Vegna: Máls nr. 0842/2026, Fossvogsblettur 2-2A - USK26050052 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Hér fyrir neðan má sjá fylgibréf með undirskriftalista sem sent var til borgaryfirvalda 26. febrúar 2026 vegna framkvæmda við leikskóla (sjálfan undirskriftalistann ásamt fylgibréfinu má sjá í meðfylgjandi PDF skjali):

„Undirskriftalisti með ákalli til borgaryfirvalda um endurmat á fyrirhuguðum framkvæmdum við Fossvogsveg"

Reykjavík, 26. febrúar 2026

Það vakti undrun hjá okkur íbúum við Kjarrveg, Markarveg og Klifveg í Fossvogi þegar fyrir stuttu síðan uppgötvaðist fyrir tilviljun að eftir að borgin óskaði eftir umsögnum okkar varðandi byggingu 150 barna leikskóla þá óskaði hún á sama tíma eftir byggingarstjórn vegna 200 barna leikskóla í gögnum til útboðsaðila eins og sjá má á eftirfarandi vefslóð:

https://byggingar.is/18-08-2025-fossvogsblettur-nyr-leikskoli-byggingarstjorn/

Ef leikskólinn á að vera fyrir 200 börn fremur en 150 er augljóslega um mikla aukningu að ræða þar sem að meðalleikskóli er fyrir 60-70 börn. Jafnvel þó að um verði að ræða 150 barna leikskóla er ljóst að Fossvogsvegur ber ekki þann umferðarþunga sem sú stærð myndi hafa í för með sér.

Íbúar voru beðnir um að senda inn umsagnir s.l. sumar og var þeim skilað 28.8.2025 en engar breytingar á skipulagi voru gerðar þrátt fyrir ábendingar íbúa sem má sjá á eftirfarandi vefslóð:

https://fundur.reykjavik.is/sites/default/files/agenda-items/Fossvogsblettur%202-2A%20-%20Breyting%20%C3%A1%20deiliskipulagi.pdf

Í umsögnum lýsa íbúar m.a. áhyggjum af því að aukinn umferðarþungi leiði til meiri slysahættu fyrir börn sem eru á leið í og úr Fossvogsskóla. Einnig ætti að nefna að aukinn umferðarþungi myndi hafa í för með sér mikla mengun á svæðinu við leikskólann sem staðsettur er neðst í Fossvogsdalnum.

Á eftirfarandi vefslóð má sjá blaðagrein Heimildarinnar frá 30.6.2023 þar sem fjallað er byggingu á þessum leikskóla:

https://heimildin.is/grein/18246/fagna-nyjum-leikskola-en-hafa-ahyggjur-af-umferdinni/

Hér er m.a. vitnað í ummæli skipulagsstjóra Reykjavíkur um að hætta á umferðaröngþveiti „ætti að vera í lágmarki“ vegna þess að tvær aðkomuleiðir séu að leikskólanum, annars vegar við Borgarspítala frá Bústaðavegi um Háaleitisbraut og hins vegar frá Bústaðavegi um Eyrarland. Þessu eru íbúar ekki sammála vegna þess að á báðum þessum gatnamótum er nú þegar mikil stífla á annatímum. Umrædd gatnamót eru þröng og þola illa þá umferð sem þegar er til staðar og munu allir sem eiga erindi í leikskólann þurfa að fara um þessi gatnamót á annatímum. Við undirrituð óskum eftir því að framkvæmdin verði tekin til endurskoðunar því það er Ijóst að leikskóli fyrir 150 börn er allt of stór fyrir þessa staðsetningu og skerðir bæði lífsgæði og öryggi þeirra íbúa sem búa við ofangreindar götur og í nærliggjandi hverfum.

Á meðfylgjandi undirskriftalista eru ekki væntanlegir íbúar í 15 íbúða blokk sem nýlega var byggð við Fossvogsveg.“

Höfundur: Guðleif Fríður Sigurjónsdóttir

Sent inn þann: 13.07.2026

Viðhengi:

1.1.undirskriftarlisti_med_akalli_til_borgaryfirvalda.pdf

Undirskriftalisti með ákalli til borgaryfirvalda
um endurmat á fyrirhuguðum framkvæmdum við Fossvogsveg

Reykjavík, 26. febrúar 2026

Það vakti undrun hjá okkur íbúum við Kjarrveg, Markarveg og Klifveg í Fossvogi þegar fyrir stuttu síðan uppgötvaðist fyrir tilvijun að eftir að borgin óskaði eftir umsögnum okkar varðandi byggingu 150 barna leikskóla þá óskaði hún á sama tíma eftir byggingarstjórn vegna 200 barna leikskóla í gögnum til útboðsaðila eins og sjá má á eftirfarandi vefslóð:

https://byggingar.is/archives/55022

Ef leikskólinn á að vera fyrir 200 börn fremur en 150 er augljóslega um mikla aukningu að ræða þar sem að meðalleikskóli er fyrir 60-70 börn. Jafnvel þó að um verði að ræða 150 barna leikskóla er ljóst að Fossvogsvegur ber ekki þann umferðarþunga sem sú stærð myndi hafa í för með sér.

Íbúar voru beðnir um að senda inn umsagnir s.l. sumar og var þeim skilað 28.8.2025 en engar breytingar á skipulagi voru gerðar þrátt fyrir ábendingar íbúa sem má sjá á eftirfarandi vefslóð:

https://fundur.reykjavik.is/sites/default/files/agenda-items/Fossvogsblettur%202-2A%20-%20Breyting%20%C3%A1%20deiliskipulagi.pdf

Í umsögnum lýsa íbúar m.a. áhyggjum af því að aukinn umferðarþungi leiði til meiri slysahættu fyrir börn sem eru á leið í og úr Fossvogsskóla. Einnig ætti að nefna að aukinn umferðarþungi myndi hafa í för með sér mikla mengun á svæðinu við leikskólann sem staðsettur er neðst í Fossvogsdalnum.

Á eftirfarandi vefslóð má sjá blaðagrein Heimildarinnar frá 30.6.2023 þar sem fjallað er byggingu á þessum leikskóla:

https://heimildin.is/grein/18246/fagna-nyjum-leikskola-en-hafa-ahyggjur-af-umferdinni/

Hér er m.a. vitnað í ummæli skipulagsstjóra Reykjavíkur um að hætta á umferðaröngþveiti „ætti að vera í lágmarki" vegna þess að tvær aðkomuleiðir séu að leikskólanum, annars vegar við Borgarspítala frá Bústaðavegi um Háaleitisbraut og hins vegar frá Bústaðavegi um Eyrarland. Þessu eru íbúar ekki sammála vegna þess að á báðum þessum gatnamótum er nú þegar mikil stífla á annatímum. Umrædd gatnamót eru þröng og þola illa þá umferð sem þegar er til staðar og munu allir sem eiga erindi í leikskólann þurfa að fara um þessi gatnamót á annatímum.

Við undirrituð óskum eftir því að framkvæmdin verði tekin til endurskoðunar því það er ljóst að leikskóli fyrir 150 börn er allt of stór fyrir þessa staðsetningu og skerðir bæði lífsgæði og öryggi þeirra íbúa sem búa við ofangreindar götur og í nærliggjandi hverfum.

Á meðfylgjandi undirskriftalista eru ekki væntanlegir íbúar í 15 íbúða blokk sem nýlega var byggð við Fossvogsveg.

Nafn	Heimilisfang	Kennitala
[illegible]	Kjarrvegi 5	200895-2649
[illegible]	Kjarrvegi 6	120247-5769
[illegible]	Kjarrvegi 5	131177-4539
[illegible]	Kjarrvegi 10	170981-5109
[illegible]	Kjarrvegi 16	140780-3839
[illegible]	Kjarrvegi 6	200771-5839
[illegible]	Kjarrvegi 6	190572-3909
Elmar Freyr Jensen	Klifvegur 1	260679-4499
Guðríður Matthildur Benediktsdóttir	Klifvegur 1	210280-4169
[illegible]	Klifvegur 4	241055-4859
[illegible]	Klifvegur 4	290753-3769
[illegible]	Kjarrvegi 15	1211494519
[illegible]	Kjarrvegi 15	030590-2529
[illegible]	Kjarrvegur 15	220589-2189
[illegible]	Kjarrvegur 15	010197-2529
[illegible]	KJARRVEGUR 15	091098-2129
[illegible]	Kjarrvegur 3	130674-2979
[illegible]	Kjarrvegur 9	100789-2059
[illegible]	Kjarrvegur 9	130389-2019
[illegible]	Kjarrvegur 11	081062-2269
[illegible]	Kjarrvegi 11	010262-5859
[illegible]	Kjarrvegi 13	070985-4949
[illegible]	Kjarrvegi 13	060282-4559
MAGNÚS ÓLAFSSON	MARKARVEGI 16	250451-4239

Nafn	Heimilisfang	Kennitala
Karen Wíðal	MARKARVEGUR 4	080658-7799
Guðmundur Pétursson	—11—	210351-4609
Ingibjörg Dögg Friðriksd.	MARKARVEGUR 4	070779-5269
[illegible]	[illegible]	230764-7859
Margrét Arnljótsdóttir	MARKARVEGUR 3	171078-6369
Jóhann Karlsson	Markarvegur 3	010277-3459
Anna Jóhannsdóttir	Markarvegur 17	240755-3789
Guðbjörg Guðmundsdóttir	Markarvegur 17	060658-5209
Lúðvík Vilhelmsson	Markarvegur 17	240862-2719
Anna Lín Sigurjónsd.	—11—	171068-4959
Guðbjörg Pétursdóttir	Markarvegur 15	090851-2179
Þorvaldur Jónsson	—11—	141151-3559
Sigurður Ó. Þórðarson	Markarvegi 15	170175-5579
Bjarnveig Pálsdóttir	Markarvegi 15	060654-3759
Þórunn Snjólfsdóttir	Markarvegi 13	070179-3549
Ólafur Hall	Markarvegi 11	050643-3459
Þorbjörg Þórðardóttir	Markarvegi 11	010749-4689
Ásdís Magnúsdóttir	Markarvegi 2	261149-4439
Kristín Guðmundsdóttir	Markarvegi 1	161289-2809
Guðmundur Ólafur Ólafsson	Markarvegi 12	181070-3669
Minjung Kim	Markarvegi 12	231164-2009
Guðrún Þórðardóttir	Markarvegi 16	270962-5559
Ólöf Þórhallsdóttir	Markarvegi 16	300354-5489
Rósa Guðjónsdóttir	Markarvegur 16	310753-2039

Vegna: Máls nr. 0842/2026, Fossvogsblettur 2-2A - USK26050052 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Veitur hafa kynnt sér tillöguna og gera engar athugasemdir

Höfundur: Tinna Traustadóttir

Sent inn þann: 21.07.2026 , **Fyrir hönd:** Veitur

Vegna: Máls nr. 0842/2026, Fossvogsblettur 2-2A - USK26050052 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Ég Einar K5ristján hef þungaráhyggjur af staðsetningu þessa leikskóla. Ekki minkar hún við fjölgun deilda. Þarna er verið að auka umferð mikið niður í gegnum Eyrarland og við mikið útivistarsvæði. Ég hefði alltaf talið æskilegra að byggja svona stóran leikskóla á lóð leikskólanns ofan við Borgarspitala. Einfaldlega til að draga úr umferð niður í hverfið. Hugsanleg lausn til að minka umferð um Eyrarland væri að breyta Fossvogsveg í botnlanga rétt eins og aðrir botnlangar út frá Eyrarlandi. Slík lokun ætti að koma vestan Kjarrvegs og vestan nýju raðhúsana við Fossvogsveg sem nú virðast óseljanleg. Slík lokun myndi minka auka til muna öryggi gangandi og hjólandi. Myndi umferð um Eyrarland, sem sker gönguleiðir til og frá Fossvogsskóla. Um slíka lokun færi gangaandi umferð frá ;arkarvegi og Kjarrvegi. Gangandi umferð frá Lautarvegi, Skógarvegi og Sléttuvegi færi hinsvegar niður samsíða Hálaeitisbraut og inn á göngustíg við skógræktina. Einnig þyrfti að endurgera göngustóigana frá Árllandi upp í Fossvogsveg. Það er ábirgargluti að senda líklega á þriðja hundruð bíla hvölds og morgna þverr á gönguleiðir sem jafnvel eru í einhverjum tilvikum til og frá skóla!

Höfundur: Einar Kristján Haraldsson

Sent inn þann: 11.08.2026

Vegna: Máls nr. 0842/2026, Fossvogsblettur 2-2A - USK26050052 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Áréttað er að íbúar í hverfinu hafa ekki andmælt því að byggður verði leikskóli á staðnum en hafa verulegar áhyggjur af stærð skólans sem á sér enga samsvörun við aðra leikskóla á landinu, sem almennt eru fyrir 60 til 75 börn. Íbúar sendu undirskriftalista þar sem borgaryfirvöld voru hvött til þess að endurskoða stærð skólans og minnka hann. Miðað við þessi áform sem hér eru kynnt þá er engin hlustun á þessar áhyggjur íbúa. Þvert á móti er lagt til að skólinn verði stækkaður enn meira!

Umferðarþunginn mun því verða enn meiri. Ekki fæst séð að einhver greining eða gögn liggi fyrir um það hve mörg börn koma akandi í skólann og áhrif þess á hverfið. Það blasir við að þessi skóli mun þjóna aðallega börnum utan hverfisins, sem þurfa því að koma akandi til og frá skólanum, með tilheyrandi áhrifum á hverfið.

Bent er á að fulltrúar Sjálfstæðisflokksins lögðu fram sérstaka bókun um málið á fundi þann 25. október 2023 sjá meðfylgjandi link:
útskrift úr fundargerðar umhverfis- og skipulagsráðs - fossvogsblettur.pdf (https://fundur.reykjavik.is/sites/default/files/agenda-items/%C3%BAtskrift%20%C3%BAr%20fundarger%C3%B0ar%20umhverfis-%20og%20skipulagsr%C3%A1%C3%B0s%20-%20fossvogsblettur.pdf)

Í bókuninni kemur fram: "Eins og íbúar í hverfinu benda á er Fossvogsgata þröng, með gangstétt aðeins öðrum megin og hentar því ekki hinni miklu umferð, sem mun óhjákvæmilega fylgja stórum leikskóla."

Það er því eðlilegt að spyrja hvort fulltrúar núverandi meirihluta sé búinn að gleyma þessari bókun sinni og hvort það sé raunverulega enginn vilji til þess að hlusta og taka til greina áhyggjur íbúa í tengslum við stærð þessa skóla og umferðinni sem óhjákvæmilega mun fylgja henni?

Höfundur: Eva Bryndís Helgadóttir

Sent inn þann: 18.08.2026

Vegna: Máls nr. 0842/2026, Fossvogsblettur 2-2A - USK26050052 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Meðfylgjandi er undirrituð umsögn Byggingarfélags Gylfa og Gunnars hf. vegna tillögu að breytingu á deiliskipulagi fyrir Fossvogsblett 2 og 2A.
Í breytingunni felst að fjöldi barna í leikskólanum verði aukinn úr 150 í 200, byggingarreitur B1 stækkaður svo koma megi fyrir hjóla-, vagna- og útigeymslum innan reitsins, án breytingar á byggingarmagni, auk þess sem bíla- og hjólastæðum verði fjölgað.
Byggingarfélag Gylfa og Gunnars hf. hefur lögvarða hagsmuni af málinu þar sem félagið er lóðarhafi og hefur byggt raðhús til sölu að Fossvogsvegi 8–36, á næstu lóð við fyrirhugaðan leikskóla. Í umsögninni eru meðal annars gerðar athugasemdir við aðkomu, bílastæðaþörf, umferðarflæði, umferðaröryggi og hljóðvist.
Með umsögninni fylgja samgöngumat Verkís, umsögn deildar samgangna Reykjavíkurborgar um áhrif á gatnakerfi og dómur Hæstaréttar í máli nr. 545/2015.
Óskað er eftir því að meðfylgjandi umsögn og fylgiskjöl verði tekin til formlegrar meðferðar við afgreiðslu málsins.

Höfundur: Atli Geir Gunnarsson

Sent inn þann: 19.08.2026

Viðhengi:

5.1.Fossvogsblettur 2 og 2A – Umsögn Bygg.pdf

5.2.Fylgiskjal 1 – Fossvogsblettur 2–2A – Samgöngumat.pdf

5.3.Fylgiskjal 2 – Ævintýraborgir við Fossvogsveg – Umsögn um áhrif á gatnakerfi.pdf

5.4.Fylgiskjal 3 – Dómur Hæstaréttar nr. 545-2015 – Krikaskóli.pdf

Umsögn vegna breytingar á deiliskipulagi fyrir Fossvogsblett 2 og 2A

Aðkoma, bílastæði og hljóðvist

Umsögn þessi er unnin fyrir Byggingarfélag Gylfa og Gunnars. Fyrirtækið hefur lögvarða hagsmuni af málinu þar sem það er lóðarhafi og hefur byggt raðhús til sölu á Fossvogsvegi 8 – 36; á næstu lóð við fyrirhugaðan leikskóla.

Til umsagnar er tillaga að breytingu á deiliskipulagi fyrir Fossvogsblett 2 og 2A, ásamt greinargerð og fylgigögnum. Samkvæmt tillögunni er gert ráð fyrir tíu deilda leikskóla fyrir allt að 200 börn.

Með tillögunni fylgir samgöngumat Verkís, dags. 26. janúar 2026. Þar er gert ráð fyrir samtals 31 bílastæði innan lóðar, þar af 3 stæðum fyrir hreyfihamlaða. Nauðsynlegt er að samræma deiliskipulagsuppdrætti og samgöngumat þannig að fjöldi og staðsetning bílastæða komi fram með skýrum og samræmdum hætti.

Einnig fylgir umsögn Bjarna Rúnars Invarssonar, deildarstjóra samgangna hjá Reykjavíkurborg, dags. 18. september 2023, um áhrif eldri skipulagstillögu, sem gerði ráð fyrir leikskóla fyrir 150 börn á sömu lóð, á gatnakerfi svæðisins.

Almennt um staðsetningu og áhrif starfseminnar

Af fyrirliggjandi deiliskipulagsuppdrætti verður ráðið að bygging leikskólans sé staðsett með nokkuð skynsamlegum hætti gagnvart aðliggjandi íbúðarbyggð. Aðkoma og meginleiksvæði virðast liggja suðvestan við bygginguna, þar sem hún getur að einhverju leyti veitt skjól gagnvart nærliggjandi íbúðabyggð.

Engu að síður er ljóst að tíu deilda leikskóli fyrir allt að 200 börn felur í sér umfangsmikla starfsemi. Slík starfsemi er óhjákvæmilega líkleg til að hafa í för með sér aukna umferð, hávaða og annað ónæði í hverfi sem nú einkennist af rólegri íbúðabyggð. Því er mikilvægt að áhrif framkvæmdarinnar á umferðaröryggi, hljóðvist og búsetugæði verði metin með varfærnum og gagnsæjum hætti.

