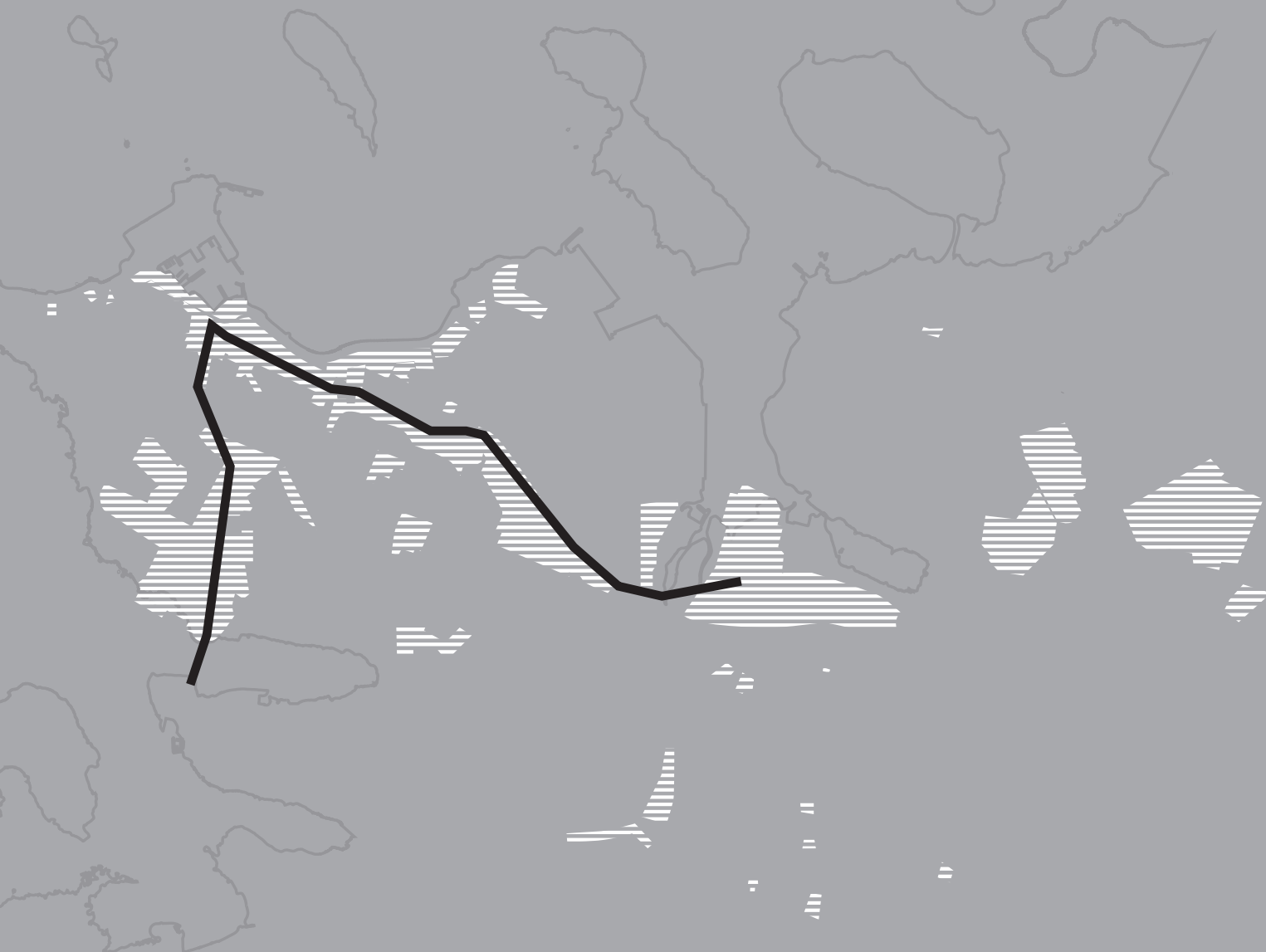


# LANDNOTKUN OG HELSTU BYGGINGARSVÆÐI

Sjá nánar lýsingu breytinga og forsendur í  
REYKJAVÍK 2040  
VIÐAUKI VIÐ AR2010-2030



