg í fjöru yfir Keili og Bessastaði; hvort gert hafi verið vindlíkan (óskað eftir frekari álitsgerð um vind).**

**Svar:** Skuggavarp er sýnt á uppdráttum á tveimur tímum árs, um jafndægur og sumarsólstöður, á þremur tímum sólarhringsins, eins og venja er við gerð deiliskipulagstillagna. Bent er á að breidd húskroppa er ekki sýnd á uppdrætti, eiginleg breidd er grennri samanber almenna skilmála og sérskilmála greinargerðar. Skuggavarp var endurskoðað í kjölfar birtingu auglýsingar um deiliskipulagstillögu og nýtt skuggavarpkort sýnir breytt og bætt birtustig eftir breytingar á uppdrætti, m.a. á lóðarhönnun. Bent er á að byggingar eru ekki fullhannað í deiliskipulagstillögunni. Útfærsla á gæðamálum bygginga, t.a.m. birtustigi innan íbúða, á heima í byggingarreglugerð og hjá embætti byggingarfulltrúa við fullnaðarhönnun bygginga. Fjöldi torg-gatna, miðlægs torgs og grænna svæða er innan við 5 mín. fjarlægð frá öllum íbúum þar sem aðgengi að birtu á leiksvæðum og dvalarsvæðum verður mjög gott. Búið er að breyta tveimur byggingarreitum til að bæta birtustig.



**Mynd 7. Uppfært skuggavarpkort á jafndægri og sumarsólstöðum eftir auglýsta deiliskipulagstillögu dags. 5. mars 2021**

Inngarðar geta eðli málsins samkvæmt ekki verið sólríkir allt árið um kring en miðað við ríkjandi vindáttir á svæðinu má gera ráð fyrir að þeir verði skjólríkir og því vel til þess fallnir að þjónusta íbúum og viðskiptavinum á svæðinu. Það er venja að sýna skuggavarp á jafndægri og sumarsólstöðum þar sem um er að ræða tímabil sem skipulagsfulltrúi telur eðlilegt að íbúar geti notið sólar á einhverjum tímapunkti dagsins. Varðandi ábendingu um íbúðir sem njóti ekki sólar er bent á að skipulagið sýnir byggingarreiti en ekki eiginlega hönnun íbúða, nánari útfærsla mun eiga sér stað þegar byggingarumsókn berst byggingarfulltrúa Reykjavíkur.

Við vinnslu á umhverfismati landfyllingar, þar sem m.a. verður leitast við endurheimta náttúrulega fjöru með botnseti, hefur verið fallið frá gerð sjóvarnargarðs sem sjá mátti á fyrri skipulagsstigi rammaskipulags. Ný dælustöð Veitna var einnig færð af sjóvarnargarðinum inn á stækkaða lóð núverandi dælustöðvar. Ný dælustöð er talin nauðsynleg til að bregðast við auknu álagi, m.a. vegna regnvatns.

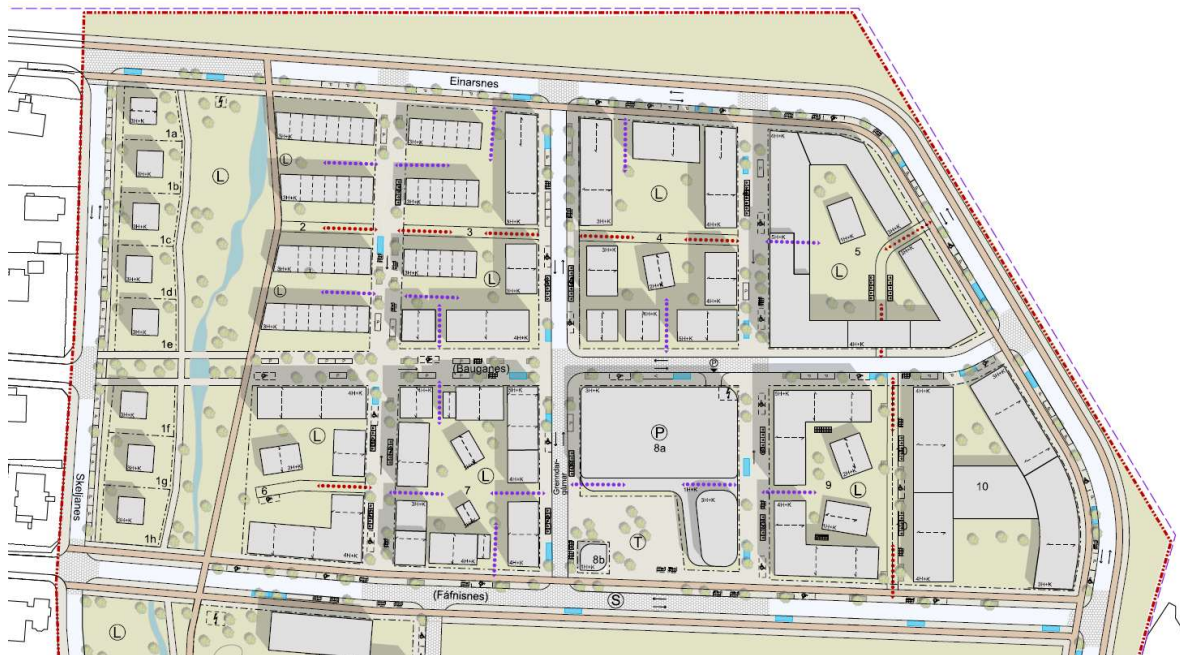
Útsýni er ekki lögvarinn réttur, en alltaf má búast við því að útsýni taki breytingum með tímanum. Eigendur fasteigna í þéttbýli geta ávallt vænst þess að einhverjar breytingar verði gerðar í nánasta umhverfi sem geta haft í för með sér einhverja skerðingu á hagsmunum s.s. útsýni. Deiliskipulagstillagan sem nú liggur fyrir mun ekki valda skerðingu á útsýni umfram gildandi heimildir.

Tvær rannsóknir, skýrsla EFLU um vindgreiningu dags. 7. janúar 2020, auk minnisblað Eflu Vindgreining - viðauki B dags. 26. júní 2020, og skýrsla NLR – Royal Netherlands Aerospace Centre dags. í ágúst 2020



(varðandi vindrannsóknir í Nýja Skerjafirði og áhrif þéttingu byggðar á aðstæður á Reykjavíkurlugvelli og minnisblað Isavia dags. 16. september 2020 um vindáhrif nýrrar byggðar í Skerjafirði á Reykjavíkurlugvöll), hafa verið gerðar sem báðar sýna að byggðin í Skerjafirði muni hafa áhrif á vindafar, en báðar skýrslurnar geta þess að áhrifin séu lítil og fátíð, eru talin bæði þolanleg og viðráðanleg og að þeim megi m.a. mæta með mótvægisáðgerðum og aðlögunum. Vísað er í svar nr. 1 að ofan um hæðir húsa í Nýja Skerjafirði.

Með vísan í framangreinda samantekt telur skipulagsfulltrúi ljóst að hæðir húsa, áhrif skuggavarpis og magn birtustigs sé innan marka gildandi skipulagslaga nr. 123/2010.



Mynd 8. Uppfærður skýringaruppráttur eftir auglýsingu á deiliskipulagstillögu dags. 5. mars 2021



4. Athugasemdir um skipulagslegan feril málsins og fullnægjandi samráð við íbúa gamla Skerjafjarðar og almenning við vinnslu deiliskipulagsins; að kynningarefni sé ófullnægjandi og óljóst orðalag skipulagsyfirvalda viðhaft; að engin grenndarkynning hafi farið fram varðandi nýja dælustöð; að tillaga hafi verið auglýst þrátt fyrir að niðurstöður rannsókna liggi ekki fyrir, t.a.m. rannsóknir hollensku loft- og geimferðarstofnunarinnar á vindafari og áhrifa frá nýrri byggð á öryggi flugvallarins; að íbúalýðræði sé ekki virt: "Sýndareftirásamráð" - "Við viljum að það sé hlustað á okkur íbúa Skerjafjarðar!"; að deiliskipulagsvinnan samræmist ekki skipulagslögum kafla 1, almenn ákvæði 1.gr. b. sem kveða á um að stuðla að skynsamlegri og hagkvæmri nýtingu lands og landgæða, tryggja vernd landslags, náttúru og menningarverðmæta og koma í veg fyrir umhverfisspjöll og ofnýtingu, með sjálfbæra þróun að leiðarljósi.

**Svar:** Málsmeðferð hefur verið í samræmi við 41. gr. skipulagslaga sem varðar nýtt deiliskipulag og 41. gr. skipulagslaga um auglýsingu deiliskipulags. Auglýsing var birt í Fréttablaðinu, tillaga var til sýnis í Borgartúni 12 – 14. Á fyrri stigum fór fram kynning á niðurstöðum hugmyndaleitar / rammaskipulags. Þá var bæklingur sendur til íbúa / hagaðila í gamla Skerjafirði í aðdraganda kynningarfundar sem var haldinn 3. júní 2020. Almennur hefur fengið aðgang að fullnægjandi kynningarefni hverju sinni. Varðandi fyrirkomulag upplýsingafundar með íbúum gamla Skerjafjarðar og öðrum hagaðilum, þ.e. fjarfundinn 3. júní 2020, þá verður að taka fram að skipulagsfulltrúa var mjög örðugt um vik að halda hefðbundinn kynningarfund á tímum COVID-19. Almennugi bauðst sá kostur að senda inn stuttar spurningar og athugasemdir gegnum Facebook á meðan fundi stóð og fengu stutt svör til baka á sjáflum fundinum. Lengri og ítarlegri svör bárust í umsögn skipulagsfulltrúa 21. júlí 2020 þeim fyrirspyrjendum þeim sem sendu inn lengri athugasemdir og ábendingar. Ekki er tekið undir að orðalag sbr. „stefnt sé að því að“ sé óljóst, en hins vegar leitast skipulagsyfirvöld jafnan eftir að viðhafa varfarið orðalag. Hinsvegar er tekið undir að það er flókið álitaefni hver sé hin eina rétta framkvæmd (eða réttari framkvæmd umfram aðra) á virku íbúalýðræði.

Skipulagsstofnun sá ekki ástæðu til að gera athugasemdir varðandi ófullnægjandi samráð við almenning á vinnslutíma deiliskipulagstillögunnar, sjá svör við athugasemdum nr. 17 neðar í skjalinu við innsendum athugasemdum Skipulagsstofnunar dags. 8. febrúar 2021. Eins hefur Skipulagsstofnun ekki gert athugasemdir við skipulagsyfirvöld Reykjavíkurborgar að ekki hafi verið tekið næganlegt tillit til skynsamlegra og hagkvæmra nýtingar lands og landgæða í Skerjafirði, til verndunar landslags, náttúru og menningarverðmæta, eða að deiliskipulagstillagan ýti undir umhverfisspjöll og ofnýtingu. Við vinnslu deiliskipulagstillögunnar var þvert á móti leitast við að nálgast verkefnið með víðri skírskotun, með það að markmiði að byggja undir þróun frekari sjálfbærni samfélagsins í borginni og höfuðborgarsvæðinu, öllum íbúum til hagsbóta. Því er af og frá að halda því fram að deiliskipulagstillagan sé í andstöðu við yfirlýsta stefnu meirihlutans í Reykjavík, og að gengið sé gegn góðum áformum gildandi aðalskipulags Reykjavíkur þar sem rætt er um mikilvægi grænna svæða og verndun fjölbreytileika lífríkisins í borginni.

ASK arkitektar, ásamt Landslagi landslagsarkitektum og Eflu verkfræðistofu, urðu hlutskörpust í hugmyndaleit um rammaskipulag fyrir þróunarsvæðið *Þ5 Nýja Skerjafjörð*. Niðurstöður voru kynntar á opnum kynningarfundum í Ráðhúsinu 2. nóvember 2017 sem markaði upphaf að vinnu við gerð rammaskipulags.

Tillagan þótti skara fram úr vegna aðlaðandi byggðarmynsturs með mjúk gatnaform, milt yfirbragð, fjölbreyttar húsagerðir og grænt net opinna svæða og gönguleiðir í gegnum inngarða. Í tillögunni var lagt til að færa núverandi strandlínu fram til að vinna land og gera manngerða strönd með yfirbragð náttúrufjöru með gróðri sem hugsanlega getur laðað að sér fuglalíf.

Niðurstöður hugmyndaleitar voru kynntar í Tjarnarsal ráðhúss Reykjavíkur 2. nóvember 2017. Drög að aðalskipulagsbreytingu og vinnslutillagna að deiliskipulagi voru kynnt á net – kynningarfundum 3. júní 2020. Tekið var við fyrirspurnum fyrir fundinn og þeim svarað í meginráttum í lok fundar auk þess sem nánari svör voru birt á heimasíðu verkefnisins hjá Reykjavíkurborg.