Í þessu sambandi er rétt að minna á ítarlegar umsagnir íbúa vegna fyrri skipulagstillögu um leikskóla fyrir 150 börn. Þar komu fram verulegar áhyggjur af umfangi starfseminnar og lögðu íbúar til að leikskóli á lóðinni yrði mun minni, eða fyrir um 50 börn. Borgaryfirvöld eru hvött til að taka þau sjónarmið til vandaðrar skoðunar og eiga raunverulegt samráð við íbúa og aðra hagsmunaaðila áður en endanleg ákvörðun er tekin.

Verulegur og óútskýrður munur er á áætlaðri bílaumferð sem leikskólinn kallar á; á milli meðfylgjandi álits Reykjavíkurborgar fyrir 150 barna leikskóla og áætlaðri umferð í tengslum við fyrirhugaðan 200 barna leikskóla skv. samgöngumati Verkís. Fara þarf í saumana á þessu máli og komast að hinu rétta.

Með fylgir jafnframt dómur Hæstaréttar í málinu nr. 545/2015 en Hæstiréttur staðfesti niðurstöðu héraðsdóms, þar sem íbúum í Mosfellsbæ voru dæmdar bætur vegna stækkunar Krikaskóla, m.a. vegna aukinnar umferðar og aukins hávaða frá því sem gera mátti ráð fyrir samkvæmt eldra skipulagi.

Þótt hvert mál verði að meta á eigin forsendum sýnir niðurstaða þessa máls mikilvægi þess að áhrif umfangsmikillar skólastarfsemi á nærliggjandi fasteignir og búsetuhagsmuni séu metin með fullnægjandi hætti.

Bílastæði starfsmanna

Aðkoma að leikskólanum og fyrirhugaður fjöldi bílastæða valda sérstökum áhyggjum. Eins og áður segir er verulegt ósamræmi á milli forsendna í nefndri umsögn Reykjavíkurborgar frá 18. september 2023 og samgöngumati Verkís frá 26. janúar 2026. Hér er miðað við forsendur í meðfylgjandi umsögn Reykjavíkurborgar þar sem þær virðast raunhæfari með hliðsjón af nýlegri ferðavenjukönnun USK og Gallup frá 2024.

Í umsögn Reykjavíkurborgar var miðað við að 29 af 40–45 starfsmönnum leikskóla fyrir 150 börn kæmu til vinnu á einkabíl. Það jafngildir því að um 64–73% starfsmanna komi á bíl og er í meginatriðum í samræmi við niðurstöður ferðavenjukönnunar USK og Gallup frá 2024.

Sé sama hlutfall yfirfært á fyrirhugaðan leikskóla, þar sem gert er ráð fyrir allt að 60 starfsmönnum, má ætla að um 39–44 starfsmenn komi til vinnu á einkabíl. Samgöngumat Verkís gerir hins vegar aðeins ráð fyrir 21 bílastæði fyrir starfsmenn.

Ekki verður séð að fullnægjandi rök hafi verið færð fyrir því hvers vegna hlutfall starfsmanna sem ferðast með einkabíl eigi að vera svo miklu lægra en fyrri forsendur Reykjavíkurborgar og fyrirliggjandi ferðavenjugögn gefa til kynna. Að mati undirritaðra er því óvarlegt að miða hönnun og skipulag lóðarinnar við aðeins 21 bílastæði fyrir starfsmenn án frekari greiningar og mótvægisaðgerða.

Bílastæði vegna komu og brottfarar barna

Í fyrrgreindri umsögn Reykjavíkurborgar var gert ráð fyrir að 105 af 150 börnum, eða um 70%, kæmu í leikskólann með foreldri eða forráðamanni í bíl. Það hlutfall er einnig í meginatriðum í samræmi við fyrrgreinda ferðavenjukönnun.

Sé sama hlutfall yfirfært á leikskóla fyrir 200 börn má gera ráð fyrir að um 140 börn komi með bíl að morgni og sótt síðdegis. Þar sem um er að ræða stóran leikskóla er jafnframt líklegt að upptökusvæði hans verði stærra en næsta nágrenni. Því er ekki sjálfgefið að hlutfall bílferða verði lægra en 70%; það gæti þvert á móti orðið hærra.

Í samræmi við forsendur samgöngumats Verkís er hér miðað við að börn komi á tímabilinu frá kl. 8:00 til 9:00 á morgnana. Jafnframt er miðað við að hver bíll taki bílastæði að meðaltali í 7,5 mínútur, eða 0,125 klukkustundir; á meðan barni er fylgt inn, gengið er frá fatnaði þess og nauðsynleg samskipti við starfsfólk eiga sér stað.

Miðað við 140 bílkomur á klukkustund er væntur fjöldi bíla í stæðum samtímis um 18 stæði. Meðalþörfin fyrir foreldra er því um 18 bílastæði.

Meðalþörf ein og sér er þó ekki fullnægjandi hönnunarviðmið, enda dreifast komur ekki jafnt yfir tímabilið og álagstoppar geta myndast. Til að meta sveiflur í fjölda samtímis staddra bíla er hér, til einföldunar, miðað við Poisson-dreifingu með væntigildið 17,5. Sú nálgun er háð óvissu, meðal annars vegna þess að komur foreldra kunna að vera innbyrðis háðar og þéttast á styttri tímabilum. Hún gefur engu að síður vísbendingu um stærðargráðu bílastæðaþarfarinnar.

Samkvæmt þessari nálgun þarf um 25 bílastæði fyrir foreldra til þess að fjöldi þeirra dugi í að minnsta kosti 95% tilvika. Sé miðað við um 99% þjónustustig þarf um 28 stæði fyrir foreldra. Hliðstætt álag getur myndast síðdegis þegar börn eru sótt. Hér er miðað við 95 til 99% mörk til þess að tryggja að ekki myndist umferðarteppur á Fossvogsvegi; sem er mikilvæg leið fyrir neyðarþjónustu og sjúkraflutninga.

Samgöngumat Verkís gerir hins vegar aðeins ráð fyrir 10 bílastæðum fyrir foreldra. Sá fjöldi er undir reiknaðri meðalþörf og verulega undir áætlaðri hönnunarþörf miðað við 95–99% þjónustustig.

Samanburður á áætlaðri bílastæðaþörf

Samanburður á forsendum samgöngumats Verkís og framangreindum útreikningum Trivium er sýndur í töflu 1.

Bílastæðaþörf - Notendur	**Verkís Samgöngumat**	**Reiknuð meðalþörf**	**Hönnunar-þörf**
Starfsmenn	21	39 - 44	39 - 44
Foreldrar	10	18	25 - 28
Samtals	**31**	**57 - 62**	**64 - 72**

Tafla 1. Samanburður á áætlaðri bílastæðaþörf vegna leikskóla fyrir allt að 200 börn. Hönnunarþörf fyrir foreldra miðast við um 95–99% þjónustustig.

Samkvæmt framangreindu gæti bílastæðaþörf á álagstímum verið á bilinu 64–72 stæði, eftir því hvaða þjónustustig er lagt til grundvallar. Fyrirhuguð 31 stæði eru því 33–41 bílastæðum færri en reiknuð hönnunarþörf.

Bílastæðaskortur af þessari stærðargráðu getur leitt til þess að starfsmenn eða foreldrar leiti bílastæða í nærliggjandi götum, stöðvi tímabundið í akbraut eða bíði í bifreiðum eftir lausu stæði. Slíkt getur valdið verulegum umferðartöfum, dregið úr yfirsýn og skapað hættu fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur; ekki síst börn. Það kann jafnframt að hafa veruleg áhrif á bílferðir íbúa til og frá eigin fasteignum sem og á viðhorf nágranna til starfseminnar.

Áhrif á Fossvogsveg

Fossvogsvegur er um sex metra breið tvístefnugata í rólegu íbúðarhverfi. Miðlína er ekki merkt og samkvæmt samgöngumati Verkís er heimilt að leggja í götunni. Íbúar leggja gjarnan við norðurkant hennar.

Þar sem bifreiðum er lagt við götuna verður akbrautin það þröng að bifreiðar geta ekki mæst. Veruleg aukning umferðar að morgni og síðdegis og skortur á bílastæðum getur því leitt til biðraða og ófyrirsjáanlegra aðstæðna, auk þess sem aðgengi neyðar- og þjónustubifreiða skerðist.

Ekki verður séð af fyrirliggjandi gögnum hvernig Reykjavíkurborg hyggst tryggja fullnægjandi umferðarflæði og öryggi á Fossvogsvegi á álagstímum. Það er því mikilvægt að fara í saumana á greiningu og útfærslu aðkomu, bílastæða og umferðaröryggis áður en skipulagstillagan verður afgreidd.

Niðurstaða og óskir

Með vísan til framangreinds er þess óskað að Reykjavíkurborg:

1. Samræmi deiliskipulagsuppdrætti og samgöngumat að því er varðar fjölda og staðsetningu bílastæða á lóð fyrirhugaðs leikskóla.
2. Endurmeti forsendur um ferðavenjur starfsmanna, foreldra og barna.
3. Geri álagsgreiningu á bílastæðaþörf og umferðarflæði að morgni og síðdegis.
4. Meti sérstaklega áhrif starfseminnar á umferðaröryggi, hljóðvist og aðgengi íbúa;
5. Leggi fram raunhæfar mótvægisaðgerðir áður en tillagan verður samþykkt.
6. Taki stærð leikskólans til endurskoðunar reynist ekki unnt að tryggja fullnægjandi aðkomu, bílastæði, hljóðvist og umferðaröryggi.

Markmiðið verður að vera að finna farsæla og örugga lausn sem taki tillit til þarfa leikskólans, barna og foreldra, jafnt sem lögmætra hagsmuna íbúa og fasteignaeigenda í næsta nágrenni.

Virðingarfyllst,
f.h. Byggingarfélags Gylfa og Gunnars

Reykjavík, 18.08.2026

Gylfi Ómar Héðinsson

Gunnar Þorláksson

Ólafur Hjálmarsson

Fylgiskjöl

1. Fossvogsblettur 2-2A – Samgöngumat
2. Ævintýraborgir við Fossvogsveg – Umsögn um áhrif á gatnakerfi
3. Dómur Hæstaréttar nr. 545-2015 - Krikaskóli

FOSSVOGSBLETTUR 2 OG 2A

Samgöngumat



HEITI SKÝRSLU:	FOSSVOGSBLETTUR SAMGÖNGUMAT		DREIFING: ☐ OPIN
VERKEFNI:	Fossvogsblettur Samgöngumat		☐ LOKUÐ TIL
SKÝRSLA NR. 1		AFURÐAR-AUÐKENNI: **22055-M00015**	☒ HÁÐ LEYFI VERKKAUPA

ÚTGÁFUSAGA:					
ÚTG. NR	DAGS.	HÖFUNDUR	RÝNT AF	SAMÞ.	ÚTGÁFUSTAÐA
1	2024-07-09	KEP/GÞG	AnGS	KEP	Útgefið
2	2026-01-26	KEP	AnGS	KEP	Útgefið

HÖFUNDAR:
Kristjana Erna Pálsdóttir
Gestur Þór Gestsson

VERKEFNISSTJÓRI:
Kristjana Erna Pálsdóttir

UNNIÐ FYRIR:
Reykjavíkurborg
UMSJÓN:
Sólveig Björk Ingimarsdóttir

SAMSTARFSAÐILAR:

ÚTDRÁTTUR:
Samgöngumat vegna deiliskipulags fyrir leikskólalóð á Fossvogsbletti 2 og 2A. Lagt mat á bíla- og hjólastæðaþörf. Umferðarsköpun að/frá reit áætluð og aðstæðum á uppbyggingarreit lýst út frá samgöngulegum sjónarmiðum. Umferðaröryggi vegna uppbyggingar rýnt.

LYKILORÐ ÍSLENSK:
Samgöngumat, umferðaröryggi, bílastæði, hjólastæði, umferðarsköpun

LYKILORÐ ENSK:

© Geta skal heimilda sé efni skýrslunnar afritað eða birt með einhverjum hætti.

Samantekt

Nýtt deiliskipulag fyrir Fossvogsblett 2 og 2A gerir ráð fyrir nýjum 10 deilda leikskóla með plássi fyrir 180-200 börn.

Í þessu samgöngumati hefur aðgengi að deiliskipulagsreitnum verið metið m.t.t. ólíkra ferðamáta; bíls, almenningssamgangna, gangandi og hjólandi.

Reiturinn er vel tengdur göngu- og hjólastígum. Stutt er í biðstöð Strætó Bs við göngubrú yfir Kringlumýrarbraut þar sem þrjár leiðir stoppa. Aðrar stöðvar eru lengra í burtu og nokkur bratti að þeim.

Aðgengi akandi helst óbreytt en umferðarmagn mun aukast um Fossvogsveg með uppbyggingu leikskólans. Lagt er til að fylgjast með þróun umferðarhraða, og fara í aðgerðir sem bæta sjónlínur við innkeyrslur.

Viðmiðunargildi fyrir fjölda bílastæða á reitnum er 31 samkvæmt stefnu Reykjavíkurborgar um bíla- og hjólastæði. Hjólastæðin þurfa að vera 64 og 44 þeirra í læstum hjólageymslum.

Efnisyfirlit

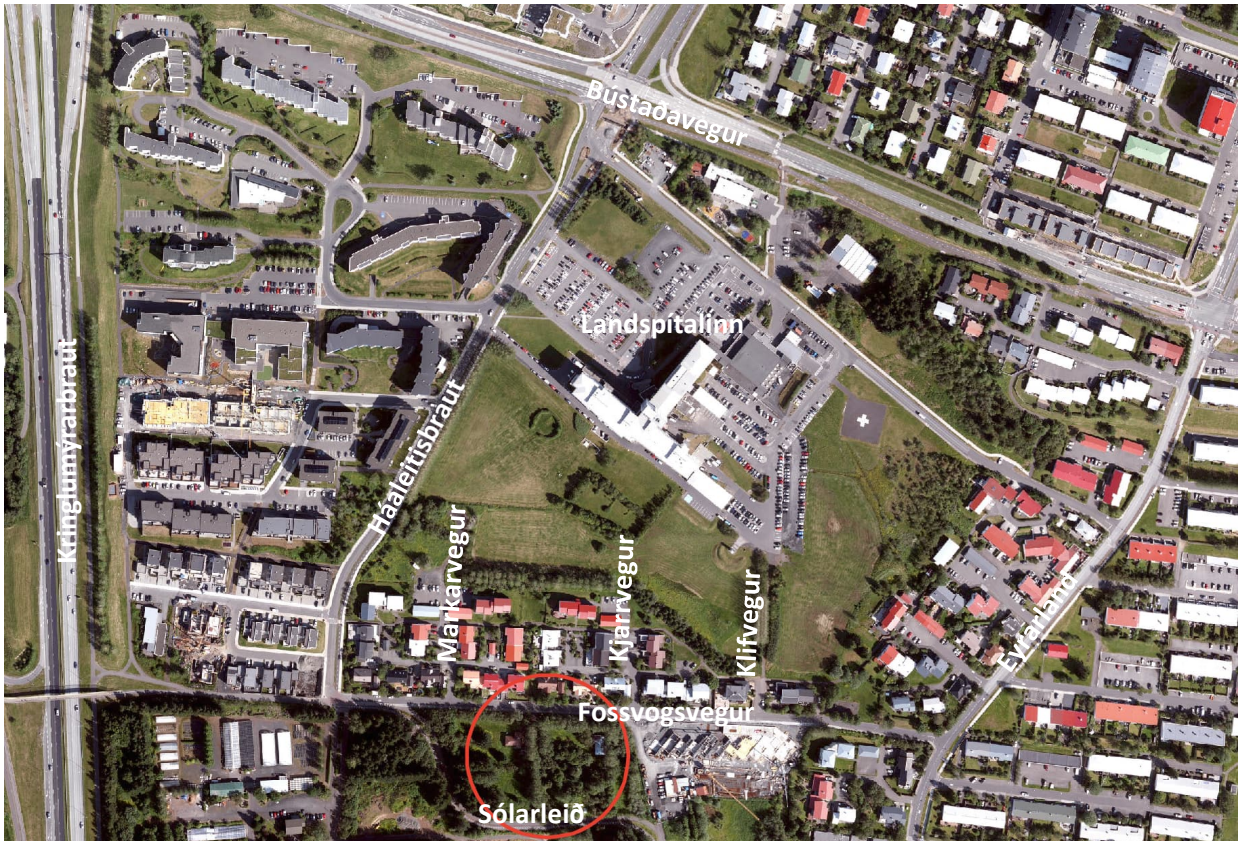
Efnisyfirlit ..... **iii**
1 Inngangur **1**
2 Núverandi aðstæður **2**
2.1 Staðsetning svæðis 2
2.2 Aðstæður fyrir gangandi og hjólandi 2
2.3 Almenningssamgöngur 2
2.4 Gatnakerfi og tengingar 3
2.5 Núverandi umferð 4
3 Lýsing á skipulagi **5**
3.1 Aðgengi 5
3.2 Umferðarsköpun að/frá reit 5
4 Bíla- og hjólastæðamat **9**
5 Öryggisrýni **13**
6 Heimildir **15**

1 Inngangur

Í nýju deiliskipulagi fyrir Fossvogsblett 2 og 2A verður gert ráð fyrir 10 deilda leikskóla með plássi fyrir allt að 180-200 börn.

Reykjavíkurborg hefur falið Verkís að útfæra samgöngumat fyrir reitinn. Samgöngumatið skal innihalda greiningu á; aðkomu og aðgengi að reitnum, aðstæðum fyrir gangandi og hjólandi, mati á umferðarmagni, og mati á fjölda bíla- og hjólastæða. Einnig skal rýna tillöguna með tilliti til umferðaröryggis.

Samgöngumat þetta er byggt upp þannig að núverandi aðstæðum á reitnum er lýst í kafla 2, deiliskipulagstillögu og umferðarsköpun í kafla 3, mat lagt á bíla- og hjólastæðaþörf fyrir reitinn samkvæmt stefnu Reykjavíkurborgar í kafla 4, og umferðaröryggi rýnt í kafla 5.



Mynd 1: Núverandi aðstæður, loftmynd úr Borgarvefsjá. Deiliskipulagsreitur innan rauðs hrings.