Landnotkun og helstu byggingarsvæði.....	4
1. Framsetning og túlkun.....	4
2. Vaxtarmörk og þéttbýli.....	5
3. Íbúðarbyggð (ÍB) og blönduð byggð .....	6
3.2. Íbúðarbyggð. Almenn skilgreining landnotkunar .....	9
3.3. Sérákvæði um landnotkun innan íbúðarbyggðar .....	10
3.4. Sérákvæði um sérstök búsetuúrræði og íbúðarhúsnæði á atvinnusvæðum .....	14
3.5. Fjölgun íbúða, ný svæði fyrir íbúðarbyggð og forgangsröðun svæða .....	15
3.6. Viðmið um fjölda íbúða, þéttleika, hæðir húsa, gæði húsnæðis og nærumhverfis þess .....	23
4. Samfélagsþjónusta (S) .....	28
5. Verslun og þjónusta (VP) .....	30
6. Miðborg og miðsvæði (M) .....	30
6.1. Miðborgin og miðborgarás (M1-M4).....	31
6.2. M5. Vatnsmýrin .....	34
6.3. M6. Borgartún (M6a), Kirkjusandur (M6b).....	34
6.4. M7. Skógarhlíð.....	35
6.5. M8. Kringlan. ....	35
6.6. M9. Þjónustukjarnar við stofnbrautir.....	35
6.7. M10. Fossaleynir.....	35
6.8. M11-M16, M26, M32. Borgarhlutakjarnar.....	35
6.9. M17. Hádegismóar. ....	35
6.10. M18. Köllunarklettur. ....	35
6.11. M19 Knarrarvogur I. ....	35
6.12. M20. Gerðuberg. ....	35
6.13. M21. Listabraut-RÚV. ....	35
6.14. M22. Hallar. ....	36
6.15. M23. Nauthólsvegur. ....	36
6.16. M24 Gufunes. ....	36
6.17. M25 Veðurstofuhæð. ....	36
6.18. M26. Krossamýrartorg-borgarhlutakjarni. ....	36
6.19. M27. Malarhöfði (C40 lóð) .....	36
6.20. M28. Leirtjörn.....	36
6.21. M29. Egilsgata-Snorrabraut.....	36
6.22. M30. Miðsvæði meðfram aðalumferðaræðum og strandstíg í Vatnsmýri.....	36
6.23. M31. Vatnsmýri-borgarhlutakjarni.....	37
6.24. M32. Snorrabraut-Hringbraut .....	37

6.24. M33. Bændahöll, Hagatorg.....	38
6.24. M34. Skaftahlíð.....	38
7. Athafnasvæði (AT) .....	38
7.1. AT1, AT2. Hálsar, Höfðar; AT3. Gylfaflöt, Smálönd, Norðlingaholt .....	38
7.2. AT4. Athafnasvæði í Hólmsheiði við Suðurlandsveg .....	38
7.3. AT5a-b. Esjumelar–athafnasvæði við Vesturlandsveg .....	38
8. Iðnaðarsvæði (I).....	40
8.1. I1a. Geitháls, I1b. Korpa.....	40
8.2. I2. Álfsnes-Kollafjörður .....	40
8.3. I3. Saltvík.....	40
8.4. I4. Gufunes.....	40
8.5. I5. Álfsnes-Sorpa .....	40
8.6. I6. Efnisvinnslusvæði við Álfsnesvík.....	40
9. Hafnarsvæði (H).....	41
9.1. H1a. Örfirisey-olíuhöfn .....	41
9.2. H1b. Örfirisey-fiskihöfn, hafnarsvæði.....	41
9.3. H2. Örfirisey- blandað athafnasvæði.....	42
9.4. H3. Hafnarsvæði miðborgarsvæðis .....	42
9.5. H4. Sundahöfn (Klettasvæði, Vogabakki og Kleppsvík) .....	42
9.6. H5. Gufunes .....	42
9.7. H6. Álfsnes-Kollafjörður.....	42
10. Opin svæði til sérstakra nota.....	42
11. Óbyggð svæði (ÓB) .....	46
12. Landbúnaðarsvæði og ræktun (L/SL).....	46
13. Frístundabyggð (F).....	47
14. Efnistaka og efnislosun (E).....	47
15. Verndarsvæði .....	47
15.1. Náttúruminjar .....	47
15.2. Menningarminjar.....	48
15.3. Hverfisverndarsvæði.....	48
15.4. Vatnsvernd.....	50
16. Aðrar takmarkanir á landnotkun .....	50
16.1. Náttúruvá (NV) .....	50
16.2. Varúðarsvæði (VA).....	50
16.3. Hindranafletir flugvalla (HF). .....	51
17. Samgöngur.....	51