Myndir 9 og 10. Allt frá niðurstöðum hugmyndaleitar 2017 hafa almenning birst afbrigði af nýju byggðinni frá mismunandi vinnslustigi deiliskipulagstillögunnar

Reykjavíkurborg hefur haft gott samráð við ISAVIA vegna Reykjavíkurlflugvallar til að tryggja að skipulag samrýmist öllum lögum og reglugerðum um loftferðir og flugvelli. Forsögn fyrir rammaskipulag var send ISAVIA til umsagnar og fundað var með fulltrúum ISAVIA vegna skipulagsvinnunnar eftir þörfum. Drög að vindafarsskýrslu voru send til ISAVIA til yfirferðar og brugðist var við athugasemdum sem fram komu.

Rannsókn á vegum verkfræðistofunnar EFLU á vindáhrifum / áhrif byggðar á vind fór fram samhliða deiliskipulagsvinnunni. EFLA fundaði með fulltrúum frá umhverfis- og skipulagssviði (USK) og fulltrúum ISAVIA um niðurstöður rannsóknarinnar. Þær gáfu til kynna að ný byggð myndi ekki raska þjónustustigi flugvallarins nema að óverulegu leyti. ISAVIA sá ástæðu til að láta fara fram aðra rannsókn og leituðu til hollensku loft- og geimferðarstofnunarinnar – NLR. Ekki þótti ástæða til að fresta löglegu auglýsingarferli deiliskipulagstillögunnar en hinsvegar taka niðurstöður hollensku rannsóknarinnar til athugunar á umsagnastigi í kjölfar auglýsingar, sem nú hefur verið gert. Samkvæmt minnisblaði ISAVIA dags. 16. september 2020 (Vindáhrif nýrrar byggðar í Skerjafirði á Reykjavíkurlflugvöll) eru niðurstöður NLR samhljóma EFLU:

*Niðurstaða NLR er að hægt sé að grípa til ráðstafana til að minnka líkur á alvarlegu atviki í þessum aðstæðum. Framkvæma þarf áhættumat og koma upp ferlum og stýringu til að takast á við þessar aðstæður, og það verklag þarf að ná yfir allar stærðir flugvéla.*



Enn fremur segir í niðurstöðum NLR að áhrif byggðarinnar á vindafar flugvallarins skuli ekki hindra uppbyggingu í Nýja Skerjafirði. (e. „*However, it is concluded that the identified risk is manageable and should not block the development of the Nýja-Skerjafjörður residential area.*“) Nýtt deiliskipulag og uppbygging mun því ekki raska þjónustustigi flugvallarins nema að óverulegu leyti líkt og á við núverandi byggð umhverfis flugvöllinn. Þess má geta að í framhaldi af vindrannsókn EFLU hófst að frumkvæði Reykjavíkurborgar samtal við ISAVIA um hvort skoða þyrfti nánar breytingar á vindafari á flugvellinum vegna nýrrar byggðar, þ.e. á Hlíðarenda, en samkvæmt ISAVIA höfðu borist athugasemdir frá flugmönnum vegna breytinga í vindstyrk og vindsniðum (e. wind shear) og ókyrrð (e. turbulence) á flugbraut vegna nýrra bygginga. Við nánari skoðun ISAVIA kom í ljós að aðeins var um eitt skráð tilvik að ræða og því ekki grundvöllur að ráðast í rannsókn á grunni þess eftir að Hlíðarendabyggðin reis. Almenn rannsókn í samskonar líkani sambærilegu og var framkvæmt varðandi byggð í Nýja Skerjafirði getur farið fram óháð uppbyggingu Nýja Skerjafjarðar.

Uppbygging er í samræmi við stefnumið Aðalskipulags Reykjavíkur 2010 – 2030. Ný dælustöð Veitna við hlið núverandi dælustöðvar er hluti af deiliskipulagstillögunni sem var auglýst til kynningar og er hér til umræðu. Því er um misskiling að ræða að ný dælustöð hafi ekki verið grenndarkynnt. Með vísan í framangreinda samantekt og sýn deiliskipulagshöfunda sem spegla sýn gildandi aðalskipulags telur skipulagsfulltrúi ljóst að málsmeðferðin sé innan ramma gildandi skipulagslaga nr. 123/2010. Skipulagsfulltrúi tekur ekki afstöðu til þess hvort aðkoma íbúaráðs Vesturbæjar uppfyllir þær málsmeðferðarreglur sem ráðið hefur sett sér. Skipulagsfulltrúi svarar aðeins innsendum athugasemmdum sem berast embættinu á auglýsingatíma.

- 5. Athugasemd vegna mögulegs bótaréttar ef tillaga verður samþykkt; að framkvæmdir muni minnka verðmæti fasteigna; ónæði á byggingartíma muni skerða lífsgæði aðliggjandi byggðar og hafa neikvæð áhrif á heilsufar; að framkvæmdir muni taka yfir 5 ár; að sjónmengun vegna sjóvarnargarðs og stækkaðrar dælustöðvar muni rýra verðgildi eigna; að langur byggingartími muni hafa áhrif á lífsgæði íbúa og á leikskóla; að aukin umferðarpungi gegnum núverandi hverfi gamla Skerjafjarðar leiði til tilheyrandi slyshættu og mengunar.**

Telji eigandi fasteignarinnar að Reykjavíkurborg hafi með samþykkt skipulagsáætlunar valdið honum tjóni þá er vakin athygli á 51. gr. Skipulagslaga nr. 123/2010 þar sem er kveðið svo á um að valdi 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. Verðmæti fasteignarinnar verða að skerðast meira heldur en almennt gerist á skipulagssvæðinu. Kröfu um bætur skal beint að sveitafélaginu sem tekur afstöðu til kröfunnar þegar og ef hún berst.





6. Athugasemdir vegna öryggis flugvallarins; að standa ætti vörð um flugvöllinn og starfsemi hans í Vatnsmýri í stað þess að þrengja að honum; að 3-5 hæða nýbyggingar á svæðinu vegna nýrrar byggðar geta haft áhrif á flugöryggi; að byggt sé ofan í núverandi flugvöll án þess að honum hafi verið áður fundinn nýr staður; að réttara væri að byrja á að kanna heppilegri stað undir flugvöll og hvort fjármagn sé til staðar áður en unnið er að því að koma flugvellinum í burtu; að óábyrgt sé af borgaryfirvöldum að skipuleggja byggð sem getur ógnað rekstrar- og flugöryggi meðan honum ekki er fundinn nýr staður; að flugvöllurinn og náttúran / strandlengja Skerjafjarðar ætti að njóta vafans sbr. samkomulag milli ríkis og borgar um að rekstraröryggi flugvallarins yrði tryggt á meðan rannsóknir fara fram við nýtt staðarval; að ekki sé búið að fullkanna hvaða áhrif vindar vegna nýrrar byggðar mun hafa á flugöryggi; að áform um uppbyggingu íbúðabyggðar geta haft áhrif á flugöryggi og rekstraröryggi flugvallarsins.

**Svar:** Áréttað er að Reykjavíkurborg fer með skipulagsvald á flugvallarsvæðinu samkvæmt skipulagslögum nr. 123/2010 og innanríkisráðherra vinnur í samræmi við vilja Alþingis hvað varðar flugvöllinn eins og hann birtist í samgönguáætlun. Einnig ber að áréttað að samkvæmt nýlegri aðalskipulagsbreytingu eigi flugvöllurinn að víkja árið 2032. Verði frekari frestun á niðurlagningu Reykjavíkurflugvallar geti uppbygging Nýja Skerjafjarðar farið fram óháð flugstarfseminni, og flugrekstur sömuleiðis farið fram óháð byggðinni. Enn fremur er kveðið á um í gildandi deiliskipulagi flugvallarins að starfsemin sé víkjandi, og loks í samkomulagi ríkis og borgar dags. 25. október 2013 er kveðið á um aðsetur kennslu- og einkaflugs á flugvellinum, en af orðanna hljóðan er ljóst að kennslu- og æfingaflyg ætti jafnvel þegar að vera farið af Reykjavíkurflugvelli:

**„Óháð öðrum verkþáttum sem í samkomulaginu felast munu innanríkisráðuneytið og Isavia hafa formgöngu um að kennslu- og einkaflugi verði fundinn nýr staður í nágrenni borgarinnar í samræmi við áður gefin fyrirheit vegna endurbyggingar vallarins um síðustu aldamót og skal stefnt að því að framvæmdir verði hafnar eins fljótt og verða má.“**

Í einni af athugasemdum Isavia var bent á að ákvæði í skipulagsreglum flugvallarins gilda fyrir skipulagssvæði Nýja Skerjafjarðar skv. loftferðalögum. Þetta kemur fram í greinargerð og á uppdráttum fyrir Nýja Skerjafjörð. Unnið er að uppfærslu á skipulagsreglunum miðað við lokun flugbrautar 06/24 og breytinga á öryggissvæði flugbrautar 13/31 samkvæmt reglugerð. Þessu verður haldið til haga í greinargerð og á uppdráttum og verður sett í skilmála vegna lóðaúthlutana og framkvæmda, m.a. til að tryggja þurfi að mannvirki skeri ekki hindrunaflöt.

Tvær rannsóknir hafa verið gerðar sem báðar sýna að byggðin í Skerjafirði muni hafa áhrif á vindafar, en báðar skýrslurnar geta þess að áhrifin séu lítil og fátíð, eru talin bæði þolanleg og viðráðanleg og að þeim megi m.a. mæta með mótvægisáðgerðum og aðlögunum. Annars vegar er skýrsla EFLU um vindgreiningu dags. 7. janúar 2020 ásamt viðaukum og hins vegar skýrsla NLR frá ágúst 2020 varðandi vindrannsóknir í Nýja Skerjafirði og áhrif þéttingu byggðar á aðstæður á Reykjavíkurflugvelli, ásamt svo minnisblaði Isavia dags. 16. september 2020 um vindáhrif nýrrar byggðar í Skerjafirði á Reykjavíkurflugvöll.

Í athugasemdum frá Öryggisnefnd Félags Íslenskra Atvinnuflugmanna – ÖFÍA (sjá svör við athugasemd 10-04) að neðan) var bent á atriði í skýrslu NLR þar sem fjallað er um áhrif byggðar á vindafar flugvallarins, að þar sé m.a. sagt í niðurstöðum að hætta sem geti skapast "sé ekki óásættanleg en kalli á mildunarráðstafanir". Orðrétt segir í samantekt fremst í skýrslu NLR: "A safety analysis shows that the associated risk is tolerable. However, mitigating measures may be required to minimize and manage the risk." Þetta gæti útlagst þannig á íslensku að hætta sé ásættanleg eða þolanleg og að þetta geti kallað á mildunarráðstafanir eða mótvægisáðgerðir og stýringu áhættu. Í lokaorðum samantektarinnar stendur: "However, it is concluded that the identified risk is manageable and should not block the development of the Nýi-Skerjafjörður residential area." sem gæti útlagst þannig: "Hins vegar er niðurstaðan sú að áhætta sé viðráðanleg og ætti ekki að koma í veg fyrir uppbygginguna í Nýja Skerjafirði."

Í niðurstöðukafla aftast í skýrslunni segir m.a. að byggðin geti haft áhrif á aðflug að brautum 01 og 31, að vindhraðabreytingar við aðflug séu metnar smávægilegar og ásættanlegar (e. "marginal and acceptable from a safety perspective") og að ókyrrðarstig geti aukist en ekki að því marki að það teljist hættulegt (e. "not [...] considered as an adverse safety effect"). Þó er bent á að í tilteknum mjög sterkum vestlægum vindi (e. severe wind conditions) geti á braut 31 skapast ókyrrð yfir viðmiðunarmörkum.

Í niðurstöðukaflanum stendur enn fremur að hætta sem geti skapast sé ekki óásættanleg og megi álíta þolanlega (e. "the associated risk is not unacceptable and should be regarded as tolerable") en að þörf sé á frekari miðlunar- og mótvægisáðgerðum (e. "further mitigation measures") og annarra ráðstafana, m.a. í verklagi og stýringu (e. "may require a management decision"). Vísað er í frekari svör við athugasemdir ÖFÍA (nr. 5-11), athugasemdir Flugvélagsins Gerifugls (nr. 1-8) og athugasemdir Samgöngustofu (nr. 1-5) og ISAVIA (nr. 1-8 og nr. 10-11) vegna áhrifa nýrrar byggðar á vindafar og starfsemi Reykjavíkurflugvallar.

Með vísan í ofangreint telur skipulagsfulltrúi ljóst að bæði flug- og rekstraröryggi Reykjavíkurflugvallar sé ekki stefnt í hættu samhliða uppbyggingu Nýja Skerjafjarðar og áréttar að nú þegar ætti allt æfinga- og kennsluflug að vera horfið frá Reykjavíkurflugvelli samkvæmt samkomulagi milli ríkis og borgar.