2 Núverandi aðstæður

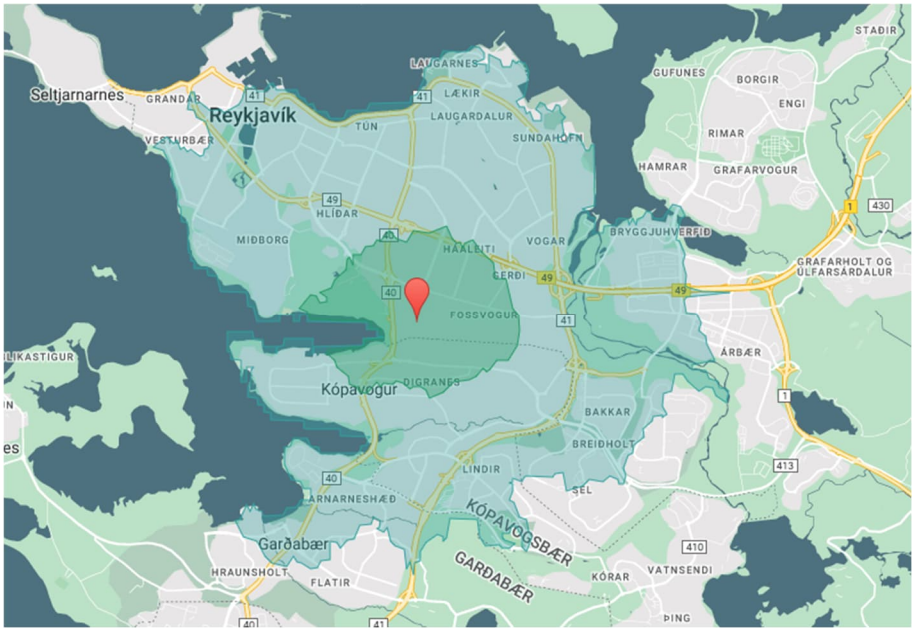
2.1 Staðsetning svæðis

Reiturinn er staðsettur neðst í vesturhluta Fossvogsdal rétt norðan við sveitarfélagsmörk Kópavogs og Reykjavíkur, aðgengi að reitnum er um Fossvogsveg frá Háaleitisbraut og Eyrarlandi. Stórir vinnustaðir eru í nágrenni við reitinn svo sem Landspítalinn Fossvogi, RÚV og Kringlan.

2.2 Aðstæður fyrir gangandi og hjólandi

Fyrirhugaður leikskóli er vel tengdur stofnstígakerfi hjólreiða á höfuðborgarsvæðinu. Sunnan við reitinn er stofnstígurinn Sólarleið, aðskilinn hjóla- og göngustígur, sem tengir reitinn vel í austur-vesturátt. Vestan við reitinn er stofnstígur meðfram Kringlumýrarbraut sem tengir reitinn í norður-suðurátt. Á áætlun er að aðskilja hjólastíg á honum. Aðskildir hjóla- og göngustígar eru einnig við Háaleitisbraut (tengistígur) og Bústaðarveg (stofnstígur). Stígarnir eru allir í þjónustuflokki 1 fyrir snjóhreinsun.

Mynd 2 sýnir 20 mínútna göngu- og hjólakort frá uppbyggingarreit. Ljóst er að reiturinn er mjög miðsvæðis á höfuðborgarsvæðinu og vel tengdur hjólaleiðum.

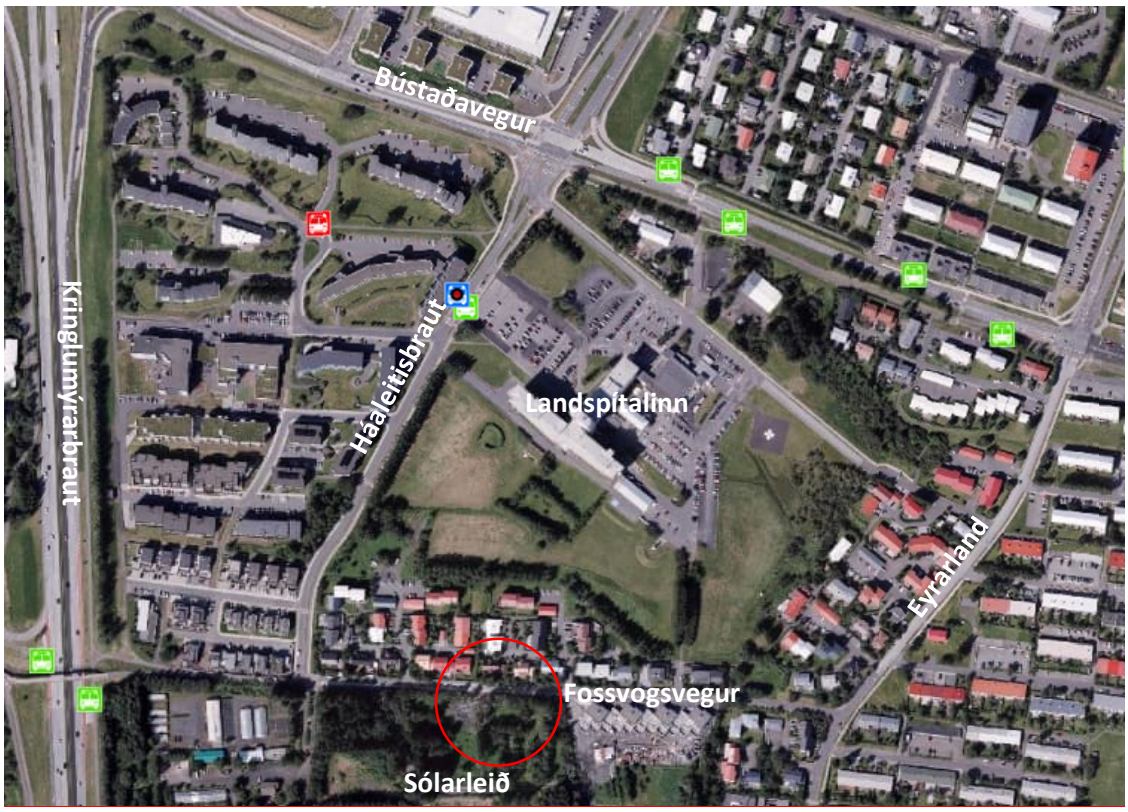


Mynd 2: 20 mínútna göngu- og hjólakort frá uppbyggingarreit. Dökkgrænn litur sýnir gönguvegalengdir innan 20 mínútna og ljósgrænn litur hjólavegalengdir innan 20 mínútna. (Vistorka, 2024)

2.3 Almenningssamgöngur

Biðstöðvar Strætó Bs. eru við Kringlumýrarbraut sitt hvorum megin við göngubrúna, stöðvarnar eru í um það bil 300-500 metra göngufjarlægð frá reitnum eftir því hvort fara þurfi yfir göngubrúna yfir Kringlumýrarbraut eða ekki. Leiðir 1, 2 og 4 stoppa hér og tengja reitinn vel við almenningssamgöngur. Leið 1 gengur á 10 mínútna fresti á háannatíma en leiðir 2 og 4 á kortersfresti.

Annars eru næstu stoppistöðvar við Landspítala Fossvogi og Bústaðaveg sem eru annars vegar í um 500 metra og hins vegar í um 700 metra göngufjarlægð frá fyrirhuguðum leikskóla. Nokkur bratti er frá reitnum að stöðvunum. Við Landspítala stoppar leið 13 og við Bústaðarveg stoppa leiðir 2, 11, 14 og 18, allar strætóleiðir koma á korters fresti yfir háannatíma.



Mynd 3: Biðstöðvar Strætó BS.

2.4 Gatnakerfi og tengingar

Aðkoma akandi að reitnum verður um Háaleitisbraut og um Eyrarland sem tengjast báðar inn á Bústaðarveg. Gatnamót Bústaðarvegar og Háaleitisbrautar voru endurgerð árið 2024 með bættu aðgengi gangandi og hjólandi að leiðarljósi. Hönnun gatnamótanna gera einnig sérstakalega ráð fyrir akstri neyðarbíla.

Fossvogsvegur er um 6 m breið tvístefnugata. Ekki er máluð miðlína í götu og heimilt er að leggja í götunni. Bifreiðum er oft lagt í norðurkanti götunnar, sjá mynd 5, og geta því bílar ekki mæst þar sem bílum er lagt.



Mynd 4: Vettvangsferð 25.05.24, bílum lagt í norðurkanti götu.



Mynd 5: Vettvangsferð 25.05.24.

2.5 Núverandi umferð

Í nóvember 2020 var gerð hraða- og umferðarmæling á Fossvogsvegi við Klifveg, talið var í eina viku. Meðal sólarhringsumferð var 280 bílar og 85% hraði mældist 46 km/klst sem er töluvert yfir leyfilegum hámarkshraða sem er 30 km/klst.

Umferð var talin á annatíma árdegis og síðdegis 20. nóvember 2024. Taldir voru umferðarstraumar akandi og hjólandi á Fossvogsvegi við gatnamót við Háaleitisbraut annars vegar og við Eyrarland hins vegar. Metin sólarhringsumferð var 377 ökutæki nær Háaleitisbraut og 286 ökutæki nær Eyrarlandi. Umferðartalningin við Klifveg frá árinu 2020 ber því vel saman við talningu við Eyrarland frá árinu 2024. Fossvogsblettur er nær gatnamótum við Háaleitisbraut og því réttara að miða við þá talningu.

Sólarhringsumferðin á Fossvogsvegi við Fossvogsblett er því um 380 ökutæki.

3 Lýsing á skipulagi

Deiliskipulagstillagan gerir ráð fyrir að á reitnum rísi leikskóli fyrir allt að 180-200 börn á 10 deildum. Framtíðarbygging leikskólans má vera að hámarki 2.400 m^2 að stærð. Tillagan gerir ráð fyrir 29 bílastæðum innan lóðar, þar af þremur bílastæðum fyrir hreyfihamlaða ásamt hjólaskýlum.

Gert er ráð fyrir að á leikskólanum verði um 60 stöðugildi.



Mynd 6 Tillaga að deiliskipulagi.

3.1 Aðgengi

Fjallað var um aðgengi mismunandi ferðamáta að reitnum í kafla 2. Í raun breytist aðgengi að reitnum ekki við þetta deiliskipulag. Gangstétt meðfram Fossvogsvegi hefur verið endursteypt og breikkuð sem er vel. Haga þarf lóðarhönnun á þann veg að ekki sé gengið á núverandi gangstétt. Þessi gangstétt tengir svo hjólandi og gangandi út á Sólarleið, að stofnstíg meðfram Kringlumýrarbraut sem og á tengistíga meðfram Háaleitisbraut og Eyrarlandi.

Aðgengi að biðstöðvum við Kringlumýrarbraut er eftir Sólarleið og yfir göngubrú fyrir biðstöð hinum megin við Kringlumýrarbraut. Gangandi þurfa ekki að þvera akandi umferð á þessari leið. Stígurinn er þó á hluta leiðarinnar, áður en komið er að göngubrú, blandaður og þarf því að fara með aðgát.

3.2 Umferðarsköpun að/frá reit

Í dag mætti ætla að umferð um Fossvogsveg meðfram reit sé í afgerandi meirihluta umferð íbúa og þeirra sem eiga erindi að skógræktinni. Austan við reit er einnig í uppbyggingu 15 íbúða fjölbýlishús, Fossvogsvegur 8-36.

Ferðamyndun að deiliskipulagsreit var áætluð með ferðamyndunarjöfnu frá VSÓ (VSÓ, 2006) en hún gefur bílferðir sem myndast í reitnum miðað við óbreyttar ferðavenjur.

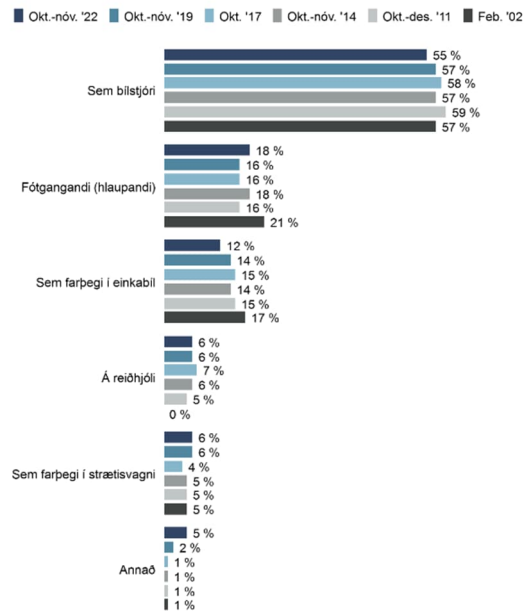
$$1{,}85 * \text{íbúar} + 0{,}14 * m^2 verslun\ og\ skrifstofur + 0{,}04 * m^2 annað\ atv.húsnæði = \text{ferðir}$$

Leikskólinn var að mestu leyti skilgreindur sem annað húsnæði en einnig að hluta til skrifstofur. Til að fá umferðarmagnið þarf að margfalda ferðamyndunina með tveimur þar sem um er að ræða ferðir til og frá reit.

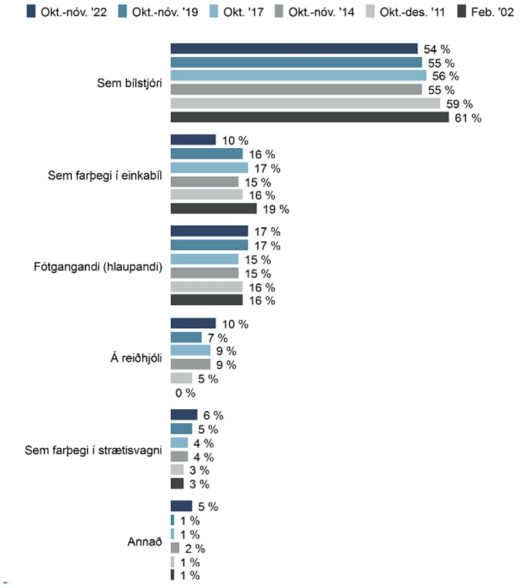
$$\left(0{,}14 * (2.400 * \frac{1}{5}) + 0{,}04 * (2.400 * \frac{4}{5})\right) * 2 = \mathbf{290}\ \text{ökutæki á sólarhring (HVDU)}$$

HVDU er hversdagsumferð og á að endurspegla sólarhringsumferð á virkum dögum.

Til að leggja mat á hlutfall mismunandi ferðamáta var annars vegar skoðað fyrir óbreyttar ferðavenjur og hins vegar fyrir breyttar ferðavenjur. Óbreyttar ferðavenjur eru miðaðar við núverandi ástand samkvæmt niðurstöðum ferðavenjukannana. Ferðavenjukönnun höfuðborgarsvæðisins kom síðast út árið 2022 og gaf til kynna að 58% ferða eru farnar sem bílstjóri á bíl. Hlutfallið var lægra þegar skoðað var sérstaklega fyrir Reykjavík, 55%, og enn lægra fyrir íbúa Hlíða og Fossvogs, 54%. Á mynd 7 og 8 má sjá niðurstöður fyrir annars vegar íbúa Reykjavíkur og hins vegar sérstaklega fyrir íbúa Hlíða og Fossvogs. Fleiri ferðir eru farnar gangandi eða hjólandi meðal íbúa Hlíða og Fossvogs (27%) samanborið við Reykjavík (24%).

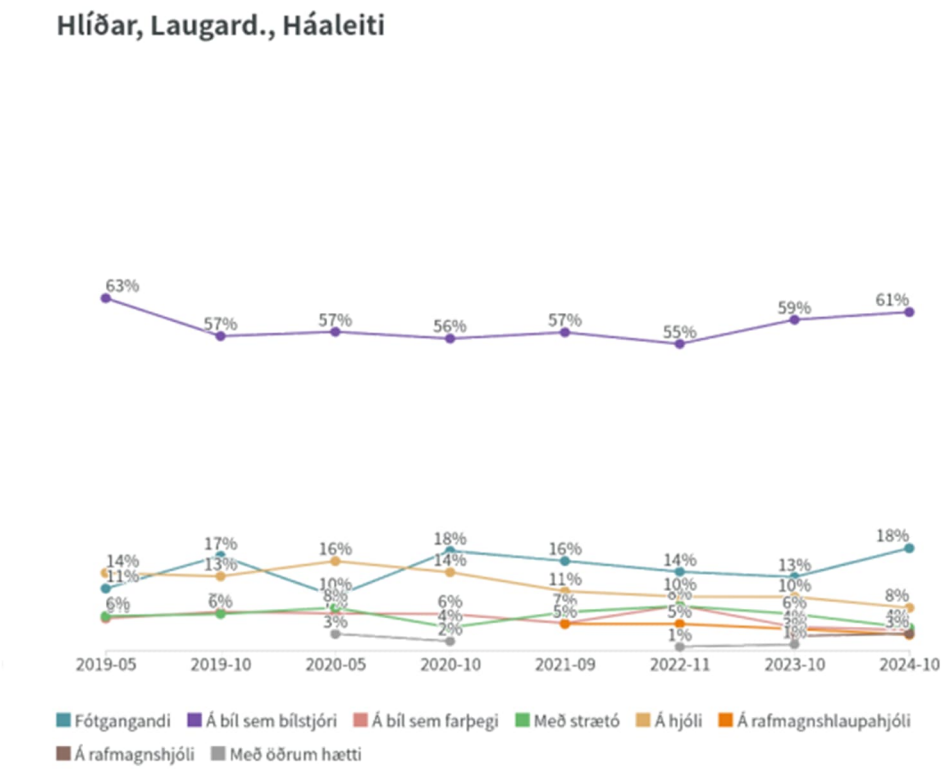


Mynd 7: Ferðavenjukönnun höfuðborgarsvæðisins frá árinu 2022 fyrir Reykjavík (SSH, 2022)



Mynd 8: Ferðavenjukönnun höfuðborgarsvæðisins frá árinu 2022 fyrir Hlíðar og Fossvog (SSH, 2022)

Ferðavenjukönnun Umhverfis- og skipulagssviðs Reykjavíkur (USK) og Gallup var framkvæmd á tímabilinu 4.-27. október 2024 og gefin út í nóvember sama ár. Niðurstöður eru sýndar á mynd 9. Þar sést að árið 2022 svöruðu 55% aðspurðra í Hlíðum, Laugardal og Háaleiti að þeir ferðuðust á bíl sem bílstjóri sem er sambærilegt við ferðavenjukönnun höfuðborgarsvæðisins. Hins vegar er hlutfallið komið í 61% árið 2024. Ákveðið var að nota þessar niðurstöður þar sem þær eru nýrri.



Mynd 9 Ferðavenjukönnun USK og Gallup frá árinu 2024, skoðað sérstaklega fyrir Hlíðar, Laugardal og Háaleiti (Gallup, 2024)

Breyttar ferðavenjur miða almennt við að markmið Aðalskipulags Reykjavíkur 2040 gangi eftir um að ekki fleiri en 50% ferða séu farnar á bíl, 35% eða fleiri ferðir farnar gangandi og hjólandi, og hlutdeild strætisvagna í öllum ferðum verði a.m.k. 15% (Reykjavíkurborg, 2022).

Þar sem ferðamyndunarjafnan er notuð til að leggja mat á fjölda bílferða en ekki aðra ferðamáta að þá var fjöldi bílferða umreiknaður yfir í ferðir per einstakling í bíl með margfeldisstuðli sem Mannvit hefur fundið út; 1,25 (Mannvit, 2018). Í töflunni að neðan eru einstaklingsferðir um reitinn reiknaðar fyrir mismunandi ferðamáta og bæði óbreyttar og breyttar ferðavenjur.