17.1. Vegir, götur og stígar (VE).....	51
17.2. Bíla- og hjólastæðastefna .....	52
17.3. Flugvellir (FV).....	53
18. Veitur og helgunarsvæði (VH) .....	54
19. Sérstök ákvæði um starfsemi, takmarkanir og frávík frá almennri skilgreiningu landnotkunar .....	54
19.1. Sérstök ákvæði um götuhliðar í miðborginni .....	54
19.2. Sérstök ákvæði um spilasali* .....	57
19.3. Sérstök ákvæði um veitingahús .....	59
19.4. Sérstök ákvæði um hótél- og gistirými .....	62
19.5. Sérstök ákvæði um matvöruverslanir.....	64
19.6. Sérstök ákvæði um bensínstöðvar og orkustöðvar .....	66
19.7. Nektarstaðir .....	66
20. Tímabundin ákvæði um landnotkun.....	66
20.1. Flugvöllur í Vatnsmýri .....	66
20.2. Landnotkun á Álfsnesi og austurhluta Úlfarsárdals 2010-2040.....	67
20.3. Landnotkun í Hólmsheiði 2010-2040.....	67
20.4. Endurnýjun starfsleyfa innan einstakra landnotkunarsvæða.....	67
21. Viðaukar.....	69
Viðauki 1. Reglur um útreikninga á götusvæðum og afmörkun götusvæðanna .....	69
Viðauki 2. Leiðbeining við túlkun á neðangreindu sérákvæði á svæði M1a (og M1c) varðandi hlutfall gististarfsemi í nýrri uppbyggingu/enduruppbyggingu innan miðborgarinnar .....	70
Viðauki 3. Listi yfir kort, töflur, myndir, textaramma og kaflahluta sem felldir eru úr gildi í A-hluta AR2010-2030, sbr. undirrituð útgáfa aðalskipulagsins (sjá adalskipulag.is).....	72
Viðauki 4. Listi yfir breytingar á landnotkun á skipulagsuppdráttum og aðrar breytingar á bindandi skipulagsákvæðum .....	73

## Landnotkun og helstu byggingarsvæði

Í þessu riti er sett fram öll helstu bindandi stefnuákvæði aðalskipulagsins um landnotkun, byggingarmagn, þéttleika og yfirbragð byggðar. Um er að ræða uppfærða útgáfu af kaflanum *Landnotkun* (bls. 204-225; [adalskipulag.is](http://adalskipulag.is)), þar sem færðar hafa verið inn allar aðalskipulagsbreytingar sem hafa verið gerðar síðan 2014, auk þess sem öll bindandi ákvæði sem varða byggingarmagn, þéttleika, hæðir húsa og yfirbragð byggðar eru nú sett fram í kaflanum. Það er gert til hagræðis svo ekki þurfi að leita að skipulagsákvæðum um einstök svæði í mörgum köflum aðalskipulagsins. Bindandi ákvæði um þéttleika og byggingarmagn á svæðum fyrir íbúðarbyggð og blandaða byggð, svo og forgangsröðun þeirra (sbr. kaflinn Borgin við Sundin, bls. 30-34), eru þannig flutt í heild sinni í hinn nýja kafla. Það sama á við um bindandi ákvæði um byggingarmagn á helstu atvinnusvæðum borgarinnar (sbr. kaflinn *Skapandi borg*, mynd 3, bls. 51, tafla 3 bls. 52, mynd 6, bls. 57, mynd 8 og tafla 5, bls. 59). Í einstaka tilvikum eru sértæk markmið í völdum málaflokkum sett fram með stefnunni um landnotkun og byggingarmagn. Það á til dæmis varðandi húsnæðisstefnu aðalskipulagsins, en þar er að finna markmið sem þarf að horfa sérstaklega til við mat á þéttleika og gæði íbúðarbyggðar.

Þær breytingar sem lagðar eru til, sbr. *Reykjavík 2040. Nýr viðauki við Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030*, eru allar auðkenndar með feitletrun. Á grundvelli þeirra forsenda og áætlana sem sett eru fram í hinum nýja viðauka, er tímabil skipulagsins framlengt til ársins 2040. Áfram er byggt á þeirri sýn og megin markmiðum sem sett er fram í *AR2010-2030* og heldur aðalskipulagsbókin (A-hluti) gildi sínu, nema annað sé tekið fram (sjá Viðauka 3). Nánari lýsing á stefnu *AR2010-2030*, *Skipulag borgarhluta* (B-hluti, leiðbeinandi um þróun og uppbyggingu), er felld út sem formlegur hluti aðalskipulagsins, en verður áfram til hliðsjónar við gerð hverfisskipulags. Einstök atriði B-hlutans, s.s. upptalning nærþjónustukjarna, er nú sett fram í þessu riti. Stefna um samgöngur, umferðarmannvirki og veitumannvirki er áfram í meginatriðum sett fram í sér köflum í greinargerð *AR2010-2030* (sjá [adalskipulag.is](http://adalskipulag.is)) og/eða á skipulagsuppráttum.