7. **Athugasemdir við landfyllingar og önnur umhverfis- og náttúruspjöll sem og aðrar viðamiklar breytingar á umhverfinu; að fjaran í Skerjafirði sé ein af örfáum ósnertu (ónsnortin?) fjörum borgarinnar er sýnir fjölbreytileika lífríkis við strandlengjuna; að fjaran sé lífsvæði þúsunda fugla, smádýralífs og sjávargróðurs sem ber að standa vörð um í stað þess að fara í landfyllingar; að farið verði fram á verndun náttúrunnar á svæðinu; að farið verði fram á verndun / friðun Skerjafjarðar og grænna svæða í Vatnsmýrinni; að stór sjóvarnargarður, og landfylling sem raskar náttúrulegri fjöru og samræmist ekki skipulagslögum og hagsmunum almennings, og spurt sé hvaðan fyllingarefni í landfyllinguna kemur: *úr grunni nýja Landspítala eða annar staðar frá?***

**Svar:** Víkin og fjaran í Skerjafirði sem nefnd er Shellvík í skýrslu Borgarsögusafns nr. 204, skráð 18. febrúar 2021, er þegar röskuð. Frá hernámi Breta eru menjar á við steipta dráttarbraut með stórum steiptum flekum við Shellvík fyrir flugbátasveitir breska hersins líkt og rakið er í skýrslu nr. 204 frá Borgarsögusafni. Í sömu skýrslu er lýsing á aðstöðu (húsum, bryggju og geymum) vegna reksturs olíustöðvar Shell við Skeljanes. Þar sem helstu menjar eru gömul olíuleiðsla Shellbryggjunnar sem var um 300 metra löng og hvíldi mestmegnis á steiptum undirstöum.

Bent er á að landfyllingin er ekki eiginlegur hluti af 1. áfanga uppbyggingar í Skerjafirði, þ.e. uppbygging 1. áfanga rúmast innan núverandi lands. Landfylling vegna 2. áfanga er nú í víðtæku umhverfismati þar sem fagmenn á öllum sviðum málsins eru að greina kosti og ókosti þeirra áforma sem fyrir liggja. Ýmis konar mótvægisáðgerðir vegna framkvæmdanna eru í skoðun, s.s. endurheimt á leirum og fjörum og fínefnasvæðum.

Í greinargerð deiliskipulagstillögunnar þar sem vísað er í staðla í Vegagerðarinnar kemur fram um hækkandi sjávarstöðu að miðað sé við 1,0m hnattrænt auk 0,3m vegna óvissu þegar skilgreindur er lágmarks gólfkóti jarðhæða. Í ábendingu Veðurstofunnar er vitnað í skýrslu vísindanefndar þar sem metið er að staðbundin hækkun í Reykjavík geti verið allt að 0,54m og því skuli miðað við 0,84m þegar lágmarkskóti er ákvarðaður. Því er til að svara að lægsti gólfkóti í 1. áfanga er áætlaður 6,5 mys (LUKR). Lægsti gólfkóti jarðhæða í 2. áfanga er áformaður 5,0 mys að undanskildum kjöllumur bílastæðahúsa og dælustöðva. Lágmark skv. viðmiðum Veðurstofu reiknast 4,52 mys.

Vert er að benda á í þessu samhengi að skerjafjarðarbyggðin nýja verður ekki vatnafræðilega tengd Vatnsmýrinni og Reykjavíkurtjörn. Því er ekki hægt að halda því fram að verið sé að ganga á gæði núverandi grænna svæða og tjarna Vatnsmýrarinnar þar sem lega núverandi flugbrauta stýrir vatnaskilum. Grunnvatn nýju skerjafjarðarbyggðarinnar mun streyma í suður, þ.e. í Fossvog. Sem sjá má á deiliskipulagsupprætti og skýringaupprætti tillögunnar sem nú er til umræðu, gerði vinningstillagan strax ráð fyrir að tengja víkina og voginn við græn vatnasvæði og tjarnir sunnar í Vatnsmýrinni þegar kæmi að lokun flugvallarins í Vatnsmýrinni.



- 8. Athugasemdir við umhverfismat landfyllingar vegna olíumengunar á svæðinu var ólokið þegar deiliskipulagstillagan var sett í auglýsingu; að farið sé gegn umsögnum fagaðila / opinberra stofnanna t.a.m. Hafrannsóknarstofnunar, Umhverfisstofnunar, og tillögum Náttúrufræðistofnunar að B-hluta náttúrufræðiminjaskrár sem vilji friða fjöruna; Bendir á að deiliskipulagstillagan sé í andstöðu við yfirlýsta stefnu meirihlutans í Reykjavík sem kveður á um að hlúa eigi að grænum svæðum og vernda eigi líffræðilegan fjölbreytileika; að ekki sé tekið tillit til ábendinga Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur um mengaðan jarðveg á svæðinu eða ábeningar um að enginn móttökustaður er til á landinu fyrir slíkan mengaðan jarðveg.**

**Svar:** Framkvæmdavegur 1. áfanga verður síðar akvegur undir almenningssamgöngur og neyðarakstur en er ekki eiginleg landfylling heldur breikkun á núverandi grjótfyllingu norð/suður flugbrautar. Í vegstæðið verða lagðar stofnlagnir Veitna. Settar verða viðeigandi kröfur um slíkt í útboðsgögn vegna væntanlegra framkvæmda svo áhrifa á strauma og setflutninga í nálægð við lífríki og verndarsvæði verði í lágmarki hvort heldur á framkvæmdatíma eða eftir að framkvæmdum er lokið.

Samkvæmt athugasemdum frá Heilbrigðiseftirliti Reykjavíkur – HER er lögð áhersla á að gæta þurfi vel að hreinsun svæða með mengun (og) á fullnægjandi hátt. Skrifstofa framkvæmda og viðhalds á umhverfis- og skipulagssviði Reykjavíkurborgar heldur utan um framkvæmd hreinsunarstarfsins í samráði við HER. Verklegur undirbúningur er þegar hafinn. Gerðar verða frekari mælingar á vormánuðum og öll framkvæmd er snýr að menguðum jarðvegi verður tekin sérstaklega fyrir af USK. Nýverið tók gildi reglugerð um mengaðan jarðveg þar sem m.a. eru uppgæfin viðmiðunargildi fyrir efni sem jarðvegur má innihalda til að falla í notkunarflokk íbúðasvæða og atvinnusvæða. Þegar er hafinn undirbúningur frekari rannsókna á jarðvegi, umfangi hans og skilgreiningu á notkunarflokki alls jarðvegs á svæðinu. Í ljósi mengunarstigs og notkunarflokka verður í framhaldinu gerð aðgerðaáætlun vegna mengaðs og ómengaðs jarðvegs á skipulagssvæðinu. Skólalóðir eru í sama notkunarflokki og íbúðarhúsnæði, sem sagt strangari flokknum. Skilyrðum þar af lútandi hefur verið bætt við í sérskilmála greinargerðar / kvaðir.

Það er rétt hermt að ekki er til vottaður móttökustaður fyrir mengaðan jarðveg á landinu. Sama á við um brunarústir í kjölfar eldsvoða. Á meðan svo ber undir tekur Sorpa við menguðum jarðvegi.

Varðandi mengaðan jarðveg þá skal höfð nán samvinna við Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur. Verið er að undirbúa og skipuleggja ítarlegar aðgerðir sem tryggja að rétt verði á málum staðið og öllum umhverfisáhrifum vegna mengaðs jarðvegs verði haldið í lágmarki. Ný reglugerð um mengaðan jarðveg tók gildi nú um síðustu áramót og verður unnið í einu og öllu samkvæmt því sem þar kemur fram, í samráði við Umhverfisstofnun, Heilbrigðiseftirlitið o.fl. aðila samkvæmt 14. gr. reglugerðar nr. 1400/2020 um mengaðan jarðveg, kafla VI undir ýmis ákvæði:

*Aðilar sem sjá um flutning eða aðra meðhöndlun á menguðum jarðvegi skulu hafa gilt starfsleyfi og eftir því sem við á starfsleyfi til að flytja spilliefni, sbr. ákvæði laga um hollustuhætti og mengunarvarnir.*





9. Athugasemdir við skert lífsgæði; að skert lífsgæði skerði m.a. útivistarmöguleika þeirra íbúa sem búa fyrir í hverfinu, bæði vegna landfyllingar og eins uppbyggingar hverfisins; að ný byggð í Skerjafirði mun einnig hafa neikvæð áhrif á hljóðvist, loftgæði og umferðaröryggi; að fækka eigi bílastæðum miðað við sambærilega byggð; hvort gert sé ráð fyrir verslunarrými og/eða atvinnuhúsnæði í nýja hverfinu þannig svo þar geti byggst lifandi og virkur þjónustukjarni með t.d. kaffihúsum, matsölustöðum, bókabúðum, skrifstofuhúsnæði o.fl.; hvort öryggi barna í kringum opin vatnssvæði og tjarnir í nágrenni skólans verði tryggt; af núverandi lyktarmengun frá dælustöðunni í ljósi þess að hún muni stækka; að tillagan sýni fram á óraunsæjar væntingar um að matvöruverslun fái þrífist - að nýir íbúar muni þá flykkjast gegnum gamla hverfið og umferð klárlega aukast.

**Svar:** Í athugasemdum / ábendingum Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur – HER eru áréttuð varnarðarorð vegna hljóðvistar, loftmengunar og rykmyndunar á framkvæmdatíma, t.a.m. framkvæmdaveg (kafla 3.9.3 í greinagerð) og bendir á reglugerð um hávaða að í tilkynningu um framkvæmdina þurfi að gera grein fyrir m.a. "tímalengd framkvæmdar, hvaða þættir hennar séu líklegir til að valda ónæði og hvenær verði unnið að þeim þáttum, að æskilegt sé að reynt sé að takmarka rykmyndun við framkvæmdir eins mikið og kostur er svo sem við steinsögun, hreinsa hjólbarða stórra flutningabíla til að minnka það magn af jarðvegi sem berst út af svæðinu og út á götur borgarinnar.". Því er til að svara að þetta eru atriði sem verður tekið með í útboðsskilmálum fyrir framkvæmdir á svæðinu, sem og skipulags- og lóðaskilmálum. Sett verður í skilmála að beita skuli hljóðtæknilegum ráðstöfunum í íbúðum þar sem ekki er hægt að uppfylla lágmarksskilyrði hljóðvistarstaðals.

Hverfið er skipulagt þannig að umferð er haldið í eins miklu lágmarki og kostur er. Aðeins eru 0,7 bílastæði á hverja íbúð að meðaltali og góðar tengingar fyrir almenningssamgöngur, gangandi og hjólandi við aðliggjandi hverfi. Engin gegnumstreymisumferð er og verða gangandi og hjólandi aðskildir hvorir frá öðrum og einnig frá akandi umferð í nýja skipulaginu.

Skv. drögum að endurbyggingu núverandi Einarsness verður það breikkað svo koma megi fyrir hjóla- og gönguleiðum aðskildum frá akandi umferð, auk þess sem að útbúin verður húsagata við núverandi byggðina við Einarsnes. Bílaumferð til og frá Nýja Skerjafirði færast þá fjær núverandi byggð, sér í lagi austan við Bauganes.

Það er skiljanlegt að þeir sem fá meiri bílaumferð nálægt sínum heimilum hafi áhyggjur af lakari hljóðvist og loftgæðum. Allri uppbyggingu fylgir einhver umferð og umhverfisáhrif. Ef byggja á í borg þá er brýnt að sporna við heildaraukningu umferðar þegar ný hverfi eru skipulögð og þetta nýja hverfi fellur einmitt í þann flokk. Hér skapast mun minni umferð en í öllum sambærilegum hverfum borgarinnar hingað til og einnig minni umferð en ef byggt yrði fjær miðbænum.

Óþarfi er að óttast um öryggi barna í nýja hverfinu kringum opin vatnssvæði og tjarnir. Öll útfærsla á blágrænum regnvatnslausnum, svo sem fyrirkomulagi svelgja og tjarna, tekur mið af alþjóðlegum stöðlum og verður útfærð í samvinnu við sérfræðinga á deild borgarhönnunar hjá samgöngustjóra Reykjavíkurborgar og ráðgjafa á sviði landslagshönnunar.

Lyktarmengun frá dælustöð Veitna er fátíð en gerist þó stöku sinnum að það þurfi að opna og lofta út. Notast er við bæði sag og filtera svo hemja megi lykt við útloftun.

## Auk þess sendu eftirtaldir aðilar athugasemdir við deiliskipulagstillöguna:

### 10. ÖFÍA - Öryggisnefnd Félags íslenskra atvinnuflugmanna - dags. 26. nóvember 2020

- Gerir athugasemd við vindafar
- Gerir athugasemd við starfsemi flugvallar

### 11. Flugfélagið Geirfugl, dags. 28. október 2020

- Gerir athugasemd við vindafar
- Gerir athugasemd við starfsemi flugvallar

### 12. Samgöngustofa, dags. 24. júní 2020

- Gerir athugasemd við vindafar
- Gerir athugasemd við flugöryggi
- Gerir athugasemd við hljóðvist
- Gerir athugasemd við ýmis atriði er varða framkvæmdina, svo sem samráð, stjórnsýslumeðferð, staðsetningu mannvirkja, kröfur um hindranir í aðflugsleiðum, o.fl.