Tafla 1: Áætluð ferðamyndun og dreifing ferðamáta fyrir óbreyttar og breyttar ferðavenjur

	Ferðamáti	**Óbreyttar ferðavenjur***	**Breyttar ferðavenjur****
Einstaklingsferðir***	Bíll	360 (65%)	280 (50%)
	Gangandi	100 (18%)	110 (20%)
	Hjólandi	75 (13%)	80 (15%)
	Alm.samgöngur	20 (4%)	85 (15%)
	Samtals	555	555

**Samkvæmt niðurstöðum ferðavenjukönnunar USK og Gallup 2024*

***Aðalskipulag Reykjavíkur 2040*

****Miðað við 1,25 farþega í hverjum bíl*

Umferðarsköpun bíla að/frá reitnum miðað við **breyttar ferðavenjur er því 220 ökutæki á sólarhring en 290 ökutæki á sólarhring fyrir óbreyttar ferðavenjur.**

Eins og áður kom fram er núverandi áætluð umferð á Fossvogsvegi á um 380 bílar á sólarhring. Áætlað er því að umferðin aukist um 220-290 ökutæki á Fossvogsvegi vegna uppbyggingar leikskólans. Líklegt er að það dreifist nokkuð jafnt milli Háaleitisbrautar og Eyrarlands, mögulega aðeins fleiri ökutæki á Háaleitisbraut.

Heildarumferðarmagn að meðtalinni áætlaðri umferð að nýjum íbúðum við Fossvogsveg 8-36 væri því um 800 ökutæki á sólarhring sem er langt undir afkastagetu götunnar. Hins vegar verður að hafa í huga að bílum er oft lagt öðrum megin götunnar sem gengur á rýmd götunnar og geta bílar þá ekki mæst alls staðar. Hins vegar er ekki talið að það hafi mikil áhrif á umferðarrýmd að þrengja götur með 30 km/klst og umferðarmagn á hámarksklukkustund undir 300 ökutæki á klst (Efla, 2022).

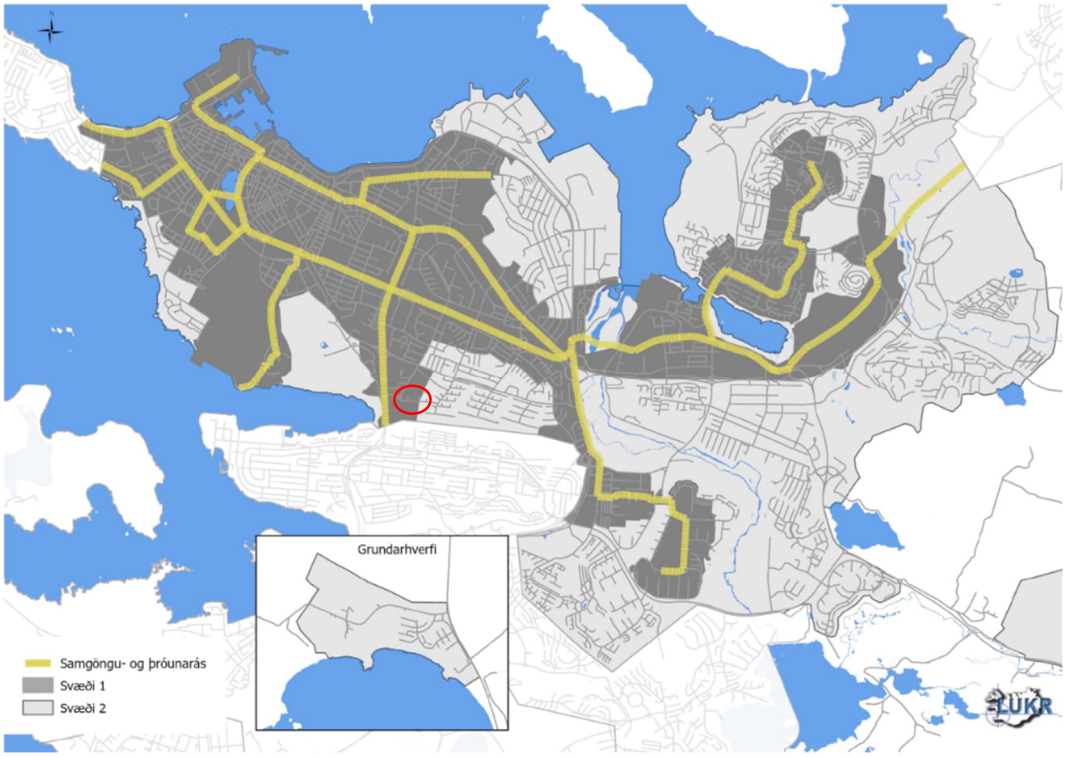
Sé litið á lagða bíla í götunni sem tímabundnar þrengingar í götusniði er mikilvægt að mögulegt sé fyrir bíla að mætast á u.þ.b. 150-300 m fresti (Efla, 2022) m.v. umferðarmagnið í götunni sem er áætlað um 100-120 bílar á hámarksklukkustund. Heildarlengd götunnar er um 450 m sem þýðir að á a.m.k. 2-3 stöðum í götunni verður að vera möguleiki fyrir bíla til að mætast.

4 Bíla- og hjólastæðamat

Vísað er í reglur Reykjavíkurborgar um fjölda bíla- og hjólastæða en vinna skal út frá þeim við gerð hverfis- og deiliskipulags, og við umsókn byggingaleyfa (Reykjavíkurborg, 2024).

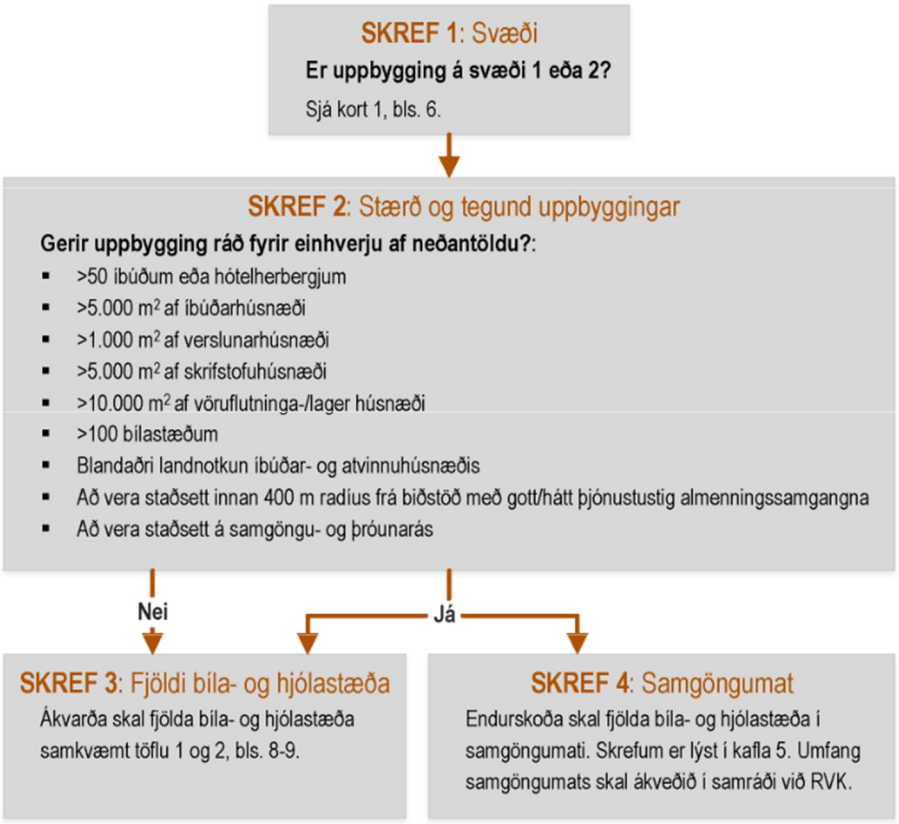
Viðmið um fjölda bílastæða tekur mið af staðsetningu en borginni hefur verið skipt upp í tvö svæði, sjá mynd 11. Í samgöngumati er hægt að fjölga eða fækka bílastæðum frá viðmiðunargildi eftir aðstæðum og skal það rökstutt sérstaklega, en aldrei skal fara yfir hámarksgildi. Helstu tækifæri til að fækka bílastæðum er á stærri byggingarreitum, byggingarreitum með blandaðri landnotkun og á reitum í nágrenni við góðar almenningssamgöngur. Fylgt er skrefunum á mynd 12 við ákvörðun umfangs bíla-og hjólastæðamats. Ef uppbygging g.r.f. einhverju af upptöldum atriðum í skrefi 2 skal ráðast í samgöngumat í samráði við Reykjavíkurborg. Ávallt skal þó byrja á að ákvarða fjölda bíla- og hjólastæða samkvæmt töflum í reglum Reykjavíkurborgar (Reglur um fjölda bíla- og hjólastæða í Reykjavík, 2024).

Viðmið um fjölda hjólastæða eru skilgreind í reglum Reykjavíkurborgar sem lágmörk. Reglurnar eru leiðbeinandi í að ákvarða fjölda hjólastæða.



Mynd 10: Afmörkun svæða 1 og 2. (Reykjavíkurborg, 2024). Deiliskipulagsreitur innan rauðs hrings.

Uppbyggingin er í jaðri svæðis 1 og uppfyllir strangt tiltekið ekki skilyrði samkvæmt skrefi 2. Ákvarða þarf fjölda bíla- og hjólastæða samkvæmt töflum í bíla- og hjólastæðastefnu Reykjavíkurborgar. Samkvæmt mynd 12 er ekki þörf á umfangsmeira samgöngumati en þó er tiltekið í reglum Reykjavíkurborgar að stæði fyrir skóla séu metin í samgöngumati og hefur Reykjavíkurborg markað þá stefnu að almennt skuli unnið samgöngumat þegar um leikskóla er að ræða.



Mynd 11: Skref við ákvörðun á fjölda bíla- og hjólastæða

Vísað er í töflu í reglum Reykjavíkurborgar um fjölda bíla- og hjólastæða, sjá töflu 2 (Reykjavíkurborg, 2024)

Tafla 2: Kröfur um fjölda bíla- og hjólastæða (Reykjavíkurborg, 2024)

KRÖFUR UM FJÖLDA BÍLA- OG HJÓLASTÆÐA Í REYKJAVÍK					
	BÍLASTÆÐI				HJÓLASTÆÐI
	SVÆÐI I		SVÆÐI II		SVÆÐI I OG II
	Viðmið	Hámark	Viðmið	Hámark	Lágmark*
SKÓLAR[3]					
Leikskólar	Stæði fyrir starfsmenn + sleppistæði: Metið í samgöngumati				0,4 á starfsmann + 20 stæði/100 nemendur **A**
Grunnskólar og framhaldskólar					30 – 60 á 100 nemendur **B**
Háskólar	Stæði fyrir starfsmenn og nemendur: Metið í samgöngumati				30 – 60 á 100 nemendur **B**

Samkvæmt reglum Reykjavíkurborgar má til viðmiðunar gera ráð fyrir 0,2-0,5 bílastæði á starf fyrir skóla (Reykjavíkurborg, 2024). Í kafla 3.2 voru fundin hlutföll ferðamáta fyrir breyttar ferðavenjur út frá ferðavenjukönnunum og markmiðum úr Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040. Samkvæmt því væri fjöldi

ferða farnar sem bílstjóri 47% allra ferða hverfisins. Það mætti því g.r.f. 0,47 bílastæði á starf fyrir leikskólann sem er á viðmiðunarbili samkvæmt reglum Reykjavíkurborgar.

Tafla 3: Mat á hlutfalli ferða sem bílstjóri að reitnum

		2024	2040
Fossvogur	Fjöldi ferða á bíl	65%	50%
	Fjöldi ferða sem bílstjóri	61%	**47%**

Einnig þarf að gera ráð fyrir sleppistæðum fyrir foreldra við leikskóla og grunnskóla, þar sem meiri líkur eru á að börnum sé skutlað og þau sótt af foreldrum (Reykjavíkurborg, 2024). Við þetta má bæta að í leikskólum nýtast sleppistæði almennt ekki þar sem foreldrar leggja bílum og fara með börnin inn í leikskólann. Gert var ráð fyrir að 47% foreldra skutli börnum sínum í leikskólann. Um er að ræða allt að 200 börn, en þó má leiða að líkum að einhver þeirra eigi systkini í leikskólanum og því væri möguleg tvítalning að yfirfæra hlutfallið 0,47 beint yfir á börnin 200. Notað var því hér hlutfallið 0,4 bílastæði á barn til að meta bílastæðisþörf foreldra. Gert var ráð fyrir að komið sé með börn til skólans frá klukkan 8 að morgni til klukkan 9, og að meðaltími sem taki að leggja bíl í stæði og fara með barn til skóla sé um 7,5 mínútur. Út frá þessu var hægt að áætla þörf á fjölda bílastæða fyrir foreldra.

Mat á fjölda bíla- og hjólastæða fyrir reitinn má sjá í töflu 4.

Tafla 4: Mat á fjölda bíla- og hjólastæða fyrir reitinn

		Bílastæði				**Hjólastæði**	
	Fjöldi starfsfólks/barna	stæði pr starf/nemanda	Fjöldi á bíl	Lestunartími (mín)	Fjöldi stæða (viðmið)	stæði pr starf/nemanda	Fjöldi stæða (lágmark):
stæði starfsfólks	60	0,47	28		21	0,4	24
stæði foreldra	200	0,4	80	7,5	10	0,2	40
					31		**64**

Þegar aðstæður leyfa er skoðað hvort fækka megi bílastæðum niður fyrir viðmiðunargildi. Fyrir reiti með ólíka starfsemi er hægt að samnýta bílastæði. Í þessu tilfelli er aðeins um að ræða leikskóla og því ekki aðstæður til að fækka bílastæðum m.t.t. blandaðrar landnotkunar/samnýtingar.

Reykjavíkurborg gerir kröfu um að nýbyggingar með 100 eða fleiri íbúðum á svæði 1 útvegi deilibíl, það ákvæði á því heldur ekki við hér.

Með innleiðingu samgöngustefnu fyrir svæði eða starfsemi á viðkomandi svæði er mögulegt að draga úr fjölda bílastæða sem nemur 10%. Í sumum tilvikum má fækka bílastæðum um 15-20%, sé samgöngustefna mjög margþætt. Ef bílastæðum er fækkað vegna samgöngustefnu, skal innleiðing stefnunnar vera hluti af ákvæðum skipulags (Reykjavíkurborg, 2024). Í dag er rekin samgöngustefna á starfsstöðvum Reykjavíkurborgar og samgöngustyrkir eru í boði fyrir starfsfólk sem ferðast til vinnu með vistvænum hætti.

Fyrir íbúðarhúsnæði á svæði 1 er mögulegt að fækka bílastæðum um 10% ef uppbygging er innan 400-600 m göngufæris við tvær biðstöðvar sem veita aðgengi að tveimur leiðum með gott/hátt þjónustustig (Reykjavíkurborg, 2024). Biðstöðvarnar við Kringlumýrarbraut eru innan 400-600 m göngufæris með aðgengi að leið 1 sem gengur á 10 mínútna fresti á háannatíma, leið 2 og 4 ganga á kortersfresti á háannatíma. Næsta biðstöð með aðgengi að tveimur eða fleiri leiðum er við Bústaðarveg í um 700 m fjarlægð. Ekki er því talið forsvaranlegt að fækka bílastæðum m.t.t. aðgengis að almenningssamgöngum.

Út frá fyrrgreindum ástæðum er ekki talin ástæða til að fækka stæðum frá viðmiðunargildi þó rekin sé samgöngustefna fyrir reitinn.

Viðmið fyrir fjölda bílastæða er **31 stæði**.

Lágmark fyrir fjölda hjólastæða eru **64.**

Samkvæmt reglum Reykjavíkurborgar skal gera ráð fyrir að 90% hjólastæða séu í læstu rými og að 10% stæða séu staðsett næst inngangi (Reykjavíkurborg, 2024).

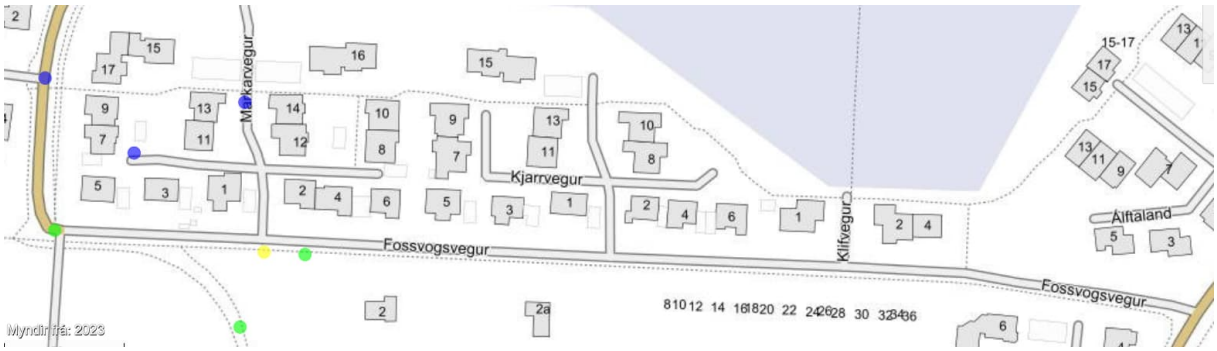
Ef miðað er við að 10% stæða af 64 séu staðsett næst inngangi væru það einungis 6 stæði. Lagt er til að skammtímastæði yrðu 20 sem myndu helst nýtast foreldrum. Í hjólageymslu eða í yfirbyggðu hjólaskýli á lóð leikskólans þyrfti að koma fyrir 44 stæðum sem myndu nýtast starfsfólki. Einnig skal hjólageymslan nýtast fyrir hjólavagna og kerrur.

Bílastæði fyrir hreyfihamlaða eru ákvörðuð samkvæmt byggingarreglugerð. Af bílastæðunum 31 ættu 3 þar af að vera fyrir hreyfihamlaða. Þau skulu vera sérstaklega merkt á yfirborði og einnig með skilti. Ganga skal úr skugga um að hindrunarlaus leið sé frá þessum stæðum að inngangi leikskólans. Annars er vísað í byggingarreglugerð varðandi frekari kröfur til bílastæða fyrir hreyfihamlaða (Byggingarreglugerð nr 112, 2012).

5 Öryggisrýni

Deiliskipulagstillagan var rýnd gróflega með tilliti til umferðaröryggis.

Ef horft er á slysakort fyrir Fossvogsveg fyrir árin 2013-2023, mynd 13, sést að sem betur fer hafa ekki orðið mörg slys þar. Grænu punktarnir (slys með litlum meiðslum) og guli punkturinn (slys með miklum meiðslum) vestan við reitinn tengdust öll reiðhjólum. Þrjú föll af reiðhjóli, tvö á gangstétt meðfram Fossvogsvegi og eitt á Sólarleið. Í beygjunni við Háaleitisbraut mættust bíll og reiðhjól með þeim afleiðingum að ökumaður reiðhjólsins slasaðist.



Mynd 12: Slysakort Samgöngustofu árin 2013-2023 (Samgöngustofa, 2024)

Á Fossvogsvegi sjálfum hafa því ekki verið skráð slys undanfarin 10 ár.

Eins og kom fram í kafla 2.5 mældist hraðinn yfir mörkum (85% hraði var 46 km/klst) á mælistað aðeins austan við Klifveg. Ekki er vitað hver raunhraðinn er á Fossvogsvegi meðfram deiliskipulagsreit, hins vegar er hraðahindrun við Kjarrveg vestan við hraðamælinguna og upphækkun á gatnamótum við Háaleitisbraut. U.þ.b. 230 m eru á milli þessara tveggja hraðatakmarkandi aðgerða, sjá staðsetningar á mynd 14. Skiltaður hámarkshraði á Fossvogsvegi, Háaleitisbraut og Eyrarlandi er 30 km/klst.