Í köflunum hér að neðan er að finna skilgreiningar landnotkunar sem settar eru fram á skipulagsuppráttum, sérákvæði um landnotkun einstakra svæða, sértæk ákvæði um starfsemi og tímabundin stefnuákvæði, auk stefnu um byggingarmagn, þéttleika, hæðir húsa og forgangsröðun byggingarsvæða. Ritið er í heild sinni, líkt og skipulagsupprættirnir, bindandi hluti aðalskipulagsins og sá hluti áætlunarinnar sem verður uppfærður reglulega vegna stakra breytinga sem gerðar verða.

### 1. Framsetning og túlkun

Framsetning á þéttbýlisupprætti er í meginatriðum í samræmi við skilgreiningu og ákvæði skipulagsreglugerðar nr. 90/2013. Gerð er grein fyrir almennum frávikum frá skilgreiningum skipulagsreglugerðar í textanum hér að neðan. Í einstökum köflum aðalskipulagsbókar, s.s. **um landbúnaðarsvæði í kaflanum *Skapandi borg* og opin svæði í *Náttúra, Landslag og Útivist* er stefnu og markmiðum um landnotkun lýst nánar.** Landnotkunarsvæði í aðalskipulagi eru almennt mörkuð í nokkuð grófum dráttum enda gert ráð fyrir að mögulegt sé að afmarka landnotkun nánar í hverfis- og/eða deiliskipulagi. Mörk landnotkunarsvæða ákvarðast af götum fremur en lóðamörkum innan götureita. Í samræmi við þessa framsetningu eru ekki sýnd hús eða lóðamörk á grunni uppráttarins. Á svæðum í jaðri borgarinnar, utan núverandi þéttbýlis þar sem ekki er risin byggð **sbr. stefna aðalskipulagsins**, er mörk landnotkunarsvæða dregin enn grófari dráttum og ber að hafa það í huga við túlkun á aðalskipulaginu og þegar gætt er að samræmi við skipulagsáætlanir á efri og neðri skipulagsstigum.

## 2. Vaxtarmörk og þéttbýli

Á mynd 1 er sýnd afmörkun þéttbýlis innan marka Reykjavíkur, sbr. gr. 4.3.1. q-liður í skipulagsreglugerð nr. 90/2013. Afmörkunin tekur mið af stefnu um vaxtarmörk byggðar\*, sbr. stefna í *Borginni við Sundin*, stefnu um þróun þéttbýlis í Grundarhverfi, skilgreiningu sérhæfðra atvinnusvæða í útjaðri byggðar og afmörkun Græna trefilsins.

\* Vaxtarmörk aðalskipulagsins, sem mörk megin þéttbýlis Reykjavíkur, hafa verið samræmd vaxtarmörkum svæðisskipulags til ársins 2040.



Mynd 1. Afmörkun þéttbýlis innan Reykjavíkur.

### 3. Íbúðarbyggð (ÍB) og blönduð byggð

Í kaflanum eru sett fram bindandi ákvæði um landnotkun á svæðum sem skilgreind eru sem íbúðarbyggð (ÍB) á skipulagsupprætti (kafla 3.2), sérákvæði sem gilda innan slíkra svæða (kafla 3.3), ákvæði um hvar megi gera ráð fyrir nýrri íbúðarbyggð og hvaða svæði eigi að njóta forgangs í húsnæðisáætlunum (kafla 3.5). Einnig eru gerð grein fyrir markmiðum og ákvæðum um þéttleika og yfirbragð íbúðarbyggðar og blandaðrar byggðar eftir staðsetningu í borginni og settar fram kröfur um gæði íbúðarhúsnæðis og nærumhverfis þess (kafla 3.6.). Skilgreindar eru heimildir sem gilda um sértæk búsetuúrræði og íverurými utan hefðbundinnar íbúðarbyggðar og blandaðrar byggðar (kafla 3.4). Almenn markmið um framboð húsnæðis, sbr. stefnan *Húsnæði fyrir alla*, um gerð og gæði íbúðarhverfa, svo og um blöndun byggðar eru sett fram í upphafi kaflans (kafla 3.1).