### 13. Isavia, dags. 21. október 2020

- Gerir athugasemd við vindafar
- Gerir athugasemd við starfsemi flugvallar
- Skipulag byggðar og framkvæmda
- Gerir athugasemd við hljóðvist

### 14. Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur (HER), dags. 23. nóvember 2020

- Gerir athugasemd við mengaðan jarðveg
- Gerir athugasemd við ofanvatn
- Gerir athugasemd við hljóðvist
- Gerir athugasemd við loftmengun og rykmyndun
- Gerir athugasemd við sjónmengun og lýsingu
- Gerir athugasemd við hljóðvist
- Gerir athugasemd við landfyllingu

### 15. Veðurstofan, dags. 23. nóvember 2020

- Gerir athugasemd við sjávarstöðu

### 16. Veitur, dags. 19. nóvember 2020

- Gerir athugasemd við rafveitu
- Gerir athugasemd við fráveitu
- Gerir athugasemd við vatnsveitu og hitaveitu
- Gerir athugasemd við ofanvatn

### 17. Skipulagsstofnun, dags. 8. febrúar 2021

- Gerir athugasemd við hljóðvist
- Gerir athugasemd við rafveitu
- Gerir athugasemd við bílastæði
- Gerir athugasemd við gististarfsemi



**18. Vegagerðin, án dagsetningar, móttakin 7. desember 2020**

- Gerir athugasemd við samgöngumat
- Gerir athugasemd við umferðaröryggi

**19. Ljóstæknifélagið, dags. 27. október 2020**

- Gerir athugasemd við dagsljós og sólarvarp

**20. Íbúasamtök Vesturbæjar, dags. 9. nóvember 2020**

- Gerir athugasemd við umferðaröryggi
- Gerir athugasemd við umferð
- Gerir athugasemd við dagsljós og sólarvarp
- Gerir athugasemd við samráðsferli
- Gerir athugasemd við matsskyldu

**21. Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur**

HER svarar bréfi skrifstofu skipulagsfulltrúa um aðstöðu siglinga og smábáta

**22. Skipulagsstofnun**

Ákvörðun Skipulagsstofnunar um matsskyldu landfyllingar

**23. Prýðisfélagið Skjöldur, dags. 28. október 2020**

- Gerir athugasemd við samráðsferli
- Gerir athugasemd við lóðaúthlutun
- Gerir athugasemd við skipulag byggðar
- Gerir athugasemd við umferð
- Gerir athugasemd við umferðaröryggi
- Gerir athugasemd við mengaðan jarðveg
- Gerir athugasemd við erindi opinberra aðila

**24. Páll R. Þorsteinsson, dags. 28. október 2020**

- Gerir athugasemd við umferð
- Gerir athugasemd við hljóðvist
- Gerir athugasemd við umhverfissjónarmið

**25. Minjastofnun, dags. 1. mars 2021**

- Bendir á ýmis atriði sem fram koma í fornleyfaskráningu og húsakönnun fyrir skipulagssvæðið

**26. Siglingafélag Reykjavíkur – BROKEY, dags. 31. ágúst 2020**

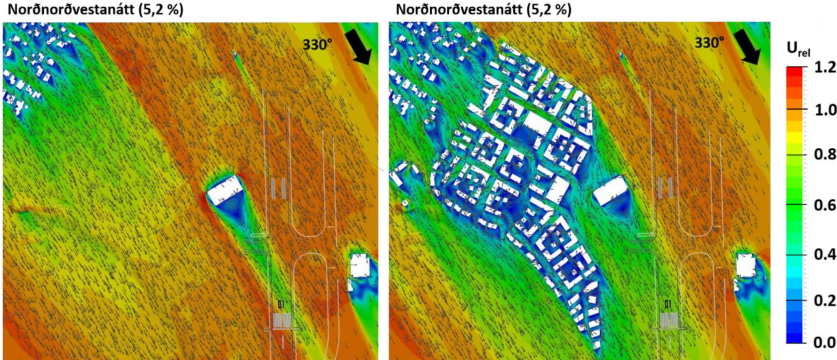
- Brýnir Reykjavíkurborg að koma upp aðstöðu til siglinga fyrir unglunga
- Gerir athugasemd við nýja Fossvogsbrú sem valdi varanlegu tjóni á unglingastarfi við sjávarsíðuna í veginum
- Gerir athugasemd við að ekki var gert ráð fyrir umsvifum / aðstöðu undir siglingafélagið strax í 1. áfanga deiliskipulagstillögunnar jafnvel þó aðstaðan verði við sjávarsíðuna í 2. öðrum áfanga



NR	dags.	-NR	Flokkur aths.	Athugasemd. (skáletrað er bein tilvitnun)	Svar
<b>10 ÓFÍA (Öryggisnefnd Félags íslenskra atvinnu-flugmanna)</b>					
	26.10.2020	01	Vindafar	Ný byggð í Skerjafirði mun fyrirsjáanlega valda ókyrrð og slyshættu, sérstaklega í aðflugi að flugbrautum 31 og 01. Það er ekki erfitt að sjá fyrir sér landingu flugvélar á brautum 31 og 01 misfarast vegna ókyrrðar, með þeim afleiðingum að vængendi strjúkist við flugbraut, loftskrúfa rekist niður eða að hjólabúnaður brotni. Byggðin mun einnig valda hættu við flugtak til suðurs.	Tvær rannsóknir hafa verið gerðar sem báðar sýna að byggðin í Skerjafirði muni hafa áhrif á vindafar, en báðar skýrslurnar geta þess að áhrifin séu lítil og fátíð, eru talin bæði þolanleg og viðráðanleg og að þeim megi m.a. mæta með mótvægisáðgerðum og aðlögunum.
		02	Starfsemi flugvallar	Mikilvægi flugbrautar 31, sjúkraflug o.fl.	(hér þarf í sjálfu sér ekki að svara, sjá þó texta um að flugvöllurinn sé víkjandi samkvæmt aðalskipulagi)
		03	Starfsemi flugvallar	Aðstaða slökkiliðs flugvallarins	Ísavia hefur óskað eftir viðræðum við Reykjavíkurborg um það hvernig megi leysa í sameiningu aðstöðu fyrir slökkviliðið innan flugvallarsvæðisins
		04	Vindafar	Bent er á atriði í skýrslu NLR þar sem fjallað er um áhrif byggðar á vindafar flugvallarins. Þar sé sagt í niðurstöðum m.a. að hætta sem geti skapast "sé ekki óásættanleg en kalli á mildunarráðstafanir".	Fremst í skýrslu NLR segir: "...the associated risk is tolerable. However, mitigating measures may be required to minimize and manage the risk" sem gæti útlagst þannig að hætta sé ásættanleg eða þolanleg og að þetta geti kallað á mildunarráðstafanir og stýringu áhættu. Í lokaorðum samantektarinnar stendur: "However, it is concluded that the identified risk is manageable and should not block the development of the Nýi-Skerjafjörður residential area." sem gæti útlagst: "Hins vegar er niðurstaðan sú að áhætta sé viðráðanleg og ætti ekki að koma í veg fyrir uppbygginguna í Nýja Skerjafirði." Í niðurstöðukafla aftast í skýrslunni segir m.a. að byggðin geti haft áhrif á aðflug að brautum 01 og 31, að vindhraðabreytingar við aðflug séu metnar smávægilegar og ásættanlegar (e. "marginal and acceptable from a safety perspective") og að ókyrrðarstig geti aukist en ekki að því marki að það teljist hættulegt (e. "not [...] considered as an adverse safety effect"). Þó er bent á að í tilteknum mjög sterkum vestlægum vindi (e. severe wind conditions) geti á braut 31 skapast ókyrrð yfir viðmiðunarmörkum. Í niðurstöðukaflanum stendur ennfremur að hætta sem geti skapast sé ekki óásættanleg og megi álíta þolanlega (e. "the associated risk is not unacceptable and should be regarded as tolerable") en að þörf sé á frekari miðlunar- og mótvægisáðgerðum (e. "further mitigation measures") og annarra ráðstafana, m.a. í verklagi og stýringu (e. "may require a management decision")
		05	Vindafar	Vísað er almennt í minnisblaði Ísavia um niðurstöðuna.	Ísavia segir í minnisblaði sínu frá 16. september m.a. "Bent er á að þessar aðstæður eru til staðar u.þ.b einu sinni í mánuði og erfitt geti verið að bregðast við þar sem ekki er hægt að lenda á öðrum brautum vegna hliðarvinds eða meðvinds" og "Niðurstaðan út frá því áhættumati er að þessar aðstæður flokkast undir að vera þolanlegar (e. tolerable). En það krefst þó þess að gripið sé til mildunarráðstafana til minnka líkurnar á alvarlegu öryggisatviki" og "Niðurstaða NLR er að hægt sé að grípa til ráðstafana til að minnka líkur á alvarlegu atviki í þessum aðstæðum. Framkvæma þarf áhættumat og koma upp ferlum og stýringu til að takast á við þessar aðstæður. Og það verðlaug þarf að ná yfir allar stærðir flugvéla."





NR	dags.	-NR	Flokkur aths.	Athugasemd. (skáletrað er bein tilvitnun)	Svar
10	frh.	06	Vindafar	Gerð er almenn athugasemd við orðanotkun og orðalag skýrslu EFLU, að verkefnið sé unnið af aðilum sem búa ekki yfir fagþekkingu, samanber orðalag um að byggðin myndi skjól á flugbrautum, eins og það sé eftirsóknarvert.	Það kemur ekki fram eða er gefið í skyn hjá EFLU að skjól sé í sjálfu sér eftirsóknarvert, það er verið að lýsa því hvar byggðin myndi skjól. Vissulega er óhindraður vindur um opin svæði ákjósanlegastur, en ef fyrir eru fyrirbæri sem valda mismunandi vindi, þ.e. mynda skjól á stöku stað, þá er ekkert víst að frekari skjólmyndun sé endilega slæm. Það má eflaust leiða líkum að því að skjól og jafnari lægri vindur sé ákjósanlegra en sterkari vindur með kröppum lognpollum eða vindstrengjum, eins og t.d. má sjá á mynd 23 á bls. 35 í skýrslunni.
		07	Vindafar	Bent á nokkra staði í skýrslu EFLU þar sem minnst er á skjól og ókyrrð. Aukning verður í ókyrrð við tiltekna aðstæður (bls. 8) Það myndast skjól á suðurhluta flugbrautar (bls. 28) Byggðin myndar skjól (bls. 52)	Aukning í ókyrrð er ekki talin valda mikilli hættu, eins og staðfest er í rannsókn NLR. Á bls. 28 er fyrst og fremst verið að skoða vindafar á skipulagssvæðinu sjálfu, ekki á flugbrautum. Mynd 12 sýnir meðalvind á skipulagssvæðinu í NNV-átt með og án byggðar og þar má m.a. greinilega sjá hvernig byggðin skýlir syðsta hluta flugbrautar. Það myndast skjól fyrsta hluta brautar 01, svo tekur vindur við um 170 metrum norðan við miðjan þröskuld. Án byggðar er vindur nokkuð sterkur sunnan við þröskuldinn, svo tekur við um 100 metra langur kafli með mun minni vindi (áhrif frá flugskýli 3) en svo taka aftur við sambærilegar aðstæður og með byggð. Þó reiknast vindstyrkurinn norðan við hlésvæðið frá flugskýli 3 eilítið hærri án byggðar en með byggð. Það virðast því vera jafnari aðstæður og minni vindbreytingar með byggðinni en án hennar. Á bls. 38 er enn verið að skoða vindafar skipulagssvæðisins í SSV-átt, mynd 23 sýnir vel áhrifin á flugbraut 01/19. Þar má sjá áhrif frá flugskýli 3 annars vegar og nýju byggðarinnar hins vegar. Hér virðast aðstæður vera jafnari með byggð en án hennar. Á bls. 52 eru á mynd 42 skoðuð áhrif byggðar á vindafar á flugbraut 19 í 10 m/s og SSV-átt (sama átt og á mynd 23), en hægra megin á mynd 42 má einnig sjá vind langsum og þversum á braut, með og án byggðar. Þar eru sýnd áhrif bygginga og byggðar til lækkunar vindstyrks (skjóláhrif), meiri áhrif með nýju byggðinni en nokkuð jöfn. Við núverandi ástand eru áhrifin frá
			Mynd 1 fyrir aths./svar 10-07	 <p><b>MYND 12</b> Meðalvindhraði sýndur sem <math>U_{rel}</math> í plani í 1,7m hæð yfir jörðu fyrir norðnorðvestanátt.</p>	