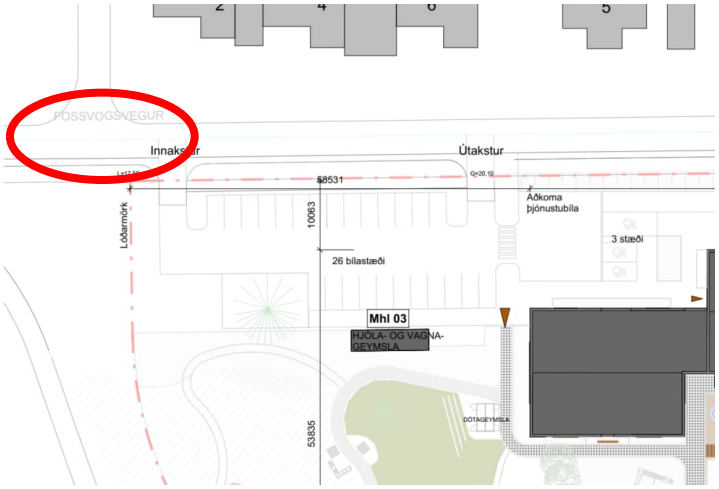
Mynd 13: Hraðahindranir á Fossvogsvegi merktar bleikum lit. Mynd úr Borgarvefsjá

Samkvæmt rannsóknarskýrslunni *Hraðatakmarkandi aðgerðir* er æskilegt að 75 m séu á milli hraðatakmarkandi aðgerða til að halda meðalhraða um og undir 30 km/klst (Efla, 2022).

Þar sem einungis ein hraðamæling er til og hún er þó nokkuð austan við deiliskipulagsreit er mælt með á þessu stigi að fylgjast með þróun umferðarhraða í götunni, og bregðast við ef þurfa þykir. Í því tilfelli er mælt með að koma fyrir hraðahindrun milli núverandi hraðahindrana.

Eins og kom fram í kafla 2.4 er bílum oft lagt í nyrðri kanti Fossvogsvegar. Að bílum sé lagt í götu getur haft áhrif á sjónlengdir, sérstaklega við innkeyrslur og gatnamót, og um götuna fara skólabörn sem sjást illa ef þau koma á milli bíla. Að auki getur það búið til árekstrarpunkta að bílar séu að keyra inn og út af bílastæði leikskólans á meðan bílum lagt í götukanti eru að keyra úr stæði. Þegar bílum er lagt í götukanti geta bílar ekki mæst alls staðar og er því mikilvægt að möguleiki sé til þess í götunni á 2-3 stöðum eins og kom fram í kafla 3.2. Möguleiki væri að banna bifreiðastöður á þeim stöðum með skiltun og merkingum, eða að skilgreina bílastæði þar sem talið er að öruggara sé að leggja bílum. Æskilegt væri að göturýmið meðfram bílastæðaplani leikskólans væri laust við lagða bíla til að einfalda akstur inn og út af bílastæðum leikskólans.

Samkvæmt núverandi deiliskipulagstillögu eru tveir stútar inn á bílastæði leikskólalóðarinnar, og er því göngustígur þveraður tvisvar. Svo virðist sem göngustígur umlyki þó bílastæði og ættu börn á leið til skólans ekki að þurfa að þvera inn- og útkeyrslur, en aðrir sem ganga og hjóla meðfram Fossvogsvegi þurfa þess. Vestari stútur inn á bílastæðið er mjög nálægt gatnamótum við Markarveg, það gæti skapað árekstrarhættu að bílum sé ekið út af bílastæði inn í akrein bíls sem er að aka niður Markarveg. Lagt er því til að stútur nær Markarvegi sé einungis fyrir innkeyrslu og austari stútur fyrir útkeyrslu. Gangandi og hjólandi þurfa því einungis að þvera umferð úr einni akstursstefnu í einu.



Mynd 14: Deiliskipulagstillaga. Stútur að bílastæði leikskólans er staðsettur nálægt aðkomu að Markarvegi.

Mikill og hár gróður og tré eru í dag meðfram Fossvogsvegi, mikilvægt er að tryggt sé að gróður skerði ekki sýn við inn/útkeyrslu að bílastæði leikskólalóðar. Mikilvægt er einnig að fylgjast með vexti gróðurs og snyrta hann eftir þörfum.

Helstu umferðaröryggisatriði

- Fylgjast með þróun umferðarhraða á Fossvogsvegi og bregðast við ef þurfa þykir
- Banna bifreiðastöður næst gatnamótum við Markarveg og Kjarrveg, og að auki á Fossvogsvegi meðfram bílastæði leikskólans til að bæta sjónlengdir og fækka árekstrarpunktum
- Hafa stúta að bílastæði leikskólans einstefnda. Innkeyrsla nær gatnamótum við Markarveg en útkeyrsla fjær
- Passa að gróður og tré skerða ekki sýn við stúta að leikskólalóð

6 Heimildir

Byggingarreglugerð nr 112. (2012). Sótt frá https://island.is/reglugerdir/nr/0112-2012/d/2024-01-10/diff

Efla. (2019). *HÖNNUNARLEIÐBEININGAR FYRIR HJÓLREIÐAR. Leiðbeiningar sveitarfélaga höfuðborgarsvæðisins og Vegagerðarinnar.* Vegagerðin; SSH.

Efla. (2022). *Hraðatakmarkandi aðgerðir.* Vegagerðin.

Gallup. (2024). *Ferðir til vinnu/skóla.* Umhverfis og skipulagssvið Reykjavíkurborgar (USK).

Mannvit. (2018). *Reglubundið mat á stöðu og þróun bílaumferðar og almenningssamgangna.* Vegagerðin.

Reykjavíkurborg. (2014). *Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030.* Reykjavík: Umhverfis- og skipulagssvið.

Reykjavíkurborg. (2022). *Aðalskipulag Reykjavíkur 2040 (AR2040).* Reykjavíkurborg.

Reykjavíkurborg. (2024). *Reglur um fjölda bíla- og hjólastæða í Reykjavík. Bíla- og hjólastæðastefna.* Reykjavíkurborg.

Samgöngustofa. (27. 5 2024). *Slysakort*. (Samgöngustofa) Sótt 16. Janúar 2020 frá Slysakort: http://map.is/samgongustofa/

SSH. (2022). *Ferðavenjukönnun meðal íbúa höfuðborgarsvæðisins.* SSH.

Vistorka. (24. 5 2024). *Korter, hvað kemstu langt gangandi/hjólandi*. Sótt frá https://korter.vistorka.is/#/

VSÓ. (2006). *Nýtt umferðarlíkan höfuðborgarsvæðisins.* Reykjavík: Vegagerðin.

Reykjavíkurborg

Reykjavík, 18. september 2023
USK23090156

UMSÖGN

Viðtakandi: Skipulagsfulltrúi
Sendandi: Deild samgangna

Ævintýraborgir Fossvogsvegi - umsögn um áhrif á gatnakerfi

Í athugasemdum vegna grenndarkynningar á deiliskipulagstillögu nýs leikskóla við Fossvogsveg, var óskað eftir mati á umferðarsköpun vegna fyrirhugaðrar uppbyggingar og áhrifum á nærliggjandi gatnakerfi.

Fyrirhugaður leikskóli er hugsaður fyrir 150 börn, svo gera má ráð fyrir að fjöldi starfsfólks verði um 40-45. Niðurstöður ferðavenjukönnunar stjórnvalda árið 2022 sýna að 64% ferða fólks, sem búsett er í Reykjavík vestan Elliðaáa, í vinnu; og 70% ferða þeirra sem búsett eru í Reykjavík vestan Elliðaáa, að keyra/sækja barn í skóla, leikskóla eða til dagmömmu, eru farnar sem bílstjóri. Þar sem mikill fjöldi er af leikskólum í borginni og staðsetningar þeirra dreifðar yfir alla borgina, má gera ráð fyrir að starfsfólk þeirra ferðist styttri vegalengdir til vinnu og síður með bíl í samanburði við aðrar starfsstéttir.

Ef reiknað er með óbreyttum ferðavenjum má því gera ráð fyrir að, að meðaltali mæti að hámarki um 29 starfsmenn til vinnu sem bílstjórar; sem telji 58 bílferðir á dag. Þá má gera ráð fyrir að, að meðaltali, séu 105 börn keyrð í og/eða sótt frá leikskóla á hverjum degi. Það eru um 420 bílferðir að og frá leikskólanum daglega í tengslum við akstur með börn. Í heild má því búast að hámarki við um 480 viðbótar bílferðum í tengslum við fyrirhugaða uppbyggingu, miðað við óbreyttar ferðavenjur. Gera má ráð fyrir að um helmingur bílferða, eða um 240 bílferðir, leiti um Háaleitisbraut og annar helmingur um Eyrarland að og frá Fossvogsvegi. Markmið Reykjavíkur er að bílferðum fækki í framtíðinni, svo ef markmið nást verða færri bílferðir.

Um Fossvogsveg fóru um 511 vélknúin ökutæki árið 2015 og er ekki gert ráð fyrir að fjöldi þeirra hafi breyst. Viðbót um 240 ökutæki á dag, á Fossvogsvegi og Eyrarlandi annars vegar, og Háaleitisbraut hins vegar, heldur heildarfjölda bílferða undir því sem eðlilegt getur talist fyrir íbúagötu í borg.

Virðingarfyllst,
Bjarni Rúnar Ingvarsson
Deildarstjóri samgangna

Hæstiréttur

Mál nr. 545/2015

Fimmtudagurinn 12. maí 2016

Mosfellsbær (Sigurður Snædal Júlíusson lögmaður)

gegn

Þórdísi Guðmundsdóttur og Vilhjálmi Hafsteinssyni (Jón Magnússon lögmaður)

Lykilorð

Fasteign. Skipulag. Tjón. Skaðabætur. Matsgerð. Sveitarfélög

Reifun

V og Þ höfðuðu mál á hendur sveitarfélaginu M til greiðslu skaðabóta vegna tjóns sem þau töldu sig hafa orðið fyrir vegna breytinga á deiliskipulagi lóðar í nágrenni íbúðar þeirra. Reistu þau kröfu sína á því að með breytingunni hefði íbúð þeirra rýrnað í verði, einkum vegna aukins hávaða, umferðar og sjónmengunar, sbr. 33. gr. þágildandi skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997. Ekki var fallist á með M að yfirmatsgerð dómkvaddra manna væri haldin slíkum annmörkum að það leiddi til þess að niðurstaða hennar, um að söluverð fasteignar V og Þ hefði rýrnað um 11% vegna umþrættra breytinga á deiliskipulagi M, yrði ekki lögð til grundvallar í málinu. Var M því gert að greiða V og Þ hina umkröfðu fjárhæð.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Markús Sigurbjörnsson, Greta Baldursdóttir, Ólafur Börkur Þorvaldsson og Viðar Már Matthíasson og Ingveldur Einarsdóttir settur hæstaréttardómari.

Áfrýjandi skaut málinu til Hæstaréttar 20. ágúst 2015. Hann krefst aðallega sýknu af kröfu stefndu, en til vara að krafan verði lækkuð. Þá krefst hann málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefndu krefjast staðfestingar héraðsdóms og málskostnaðar fyrir Hæstarétti.

Dómendur fóru á vettvang 3. maí 2016.

Með vísan til forsendna hins áfrýjaða dóms verður hann staðfestur.

Áfrýjandi greiði stefndu málskostnað fyrir Hæstarétti, sem ákveðinn verður eins og í dómsorði greinir en við ákvörðun á fjárhæð hans er tekið tillit til þess að samhliða þessu máli eru rekin fimm önnur um sama álitaefni.

Dómsorð:

Hinn áfrýjaði dómur skal vera óraskaður.

Áfrýjandi, Mosfellsbær, greiði stefndu, Vilhjálmi Hafsteinssyni og Þórdísi Guðmundsdóttur, málskostnað fyrir Hæstarétti, 300.000 krónur.

Dómur Héraðsdóms Reykjavíkur 26. maí 2015

Mál þetta var höfðað 15. október 2013 og dómtekið 13. apríl 2015. Stefnendur eru Þórdís Guðmundsdóttir og Vilhjálmur Hafsteinsson, til heimilis að Stórakrika 1 í Mosfellsbæ, en stefndi er Mosfellsbær, Þverholti 2 í Mosfellsbæ.

Stefnendur krefjast þess að stefnda verði gert að greiða þeim skaðabætur að fjárhæð 2.904.000 krónur ásamt dráttarvöxtum, samkvæmt III. kafla laga nr. 38/2001, frá 1. ágúst 2012, með vísan til 9. gr. sömu laga, til greiðsludags. Þá krefjast stefnendur greiðslu málskostnaðar úr hendi stefnda.

Stefndi krefst aðallega sýknu af öllum kröfum stefnenda auk greiðslu málskostnaðar en til vara að kröfur stefnenda verði lækkaðar verulega og málskostnaður falli niður.

I.

Samkvæmt kaupsamningi dagsettum 10. janúar 2008 keyptu stefnendur íbúð í fjölbýlishúsinu Stórakrika 1 sem er í Krikahverfi í Mosfellsbæ. Um er að ræða fjögurra herbergja íbúð á annarri hæð til hægri, merkta 203. Samkvæmt því deiliskipulagi sem var í gildi þegar stefnendur keyptu íbúðina var gert ráð fyrir leikskóla á einni hæð á lóð norðan við Stórakrika 1.

Þann 8. maí 2008 sendi stefndi eigendum nánar greindra eigna við Sunnukrika, Litlakrika og Stórakrika, þar á meðal eigendum íbúða í Stórakrika 1 tillögu að breytingu á deiluskipulagi Krikahverfis til grenndarkynningar. Stefndi byggði grenndarkynninguna á því að um óverulega breytingu á deiliskipulagi væri að ræða, sbr. 2. mgr. 26. gr. þágildandi skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997. Sneri breytingin að lóð og mannvirkjum á lóð Krikaskóla norðan við Stórakrika 1. Samkvæmt hinu nýja deiliskipulagi átti að reisa leik- og grunnskóla í stað leikskólans, og skyldi meginhluti hússins vera á tveimur hæðum í stað einnar hæðar áður. Lóð skólans var enn fremur stækkuð um 916 fermetra til norðausturs og var bílastæðum fjölgað. Við bættist einnig ný aðkoma að bílastæðunum frá Sunnuhlíð. Stefnendur og aðrir íbúar í Stórakrika mótmæltu fyrirhuguðum breytingum í bréfi til stefnda þann 5. júní 2008. Staðhæfðu íbúarnir að breytingin skaðaði hagsmuni þeirra með því að útsýni úr íbúðum þeirra myndi skerðast og hávaði og umferðarþungi í nágrenni þeirra aukast. Töldu þeir forsendur sínar fyrir kaupum á íbúðum við

Stórakrika brostnar ef fyrirhuguð breyting á deiliskipulagi næði fram að ganga. Í kjölfar þessara mótmæla voru gerðar breytingar á deiliskipulagstillögunum. Byggingarreitur skólans var færður um 10 metra til norðurs og 5 metra til austurs, í átt frá Stórakrika 1. Þá var lóð skólans stækkuð úr 9.966 fermetrum í 11.875 fermetra. Bílastæðum var fjölgað um 12, skyldu nú 14 stæði vera fyrir framan bygginguna, í stað 12 áður, og 30 í stað 20 norðaustan við bygginguna. Þann 17. júlí 2008 samþykkti bæjarráð stefnda breytingarnar á deiliskipulagi sem voru auglýstar í Stjórnartíðindum 10. september sama ár.

Stefnendur kröfðust bóta vegna tjóns sem þeir töldu sig hafa orðið fyrir vegna breytinganna á deiliskipulaginu. Fengu stefnendur ásamt fleiri fasteignaeigendum fasteignasalana Sverri Kristinsson og Þorleif St. Guðmundsson til að meta tjón vegna breytinga á deiliskipulagi. Matsgerð þeirra nær til 15 íbúða í fjölbýlishúsinu Stórakrika 1 auk 6 nærliggjandi einbýlis- og raðhúsa í götunni. Skiluðu þeir sérfræðiáliti dagsettu 28. apríl 2010. Matsmennirnir voru sammála matsbeiðendum um að stækkun skólans skerði útsýni íbúða og raðhúsa, þó mismunandi mikið. Einnig töldu þeir ljóst að umferð og hávaði myndi aukast og hvort tveggja raski þeim forsendum sem matsbeiðendur byggðu á við kaup sín. Var það niðurstaða matsmanna að allar eignirnar hefðu lækkað í verði og áætluðu þeir að verðrýrnunin væri á bilinu 3-15%. Hvað varðar íbúð stefnenda áætluðu þeir að verðrýrnun hennar væri 5% og næmi 1.302.500 krónum.

Stefndi fór fram á dómkvaðningu matsmanna sumarið 2010 og voru fasteignasalarnir Gunnar Jón Yngvason og Magnús Kristinsson dómkvaddir til þess að meta hvort íbúar Stórakrika 1-13, Stórakrika 17 og Litlakrika hefðu orðið fyrir tjóni, og þá hversu miklu. Matsgerð þeirra lá fyrir 15. mars 2011. Í umfjöllun matsmanna um forsendur matsins er greint frá því að þeir hafi kannað gaumgæfilega útsýni úr íbúðunum og húsum og leitast við að meta hvort gæði útsýnis hefðu verið frábrugðin ef Krikaskóli hefði verið byggður á einni hæð í samræmi við upphaflegt skipulag og hvaða áhrif það hefði á verð fasteignanna. Þá er tiltekið í matinu að matsmenn telja nálægð við grunnskóla leiða til hækkunar fasteignaverðs en það hve nálægt hann er íbúðum horfi þó til lækkunar á verði. Á heildina litið telja þeir staðsetningu skólans ekki hafa áhrif á fasteignaverðið. Niðurstaða matsgerðarinnar, að því er varðar íbúðir í Stórakrika 1, var sú að deiliskipulagsbreytingin hefði engin áhrif haft á markaðsverð þeirra. Breytingarnar á deiliskipulaginu hefðu á hinn bóginn lækkað markaðsverðmæti raðhúsa í Stórakrika, en ekki þykir frekari ástæða til að rekja hér umfjöllun matsmanna um þær eignir. Í kjölfar þessa mats gekk stefndi til samninga við eigendur áðurnefndra raðhúsa um greiðslu bóta á grundvelli matsins.