Stefnu aðalskipulagsins um uppbyggingu og þróun íbúðarbyggðar er fylgt eftir með gerð húsnæðisáætlana til skemmri tíma, gerð deiliskipulags og hverfisskipulags og fjölgun íbúða eftir borgarhlutum og skólahverfum verður vöktuð með reglubundnum hætti (kafla 3.5)

#### 3.1. Almenn markmið

##### 3.1.1. Húsnæði fyrir alla

- Leitast verði við að tryggja fjölbreytt framboð húsagerða og búsetukosta fyrir alla félagshópa.
- Innan hvers skólahverfis, hverfahluta og eftir atvikum götoreita verði fjölbreytt framboð húsagerða, minni og stærri íbúða í fjölbýli og sérþýli, til að tryggja félagslega fjölbreytni. Við mat á uppbyggingu íbúðarhúsnæðis á einstökum reitum verði ávallt tekið mið af félagslegri stöðu viðkomandi hverfis og almennum markmiðum húsnæðisstefnu fyrir borgina í heild.
- **Tryggt verði að hverskonar búsetuúrræði, fyrir alla félagshópa, rúmist innan íbúðarbyggðar, miðsvæða þar sem gert er ráð fyrir íbúðarhúsnæði eða í annarri blandaðri byggð.**
- Stefnt verði að því að **um 25% nýrra íbúða verði á vegum húsnæðisfélaga sem ekki eru rekin í ágóðaskyni. Leitast verði eftir því á hverjum tíma að koma til móts við** þarfir þeirra sem ekki vilja leggja eða ekki geta lagt mikið fé í eigið húsnæði. **Horft verði sérstaklega á húsnæðisþarfir ungs fólks og þeirra sem eru að fóta sig í fyrsta skipti á húsnæðismarkaði.**
- Lögð verði áhersla á að fjölga almennt leigu- og búseturéttaríbúðum, hvort sem þær eru í eigu húsnæðissamvinnufélaga, félagasamtaka og/eða einkaaðila, ekki síst á miðlægum svæðum sem auðvelt er að þjóna með almenningsamgöngum.
- **Uppbygging húsnæðis sem hentar lægri tekjuhópum verði einkum á svæðum sem auðvelt er þjóna með góðum almenningsamgöngum og/eða í grennd við stóra atvinnukjarna og fjölbreytta þjónustu. Húsnæði sem hentar ungu fólki og fyrstu kaupendum – og öðrum þeim sem eru líklegir til að nýta sér þjónusta almenningsgangna – verði í forgangi á reitum í grennd við Borgarlínustöðvar.**
- **Að ávallt verði horft til samhengis húsnæðiskostnaður og kostnaðar vegna samgangna, við mótun húsnæðisstefnu og gerð húsnæðisáætlana.**
- **Húsnæðisstefnu aðalskipulagsins verði fylgt eftir með húsnæðisáætlunum sem eru endurskoðaðar reglubundið og taka mið af þróun samfélagsins og húsnæðismarkaðarins á hverjum tíma, svo sem um fjölskyldustærðir, aldursbreytingar, stöðu á byggingarmarkaði og efnahagsþróun – og samningsmarkmiðum Borgaráðs hverju sinni.**
- Húsnæðisstefnan og framfylgd hennar í húsnæðisáætlunum, skal ávallt byggjast á megin markmiðum aðalskipulags um sjálfbæra borgarþróun. **Jafnhliða því að tryggja fjölbreytt framboð húsnæðis og stuðla að hagkvæmri og vistvænni uppbyggingu íbúðarbyggðar, verði gæði húsnæðisins og nærumhverfis þess ávallt höfð að leiðarljósi við mótun skipulags.**

### 3.1.2. Íbúðarhverfið og gæði byggðar

Að skapa sjálfbær, heilbrigð og fjölbreytt borgarhverfi þar sem allir félagshópar hafa tækifæri til búsetu. Þróaðar verði sterkar hverfisheildir sem standi undir grunnþjónustu, öflugri verslun og þjónustu, íþrótt- og frístundastarfsemi og fjölbreyttu mannlífi. Dagleg verslun og þjónusta séu í sem mestri nálægð við íbúana og fólk geti notað virka ferðamáta til að sækja þjónustu innan hverfisins **Atvinnutækifærum innan hverfa verði fjölgað og atvinnukjarnar í grennd við einsleit íbúðarhverfi verði styrktir. Íbúar hafi gott aðgengi að grænum svæðum og fjölbreyttum almenningsrýmum og skipulag hverfa örvi almennt heyfingu, samveru, mannlíf og vistvænar ferðavenjur.**