NR	dags.	-NR	Flokkur aths.	Athugasemd. (skáletrað er bein tilvitnun)	Svar
10	frh.		Mynd II fyrir aths./svar 10-07	<p><b>MYND 23</b> Meðalvindhraði sýndur sem <math>U_{rel}</math> í plani í 1,7m hæð yfir jörðu fyrir suðsuðvestanátt.</p>	
			Mynd III fyrir aths./svar 10-07	<p><b>MYND 42</b> Breyting í meðalvindhraða úr CFD hermum með og án skipulaganna í rammaskipulaginu fyrir vindátt SSV (sjá)</p>	
		08	Starfsemi flugvallar	"byggingaráform [...] samræmast ekki samkomulagi um rannóknir á möguleikum á byggingu nýs flugvallar í Hvassahrauni"	Það er ekkert við þessi áform í Nýja Skerjafirði sem kemur í veg fyrir eða tefur mögulegar rannsóknir í Hvassahrauni.
		09	Starfsemi flugvallar	"tryggt verði rekstraröryggi á Reykjavíkflugvelli [...] þar með talið eðlilegt viðhald og endurnýjun mannvirkja í samræmi við ákvæð gildandi samgönguáætlunar Alþingis."	Áð tryggja rekstraröryggi jafngildir ekki að engar breytingar megi verða í nothæfisstuðli flugvallarins eða þeim verkferlum og vinnureglum sem í gildi eru á flugvöllinum. Ekkert í áformunum í Nýja Skerjafirði koma í veg fyrir eðlilegt viðhald og endurnýjun mannvirkja, enda eru áformin í samræmi við samkomulag ríkis og borgar um svæðið.
		10	Starfsemi flugvallar	"Nýtt íbúðahverfi sem hefur truflandi áhrif á starfsemi flugvallarins samræmist ekki þessum texta"	Í báðum vindgreiningunum og í minnisblaði Ísavia er sagt að áhrifin frá byggðinni eigi ekki að koma í veg fyrir uppbyggingaráformin, en að það verði áhrif sem eru viðráðanleg eða þolanleg.
		11	Starfsemi flugvallar	"... en að öðrum kosti að byggðin verði lágrestari í samræmi við þá byggð sem fyrir er og myndi valda minni truflun."	Það magn uppbyggingar sem fyrirhugað er samræmist markmiðum borgarinnar að skapa hverfi sem er í hæfilegri stærð m.t.t. íbúafjölda þannig að þar megi halda uppi tiltekinni grunnþjónustu eins og t.d. skóla og matvöruverslun. Með lágrestari byggð næðist ekki sú ákjósanlega stærð íbúðabyggðar. Þar fyrir utan hefur ekki verið sýnt fram á að áformin í Nýja Skerjafirði valdi mikilli truflun á starfsemi flugvallarins.



NR	dags.	-NR	Flokkur aths.	Athugasemd. (skáletrað er bein tilvitnun)	Svar
<b>11 Flugfélagið Geirflugl</b>					
	28.10.2020	01	Starfsemi flugvallar	"...muni hafa verulega neikvæð áhrif á starfsemi Reykjavíkflugvallar og flugöryggi ná áform þess fram að ganga."	Sjá svör númer 10-01, 10-04, 10-05 hér að ofan
		02	Starfsemi flugvallar	"... komið í veg fyrir að unnt sé að halda úti og þróa starfsemi í kringum [flugvöllinn]..."	Samkvæmt aðalskipulagi er flugvöllurinn víkjandi. Þrátt fyrir það skal halda þar uppi starfsemi, eins og kveðið er á um í samkomulagi ríkis og borgar um svæðið. Það er ekkert við áformin í Nýja Skerjafirði sem kemur í veg fyrir að unnt sé að halda úti starfsemi á flugvöllum, en samkomulagið kveður ekki á um að þróa skuli (freakari) starfsemi í kringum flugvöllinn.
		02	Starfsemi flugvallar	"Óásættanlegt er að slíkar heftar aðgerðir séu samþykktar án þess að búið sé að finna raunhæfar lausnir fyrir [...] einka- og kennsluflug."	Samkvæmt samkomulagi ríkis og borgar dags. 25.10.2013 þá skulu Innanríkisráðuneytið og Isavia hafa forgöngu um að finna nýjan stað fyrir kennslu- og einkaflug í nágrenni borgarinnar og stefna að því að hefja framkvæmdir þess efnis eins fljótt og verða má.
		04	Vindafar	"...lokun NA/SV brautarinnar og uppbygging fjölbýlishúsa á reit við Hlíðarendasvæðið. Sú uppbygging sem hefur átt sér stað á þeim reit sýnir glögglega áhrifbyggðar á vind við flugvöllinn og hafa flugmenn orðið óþreifanlega varir við óhagstæð aðflugsskilyrði í tilteknum vindáttum eftir að sú byggð var reyst."	Lokun NA/SV-brautarinnar ekki til umfjöllunar hér, enda var hún lögð niður í samkomulagi ríkis og borgar um svæðið. Byggðin við Hlíðarenda er heldur ekki til umfjöllunar hér, en þó má svara því til að ekki liggja fyrir skráð atvik hjá Isavia þar sem Hlíðarendabyggð er talin hafa skapað hættu.
		05	Vindafar	"Það verður að teljast með ólíkindum ef samþykkja á tillögu um uppbyggingu í Skerjafirði án þess að áður nefnd athugun hafi farið fram áður. [þ.e. vindafarsathugun vegna Hlíðarendabyggðar]"	Eins og segir í greinargerðinni þá var það Isavia sem hafði frumkvæði að samtali um freakari rannsóknir á áhrifum Hlíðarendabyggðar á vindafar flugvallarins. Isavia kaus hins vegar að gera ekki slíka athugun, heldur fékk Isavia hollensku rannsóknarstofnunina NLR til að skoða einungis Nýja Skerjafirð. NLR komst að því að áhrif byggðarinnar í Nýja Skerjafirði væru þolanleg/ásættanleg (e. tolerable) og viðráðanleg (e. manageable).
		06	Vindafar	"Vandséð er af reynslu flugmanna að "skjól af byggð" sé jákvætt fyrir flugvöllinn þar sem vindstrengir í kringum hús mynda ókyrrð og ófyrirsjáanlega stefnu og styrkbreytingu vinds. Það dregur úr flugöryggi og eru fjölmörg dæmi um flugslys þar sem ófyrirséð breyting í vindstyrk og vindstefnu hefur verið orsakavaldur, einkum í lendingu og flugtaki."	Sjá svör númer 10-01, 10-04, 10-05 um vindafar Sjá svör númer 10-06 og 10-07 um skjól
		07	Vindafar	"Um fjöllun í skýrslu Eflu og fersendur í hermun í líkani því sem notað var virðast byggja einvörðungu á meðalvindhraða. Aðstæður eru hins vegar gjarnan þannig að vindhraðinn er ekki stöðugur og til staðar er vindhviður sem haft geta veruleg og neikvæð áhrif á flugöryggi. Þegar áhrif byggðarinnar á vindstrengi og vindstefnu bætast við má ætla að áhrifin verði önnur en útreikningur byggður á meðalvindi yfir lengra tímabil."	Til eru umfangsmikil gögn um vindmælingar við Reykjavíkflugvöll sem ná langt aftur í tímann. Þetta eru í öllum meginatriðum upplýsingar um meðalvindhraða á tilteknum tímabilum, en takmarkað magn upplýsinga er til varðandi breytileika og hviður. Notast var við almennt viðurkenndar aðferðir við líkanagerð vegna vindafars á flugvöllum. Það voru gerðar athuganir á breytingum í vindskera og ókyrrðarstuðli, einnig byggðar á viðurkenndum alþjóðlegum aðferðum.
		08	Vindafar	"Það verður því að ætla að verði áform um aukna byggð í Skerjafirði að veruleika muni það hafa veruleg og áfturkræf neikvæð áhrif á nýtingu Reykjavíkflugvallar og flugöryggi á og við flugvöllinn."	Í skýrslu EFLU er sýnt yfirlit yfir tíðni og styrk vindáttanna. Ókyrrðaráhrifin sem nefnd eru í skýrslu NLR fyrir lendingar á braut 31 (til vesturs) eru um það bil 0,3% tímans, sem jafngildir um 27 klst. á ári. Áhrif á braut 01 sem sýnd eru á mynd 12 bls. 28 (NNV-átt) reiknast með sama hætti 0,1% / 12 klst. á ári og fyrir SSV-átt á mynd 23 bls. 35 eru þetta 0,6% / 53 klst. á ári. Eins og áður er getið þá má skoða myndir 12 og 23 og meta hvort sé ásættanlegra ástandið með eða án byggðar. Sjá nánar svör 10-04, 10-06 og 10-07.





NR	dags.	-NR	Flokkur aths.	Athugasemd. (skáletrað er bein tilvitnun)	Svar
<b>12 Samgöngustofa</b>					
	24.6.2020	01	Flugöryggi	Bent er á "... <i>nauðsyn þess og skylda að tryggja að flugöryggi við notkun flugvallarins skerðist ekki og [bent er] sérstaklega á [...]EB nr. 216/2008</i> " varðandi samráð um starfsemi og landnotkun svo sem byggingarstarfsemi breytingu á landnotkun.	Þetta erindi Samgöngustofu er til komið vegna breytingar á aðalskipulagi og er dagsett fyrir útgáfu þeirra gagna sem fylgja deiliskipulagstillögunni. Ísavia hefur lýst breytingum í vindafari á flugvelli þannig að þær séu ásættanlegar og viðráðanlegar.
		05	Vindafar	(og áfram) " <i>b) hvers konar byggingarstarfsemi, sem getur valdið því að hindranir valdi ókyrrð í lofti, sem getur verið hættuleg starfrækslu loftfara</i> "	Varðandi allt sem snýr að byggingarstarfsemi og öðrum framkvæmdum á svæðinu þá eru og verða sett skilyrði um hindranir í skilmála skipulags og lóðaúthlutana sem og í útboðsgögnum vegna framkvæmda.
		03	Flugöryggi	Samgöngustofa getur ekki heimilað " <i>breytingar eða aðgerðir sem rýra öryggi flugvallarins: 1 Byggingar og önnur mannvirki fari ekki inn á öryggissvæði flugvallarins eða upp í hindrunarfleti hans 2 Vindáhrif af nýbyggingum mega ekki hafa neikvæð áhrif á öryggi flugvallarins. Því gerir Samgöngustofa kröfu um greiningu á áhrifum af áformuðum byggingum, áður en byggingarleyfi er veitt.</i> "	1 Þetta er uppfyllt 2 Ísavia hefur lýst breytingum í vindafari á flugvelli þannig að þær séu ásættanlegar og viðráðanlegar.
		04	Hljóðvist	(frh. af 12-03) 3 Gera þarf kröfur til skipulagskrafna og þ.m.t. til byggingaraðila að útfæra byggingar til samræmis við hávaða frá flugvelli	Þessum kröfum verða gerð skil í greinargerð með deiliskipulagi og/eða í sérskilmálum með lóðum
		05	Ýmis atriði	Ýmis atriði er varða framkvæmdina, svo sem samráð og samband við Ísavia er varðar hæð og staðsetningu mannvirkja, kröfur um hindranir í aðflugsleiðum, stjórnsýslumeðferð o.fl.	Þetta verður tekið fyrir og til greina í tengslum við úthlutun lóða, deilihönnun svæðisins, skipulag framkvæmda og útboð framkvæmda.
<b>13 Ísavia</b>					
	21.10.2020	01	Vindafar	Ahyggjur um að byggð " <i>verði til þess að skerða rekstrargrundvöll flugvallarins enn frekar og verði til þess að notkunarstuðull hans lækkar</i> " m.a. vegna áhrifa frá byggingum á vindafar.	Samkvæmt aðalskipulagi er flugvöllurinn víkjandi. Þrátt fyrir það skal halda þar uppi starfsemi, eins og kveðið er á um í samkomulagi ríkis og borgar frá 2016. Vindhraðabreyting þvert á flugbraut á hverja 100 metra vegalengd, sem EFLA reiknaði út samkvæmt erlendum leiðbeiningum fyrir byggð nálægt flugbrautum, fer ekki yfir þau viðmiðunargildi sem þar eru notuð, bæði fyrir núverandi ástand og með tilkomu byggðar. Fyrir vind samhliða flugbraut fyrir tiltekna vindátt (SSV / 210°) eru gildir fyrir núverandi ástand eilítið hærrí en viðmiðunargildin, á meðan áhrif frá byggðinni valda því að vindhraðabreytingin er minni, sem sagt jafnari aðstæður. Sjá kafla 4.1 og 4.2. Sjá einnig svör 10-01, 10-04 og 10-05, ásamt 10-06 og 10-07 hér að ofan.
		02	Vindafar	Þó svo áhrif einstakra uppbyggingarsvæða séu lítil þá geta samanlögð áhrif þeirra haft veruleg uppsöfnuð áhrif. (Valssvæði (Hlíðarendabyggð), Nýi Skerjafjörður 1 og 2)	Ekki er til umfjöllunar hér hver séu áhrif vegna Hlíðarendabyggðar, en þau áhrif hafa ekki verið metin. Sjá nánari svör við athugasemdum að ofan, samantekt nr. 4. Áhrif vegna Skerjafjarðar eru fyrir fullbyggt svæði.
		03	Vindafar	Aðstæður á flugvelli verða alltaf verri með tilkomu byggðar þar sem áður var óbyggt svæði.	Sjá svör 10-06 og 10-07
		04	Vindafar	Skýrsla NLR sýndi að flugbraut 31 yrði ónothæf til lendingar við tiltekna aðstæður	Ókyrrðaráhrifin sem nefnd eru í skýrslu NLR fyrir lendingar á braut 31 eru um það bil 0,3% tímans, sem jafngildir um 27 klst. á ári.
		05	Starfsemi flugvallar	Bent er á að ákvæði í skipulagsreglum flugvallarins gilda fyrir skipulagssvæði Nýja Skerjafjarðar skv. loftferðalögum. Þetta kemur fram í greinargerð og á uppdráttum fyrir Nýja Skerjafjörð. Unnið er að upp færslu á skipulagsreglunum miðað við lokun flugbrautar 06/24 og breytinga á öryggissvæði flugbrautar 13/31 samkvæmt reglugerð.	Þessu verður haldið til haga í greinargerð og á uppdráttum og verður sett í skilmála vegna lóðaúthlutana og framkvæmda.
		06	Skipulag byggðar og framkvæmda	Tryggja þarf að mannvirki, tæki og tól skeri ekki hindranaflöt flugbrauta og aðflugs. Þetta gildir einnig um byggingarkrana, bílkrana og dælurör steypubíla o.fl. á framkvæmdatíma.	Er uppfyllt varðandi byggingar í skipulagi, verður sett í skilmála vegna lóðaúthlutana og framkvæmda.
		07	Skipulag byggðar og framkvæmda	Á skilmálateikningu B fyrir lóð 9 nær byggingarreitur þaks upp fyrir hindranaflöt. Þetta þarf að lagfæra.	Hefur verið lagfært
		08	Skipulag byggðar og framkvæmda	Í kafla 4.19 í greinargerð um þakform er þess getið að einstaka minniháttar byggingahlutar megi standa upp úr þaki allt að 1m... Þessi grein þarf þó engu að síður að víkja fyrir hindranaflöti eins og við á.	Þess verður getið í greinargerð að engin mannvirki megi skaga upp fyrir hindranaflöt.