Þeir aðilar sem ekki var samið við eftir að matsgerð lá fyrir í mars 2011 fóru fram á dómkvaðningu yfirmatsmanna. Dómkvaddir voru þeir Dan Valgarð S. Wiium, hdl. og fasteignasali, Ingileifur Einarsson fasteignasali og Freyr Jóhannesson tæknifræðingur, sem skiluðu yfirmatsgerð 19. júní 2012. Í matsgerðinni kemur fram að yfirmatsmenn hafi látið gera hljóðmælingu og samkvæmt niðurstöðum hennar sé hávaðinn talsvert umfram það sem talið er eðlilegt í íbúðahverfi. Halldór Kristinn Júlíusson, starfsmaður Verkís ehf., vann hljóðmælinguna og skilaði minnisblaði til yfirmatsmanna sem fylgdi yfirmatsgerðinni. Í niðurstöðu hljóðmælinga segir að hljóðstig hafi mælst mest 5 dB yfir viðmiðunarmörkum reglugerðar nr. 724/2008. Í minnisblaði Halldórs er tekið fram að mælingar hans veiti vísbendingu um stærðargráðu hljóðstigs en til að fá áreiðanlega niðurstöðu um jafngildishljóðstig þurfi mun umfangsmeiri mælingar en hann gerði.

Yfirmatsmenn vísa til framangreindra mælinga og er niðurstaða þeirra sú að þegar börn séu að leik á skólalóð Krikaskóla sé umfang hávaða við Stórakrika 1 slíkt að það geti hæglega verið til ama fyrir íbúa hússins en tekið er fram að hljóðmengun komi misilla við íbúa hússins eftir staðsetningu íbúða. Enn fremur var það niðurstaða yfirmatsmanna að umferð fólks og farartækja væri talsvert meiri nú en hefði verið, ef skólabyggingin hefði verið minni og á einni hæð. Þá segir í yfirmatsgerð að flestir íbúar í húsinu nr. 1 við Stórakrika, Mosfellsbæ séu komnir á eftirlaunaaldur og telja yfirmatsmenn fullvíst að það hafi ráðið miklu við val þeirra á kaupum í umræddu húsi. Um breytt útsýni úr íbúðunum segir í yfirmatsgerð að það hafi skerst lítils háttar vegna efri hæðar skólabyggingarinnar en skerðingin sé meiri vegna íbúða á neðri hæðum hússins. Niðurstaða yfirmatsmanna var sú að íbúðareigendur tilgreindra íbúða við Stórakrika 1 og 11 hefðu orðið fyrir tjóni vegna breytinga á deiluskipulagi. Töldu þeir að markaðsverð íbúðanna hefði skerst um 5-14% og næmi tjónið í heild 42.667.000 krónum. Að því er varðar íbúð stefnenda töldu matsmenn að markaðsverðmæti eignar þeirra hefði skerst um 11% og næmi tjón þeirra 2.904.000 krónum. Stefnendur, ásamt öðrum íbúðareigendum, kröfðu stefnda um greiðslu bóta fyrir það tjón sem þeir höfðu orðið fyrir samkvæmt yfirmatsgerðinni en stefndi hafnaði bótaskyldu í málinu.

Eftir að mál þetta var höfðað var að beiðni stefnda dómkvaddur matsmaður til að mæla hávaða frá leiksvæði við skólann. Var óskað eftir því að matsmaður gerði samfellda hljóðmælingu í sjö sólarhringa við húshlið Stórakrika 1. Skyldi mælitími ná yfir heila skólaviku án frídaga og skyldi matsmaður reikna hvert væri svonefnt hljóðstigsgildi, þ.e. „jafngildishljóðstig“ í desibelum (LAeq í dB(A)), „hámarkshljóðstig“ í desibelum (LAFmax í dB(A)) og „hávaðavísir“ í desibelum (Lden í dB(A)). Ólafur Daníelsson byggingarverkfræðingur var dómkvaddur til starfans.

Í matsgerð Ólafs er rakið að í reglugerð nr. 724/2008 séu gerðar tilteknar kröfur um hljóðstig frá atvinnustarfsemi, sem séu breytilegar eftir tíma sólarhrings. Á milli klukkan 7 á morgnana til klukkan 7 að kvöldi megi jafngildishljóðstig, mælt í desibelum (LAeq), ekki fara fram yfir 50 desibel mælt við húsvegg íbúðarhúsnæðis á íbúðarsvæðum, en 30 desibel mælt innandyra. Á milli klukkan 7 að kvöldi og klukkan 11 að kvöldi megi jafngildishljóðstigið við húsvegg sömu húsagerða ekki fara fram yfir 45 desibel, eða 30 desibel innandyra. Að nóttu, eða á milli klukkan 11 að kvöldu og 7 að morgni, megi jafngildishljóðstigið við húsvegg sömu húsagerða ekki fara fram yfir 40 desibel, eða 25 desibel innandyra. Þá segir að hámarkshljóðstig (LAFmax) megi ekki fara fram yfir 45 desibel innandyra.

Í niðurstöðukafla matsgerðarinnar er rakið hvernig hljóðmælingarnar voru framkvæmdar við húsvegg Stórakrika 1. Þá segir að gera megi ráð fyrir að hljóðgjöf frá leikskólalóðum/skólalóðum sé mjög breytileg frá einum degi til þess næsta. Margt geti haft áhrif á hljóðstig frá starfsemi sem þessari, ýmist til hækkunar eða lækkunar, eins og íþróttaiðkun á skólalóð (íþróttaviðburðir), veðurfar, dagskrá skólanna, gerð leikfanga, líðan barnanna o.fl. Valdi það auknum breytileika í hljóðgjöf og þar með þeirri óvissu þegar mat sé lagt á hávaðadreifingu og hljóðstig frá leikskólalóðum/skólalóðum. Þá segir: „Í þessum mælingum mælist hljóðstig yfir 50dB fyrir flest tímabil mælinganna. Ljóst er að umferðarhávaða gætir á svæðinu. Bakgrunnshávaðamæling var framkvæmd þegar engin starfsemi fyrir börn var í skólanum. Þegar bakgrunnshávaðamæling var framkvæmd var hálka á götum fyrst um morguninn og vegyfirborð blautt, sem hefur áhrif á mæliniðurstöður. Í bakgrunnshávaðamælingunni 24. október mældist jafngildishljóðstig að jafnaði heldur lægra en þegar börn eru í skólanum. Þar sem hljóðstigið mælist nokkuð áþekkt er

erfitt að draga miklar ályktanir af niðurstöðunum. Fyrrgreindar mælingar gefa þó vísbendingu um að jafngildishljóðstig frá starfsemi Krikaskóla liggi undir eða í kringum mörk reglugerðar um hávaða nr. 724/2008.“

Mál þetta er rekið samhliða málunum E-4095/2013 til 4100/2013 og fór aðalmeðferð þeirra fram í einu lagi. Í upphafi aðalmeðferðar gengu dómarar á vettvang ásamt lögmönnum aðila. Skýrslur fyrir dómi gáfu Anna Kristín Scheving, Karl Kári Másson, Jón Guðmundsson, Valdimar Hergils Jóhannesson, íbúar í Stórakrika 1 og aðilar annarra mála, og vitnin Þrúður Hjelm, skólastjóri Krikaskóla, Sverrir Kristinsson, löggiltur fasteignasali, Þorleifur Guðmundsson, löggiltur fasteignasali og matsmennirnir Gunnar Jón Yngvarsson, Magnús Kristinsson, Ingileifur Einarsson, Freyr Jóhannesson og Dan Valgarð Sigurðsson Wiium.

II.

Stefnendur byggja á því að þau hafi orðið fyrir tjóni vegna breytinga sem stefndi gerði á deiliskipulagi í nágrenni íbúðar þeirra skömmu eftir að þau keyptu hana. Áður en þau festu kaup á íbúðinni hafi þau kannað skipulag svæðisins og hafi ákveðið kaupin þar sem þau töldu íbúðina uppfylla kröfur þeirra um að búa í friðsælu hverfi. Jafnframt hafi þau ályktað út frá skipulaginu að íbúðin myndi taka almennum verðbreytingum á fasteignamarkaði.

Stefnendur byggja bótakröfu sína á 33. gr. skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997, en þau lög hafi gilt þegar umrædd breyting á deiliskipulagi átti sér stað. Skipulagslög nr. 123/2010 tóku gildi 1. janúar 2011, en í þeim sé að finna sambærilegt ákvæði í 51. gr. laganna. Í 56. gr. þeirra laga séu tekin af tvímæli um það að lög nr. 73/1997 gildi um þau lögskipti sem hér um ræðir.

Í 33. gr. sé kveðið á um það að valdi gildistaka skipulags því að verðmæti fasteignar lækki og nýtingarmöguleikar hennar skerðist þá eigi sá sem sýnt getur fram á að hann hafi orðið fyrir tjóni af þessum sökum rétt á bótum úr sveitarsjóði. Í samræmi við lagaákvæðið hafi þau leitað eftir samkomulagi við stefnda um bætur og síðan um að meta tjón sitt þar sem stefndi taldi sér ekki fært að semja við stefnendur án þess að ákveðin viðmiðun um fjárhæð lægi fyrir. Þegar sú viðmiðun lá fyrir óskaði stefndi eftir dómkvaðningu matsmanna til að meta tjón stefnenda. Stefnendur hafi ekki viljað una því mati og því óskað eftir yfirmatsgerð. Krafa stefnenda sé byggð á matsgerð yfirmatsmanna en matið hafi verið hnökralaust og niðurstöðunni hafi ekki verið hnekkt.

Niðurstaða yfirmatsmanna sé sú að verðmæti fasteignar þeirra hafi rýrnað vegna breytinga á deiliskipulagi á lóð V-5 í Krikahverfi í Mosfellsbæ. Skipulagsbreytingin hafi leitt til þess að skólabyggingin varð hærri og stærri en ráðgert var, umferð og hávaði meiri og útsýni úr íbúðunum minna. Niðurstaða matsgerðarinnar sé sú að söluverð allra fasteigna sem matið náði til hafi lækkað. Hvað varðar íbúð stefnenda sé fjártjón vegna þeirrar verðrýrnunar 2.904.000 krónur.

Stefndi hafi, með því að greiða bætur á grundvelli undirmatsgerðar, til þeirra íbúðareigenda sem undirmatsmenn töldu að hefðu orðið fyrir tjóni, viðurkennt í verki að greiða eigi bætur í samræmi við niðurstöðu mats á tjóni íbúðareigenda. Með sama hætti verði stefndi því að sætta sig við að greiða bætur til þeirra sem yfirmatsmenn telja að eigi rétt á bótum í samræmi við niðurstöðu þeirra. Stefnendur vísa til 64. gr. laga nr. 91/1991 varðandi fullt og óskorað sönnunargildi yfirmatsgerðarinnar. Auk þess sé samhljómur milli niðurstöðu yfirmatsmanna og niðurstöðu sérfræðinga stefnenda, þeirra Sverris Kristinssonar og Þorleifs St. Guðmundssonar.

Yfirmatsmennirnir og þessir sérfræðingar hafi meiri reynslu en undirmatsmenn af mötum af þessu tagi.

Stefnendur byggja á því að þau eigi einnig rétt á bótum samkvæmt almennum reglum skaðabótaréttarins en á þær reglur reyni ekki nema sem viðmiðun þar sem 33. gr. skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997 taki af öll tvímæli um rétt stefnanda til bóta.

Um lagarök að öðru leyti vísa stefnendur til skipulagsreglugerðar nr. 400/1998 og byggingarreglugerðar nr. 441/1998, laga nr. 7/1998 um hollustuhætti og mengunarvarnir, reglugerðar nr. 724/2008 um hávaða og reglugerðar nr. 1000/2005 um kortlagningu hávaða og aðgerðaráætlanir. Þá vísa þau til laga nr. 38/2001 varðandi dráttarvaxtakröfuna og XXI. kafla laga nr. 91/1991 varðandi málskostnað.

III.

Stefndi byggir sýknukröfu sína á því stefnendur hafi ekki sýnt fram á að þau hafi orðið fyrir tjóni í skilningi 33. gr. þágildandi skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997. Ekki verði byggt á yfirmatsgerð í málinu þar sem matsmenn hafi ekki fylgt ákvæðum laga um meðferð einkamála við framkvæmd yfirmats. Jafnvel þótt byggja megi á fyrirliggjandi yfirmatsgerð sé hún haldin slíkum efnisannmörkum að hún verði ekki talin sýna fram á tjón stefnenda.

Hvað fyrra atriðið varðar, að matmenn hafi ekki fylgt ákvæðum einkamálalaga, byggir stefndi á því að fyrir liggi að rökstuðningur yfirmatsmanna byggi að verulegu leyti á hljóðmælingu sem framkvæmd hafi verið án þess að honum hafi verið gefið tækifæri til að vera viðstaddur mælinguna. Stefnda hafi heldur ekki verið gefinn kostur á að tjá sig um umrædda hljóðmælingu þegar minnisblað um hana hafi legið fyrir. Þessi háttur á gerð matsgerðar sé í andstöðu við 2. mgr. 62. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála. Samkvæmt ákvæðinu hvíli skylda á matsmönnum að tilkynna aðilum um matsfundi og veita þeim færi á að tjá sig um gögn sem aflað er til afnota við matið. Þessari skyldu hafi ekki verið fullnægt. Lögmaður og yfirmatsbeiðandi virðast aftur á móti hafa haft aðgang að umræddu minnisblaði um hljóðmælingu áður en yfirmatsgerðin lá fyrir. Stefndi hafi fyrst fengið upplýsingar um hljóðmælinguna þegar honum hafi verið kynnt yfirmatsgerðin. Þegar af þessari ástæðu sé ótækt að byggja á yfirmatsgerðinni við úrlausn málsins og því fari fjarri að hún geti talist fullnægjandi sönnun hins meinta tjóns.

Stefndi byggir málsástæðu þessa einnig á því að framangreind hljóðmæling hafi ekki verið framkvæmd af þeim matsmönnum sem dómkvaddir höfðu verið til starfans, heldur af Halldóri Kristni Júlíussyni, starfsmanni Verkís, án þess að stefndi hafi haft nokkuð um það að segja. Samkvæmt 65. gr. laga nr. 91/1991, beri dómkvöddum matsmanni að koma fyrir dóm til að gefa skýrslu til skýringar og staðfestingar á matsgerð. Dómkvaddir matsmenn geti með engu móti gefið skýringar á minnisblaði um hljóðmælingu sem þeir hafi ekki sjálfir framkvæmt. Að sama skapi sé höfundi minnisblaðsins óheimilt að koma fyrir dóminn með vísan til ákvæðis 51. gr. laga nr. 91/1991.

Í öðru lagi byggir stefndi á því að ef talið verður forsvaranlegt að byggja á yfirmatsgerðinni þrátt fyrir framangreinda galla, þá séu alvarlegir efnisannmarkar á henni sem leiði til þess að hún geti ekki talist fullnægjandi sönnun um ætlað tjón stefnenda. Beri af þeim sökum að sýkna stefnda.

Yfirmatsmenn hafi komist að þeirri niðurstöðu að stefnendur hafi orðið fyrir tjóni við breytingu á deiliskipulagi skólalóðar Krikaskóla þannig að íbúð þeirra hafi rýrnað í verði um 2.904.000 krónur. Rökstuðningi yfirmatsmannanna megi skipta í þrjá hluta: Hljóðmengun, sjónmengun og aukna umferð. Stefndi telur rökstuðning yfirmatsmanna ófullnægjandi og að hann sýni ekki fram á tjón stefnenda.

Að því er hljóðmengun varðar, hafi framkvæmd hljóðmælingar verið ófullnægjandi. Enga lýsingu sé að finna á því hvernig mælingin fór fram, hvenær hún hafi verið gerð, hvar hafi verið mælt eða hversu lengi í senn. Þá liggi hvorki fyrir útreikningar né niðurstöður mælinga á tölulegu formi. Aðeins sé vísað til þess að mæling hafi í stuttan tíma mælst mest 5 dB yfir viðmiðum reglugerðar nr. 724/2008 að því er varðar viðmið fyrir íbúðarhúsnæði á íbúðasvæði en mælst mest jafnhátt viðmiðunum reglugerðarinnar fyrir íbúðarhúsnæði á verslunar-, þjónustu og miðsvæðum. Engar nánari skýringar sé hins vegar að finna á þessum viðmiðunum eða hvort þau eigi við um hljóðvist við Krikaskóla. Þá taki mælingamaður sjálfur fram að niðurstaða hans sé háð óvissu og nauðsyn sé umfangsmeiri mælinga. Mælingin sé því ómarktæk og niðurstaða yfirmatsgerðar sem byggð sé á henni geti ekki haft sönnunargildi í málinu.

Hvað sjónmengun varðar, þá byggir stefndi á því að niðurstaða yfirmatsmanna sé órökstudd. Í niðurstöðu yfirmatsgerðar segi: „Útsýni hefur skerts lítilsháttar vegna efri hæðar skólabyggingarinnar en skerðingin er ekki mikil að mati yfirmatsmanna. Útsýniskerðingin [sic] er þó meiri fyrir þær íbúðir sem eru á neðri hæðum hússins. Hafa yfirmatsmenn tekið tillit til þessara þátta í niðurstöðum sínum.“ Hvergi sé vikið að því hvaða aðferð hafi verið notuð til að leggja mat á meinta skerðingu útsýnis. Útsýni úr íbúðunum sé mismunandi eftir staðsetningu íbúðar í húsinu. Enga útskýringu sé að finna í yfirmatsgerð á því hvaða þættir eða sjónarmið hafi haft áhrif á þá niðurstöðu að útsýni úr íbúð stefnenda hefði skerst og hvaða máli það atriði hafi haft á niðurstöðu þeirra um lækkað markaðsverð. Þá sé engan samanburð að finna á milli óbreytts skipulags og hins breytta skipulags að því er meinta sjónmengun varðar en með breyttu skipulagi hafi byggingin aðeins hækkað um þrjá metra, úr sex metrum í níu metra. Í undirmatsgerð sé þetta atriði mun betur rökstutt og niðurstaða hennar er sú að útsýni úr íbúð stefnenda hafi ekki áhrif á markaðsverð hennar.

Loks sé niðurstaða matsgerðar varðandi aukna umferð í nágrenni íbúðar stefnenda órökstudd. Í yfirmatsgerð sé staðhæft að umferð fólks og farartækja sé talsvert meiri nú en hefði verið, ef skólabyggingin hefði verið innan óbreytts skipulags. Yfirmatsmenn virðist ekki hafa athugað þetta atriði eða mælt núverandi umferð eða lagt mat á hvers konar ónæði hljótist af umferðinni. Þannig sé hvorki gerður reki að því að sýna fram á að umferð hafi aukist miðað við hið óbreytt skipulag né hvert sé raunverulegt ónæði af umferð fólks og farartækja sem leiði til þess að markaðsvirði íbúðar stefnenda hafi lækkað. Sem fyrr sé ekki að finna rökstuðning á því hvort og þá hvernig þetta atriði hefur áhrif á útreikning yfirmatsmanna á hinu meinta skerta markaðsvirði. Þá er í yfirmatsgerð hvorki getið um né lagt mat á áhrif breytinga sem stefndi gerði á upphaflegri deiliskipulagstillögu, með því að færa bílastæði fjær íbúð stefnenda.