- Skólahverfið verði áfram grunnforsenda í skipulagi íbúðarhverfa borgarinnar
- **Innan íbúðarbyggðar** verði ákveðnir **kjarnar** festar í sessi til að tryggja verslun og þjónustu innan hverfanna. Sjá **nánar** kaflann Kaupmanninn á horninu.
- Áform um þéttingu byggðar og gerð nýs íbúðarhúsnæðis verði ávallt metin með hliðsjón af núverandi stöðu í viðkomandi skólahverfi, svo sem framboði þjónustupátta, félagslegri stöðu og núverandi blöndun húsaagerða.
- Við ákvörðun um umfang, gerð og tímasetningu íbúðarþéttingar verði horft sérstaklega til stöðu grunn- og leikskóla í hverfunum.
- **Félagsleg blöndun og fjölbreytni verði ávallt leiðarljós við skipulagningu nýrra hverfa og húsnæðisframboð verði með þeim hætti að sem flestir geti flutt innan hverfis, þegar stækka eða minnka þarf við sig húsnæði.**
- Skapaður verði sveigjanleiki til að fjölga íbúðum innan gróinnar byggðar, samkvæmt ákvörðunum í hverfisskipulagi, með betri nýtingu þess húsnæðis sem er fyrir, viðbyggingum, ofanábyggingum, uppskiptingu eigna og breyttri notkun. Með því verði stuðlað að hagkvæmri og sjálfbærri borgarþróun, auknu félagslegu jafnvægi, fjölbreyttara húsnæðisframboði, auknum möguleikum fasteignaeigenda að nýta sína eign og dregið úr nýbyggingarþörf, sbr. markmið loftslagsstefnu.\*
- Við skipulagningu og hönnun íbúðarbyggðar verði gæði húsnæðisins og nærumhverfis þess í fyrirrúmi. Í því samhengi þarf m.a. að horfa til stærða íbúða fyrir mismunandi fjölskyldugerðir og sambýlisform, birtuskilyrða, hljóðgæða og loftgæða í íbúðum, sem og inngörðum og nærumhverfi húsnæðisins, hæð bygginga og fjarlægða milli þeirra, dýpt húsbýgginga og hlutfall útisvæða til leiks og dvalar þar sem sólar nýtur bróðurpart dags. Í þéttri og samfelldri byggð, s.s. randbyggð, verði horft til þess að gera hóflega forgarða þar sem því verður við komið. *Sjá nánar kafli 3.6.*
- Visthæfar og sjálfbærar hönnunarlausnir verði ávallt leiðarljósi við mótun nýrrar íbúðarbyggðar, hvort sem hún rís innan hefðbundinna íbúðarhverfa eða á blönduðum svæðum. Tryggt verði að byggðin og umhverfið milli húsanna beri með sér grænt og manneskjulegt yfirbragð. Gætt verði sérstaklega að blágrænum yfirborðslausnum, að gegndræpi yfirborðs minnki ekki, að lágmarkshlutfall lóðar sé gróður- og dvalarsvæði og þess gætt að við uppbyggingu verði ekki gengið á gróskumikil gróðursvæði sem eru til staðar.

\*Sjá nánar leiðbeiningarit hverfisskipulags *Fjölgun íbúða. Aðferðir og gæðakröfur við að fjölga íbúðum í grónu hverfi.*

\*\* Sjá nánar leiðbeiningarit Reykjavíkurborgar og Veitna (2019): *Innleiðing blágrænna ofanvatnslausna í Reykjavík. Lykill að færsælli inleiðingu & Stefna, forsendur og verkferli.*



### 3.1.3. Blöndun byggðar og markmið þar að lútandi

Að glæða íbúðarhverfi meira lífi og fjölbreytni er eitt af megin markmiðum aðalskipulagsins. Það er lykil markmið að auka blöndun byggðar með því að flétta betur saman atvinnustarfsemi og íbúðarbyggð og draga þannig almennt úr fjarlægð milli vinnustaða og heimila og þar með umferðarálagi milli borgarhluta. Það er hægt að gera það með því að skipuleggja markvisst íbúðarbyggð í næsta nágrenni við öfluga atvinnukjarna, byggja nýja atvinnukjarna í grennd við rótgróin íbúðarhverfi, endurskipuleggja svæði þar sem jöfnum höndum er heimilud atvinnustarfsemi og íbúðarhúsnæði og almennt með því að skapa rýmri heimildir um starfsemi og þjónustu innan gróinna íbúðarhverfa. Aðalskipulagið gerir ráð fyrir að allar þessar leiðir séu farnar. Í samræmi við þetta er yfirskrift stefnunnar íbúðarbyggð (ÍB), sbr. skilgreining skipulagsreglugerðar og blönduð byggð, þar sem gert er ráð fyrir að verulegur hluti uppbyggingar nýs íbúðarhúsnæðis fari fram á svæðum með blandaðri landnotkun, sbr. skilgreining miðsvæða.