NR	dags.	-NR	Flokkur aths.	Athugasemd. (skáletrað er bein tilvitnun)	Svar
13 frh.		09	Hljóðvist	Tryggja þarf góða hljóðvist á svæðinu. Hljóðstig er reiknað frá bílaumferð annars vegar og flugumferð hins vegar. Væri eðlilegt að skoða hljóðstig út frá samanlögðum hávaða bæði akandi og flugumferðar, svo og annars hávaða sé hann fyrir hendi?	Hljóðvist vegna bílaumferðar er jafnan reiknuð út frá jafngildishljóðstigi, en fyrir flugumferð vega stakir atburðir hærra, einkum þá kvöld- og næturumferð. Það er því ekki venja að slá þessu tvennu saman í "einn útreikning". (epli og appelsínur)
		10	Starfsemi flugvallar / vindafar	Full ástæða að skoða sérstaklega áhrif frá byggð á kennslu- og æfingaflug.	Samkvæmt samkomulagi ríkis og borgar dags. 25.10.2013 þá skulu Innanríkisráðuneytið og Isavia hafa forgöngu um að finna nýjan stað fyrir kennslu- og einkaflug í nágrenni borgarinnar og stefna að því að hefja framkvæmdir þess efnis eins fljótt og verða má.
		11	Starfsemi flugvallar	Á meðan flugvöllurinn er í rekstri þá þarf að tryggja rekstraröryggi hans, flugöryggi og að notkunarstuðull haldist há.	Sjá svar 11-08
<b>14 Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur (HER)</b>					
	23.11.2020	01	Mengaður jarðvegur	Lögð áhersla á að gæta þurfi vel að hreinsun svæða með mengun (og) á fullnægjandi hátt.	Athugasemdir HER eru í formi ábendinga. Mengunarákvæði verða uppfyllt í samráði við HER
		02	Mengaður jarðvegur	Í greinargerð með DSK er fjallað um geymslustað fyrir jarðveg á framkvæmdatíma, að það sé heimilt í takmarkaðan tíma og í samráði við HER. HER er jákvætt fyrir slíku fyrirkomulagi, en bendir á að gera þarf grein fyrir hvaða svæði verður notað og þarf að sækja um starfsleyfi til HER vegna þessa, gera grein fyrir aðferðum og ganga úr skugga um að jarðvegur uppfyllu kröfur um ástand áður en hann er endurnýttur á svæðinu.	Haft verður fullt samráð við HER, gerðar verða frekari mælingar og öll framkvæmd er snýr að menguðum jarðvegi verður tekin sérstaklega fyrir af USK. Nýverið tók gildi reglugerð um mengaðan jarðveg þar sem m.a. eru uppgefin viðmiðunargildi fyrir efni sem jarðvegur má innihalda til að falla í notkunarflokk íbúðasvæða og atvinnusvæða. Þegar hafinn undirbúningur frekari rannsókna á jarðvegi, umfangi hans og skilgreiningu á notkunarflokki alls jarðvegs á svæðinu. Í ljósi mengunarstigs og notkunarflokka verður svo gerð aðgerðaáætlun vegna mengaðs og ómengaðs jarðvegs á skipulagssvæðinu.
		03	Mengaður jarðvegur	Hafa þarf í huga að skólalóð er að hluta til á því svæði þar sem mældist mest mengun í jarðkönnun 2018 og þar eru strangari kröfur til hreinsunar og jarðvegsskipta. Gera þarf ráð fyrir slíkum skilyrðum í skipulagsskilmálum, en ekki eru gerðar slíkar kröfur í sérskilmálum fyrir lóðina.	Skólalóðir eru í sama notkunarflokki og íbúðarhúsnæði, sem sagt strangari flokknum. Skilyrðum hefur verið bætt við í sérskilmála / kvaðir. Sjá að öðru leyti svar 14-02
		04	Ofanvatn / mengaður jarðvegur	Tekið undir að nauðsynlegt sé að meðhöndla sem mest ofanvatn innan lóða til að minnka álag á fráveitukerfi, en skoða þarf sérstaklega lausnir þar sem í dag er mengun í jarðvegi.	Við hönnun svæðisins er lögð áhersla á blágrænar ofanvatnslausnir (BGO) og meðhöndlun innan lóða í samráði við m.a. HER. Sjá að öðru leyti svar 14-02
		05	Hljóðvist	Varðandi framkvæmdaveg (kafla 3.9.3) þá er bent er á reglugerð um hávaða að í tilkynningu um framkvæmdina þurfi að gera grein fyrir m.a. "tímalengd framkvæmdar, hvaða þlittir hennar séu líklegir til að valda ónæðu og hvenær verði unnið að þeim þáttum ..."	Þetta verður tekið með í útbóðsskilmálum fyrir framkvæmdir á svæðinu, en einnig í skipulags- og lóðaskilmálum.
		06	Loftmengun og rykmyndun	"...æskilegt sé að reynt sé að takmarka rykmyndun við framkvæmdir eins mikið og kostur er" svo sem við steinsögun, hreinsa hjólbarða stórra flutningabíla til að minnka það magn af jarðvegi sem berst út af svæðinu og út á götur borgarinnar.	Sjá svar 14-05
		07	Sjónmengun og lýsing	Tekið er undir (sjá kafla 4.14) að óheimilt verði að setja upp skilti innan skipulagssvæðisins sem eru truflandi vegna stærðar, lýsingar eða ásýndar fyrir nærliggjandi íbúðabyggð, en slíkt getur einnig verið truflandi fyrir flugumferð.	Verður uppfyllt í samráði við HER
		08	Hljóðvist	Sbr. kafla 6.4 er bent á að sé ekki hægt að ná lágmarksskilyrðum hljóðvistarstaðals (flokki C) í öllum íbúðum á reit þarf sem búið er að ákveða að hann gildi skal beita hljóðtæknilegum mótvægisáðgerðum.	Sett verður í skilmála að beita skuli hljóðtæknilegum ráðstöfunum þar sem ekki er hægt að uppfylla lágmarksskilyrði hljóðvistarstaðals.
		09	Landfylling	"...þar sem fyrirhuguð landfylling liggur að verndarsvæðum auk þess sem fyrirhugað er að fríðlýsa Skerjafjörð í heild sinni þarf að gæta vel að áhrifum á lífríki og gæta þess að áhrif á strauma og setflutninga sé í lágmarki og gildir þetta jafnt á framkvæmdatíma sem eftir að honum er lokið."	Það er ekki eiginleg landfylling í 1. áfanga, en breiðkun á núverandi grjótfyllingu til að hafa pláss fyrir strætógötu og stofnagnir fyrir Veitur. Settar verða viðeigandi kröfur um slíkt í úboðsgögn vegna þeirra framkvæmda.



NR	dags.	-NR	Flokkur aths.	Athugasemd. (skáletrað er bein tilvitnun)	Svar
<b>15 Veðurstofan</b>					
	23.11.2020	01	Sjávarstaða	Í greinargerðinni (okkar sem vísar í Vegagerðina) er sagt varðandi hækkun sjávarstöðu sé miðað við 1,0m hnattrænt auk 0,3m vegna óvissu þegar skilgreindur er lágmarkskóti gólfs. Í skýrslu vísindanefndar er metið að staðbundin hækkun í Reykjavík geti verið allt að 0,54m og því skili miða við 0,84m þegar lágmarkskóti er ákvarðaður.	Lægsti gólfkóti í 1. áfanga er áætlaður 6,5 mys (LUKR). Lægsti gólfkóti í 2. áfanga er áformaður 5,0 mys að undanskildum kjöllumur bílastæðahúsa og dælustöðva. Lágmark skv. viðmiðum Veðurstofu reinkast 4,52 mys.
<b>16 Veitur</b>					
	19.11.2020	01	Rafveita	Leggja þarf nýjan háspennustreng yfir Fossvog, legan ekki enn ákveðin, en sá eldri verður í rekstri þangað til sá nýi hefur verið tengdur.	Samráð er í gangi og samvinna um legu strengs og röð aðgerða.
		02	Fráveita	1400mm fráveitulögn hefur ekki áhrif á 1. áfanga en takmarkar uppbyggingu síðari áfanga.	(til upplýsingar)
		03	Fráveita	Núverandi dælustöð fráveitu annar ekki álagi og áformað er að byggja nýja dælustöð.	Viðeigandi samráð verður haft og er að hluta til hafið í tengslum við háspennustreng.
		04	Rafveita	6 nýjar dreifistöðvar rafmagns þarf á svæðinu og eru 4 þeirra innan 1. áfanga dsk. Veitur hafa sent tillögu til skipulagshöfunda	Verið er að skoða staðsetningu dreifistöðva nánar í samráði við Veitur og er búið að gera tillögur að staðsetningum. Það er þó of seint að setja stöðvarnar inn á uppdrátt nú og því er líklegt að það þurfi deiliskipulagsbreytingu til að marka inn lóðir stöðvanna, en það verður gert þegar endanleg staðsetning liggur fyrir.
		05	Vatnsveita og hitaveita	Stofnlagnir munu liggja meðfram Einarsnesi og verða lagðar samhliða byggingu Einarsness.	Samráð er í gangi og samvinna um legu stofnlagna, röð aðgerða o.fl.
		06	Ofanvatn	Ekki er rétt að blágrænar ofanvatnslausnir (BGO) minnki umfang lagnakerfisins á þessu svæði, sbr. kafla 4.1.3	Verður leiðrétt og sagt að blágrænar ofanvatnslausnir minnki álag á lagnakerfið.
		07	Greinargerð	Þæta má umfjöllun um ofangreindar framkvæmdir Veitna í grg. dsk-tillögunnar - um staðsetningu og færslu háspennustrengs, staðsetningu fráveitulagnar og fyrirhugaða stækkun dælustöðvar fráveitu.	Verður lagfært
		08	Rafveita	Æskilegt er að lega núverandi háspennustrengs sé sýnd á dsk-uppdrætti, sem og staðsetningu dreifistöðva rafmagns	Búið er að koma fyrir núverandi legu 132 kV háspennustrengs inná uppdrátt og leiðbeinandi staðsetningu dreifistöðva.
<b>17 Skipulagsstofnun</b>					
	8.2.2021	01	Hljóðvist	Æskilegt er að kröfur vegna hljóðstigs séu einnig settar fram með ítarlegri hætti í sérskilmálum fyrir hverja lóð m.t.t. niðurstöðu hljóðvistargreiningarinnar.	Á deiliskipulagsuppdrættinum er minnt sérstaklega á í rauðum ramma að lóðarhafar kynni sér niðurstöður þeirra rannsókna sem eru hluti af gögnum deiliskipulagsins
		02	Rafveita	Sýna þarf legu núverandi háspennustrengs á dsk-uppdrætti, sem og áformaður nýr strengur. Einnig þarf að sýna helgunarsvæði strengjanna.	Búið er að setja núverandi legu 132 kV háspennustrengs inná uppdrátt ásamt helgunarsvæði. Ekki liggur endanlega fyrir hvar nýr strengur kemur til með að
		03	Bílastæði	Ekki kemur fram hve mörgum stæðum fyrir vöruflutninga, hreyfihamlaða og deilibíla er gert ráð fyrir. Skoða þarf hvort ástæða geti verið til að setja ítarlegri skilmála varðandi fjölda bílastæða í borgarlandinu og gera grein fyrir tegund þeirra og	Deild borgarhönnunar á skrifstofu samgöngustjóra mun taka þetta fyrir í áframhaldandi vinnslu skipulagsins í samvinnu við skipulagsfulltrúa.
		04	Gististarfsemi	Í greinargerð m. 1. áfanga DSK er talað um hjólastæði fyrir m.a. gististarfsemi, en hún er ekki á dagskrá fyrr en í 2. áfanga	Í kafla 4.18.2. Hjólastæði í greinargerð kemur fram að áætlaður fjöldi hjólastæða geti orðið um 2.750 – 2.900 og er stuðst við viðmið og reglur borgarinnar um hjólastæði.