Auk framangreindra atriða bendir stefndi á að í yfirmatsgerð sé ranglega staðhæft að flestir íbúar við Stórakrika 1 séu komnir á eftirlaunaaldur og segi í matsgerðinni að fullvíst sé að það hafi ráðið miklu um val þeirra við fasteignakaup. Staðhæfing þessi sé einfaldlega röng, svo sem gögn

málsins sýni, auk þess sem ekki verði séð hvaða áhrif aldur íbúðareigenda geti haft á markaðsvirði íbúða en frá upphafi hafi verið ráðgert að leikskóli yrði á umdeildri lóð. Þá sé ekki í yfirmatsgerðinni vikið að því hvort nálægð við grunnskóla kunni að hafa áhrif á verðmæti umræddra íbúða til hækkunar en undirmatsmenn töldu það hafa áhrif á markaðsvirði íbúðanna við Stórakrika 1.

Þá sé umfjöllun yfirmatsmanna um sundurliðun fjárhæðar tjóns á hverja fasteign órökstudd. Niðurstaða yfirmatsins feli í sér að verðmætisskerðing sé frá 5-14% án sundurliðunar á því á hverju það byggir, s.s. hvort sjónmengun eða hljóðmengun á í hlut eða hvaða viðmið sé notað. Þá sé enginn samanburður á verðmæti miðað við að skipulag hefði verið óbreytt. Þá er mótmælt áætluðu markaðsvirði umræddra fasteigna sem röngu og ósönnuðu en engar skýringar sé að finna í yfirmatsgerð á því hvernig viðmiðunarverðið sé fundið út.

Stefndi telur einnig með öllu óljóst hvort yfirmatsmenn hafi yfirhöfuð skoðað íbúð stefnenda við gerð yfirmatsins. Í yfirmatsgerð sé vísað til þess að þann 22. nóvember 2011 hafi yfirmatsmennirnir Dan Wiium og Freyr Jóhannesson skoðað 13 íbúðir í húsinu án þess að þær hafi verið tilgreindar frekar. Síðan segir að þann 14. mars 2012 hafi farið fram önnur skoðun á íbúðum hússins, nú af hálfu yfirmatsmannanna Dans Wiium og Ingileifs Einarssonar og sem fyrr án frekari tilgreiningar á því um hvaða íbúðir í húsinu hafi verið að ræða. Eigendur 14 íbúða í fjölbýlishúsinu að Stórakrika 1 voru aðilar að yfirmatinu.

Loks mótmælir stefndi því að samhljómur sé á milli yfirmatsgerðar og skýrslu Sverris Kristinssonar og Þorleifs St. Guðmundssonar og jafnframt þeirri staðhæfingu að þessir aðilar séu reynslumeiri en undirmatsmenn.

Af öllu framangreindu leiði að stefnendur hafi hvorki sýnt fram á að verðmæti fasteignar þeirra hafi lækkað við gildistöku deiliskipulagsbreytingar stefnda þann 17. júlí 2008, né að þau hafi orðið fyrir tjóni af þessum sökum sem stefnda beri að bæta, sbr. 1. mgr. 33. gr. þágildandi skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997. Þá sé því mótmælt að stefnendur eigi rétt á bótum samkvæmt almennum reglum skaðabótaréttarins enda hafi þau ekki sýnt fram á að skilyrðum þeirra reglna sé fullnægt.

Stefndi mótmælir dráttarvaxtakröfu frá fyrri tíma en dómsuppsögudegi sbr. ákvæði 9. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu. Þá mótmælir stefndi sérstaklega kröfum stefnenda um greiðslu málskostnaðar, s.s. greiðslu kostnaðar vegna matsgerðar, sem stefnendur öfluðu einhliða, og greiðslu kostnaðar vegna hljóðmælingar.

Stefndi byggir til vara á því að kröfur stefnenda beri að lækka verulega og að málskostnaður falli niður. Byggir stefndi kröfu sína á því að stefnendum hafi ekki tekist að sýna fram á réttmæti nema hluta þess tjóns sem bóta er krafist fyrir vegna meintrar verðmætisrýrnunar eða að tjón stefnenda sé aðeins að litlu leyti að rekja til deiliskipulagsbreytinga sem stefndi samþykkti þann 17. júlí 2008. Vísar stefndi að öðru leyti eftir atvikum til umfjöllunar um aðalkröfu til stuðnings því að varakrafa hans skuli ná fram að ganga.

IV.

Í máli þessu er deilt um bótaskyldu stefnda vegna tjóns sem stefnendur telja sig hafa orðið fyrir vegna breytinga á deiliskipulagi lóðar í nágrenni íbúðar þeirra, sem gert var eftir að þau keyptu íbúðina. Stefnendur byggja á því að breytingar á deiliskipulaginu hafi leitt til þess að íbúðin rýrnaði í verði. Er bótakrafa þeirra á því reist að verðrýrnunin hafi verið 11% og nemi 2.904.000 krónum.

Stefnendur byggja bótakröfu sína á 33. gr. áðurgildandi skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997, sbr. 56. gr. núgildandi skipulagslaga nr. 123/2010 varðandi lagaskil. Stefndi byggir sýknukröfu sína á því að stefnendur hafi ekki sýnt fram á að þau hafi orðið fyrir tjóni í skilningi 33. gr.

Í 1. mgr. 33. gr. segir að valdi gildistaka skipulags því að verðmæti fasteignar lækki, nýtingarmöguleikar hennar skerðist frá því sem áður var heimilt eða að hún muni rýrna svo að hún nýtist ekki til sömu nota og áður þá eigi sá sem sýnt geti fram á að hann verði fyrir tjóni af þessum sökum rétt á bótum úr sveitarsjóði eða að hann leysi fasteignina til sín. Í 2. og 3. mgr. greinarinnar eru nánari ákvæði um ákvörðun bóta o.fl. Er hér um almenna hlutlæga bótareglu að ræða sem nú er að finna í 1. mgr. 51. gr. laga nr. 123/2010 með lítið breyttu orðalagi sem ekki var ætlað að hafa áhrif á inntak reglunnar.

Stefndi byggir sýknukröfu sína aðallega á því að yfirmatsgerðin sem stefnendur byggja kröfu sína á, sé haldin svo miklum annmörkum að hún geti ekki talist tækt sönnunargagn um tjón stefnenda.

Jafnvel þótt fallist sé á það með stefnda að rétt hefði verið af matsmönnum að upplýsa um það á matsfundi með fulltrúum bæði matsbeiðanda og matsþola, hvernig ákveðið var að standa að hljóðmælingu, sbr. 2. mgr. 62. gr. laga nr. 91/1991, er ekki fallist á að þessi formgalli leiði til þess að matsgerðin í heild sé haldin slíkum annmörkum að hún teljist ekki tækt sönnunargagn í málinu, enda er hljóðmælingin einungis einn þáttur af fleirum sem matsgerðin byggir á. Þá ber matsmönnum að staðfesta matsgerð sína fyrir dómi og skýra efni hennar hennar, sbr. 65. gr. sömu laga, og á það einnig við um atriði sem þeir byggja á sérfræðigögnum annarra en matsmanna sjálfra.

Þá heldur stefndi því fram að rökstuðningur í yfirmatsgerð sé ófullnægjandi og renni hún af þeim sökum ekki stoðum undir staðhæfingar stefnenda um tjón af völdum umdeildra breytinga á deiliskipulagi. Yfirmatsmenn gáfu skýrslu fyrir dómi, staðfestu matsgerð sína og lýstu því að þeir hefðu skoðað allar íbúðir sem matsgerðin tók til. Svo sem fram kemur í matgerð töldu yfirmatsmenn að söluverð fasteignar stefnenda hefði rýrnað um 11% vegna umdeildra breytinga á deiliskipulagi stefnda. Í matsgerðinni kemur fram að þeir telja þrjá þætti leiða til þessarar niðurstöðu; aukinn hávaða, aukna umferð og sjónmengun, þar með talið lakara útsýni.

Fallast má á það með stefnda að rökstuðningur í yfirmatsgerð sé fremur rýr. Af matsgerðinni verður ekki ráðið með skýrum hætti að matsmenn hafi rannsakað sérstaklega, eða með öðrum hætti reynt að meta, hvernig hávaða og umferð hefði verið háttað ef ekki hefði komið til breytingar á deiliskipulaginu. Þá er í matsgerðinni einnig að finna staðhæfingar þess efnis að flestir íbúar Stórakrika 1 séu komnir á eftirlaunaaldur, sem matsmenn telja fullvíst að hafi haft áhrif á fasteignakaup þeirra. Þessi staðhæfing fær ekki stoð í gögnum málsins og virðast íbúar hússins vera á öllum aldri. Þá er engum gögnum til að dreifa um að aldur stefnenda hafi verið forsenda kaupa þeirra né útskýrt hvernig það atriði geti hafa haft áhrif á mat yfirmatsmanna um verðrýrnun íbúðarinnar vegna skipulagsbreytinganna.

Þrátt fyrir framangreinda ágalla hefur því mati yfirmatsmanna ekki verið hnekkt að íbúð stefnenda hafi rýrnað í verði. Er það mat dómsins að sjónmengun og skert útsýni eitt og sér hafi hvað mest áhrif og eru þessir þættir ótvírætt til staðar og sýnilegir við vettvangsskoðun. Endurspeglast þetta í niðurstöðu yfirmatsmanna í því að þeir telja verðrýrnun íbúða mismunandi eftir því hvernig þessi þáttur horfir við. Hvað ónæði af umferð og aukinn hávaða varðar, þá er erfiðleikum háð að meta með nákvæmni hver umferð og hávaði hefði verið, hefði skólinn risið innan ramma óbreytts skipulags. Á hinn bóginn liggur fyrir að fleiri starfmenn eru að störfum við Krikaskóla en verið hefði ef starfsemi hans hefði verið í samræmi við fyrri nýtingarhugmyndir og sömu leiðis eru fleiri börn í skólanum. Var þetta staðfest af Þrúði Hjelm, skólastjóra Krikaskóla, sem gaf skýrslu fyrir dómi. Af því er óhætt að draga þá ályktun að allar líkur eru á að umferð sé meiri en stefnendur máttu vænta miðað við óbreytt skipulag. Hvað hávaða frá starfsemi skólans áhrærir er á það fallist með stefnda að hljóðmælingu yfirmatsgerðarinnar er ábótavant og ályktanir yfirmatsmanna, um aukinn hávaða miðað við fyrra deiliskipulag, eru ekki reistar á fullnægjandi gögnum. Hins vegar er til þess að líta að stefndi aflaði nákvæmari mælinga á hávaða með matsgerð Ólafs Daníelssonar, dómkvadds matsmanns. Í matsgerð Ólafs er því lýst hverjum vandkvæðum það er bundið að afla nákvæms mats á hávaða frá Krikaskóla, að teknu tilliti til annarra umhverfishljóða. Engu að síður eru niðurstöður ítarlegra mælinga hans að hávaði utan við Stórakrika 1 séu í eða við efri mörk þess sem heimilt er frá atvinnustarfsemi samkvæmt reglugerð nr. 724/2008 um hávaða. Verður ekki annað séð en það styðji þá niðurstöðu yfirmatmanna, sem þeir leggja til grundvallar mati sínu, að hávaði geti hæglega verið stefnendum og öðrum íbúum í Stórakrika 1 til nokkurs ama.

Með vísan til þess sem að framan er rakið er það niðurstaða dómsins að yfirmatsgerðin sé ekki haldin slíkum annmörkum að það leiði til þess að niðurstaða hennar verði ekki lögð til grundvallar í málinu. Verður með hliðsjón af því að byggja niðurstöðu málsins á því að stefnendum hafi á grundvelli yfirmatsgerðar tekist sönnun þess að þeir hafi orðið fyrir tjóni, sem ekki hefur verið hnekkt með öðrum gögnum. Stefndi hefur sérstaklega andmælt forsendum matsgerðarinnar um áætlað markaðsverð, en matsmenn miða verðmætisrýrnun á íbúð stefnenda við áætlað markaðsverð hennar í mars 2011. Stefndi hefur á hinn bóginn ekki rökstutt andmæli sín frekar eða lagt fram nein gögn sem veita vísbendingar um að matsverð þetta sé rangt. Er niðurstaða dómsins því sú að leggja beri niðurstöðu yfirmatsgerðar til grundvallar úrlausn málsins, bæði hvað varðar sönnun á tjóni stefnanda og umfangi þess. Ber stefndi bótaábyrgð á framangreindu tjóni á grundvelli 33. gr. laga nr. 73/1993. Bótakrafa stefnenda verður samkvæmt framansögðu tekin til greina.

Stefnendur krefjast dráttarvaxta frá 1. ágúst 2012 en stefndi mótmælir dráttarvaxtakröfu frá fyrri tíma en dómsuppsögu. Samkvæmt 1. mgr. 9. gr. laga nr. 38/2001 skulu skaðabótakröfur bera dráttarvexti samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laganna að liðnum mánuði frá þeim degi er kröfuhafi sannanlega lagði fram þær upplýsingar sem þörf var á til að meta tjónsatvik og fjárhæð bóta. Með hliðsjón af þessari reglu verður við það að miða að stefndi hafi sannanlega haft öll gögn í höndunum til að meta fjárhæð bótakröfunnar þann 16. ágúst 2012 en þann dag sendi lögmaður stefnenda stefnda kröfubréf með sundurliðaðri kröfugerð á grundvelli yfirmatsgerðarinnar. Krafa stefnenda beri því dráttarvexti samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001, frá 16. september sama ár.

Í samræmi við 1. mgr. 130. gr. laga nr. 91/1991 ber stefnda að greiða stefnendum málskostnað. Við ákvörðun málskostnaðar er tekið tillit til útlagðs kostaðar stefnenda, þ.á.m. vegna matsgerðarinnar sem aflað var áður en málið var höfðað, enda verður að telja hana tengjast beint málarekstri þessum og falla því undir g-lið 1. mgr. 129. gr. laga nr. 91/1991. Jafnframt er tekið tillit til þess að mál þetta er rekið samhliða 6 öðrum samkynja málum. Telst málskostnaður með hliðsjón af ofangreindu hæfilega ákveðinn 600.000 krónur að virðisaukaskatti meðtöldum.

Mál þetta flutti, fyrir hönd stefnenda, Jón Magnússon hæstaréttarlögmaður og fyrir hönd stefnda, Ingvi Snær Einarsson héraðsdómslögmaður.

Ingibjörg Þorsteinsdóttir, héraðsdómari og dómsformaður, kvað upp dóminn ásamt meðdómsmönnunum Ásmundi Ingvarssyni verkfræðingi og Magnúsi Leópoldssyni, löggiltum fasteignasala. Gætt var ákvæða 1. mgr. 115. gr. laga nr. 91/1991.

D ó m s o r ð :

Stefndi, Mosfellsbær, greiði stefnendum, Þórdísi Guðmundsdóttur og Vilhjálmi Hafsteinssyni, 2.904.000 krónur ásamt dráttarvöxtum samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 frá 16. september 2012 til greiðsludags auk 600.000 króna í málskostnað.

Vegna: Máls nr. 0842/2026, Fossvogsblettur 2-2A - USK26050052 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Fyrir liggur breyting hjá Reykjavíkurborg um stækkun leikskóla við Fossvogsveg úr 150 barna leikskóla í 200.

Bygging nýs leikskóla í hverfinu er fagnaðarefni en stærð þessarar stofnunar með tilheyrandi umferð og umhverfisáhrifum er ekki í neinu samræmi við innviði hverfisins, sem einkennist af afar rólegri íbúabyggð og þröngum og tiltölulega fáförnum götum.

Reykjavíkuborg hefur hingað til virt áhyggjur íbúa af umferðarþunga tengdum 150 barna leikskóla að vettugi og ekki tekist með sannfærandi hætti að eiga samtal við íbúa um hvernig þessi starfsemi muni rýmast á fyrirhuguðum stað svo vel sé. Nú á að svo að fjölga úr 150 plássum í 200.

Í fyrri umsögn Reykjavíkurborgar kom fram að aukinn umferðarþungi í tengslum við leikskólann sé 'langt undir afkastagetu Fossvogsvegar', án þess að tilgreina það nánar.
Fossvogsvegur er rétt rúmlega einbreið gata sem íbúar geta vottað að nú þegar ber tæplega þá litlu umferð sem um hana fer. Hvað þá 200 barna leikskóla.

Leikskólanum fylgir líka mikil þörf á lang- og skammtímabílastæðum fyrir bæði starfsmenn og forráðamenn. Mjög óljóst er hvernig þessu verður komið fyrir svo vel sé og ekki verði hætta og ónæði af bílum lagt ólöglega. Þetta er mikið áhyggjuefni.

Gatnamót Eyrarlands og Háaleitisvegar við Bústaðarveg munu líka bæta við sig töluverðum umferðarþunga á háannatíma, en það er viðbúið að það geti sömuleiðis skapað vandræði.

Þrátt fyrir að bygging nýs leikskóla sé af hinu góða, þá verður það að teljast skylda borgaryfirvalda að vanda hér til verka, sníða sér stakk eftir vexti og eiga raunverulegt samráð við íbúa á svæðinu.

Sigurður Árnason,
Kjarrvegi 10.

Höfundur: Sigurður Árnason

Sent inn þann: 20.08.2026

Vegna: Máls nr. 0842/2026, Fossvogsblettur 2-2A - USK26050052 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Nú skrifa ég og nágrannar mínir athugasemdir í þriðja skiptið við sama tilefni. Heldur harðorðara en áður. Við íbúar áskynjum vanvirðingu og að hér sé verið að ganga lengra og lengra. Orð okkar eru hundsuð og leikskólinn stækkar í hvert skipti sem opnað er fyrir "samtal/samráð"
Þar að auki hafa verið gerðar athugasemdir við tilkynningu á breyttu deiluskipulagi sem einungis hefur verið borið í 6 hús á svæðinu sem standa við Fossvogsveg.

Eftirfarandi orð eru bein endurtekning frá fyrri stigum málsins, vísa í mál ; USK23050069

Samkvæmt lýðfræði upplýsingum á Borgarvefsjá þá eru 230 börn á aldrinum 0-5 ára neðan (sunnan) Bústaðarvegar. Líklega eru u.þ.b. 180 á leikskóla aldri sem dreifa sér jafnt í Kvistaborg, Furuskóg við Áland og Furuskóg við Efstaland. Þetta hverfi neðan Bústaðarvegar vantar ekki leikskóla. Hið rétta er að margir ofan Bústaðavegar sem ekki fara síðar í Fossvogsskóla eru að sækja leikskólaþjónustu niður í hverfið akandi. Af hverju erum við ekki að byggja rétta þjónustu á réttum stað? Nær hefði verið að byggja litla einingu sem þjónar nærhverfinu svo Furuskógur við Áland geti tekið á móti börnum úr öðrum hverfum. Þetta hafa íbúar ítrekað bent á.
Leikskólinn á Fossvogssvegi verður á frábærum stað og í náttúrulegu umhverfi en því hefur verðið gjörsamlega rústað með þeirri stærð sem boðuð er og nú standa örfá tré eftir innan lóðarinnar. Á fyrri stigum málsins var sérstaklega minnst á verndun gróðurs!
Samgönguskýrslur sýna að katastrófa myndast hér á morgnana og aftur síðdegis. Hér hjóla börn heim úr skóla og frístund um sama leyti og umferðahnútur myndast á pínulitlu bílastæði með engu gegnumstreymi. Bílar munu koma úr báðum áttum því ÖLL börnin á nýjum leikskóla munu koma úr öðrum hverfum borgarinnar. lykilatriði er að reikna með að foreldar þurfi amk 5 mínútur með barni í fataklefa og þ.a.l. þurfi að leggja bifreið, líklega á Fossvogsveg og myndar þar með einbreiða götu.
Sjálfstæðisflokkurinn bókaði andstöðu við stækkunina á fyrri stigum málsins þegar þeir voru í minnihluta en nú komnir í meirihluta með öll vopn á hendi kjósa þeir að fara hér gegn betri vitund. Sorglegt.
Við leysum ekki leikskólavanda síðasta áratugs með lélegri ákvörðun í Fossvogi.