Að sama skapi er það lykilmarkmið í aðalskipulaginu að tryggja að í hverju hverfi séu búsetukostir fyrir alla félagsþópa. Það er grundvallaratriði til að skapa félagslega sjálfbær hverfi, auka möguleika þessa að flytja innan sama hverfis þegar hagir viðkomandi breytast, tryggja breidd í mannlífsflórunni og fyrirbyggja að hverfin verði félagslega einsleit. Þessu er fylgt almennt eftir með því að tryggja fjölbreytni í húsaerðum, skapa mikla breidd í stærð íbúða og herbergjafjölda og sérstaklega með því að leggja áherslu á að verulegur hluti uppbyggingar sé á vegum húsnæðisfélaga sem ekki eru rekin í ágóðaskyni

Það getur verið áskorun að fylgja eftir markmiðum um blandaða byggð og félagslega blöndun húsnæðis. Þegar byggt er íbúðarhúsnæði innan blandaðra atvinnuhverfa, þarf að huga sérstaklega að umhverfisgæðum við hönnun húsnæðis og lóðar og almennt nálægð við grunnþjónustu og öruggum gönguleiðum að skóla. Ef heimildir um þjónustu og atvinnustarfsemi eru rýmkaðar innan gróinnar íbúðarbyggðar, þarf að huga að umfangi starfseminnar, hvort hún geti valdið ónæði vegna lykta, hávaða, umferðar eða sé til lýta í umhverfinu, kalli á umferð stærri atvinnubíla og á hvaða tíma sólarhrings starfsemin fer fram. Það er ljóst að það er rík krafa um að hægt sé að njóta friðsældar innan íbúðarbyggðar, en það er líka vaxandi óskir um að hverfið iði af mannlífi og að fjölbreytt verslun, þjónusta, starfsemi og almenningsrými séu í göngufæri við heimilið. Umburðarlyndi fyrir atvinnustarfsemi og þjónustu (s.s. sérstökum búsetuurræðum) innan gróinna hverfa, þarf að haldast í hendur við áherslur á blönduð, fjölbreytt og lifandi hverfi.

Markmið um blöndun byggðar mega ekki vera orðin tóm og það er því mikilvægt að setja fram með eins skýrum hætti og mögulegt er, hvað má og hvað má ekki innan íbúðarbyggðar. Skilgreining aðalgatna og nærþjónustukjarna innan íbúðarbyggðar er liður í því að skerpa á stefnunni um íbúðarhverfið sem fjölbreyttara landnotkunarsvæði (sjá kafla 3.3.). Með þeim skilgreiningum er reynt að auka fjölbreytni almennt innan íbúðarhverfanna, jafnhliða því að beina starfsemi sem mögulega getur verið ónæðissöm að helstu umferðargötum innan hverfanna. Skilgreining landnotkunar almennt innan íbúðarbyggðar er einnig mikilvæg og eru sett fram mun ítarlegri, sveigjanlegri og skýrari ákvæði um atvinnustarfsemi, heldur en gert er í skipulagsreglugerð (sjá kafla 3.2.).

### 3.2. Íbúðarbyggð. Almenn skilgreining landnotkunar

*Svæði fyrir íbúðarhúsnæði og nærþjónustu sem því tengist, auk minniháttar atvinnustarfsemi sem samrýmist búsetu eftir því sem nánar er kveðið á um í stefnu skipulagsins. (gr. 6.2.a. í skipulagsreglugerð)*

Í íbúðarbyggð er almennt gert ráð fyrir íbúðarhúsnæði\* ásamt tilheyrandi opinberri grunnþjónustu, almennri verslun og þjónustustarfsemi og minni útivistarsvæðum. Helstu þjónustukjarnar (s.s. hverfiskjarnar með stærri matvörubúðum) og stofnanir (s.s. grunnskólar) og stærri útivistarsvæði eru afmörkuð sérstaklega á uppdrætti. Innan íbúðarbyggðar er einnig mögulegt að gera ráð fyrir fjölbreyttri atvinnustarfsemi, enda sé um að ræða þrífalega starfsemi sem ekki veldur ónæði,\*\* og almennri opinberri þjónustu (þ.m.t. búsetukjarnar). Fjölbreyttari landnotkun er heimil í íbúðarbyggð sem fellur undir skilgreininguna *aðalगतna* eða *nærþjónustukjarna* (sjá kafla 3.3).

Hægt er að setja nánari ákvæði og heimildir um starfsemi innan íbúðarbyggðar í hverfis- og/eða deiliskipulagi.

\*Íbúðir sbr. kröfur byggingarreglugerðar, námsmannaíbúðir, aukaíbúðir sbr. skilgreiningar hverfisskipulags, stúdíoíbúðir, þjónustuíbúðir, íbúðarherbergi sem leigð eru tímabundið og íbúar deila eldhúsi með öðrum, auk hverskyns búsetuúrræði fyrir hópa með sérstakar húsnæðis- og þjónustuþarfir og eru með lögheimili í viðkomandi húsnæði. Búsetuúrræði þar sem krafist er gæslu allan sólarhringinn og/eða umfang starfsemi er umtalsvert geta einnig verið heimil en eru háð því að gerð sé grein fyrir þeim í deiliskipulagi (sjá nánar kafla 3.4). Hjúkrunarheimil eru einnig almennt heimil innan svæða sem skilgreind eru sem íbúðarbyggð. Hjúkrunarheimil eru einnig almennt heimil innan svæða sem skilgreind eru sem íbúðarbyggð.