NR	dags.	-NR	Flokkur aths.	Athugasemd. (skáletrað er bein tilvitnun)	Svar
<b>18 Vegagerðin</b>					
	án dags.	01	Samgöngu- mat	Ekki eru tekin fyrir áhrif sem byggðin kann að hafa á nærliggjandi stofnvegi, eins og óskað var eftir í tengslum við aðalskipulagsbreytingu vegna draga að nýjum Skerjafirði. Umferðarsköpun svæðisins er sögð nema um 6100 bílum á sólarhring en ekki hvernig það álag dreifist á nærliggjandi stofnvegi, sem þegar eru mettaðir á háannatíma og anna því illa aukinni umferð. Óskað er eftir að gerð verði úttekt á áhrifum viðbótar bílaumferðar á vegi í umsjá Vegagerðarinnar og minnt er á að Hringbraut er eini þjóðvegurinn sem liggur að næsta sveitarfélagi.	Umferðarsköpun í hverfinu er í samræmi við það sem sett var inn í aðalskipulag. Porrargata og Njarðargata eiga að geta afkastað meiri umferð en í dag, en þær liggja vel við er snýr að umferð til og frá Skerjafirði og að miðbæ, Hringbraut austan Njarðargötu og Bústaðavegi. Umferð til og frá Vesturbæ (101 og 107) hefur einnig möguleika á að nýta t.d. Hjarðarhaga og Ægisíðu. Vissulega má skoða hvert talið er að umferðin í Nýja Skerjafirði muni eiga erindi þó slíku sé örðugt að slá föstu, en líklega væri ráðlegt að setja byggðina inn í hið nýja umferðarlíkan höfuðborgarsvæðisins til að skoða áhrif hennar á heildarmynd og stofnvegi. Eins má benda á að fjöldi bílastæða í hverfinu er um 0,7 stæði fyrir hverja íbúð, sem er með því lægsta sem um getur á nýbyggingarsvæðum hér á landi og má því benda á að hér er verið að leggja sig fram við að halda umferð niðri.
		02	Samgöngu- mat	Vegagerðin veitir því upp hvort skoðað hafi verið að tengja hverfið jafnframt eftir öðrum leiðum	Í skipulaginu eru mjög góðar og öruggar tengingar við aðliggjandi hverfi fyrir gangandi, hjólandi og almenningsamgöngur. Að tengja bílaumferð við hverfið eftir öðrum leiðum en um Einarsnes, eins og t.d. um Hlíðarfót/Nauthólsveg, myndi að öllum líkindum skapa meiri umferð en að hafa hverfið lokað í annan endann, meðal annars í formi gegnumstreymis milli annarra hverfa. Það er samdóma álit þeirra sem unnið hafa að umferðarmálum í tengslum við Nýja Skerjafirð að ákjósanlegast sé að tengja ekki á fleiri stöðum.
		03	Umferðar- öryggi	Gerð er athugasemd við umferðaröryggi óvarinna vegfarenda um Hringbraut við Háskólasvæðið.	Ekki er ljós hvað átt er við.
<b>19 Ljóstæknifélagið</b>					
	27.10.2020	01	Dagsljós og sólarparp	Áhersla er lögð á mikilvægi dagsljóss og sólarljóss fyrir lýðheilsu. Bent er m.a. á hönnunatriði eins og útfærslu og dýpt svala, óskað er rökstuðning um áhrif skuggavarp, byggingar virðast mjög djúpar (14m) sem getur gert aðkomu dagsljóss erfiða, auk ábendinga og ráðlegginga um sólarljós á leiksvæðum barna.	Í stuttu máli væri hægt að svara þessu á þennan veg, í engri sérstakri röð: - Breidd húskroppa er ekki sýnd á uppdrætti, eiginleg breidd er grennri sbr. almennir og sérskilmálar - Nýtt skuggavarpkort sýnir breytt birtustig eftir breytingar á uppdrætti, m.a. á lóðarhönnun - Byggingar eru ekki fullhannað í deiliskipulagi, en hægt er að bæta við umfjöllun í greinargerð um birtustig þar sem ítrekað er að við fullnaðarhönnun skuli skoða sérstaklega birtustig. - Fjöldi torg-gatna, miðlægs torgs og grænna svæða er innan við 5 mín fjarlægð frá öllum íbúum þar sem aðgengi að birtu á leiksvæði/dvalarsvæði verður mjög gott - Búið er að breyta tveimur byggingarreitum til að bæta birtustig.
<b>20 Íbúasamtök Vesturbæjar</b>					
	9.11.2020	01	Umferðar- öryggi	Ottast er að "há tíðni nýja leiðanetsins [...] [meðfram göngu- og hjólastígnum við ströndina] muni draga verulega út öryggistilfinningu og náttúruupplifun vegfarenda#. Vonast er til að akandi umferð verði sem mest aðgreind frá göngu- og hjólastígum, því treyst að hjólandi og gangandi verði í forgangi í endanlegum hönnunaráttfærslum og óskað eftir að leitað verð frekara samráðs við fagaðila og íbúa.	Umferð hjólandi og gangandi er aðgreind hvor frá annarri og frá allri akandi umferð á hefðbundnu gatnakerfi nýja skipulagssvæðisins. Einnig verður farið í aðgreiningu á núverandi Einarsnesi þegar það verður breikkað í tengslum við uppbygginguna til að koma fyrir göngu- og hjólastígum, ásamt húsagötu fyrir Einarsnes. Samráð við fagaðila er í öllu ferlinu og íbúum verður haldið vel upplýstum. Í nýja skipulaginu er kveðið á um 30 km hámarkshraða á klst.
		02	Umferð	Bent er á að um umtalsverða aukningu umferðar er að ræða á Suðurgötu inn á Melatorg og Hringbraut. Kallað eftir ítarlegri upplýsingum um áhrif umferðarinnar utan nýja hverfisins, á Hringbraut og Þorrargötu/Njarðargötu.	<i>Sjá svör 18-01 og 18-02 hér að framan</i>
		03	Dagsljós og sólarparp	Óskað er eftir ítarlegri umfjöllun og rökstuðningi fyrir því hvernig tryggð verður góð dagsbirta og sólarljós á milli húsanna frá óháðum aðilum.	Skuggavarp er sýnt á uppdráttum á þremur tímum árs, um jafndægur og sumarslóstöður, á þremur tímum sólarhringsins, eins og venja er við gerð deiliskipulagstillagna.



NR	dags.	-NR	Flokkur aths.	Athugasemd. (skáletrað er bein tilvitnun)	Svar
20 frh.		04	Samráðsferli	Óskað eftir umbótum á samráðsferli skipulagsmála, en USK hrósað fyrir starfið hingað til. Vonandi verða svör kynnt og veigamiklar aths. ræddar og skoðaðar af óháðum sérfræðingum. Einnig óskað frekara samráðs með þátttöku íbúa þegar nánari útfærslur verða unnar, svo tryggja megji að innsýn og reynsla af nærumhverfi skili sér sem best til hönnuða	Lagt hefur verið uppúr góðu samráðsferli í Nýja Skerjafirði og verður því haldið áfram. Með tíð og tíma má án efa bæta þetta ferli og gera það bæði opnara og skilmerkilegra. Embættismenn borgarinnar eru þó bundnir af regluverkinu í báðar áttir má segja og því getur einnig verið erfitt eða ómögulegt að ganga lengra en krafist er, með sama hætti og að ekki er ásættanlegt að gera minna en kveðið er á um í lögum og reglum.
<b>21 Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur (HER)</b>					
	27.1.2021	01	Aðstaða siglinga og smábáta	HER er að svara tölvubréfi skrifstofu skipulagsfulltrúa um aðstöðuna.	
<b>22 Skipulagsstofnun</b>					
	21.12.2020	01	Matsskylda	Um er að ræða ákvörðun Skipulagsstofnunar varðandi landfyllinguna	Kemur að hluta inn á atriði er snúa að 1. deiliskipulagsáfangu, en þetta snýr einkum að því hvað þarf að koma fram í frummatsskýrslu vegna landfyllingarinnar
<b>23 Þryðifélagið Skjöldur</b>					
	28.10.2020	01	Samráðsferli	(Viðbrögð og svör við ýmsum athugasemdum um samráðsferlið eru tekin saman í eitt svar)	Lagt hefur verið uppúr góðu samráðsferli í Nýja Skerjafirði og verður því haldið áfram. Með tíð og tíma má án efa bæta þetta ferli og gera það bæði opnara og skilmerkilegra. Embættismenn borgarinnar eru þó bundnir af regluverkinu í báðar áttir má segja og því getur einnig verið erfitt eða ómögulegt að ganga lengra en krafist er, með sama hætti og að ekki er ásættanlegt að gera minna en kveðið er á um í lögum og reglum.
		02	Lóðaúthlutun	(Viðbrögð og svör við ýmsum athugasemdum um lóðaúthlutun eru tekin saman í eitt svar)	Varðandi úthlutun lóða í Nýja Skerjafirði þá skal tekið fram að rúmlega helmingi lóða hefur enn ekki verið veitt nein vilyrði fyrir, en tilteknir aðilar fengu vilyrði fyrir lóðum í opnu og skilmerkilegu ferli, t.a.m. Hagkvæmt húsnæði fyrir ungt fólk og fyrstu kaupendur frá árinu 2018-19. Þeir sem fengu slík vilyrði eru ekki þátttakendur í gerð deiliskipulagstillagnanna á „sínur“ reitum. Engum lóðum hefur enn verið úthlutað og því eru engir eiginlegir lóðarhafar í Nýja Skerjafirði enn sem komið er.
		03	Skipulag byggðar	(Viðbrögð og svör við ýmsum athugasemdum um skipulag byggðar eru tekin saman í eitt svar)	Varðandi samanburð núverandi Skerjafjarðar og Nýja Skerjafjarðar hvað varðar byggðarmynstur, þá má nefna það að er rétt að nýja byggðin er vissulega frábrugðin núverandi byggð. Það er þó alvanalegt að tegundum og gerðum húsa sé blandað saman, þó svo að um sé að ræða sama hverfi. Taka má sem dæmi öll hverfi Breiðholts, Mela- og Hagahverfi í Vesturbæ Reykjavíkur, Hlíðarnar, Árbæ, Vogana og Fossvoginn. Það er í raun leitun að hverfi í Reykjavík þar sem einungis eru sérbyli eða þar sem ekki er blandað saman ýmsum gerðum húsnæðis.
		04	Umferð	(Viðbrögð og svör við ýmsum athugasemdum um umferð eru tekin saman í þrjú aðskilin svör)	Það aka um 2800 bílar á sólahring um Einarsnes vestan við Bauganes í dag (talning 2017). Við bætist umferð frá um 25 húsum vestan við Bauganes. Það má því segja að um 3000 bílar aki í dag til og frá Skerjafirði. Í fullbyggðum Nýja Skerjafirði er gert ráð fyrir að umferðin verði um 9000 bílar á dag. Rétt er það að Vegagerðin hefur bent á möguleg vandkvæði á Hringbraut m.a. og er verið að vinna að því að skoða umferðarmálin heildstætt ásamt Vegagerðinni, sem sjálf er auk þessa að vinna að nýju umferðarlíkani fyrir höfuðborgarsvæðið.
		05	Umferð	(Viðbrögð og svör við ýmsum athugasemdum um umferð eru tekin saman í þrjú aðskilin svör)	Venjuleg eða hefðbundin viðmið um umferðaraukningu eiga þó síður við í Skerjafirði, því þar er og verður fremur lítið um atvinnustarfsemi og gegnumstreymisumferð verður engin, sem er mjög ákjósanlegt ef halda á umferðarmagni niðri. Auk þess er meðalfjöldi bílastæða á hverja íbúð í Nýja Skerjafirði með því lægsta sem þekkest á Íslandi og leggur það sitt að mörkum við að halda umferð í lágmarki.