Virðingarfyllst,
Marteinn Briem, Kjarrvegi 9

Höfundur: Marteinn Briem

Sent inn þann: 20.08.2026

Vegna: Máls nr. 0842/2026, Fossvogsblettur 2-2A - USK26050052 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Ég fagna komu og uppbyggingu leikskólans við Fossvogsblett 2 og 2A. Mikilvægt er að fjölga leikskólaplássum í borginni og tryggja börnum og fjölskyldum þeirra góða þjónustu í nærumhverfinu. Það er þó nauðsynlegt að uppbyggingin sé vel undirbúin og að áhrif hennar á umferð og öryggi séu metin af fullri alvöru.

Ég lýsi yfir verulegum áhyggjum af þeim aukna umferðarþunga sem fjölgun leikskólabarna úr 150 í 200 mun óhjákvæmilega hafa í för með sér á Fossvogsvegi. Gatan er þegar í reynd orðin einbreið á köflum vegna þess að bifreiðum er lagt þeim megin götunnar sem ekki er gangstétt og eins neðst á Háaleitisbraut vegna takmarkaðra bílastæða við Lautarveg og Skógarveg. Við núverandi aðstæður er því takmarkað svigrúm til að taka við aukinni umferð, sérstaklega á álagstímum þegar börnum er ekið í leikskólann og þau sótt.

Þá virðist fyrirhugaður fjöldi bílastæða við leikskólann ekki einu sinni nægja starfsfólki hans. Það vekur áhyggjur af því að starfsfólk og foreldrar muni í auknum mæli leggja bifreiðum í nærliggjandi götum. Slíkt gæti þrengt Fossvogsveg enn frekar, torveldað mætingu ökutækja úr gagnstæðum áttum og skapað hættu fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur. Sérstaklega þarf að hafa í huga að hér er um leikskóla að ræða og því verða mörg ung börn á ferð um svæðið daglega.

Fjölgun bílastæða ein og sér leysir ekki endilega vandann. Gera þarf raunhæft mat á samanlögðum bílastæðaþörfum starfsfólks, foreldra og annarra sem sækja þjónustu á svæðið. Jafnframt þarf að skoða flæði umferðar, aðkomu neyðarbíla, öruggar gönguleiðir, lýsingu sem hefur verið afar takmörkuð á þessu tiltekna svæði um árabil vegna ýmis konar framkvæmda, hraðatakmarkandi aðgerðir og hvernig komið verði í veg fyrir að lagt sé þannig að akbrautin þrengist með óviðunandi hætti.

Ég óska því eftir að áður en breytingin verður samþykkt liggi fyrir ítarlegt og gagnsætt umferðar- og öryggismat sem taki mið af raunverulegum aðstæðum á Fossvogsvegi. Einnig verði sett fram skýr áætlun um mótvægisaðgerðir og tryggt að þær verði framkvæmdar áður en börnum á leikskólanum er fjölgað, en ekki eftir að vandamálin hafa komið í ljós.

Markmiðið um fjölgun leikskólaplássa er gott og ég styð uppbyggingu leikskólans. Slík framkvæmd má þó ekki ráðast af skammtímasjónarmiðum eða þörf fyrir að sýna skjótan árangur til skreyta sig með tölum um leikskólapláss í næstu kosningum. Vanda þarf til verka frá upphafi og hugsa málið til enda. Reykjavíkurborg þekkir vel að breytingar sem grípa þarf til eftir á geta verið bæði kostnaðarsamar og tímafrekar. Því er mun ábyrgara að bregðast við fyrirsjáanlegum umferðar- og öryggisvandamálum áður en þau skapast.

Ég hvet því Reykjavíkurborg til að endurskoða umferðar- og bílastæðalausnir tillögunnar í samráði við íbúa og tryggja að öryggi barna, gangandi og hjólandi vegfarenda og íbúa Fossvogsvegar verði haft að leiðarljósi við endanlega ákvörðun.

Höfundur: Katla Guðjónsdóttir

Sent inn þann: 20.08.2026

Vegna: Máls nr. 0842/2026, Fossvogsblettur 2-2A - USK26050052 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Fossvogsblettur 2-2A - USK26050052 breyting á deiliskipulagi.

Vísa til fyrri athugasemda, bæði við upphaflega tillögu og fyrri breytingartillögu vð deiliskipulag á Fossvogsbletti 2 og 2a.

Nú hefur enn verið auglýst breyting á deiliskipulagi og enn er látið sem sú tillaga komi þeim íbúum einum við sem eiga eignir sem snúa út að Fossvogsvegi. Aðrir íbúar hafa aldrei fengið kynningar eða gögn frá Reykjavíkurborg á deiliskipulagi eða breytingum á því. Deiliskipulag og bygging leikskóla á Fossvogsbletti 2-2a varðar alla þá sem búa við Fossvogsveg, Markarveg, Kjarrveg og Klifveg í Reykjavík. Fyrirhuguð stækkun úr 150 barna leikskóla í 200 barna leikskóla er málefni allra íbúa sem fara þurfa til og frá heimili sínu um Fossvogsveg og eiga eignir við áður nefndar götur.

Aðgengi og umferðarmál voru stærsta áhyggjuefnið í 150 barna tillögunni. Þær áhyggjur hafa ekki minnkað nú þegar er fyrirhugaður er 200 barna leikskóli. Gert er eins og áður ráð fyrir að öllum börnum verði ekið í leikskólann og verði einnig sótt með sama hætti. Þetta verða því hátt í 800 bílferðir aukalega á dag inn og út úr hverfinu um Fossvogsveg vegna leikskólans, (200 börnum ekið í leikskólann með bíl inn í hverfið, eitt barn í hverjum bíl og bílnum ekið aftur út úr hverfinu, 200 börn × 2 ferðir (þ.e. fram og til baka), og sömu börn sótt með bíl og ekið heim, 200×2, (fram og til baka) = samtals 800 ferðir á dag alla virka daga).

Þar að auki eru bílferðir starfsfólks, 35-40 manns, 70-80 ferðir á dag m v. einn starfsmann í bíl. Skapast mun öngþveiti á og við Fossvogsveg á hverjum morgni og hvern eftirmiðdag vegna bílaumferðar til og frá leikskólanum.

Deiliskipulagið gerir ekki ráð fyrir þessari forsendu eða lausn á aðkomu fyrir bíla við leikskólann, en aðeins er gert ráð fyrir 29 almennum bílastæðum við leikskólann sem ekki munu duga fyrir bíla starfsmanna.

Leikskólinn er risinn og þekur hann nánast að fullu báðar lóðirnar, Fossvogsblett 2 og 2a. Í engu virðist hugsað fyrir aðkomu bíla á lóðinni. Ófremdarástand blasti við m.v. 150 barna leikskóla og mun ástandið aðeins versna við þessa fyrirhuguðu stækkun, sem er ekki gerð í nokkurri sátt við umhverfið og íbúa hverfisins.

Áhyggjur íbúa af stærð leikskólans eru raunverulegar. Það hjóta eðli málsins samkvæmt að vera takmörk fyrir því hversu barnmargan leiksskóla er hægt að reisa inn í rótgrónu íbúahverfi.

Jóhannes Albert Sævarsson
Kjarrvegi 11
Reykjavík

Höfundur: Jóhannes Albert Sævarsson

Sent inn þann: 20.08.2026

Vegna: Máls nr. 0842/2026, Fossvogsblettur 2-2A - USK26050052 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Við hjónin höfum búið á Kjarrvegi 15 síðan 1981 og fylgst allan tímann vel með þróun hverfisins. Okkur hefur liðið vel hér og hvergi annars staðar viljað búa.
Undanfarin ár hefur orðið nokkur breyting á umferð á svæðinu vegna byggingaframkvæmda neðan Fossvogsvegar og nú keyrir um þverbak þegar hafin er bygging stóra leikskólans. Okkur sýnist algjört fyrirhyggjuleysi borgaryfirvalda að huga ekki að breytingum á umferðaræðum, séstaklega fyrir bílaumferð. Nær hefði verið að gera ráð fyrir svo stórum leikskóla á túninu neðan Borgarspítalans. Það hefði leyst mörg umferðartengd vandamál.
Undanfarin ár er áberandi aukin ganga eldri borgara hér og svo barna, gangandi og hjólandi, aðallega á leið úr og í skóla. Okkur sýnist daglega skapast hættuástand á Fossvogsvegi vegna aukinnar umferðar. Þá er áberandi aukin umferð um Fossvogsveg á vaktaskiptum í Borgarspítalanum. Okkur sýnist að slysahætta muni bara aukast á næstu árum þegar leikskólinn hefur starfsemi sína.
Í skipulagstillögum sem unnið er eftir er ekkert tillit tekið til ábendinga sem við og margir nágrannar okkar hafa sent inn undanfarin ár. Ljóst er að gera verður Fossvogsveg að einstefnugötu, ef ekki finnast aðrar lausnir á umferðarþunganum.
Vinsamlegast, Sigurjón Mýrdal og María Sophusdóttir.

Höfundur: Sigurjón Mýrdal

Sent inn þann: 20.08.2026

Vegna: Máls nr. 0842/2026, Fossvogsblettur 2-2A - USK26050052 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Ábending/hugleiðingar varðandi byggingu á leikskóla við Fossvogsveg.

Margir eru hissa á byggingu leikskóla af þessari stærðargráðu á skógræktarsvæðinu við Fossvogsveg með þröngu aðgengi.
Væntanlega hefur orðið að fella verulegt magn af grenitrjám á svæðinu vegna framkvæmdanna.
Á sama tíma hefur ekki fengist áheyrn til að fella aspir við Fossvogsveg og nágrenni sem stífla gjarnan á haustin þ.e. laufblöð frá þeim ræsi og niðurföll á svæðinu, auk þess sem laufblöð frá þeim flæða yfir hjóla-og gögnustíga sem skapar slysahættu vegna hálku sem myndast á stígunum vegna þessa t.d. í bleytutíð.

Hefði ekki verið heppilegra að byggja leikskólann á auða svæðinu nær Borgarspíltalanum við Háaleitisbraut þar sem aðgengi er mun betra varðandi umferð sem annað ?
Lítil grendarkynning fór fram í nágrenninu vegna nefnds leikskóla að best er vitað.
Mikil bílaumferð mun fylgja 200 barna leikskóla með aukinni slysahættu og ónæði við Eyrarland, Fossvogsveg og víðar á svæðinu þar sem ökuhraði er oft verulegur/mikill þrátt fyrir hraðatakmarkanir.

Líklega fylgir skólanum 160-200 bíla umferð kvölds og morgna.
Fjöldi barna og fullorðinna, hjólandi og gangandi fer yfir/um Eyrarland og Fossvogsveg af nærliggjandi stígum til skóla og útiveru í Fossvogsdal og víðar um svæðið sem og í Nauthólsvík.
Nú bætist 200 barna leikskóli þarna við með tilheyrandi umferð, auk þess sem Fossvogsvegur er frekar þröngur og göngustígur aðeins öðru meginn við hann.
Nálæg gatnamót við Bústaðaveg og Háleitisbraut anna vart/ekki aukinni umferð nema þá með breytingu.

Ljóst er að huga þarf að þessum þáttum t.d. með einstefnu á Fossvogsveg, bæta lýsingu og fl. á svæðinu til að koma í veg fyrir slysahættu og fl.
Vona að gætt verði að þessum þáttum og fl. við framkvæmdina.
Vildi koma þessum punktum á framfæri- afsakið hraðfærsluna.

Mbk. Ómar G. Jónsson.

Höfundur: Ómar Gaukur Jónsson

Sent inn þann: 20.08.2026

Vegna: Máls nr. 0842/2026, Fossvogsblettur 2-2A - USK26050052 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Ég geri alvarlega athugasemd við fyrirhugaða breytingu á deiliskipulagi Fossvogsbletts 2 og 2A, einkum þá tillögu að fjölga börnum á leikskólanum úr 150 í 200.

Það breytir þó ekki grundvallaratriði málsins að að mínu mati er það nú þegar mjög vafasöm skipulagsákvörðun að koma 150 barna leikskóla fyrir við þessar aðstæður og í þessari götu. Að leggja síðan til að fjölga börnunum enn frekar, upp í 200, gerir vandann aðeins stærri.

Fjölgun um 50 börn mun óhjákvæmilega hafa í för með sér aukna umferð til og frá leikskólanum, sérstaklega á morgnana og síðdegis þegar börnum er ekið í og úr leikskóla. Sú umferð bætist við núverandi umferð í íbúðahverfi þar sem fjöldi barna er daglega á ferð gangandi og hjólandi.

Það er að mínu mati mjög alvarlegt ef fjölgun bílastæða er talin fullnægjandi lausn við þessari auknu umferð. Fleiri bílastæði breyta ekki þeirri staðreynd að fleiri bifreiðar þurfa að aka um aðliggjandi íbúðagötur og að aukin umferð, stöðvun og bakkaumferð skapar aukna hættu fyrir íbúa og þá sérstaklega börn.

Áður en slík ákvörðun er tekin tel ég eðlilegt að þeir sem bera ábyrgð á skipulaginu kynni sér aðstæður á vettvangi, ekki eingöngu á teikningum og í gögnum. Væri í raun of mikils ætlast til þess að fulltrúar borgarstjórnar eða umhverfis- og skipulagsráðs mættu á svæðið á álagstíma og upplifðu sjálfir aðstæður í götunni, umferðina og þá hættu sem íbúar eru að benda á?

Ég tel nauðsynlegt að fram fari ítarlegt og raunhæft mat á áhrifum breytingarinnar á umferðarþunga og umferðaröryggi í nærliggjandi götum. Skoða þarf sérstaklega aðkomuleiðir, raunverulegan bílafjölda á álagstímum og öryggi barna sem ganga eða hjóla um hverfið.

Ég tel fyrirhugaða breytingu í núverandi mynd fela í sér verulega skerðingu á umferðaröryggi og lífsgæðum íbúa hverfisins og skora því á Reykjavíkurborg að endurskoða tillöguna.

Öryggi barna og íbúa hverfisins verður að vega þyngra en það hagræði sem fæst með því að fjölga leikskólaplássum á þessum stað.

Virðingarfyllst,
Elmar Freyr Jensen

Klifvegi 1
108 Reykjavík

Höfundur: Elmar Freyr Jensen

Sent inn þann: 20.08.2026

Vegna: Máls nr. 0842/2026, Fossvogsblettur 2-2A - USK26050052 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Hverfið okkar ræður ekki við þá bílaumferð sem fylgir svo stórum leikskóla. Það væri mikil synd ef gengið yrði enn frekar á útvistar- og leiksvæðið sem dalurinn er.
Dagmar Markúsdóttir, Kjarrvegi 13

Höfundur: Dagmar Markúsdóttir

Sent inn þann: 20.08.2026

Vegna: Máls nr. 0842/2026, Fossvogsblettur 2-2A - USK26050052 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Mér finnst virkilega sorglegt að í stað þess að hlusta á áhyggjur íbúa í nágrenni nýja leikskólans yfir umferðarþunga, umferðaröryggi og skorti á bílastæðum þegar stóð til að opna 150 barna leikskóla þá stendur til að fjölga leikskólaplássum nýja leikskólans um 33%, úr 150 leikskólaplássum í 200 leikskólapláss.

Þetta verður þá stærsti leikskóli landsins ef horft er til fjölda barna í einu húsi.

Þegar lagt var til að byggja 150 barna leikskóla á Fossvogsblett 2 og 2a var áætlað að byggja 250-400 íbúðabyggð á sunnanverðri lóð Borgarspítala. Núna hefur verið hætt við þá íbúðabyggð og í staðinn stendur til að byggja nýtt geðsjúkrahús á lóð Borgarspítalans.
Forsendur fyrir leikskóla af þessari stærðargráðu á þessum stað eru því brostnar, ekki er þörf fyrir svona mörg leikskólapláss á þessu svæði.

Bílastæðaskortur er í nærliggjandi götum við Fossvogsblett 2 og 2a og er því bílum lagt við Fossvogsveg sem gerir bílum erfitt að mætast á köflum. Við það bætist við fyrirsjáanlegur bílastæðaskortur við leikskólann því núverandi áætlun um fjölda bílastæða nægir ekki einu sinni fyrir þann fjölda starfsfólks sem mun koma til vinnu á bíl. Þetta er reikningsdæmi sem gengur hreinlega ekki upp.

Íbúar eru ekki að mótmæla opnun leikskólans, heldur eingöngu stærð hans og áhrif á lífsgæði okkar.

Ég vil minna á fyrri afstöðu fulltrúa Sjálfstæðisflokksins í þessu máli í ljósi nýs meirihluta í borginni.

Á fundi Borgarráðs nr. 5719 þann 12. Október 2023 kom fram:
“Borgarráðsfulltrúar Sjálfstæðisflokksins leggja fram svohljóðandi bókun:
Æskilegra hefði verið að finna svo stórum leikskóla heppilegri staðsetningu en við Fossvogsblett 2 og 2a.
Eins og fram hefur komið í athugasemdum íbúa er Fossvogsgata þröng, með gangstétt aðeins öðrum megin, og hentar því ekki hinni miklu umferð sem mun óhjákvæmilega fylgja stórum leikskóla. **Mikilvægt er að fram fari ríkt samráð við íbú**a um uppbygginguna en sannarlega er nauðsynlegt að fjölga leikskólarýmum í hverfinu.

Borgarráð - Fundur nr. 5719 | Reykjavik (https://reykjavik.is/fundargerdir/borgarrad-fundur-nr-5719)
Á fundi umhverfis- og skipulagsráðs nr. 354 þann 24. September 2025 kom fram:
“Fulltrúar Sjálfstæðisflokks telja vissulega mikilvægt að ráðast í frekari uppbyggingu leikskóla í Reykjavík en gera fyrirvara við stærð fyrirhugaðs leikskóla við Fossvogsblett. **Almennt hefur þótt æskilegt að hafa leikskólaeiningar smærri í sniðum og verður 150 barna leikskóli því að teljast stærri en æskilegt má telja**. Fulltrúarnir taka jafnframt undir áhyggjur íbúa af þeirri auknu umferð sem skapast getur með tilkomu leikskólans, ekki síst með hliðsjón af stærð hans.”
Umhverfis- og skipulagsráð - Fundur nr. 354 | Reykjavik (https://reykjavik.is/fundargerdir/umhverfis-og-skipulagsrad-fundur-nr-354)

Ingibjörg Dröfn Friðriksdóttir
Markarvegi 4

Höfundur: Ingibjörg Dröfn Friðriksdóttir

Sent inn þann: 20.08.2026