NR	dags.	-NR	Flokkur aths.	Athugasemd. (skáletrað er bein tilvitnun)	Svar
23 frh.		06	Umferð	(Viðbrögð og svör við ýmsum athugasemdum um umferð eru tekin saman í þrjú aðskilin svör)	Það er ekkert gefið að allir sem aka til og frá Skerjafirði aki á Hringbraut, þó svo að einhverjir geri það. Skerfirðingar geta hæglega og munu eflaust nýta sér Hjarðarhaga og Ægisíðu vegna ferða í 107 Reykjavík, Þorragötu og Njarðargötu til að komast austur fyrir læk. Svo er stefnt að og hvatt til frekari notkunar almenningsamganga, ásamt því að ganga meira og nýta sér tveggja hjóla farartæki í auknum mæli.
		07	Umferðaröryggi	(Viðbrögð og svör við ýmsum athugasemdum um umferðaröryggi eru tekin saman í eitt svar)	Allt gatnanet í Nýja Skerjafirði er með aðskilin svæði fyrir akandi, hjólandi og gangandi. Núverandi Einarsnes mun einnig fá slíka útfærslu samhliða uppbyggingunni í Nýja Skerjafirði.
		08	Landfylling	(Viðbrögð og svör við ýmsum athugasemdum um landfyllingu eru tekin saman í eitt svar)	Bent er á að landfyllingin er ekki hluti af 1. áfanga uppbyggingar í Skerjafirði. Landfyllingin er nú í viðtæku umhverfismati þar sem fagmenn á öllum sviðum málsins eru að greina kosti og ókosti þeirra áforma sem fyrir liggja. Ýmis konar mótvægis- og uppbyggingaraðgerðir vegna framkvæmdanna eru í skoðun, svo sem endurheimt á leirum og fjörum (fínefnasvæðum).
		09	Mengaður jarðvegur	(Viðbrögð og svör við ýmsum athugasemdum um mengaðan jarðveg eru tekin saman í eitt svar)	Varðandi mengaðan jarðveg þá skal það sagt að nain samvinna er höfð við Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur og verið er að undirbúa og skipuleggja ítarlegar aðgerðir sem tryggja að sem réttast verði á málum haldið og öllum umhverfisáhrifum vegna mengaðs jarðvegs haldið í lágmarki. Ný reglugerð um mengaðan jarðveg tók gildi nú um áramótin og verður unnið í einu og öllu samkvæmt því sem þar kemur fram, samráð við Umhverfisstofnun, Heilbrigðiseftirlitið o.fl.
		10	Athugasemdir og erindi opinberra aðila	(Viðbrögð og svör við ýmsum tilvísunum og tilvitnunum í erindi nokkurra opinberra eru tekin saman í eitt svar)	Þökkum fyrir ábendingar og tilvísanir í athugasemdir og greinargerðir Náttúrufræðistofnunar, Umhverfisstofnunar, Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur. Skipulagsstofnunar, Hafrannsóknarstofnunar og Vegagerðarinnar. Viðeigandi samráð er hafið eða verður haft við allar þessar stofnanir í tengslum við skipulag í Nýja Skerjafirði. Þessir aðilar munu eðli málsins samkvæmt fá svör við sínum eigin athugasemdum í þessu ferli. Þökkum sömuleiðis fyrir tilvitnanir og undirtektir með athugasemdum Isavia og Samgöngustofu er snýr að byggð í Nýja Skerjafirði og Reykjavíkflugvelli. Samráð er þegar hafið við Isavia í öllum þeim málaflokkum sem að þeim snúa og til kasta Samgöngustofa kemur síðar í ferlinu. Athugasemdum Isavia og Samgöngustofu verður einnig svarað og sinnt.
24 Páll R. Þorsteinsson					
	28.10.2020	01	Umferð	Aukning umferðar mun hafa neikvæð áhrif á hljóðvist, loftgæði og umferðaröryggi.	Hverfið er skipulagt þannig að umferð er haldið í eins miklu lágmarki og kostur er. Aðeins eru 0,7 bílastæði á hverja íbúð að meðaltali og góðar tengingar fyrir almenningsamgöngur, gangandi og hjólandi við aðliggjandi hverfi. Engin gengumstremmisumferð er og verða gangandi og hjólandi aðskildir hvorir frá öðrum og einnig frá akandi umferð í nýja skipulaginu. Skv. drögum að endurbyggingu núverandi Einarsnes verður það breikkað svo koma megi fyrir hjóla- og gönguleiðum aðskildum frá akandi umferð, auk þess sem að útbúin verður húsagata við núverandi byggðina við Einarsnes. Bílaumferð til og frá Nýja Skerjafirði færirist þá fjær núverandi byggð, sér í lagi austan við Bauganes.
		02	Hljóðvist	Marklaus samanburður hljóðvistar vegna flugbrautar	Sjá svar 13-09 hér að ofan
		03	Umferð	Fjöldi bílferða vegna nýrrar byggðar í Sviðsmynd 1 verði 4800 á sólarhring, sem sagt 9600 bíla umferð, sem leggt við núverandi 2800, alls 12400 bílar á sólarhring, ríflega fjórföld umferð.	Eins og fram kemur á bls. 9 þá er í skipulaginu gert ráð fyrir umferðarsköpun samkvæmt Sviðsmynd 2, sem eru 6100 bílar á sólarhring. Á bls. 12 er þannig gert ráð fyrir um 8400 bílum á inn og út úr Skerjafirði á sólarhring í fullbyggðu hverfi. Það samsvarar þá þreföldun umferðarinnar í talningunni 2007.
		04	Hljóðvist	Ekki er rætt um hljóðstig vegna umferðar við Einarsnes vestanvert og hvergi er gerð fullnægjandi grein fyrir framtíðarhönnun Einarsnes.	Í tengslum við endurgerð Einarsnes verður útbúið nýtt deiliskipulag og verður þar tekin fyrir hljóðvist vegna umferðar og mögulegar mótvægisáðgerðir. Sjá einnig svar 24-01



NR	dags.	-NR	Flokkur aths.	Athugasemd. (skáletrað er bein tilvitnun)	Svar
24 frh.		05	Umhverfis- sjónarmið	"Eðlilegt er að íbúar við Einarsnes hafi áhyggjur af fyrirhuguðum breytingum enda munu þær leiða til verri hljóðvistar og lakari loftgæða. Það er lítil huggun í því að nýja byggðin sé hönnuð með sjálfbærni og umhverfissjónarmið að leiðarljósi. Sú stefna er lofsverð en betra væri að hún tæki hagsmuni allra með í reikninginn."	Það er skiljanlegt að þeir sem fá meiri bílaumferð nálægt sínum heimilum hafi áhyggjur af lakari hljóðvíst og loftgæðum. Allri uppbyggingu fylgir einhver umferð og umhverfisáhrif. Ef byggja á í borg þá er brýnt að sporna við heildaraukningu umferðar þegar ný hverfi eru skipulögð og þetta nýja hverfi fellur einmitt í þann flokk. Hér skapast mun minni umferð en í öllum sambærilegum hverfum borgarinnar hingað til og einnig minni umferð en ef byggt yrði fjær miðbænum.
		06	Umferð	Eðlilegast að bíða með framkvæmdir þar til flugvöllurinn er farinn.	Flugvöllurinn er víkjandi á aðalskipulagi, en byrjað er að skipuleggja byggð og byggja á þeim svæðum sem fylgdu með í kaupunum skv. samkomulagi ríkis og borgar um flugvöllinn. Ljóst er að nokkur ár munu líða þar til flugvöllurinn fer alveg eða að verulegum hluta og því væri óeðlilegt að bíða með þau svæði sem eru tilbúin til uppbyggingar inn í óvissu framtíðarinnar. Hverfið er á aðalskipulagi og einnig er búið er að vinna rammaskipulag fyrir svæðið.
		07	Umferð	Auk þess eðlilegra að tengja nýja hverfið úr austri, það þarf ekki að leiða til gegnumflæðis um byggðina í Skerjafirði.	Nýi Skerjafjörður verður eðli málsins samkvæmt hluti Skerjafjarðar og Vesturbæjar, þangað munu íbúar sækja hluta þjónustu sinnar, skólinn verður innan hverfis og mun þjóna öllum Skerjafirði. Sama gildir um hverfisverslanir sem fyrirhugaðar eru í Nýja Skerjafirði. Það væri því ekki rökrétt að sinni að ætla að tengja Nýja Skerjafjörð við Hlíðar, Hlíðarfót og Hlíðarenda, hinu megin við flugvöllinn. Umferðin verður færð fjær núverandi byggð eins og kostur er og umferðarhraði verður lágur og því minni hljóð- og loftmengun af henni, auk þess sem reikna má með að hlutdeild rafbíla og annarra útblásturslausra ökutækja fari hratt vaxandi.
25	Minjastofnun				
	1.3.2021	01		<p>Bent er á ýmis atriði sem fram koma í fornleifaskráningu og húsakönnun fyrir skipulagssvæðið þann 17. febrúar 2021.</p> <p>Meðal annars er nefnt að engin ummerki séu um fornleifar á skipulagsreitnum, en skráð heimild um horfna leið. Engin friðuð hús eða mannvikri eru til staðar.</p> <p>Eins er vakin athygli á á svæðinu eru ýmsar yngri minjar sem tengjast atvinnu- og þróunarsögu borgarinnar og síðari heimsstyrjöld, en slíkt fellur utan lögformlegs umboðs Minjastofnunar.</p> <p>Svo er getið nokkurra minja sem stofnunin telur að huga beri sérstaklega að.</p> <p>Að lokum hvetur Minjastofnun Reykjavíkurborg til að huga að verndun yngri minja og leitast við að fella þær inn í deiliskipulagið, auk þess að minna á að farið skuli</p>	<p>Þakkað er fyrir skilmerkilegar athugasemdir og vísanir í veigamikla skýrslu um fornleifaskráningu og húsakönnun.</p> <p>Deild borgarhönnunar á skrifstofu samgöngustjóra mun taka þessi atriði fyrir í áframhaldandi vinnslu skipulagsins í samvinnu við skipulagsfulltrúa.</p>



NR	dags.	-NR	Flokkur aths.	Athugasemd. (skáletrað er bein tilvitnun)	Svar
<b>26 Brokey siglingafélag Reykjavíkur</b>					
	31.8.2020	01	Aðstaða siglinga og smábáta	Frestun á skipulagi aðstöðu fyrir siglingar er vondur kostur. Þó svo að aðstaðan komi síðar þarf að skilgreina aðkomu o.fl. enda kemur skýrt fram í þarfagreiningu að það þarf að geta ekið með bátakerrur að aðstöðunni. Gera þarf ráð fyrir starfsemi frá fyrsta degi.	Upphaflega var gert ráð fyrir að skoða hvernig mætti koma fyrir aðstöðu siglingaklúbbsins í tengslum við deiliskipulagsvinnu 2. áfanga Nýja Skerjafjarðar. Eins og fram kemur í minnisblaði frá Heilbrigðiseftirliti Reykjavíkur (HER) frá 27. janúar 2021, þar sem fjallað er um flutning á aðstöðu siglingaklúbbs og mögulegri smábátahöfn í Skerjafirði, þá var í tengslum við "hreinsun strandlengjunnar í Reykjavík [...] tekin ákvörðun um að koma upp baðstað í Nauthólsvík [og] var dælustöð fyrir skólp [þá] fundinn staður við Skeljanes til að tryggja að hætta á skólpmengun á baðstaðnum og aðstöðu fyrir siglingaklúbbs fyrir börn og unglunga væri í lágmarki." Enn fremur segir þar að hafnsækin starfsemi "...og þá sérstaklega starfsemi fyrir börn og unglunga [ætti] ekki að vera staðsett í nágrenni skólpdælustöðvar. [...] HER leggst því gegn því að siglingaklúbbur fyrir börn verði staðsettur á þessum stað." og áfram um smábátahöfn: "...þá ítrekar HER að slík starfsemi ætti ekki að vera í nágrenni skólpdælustöðvar. Umferð smábáta yrði um svæði sem hætta væri á gerlamengun ef neyðarlúga opnast. HER telur ekki æskilegt að beina útivist í formi siglingar inn á áhrifasvæði skólpdælustöðvarinnar og telur að slíkri aðstöðu ætti að finna stað í meiri fjarlægð." Eins má nefna að form og hæð sjávarbotns og aðstæður í fjörunni út af Skeljanesi og þar austan við eru með
		02	Aðstaða siglinga og smábáta	Bygging brúar yfir Fossvog mun valda Brokey varanlegu tjóni þannig að félagið geti ekki lengur haldið úti barna- og unglingastarfi.	Fyrst núverandi aðstaða í Nauthólsvík verður óásættanleg og ekki getur talist mögulegt að byggja aðstöðu á skipulagssvæði Nýja Skerjafjarðar þá má hvetja félagið til samtals og samvinnu við Reykjavíkurborg um lausn á aðstöðumálum félagsins til framtíðar.

**Niðurstaða:**

Lagt er til að deiliskipulagstillaga dags. 26. júní 2020 verði samþykkt með uppfærðum uppdráttum og greinargerð dags. breytt 5. mars 2021.

**f.h. Skipulagsfulltrúans í Reykjavík**

Ingvar Jón Bates Gíslason arkitekt