\*\* Undir almenna verslun, þjónustu- og atvinnustarfsemi falla s.s. minni matvöruverslanir (sbr. nærþjónustukjarnar), aðrar dagvöruverslanir, stakar sérvöruverslanir, ýmis þjónustustarfsemi (s.s. hárgreiðslustofur, lækni- og heilbrigðisþjónusta, snyrtistofur, húðflúrstofur ofl.), veitingastaðir í flokki I og eftir atvikum í flokki II, menningarhús, söfn, líkamsræktarstöðvar, minni íþróttahús, gallerí, litlar vinnustofur og skrifstofur í sérhæfðri starfsemi (1-3 starfsmanna, s.s. listamenn, handverksfólk, saumastofur, lögfræðistofur, arkitektþjónusta, auglýsingastofur, hugbúnaðargerð, bókhaldsþjónusta osfrv.) og þrífalegur smáiðnaður (s.s. rammagerð, skóviðgerðir, gullsmíðir, húsgagnasmíði, bólstrun, hjólaverkstæði, prentstofur ofl), enda sé starfsemin í skráðu atvinnuhúsnæði. Undirstrikað er að ofangreind starfsemi og þjónusta er nefnd í dæmaskyni og er ekki tæmandi upptalning á því sem getur verið heimilt innan íbúðarbyggðar. Sjá nánar *Starfsemi í íbúðarbyggð. Skilyrði og takmarkanir á atvinnustarfsemi í íbúðarbyggð*, leiðbeiningarit með hverfisskipulagi.

Ofangreind skilgreining á við um öll svæði fyrir íbúðarbyggð í aðalskipulaginu; ÍB1-ÍB62, sbr. framsetning á skipulagsuppdráttum.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Í skipulagssjá er svæðum fyrir íbúðarbyggð skipt upp í fláka fyrir hvert og eitt landnotkunar svæði, sbr. einnig kröfur um stafræna framsetningu aðalskipulags.

### 3.3. Sérákvæði um landnotkun innan íbúðarbyggðar

#### 3.3.1. Aðalgötur

[Meðfram aðalgötum (sjá mynd 2, bls. 8) er heimil fjölbreyttari landnotkun, þó grunn skilgreining lóða sé íbúðarbyggð samkvæmt þéttbýlisuppdrætti. Hér er einkum um að ræða starfsemi sem fellur undir flokkana verslun og þjónusta (VP, að skemmtistöðum undanskyldum) og samfélagsþjónusta (S). Verslun og þjónusta á jarðhæðum getur verið heimil, svo og mögulega veitingastaðir í flokki I og II og gististaðir í flokki II-III. Opnunartími veitingastaða er til allt að 01.00 um helgar/frídaga (sjá töflu 2, bls. 221). Breytt notkun, vegna opunar veitingastaðar, í fjöleignarhúsi getur verið háð samþykki meðeigenda, sbr. ákvæði laga um fjöleignarhús. Ekki er heimilt að breyta eldra verslunar- og þjónustuhúsnaði á jarðhæð í gististað. Breytt notkun íbúðarhúsnaðis, vegna gististarfsemi í flokki II og III, getur verið háð samþykki meðeigenda í viðkomandi stigagangi í fjöleignarhúsi. Umfang gististarfsemi við aðalgötur skal miðast við *Minni gistiheimili*, sbr. reglugerð um veitingastaði, gististaði og skemmtanahald. Rýmri heimildir um landnotkun gilda eingöngu um hús sem standa við viðkomandi aðalgötu, hér með talinn hornhús sem hafa mögulega lóðanúmer við hliðargötu\* og ná einkum til jarðhæða þegar um verslun, þjónustu og veitingastaði er að ræða. Þar sem aðalgötur liggja í jaðri annarra landnotkunarsvæða, t.d. miðsvæða, þar sem gilda víðari heimildir um starfsemi, eru heimildir viðkomandi landnotkunarsvæðis ráðandi við þá hlið götunnar. Ef heimildir eru þrengri á aðlægu landnotkunarsvæði, þá gilda aðalgötuheimildirnar, nema annað hafi verið ákveðið í deiliskipulagi. Í hverfis- eða deiliskipulagi verði sett nánari ákvæði um starfsemi við aðalgötur, m.a. mögulegar takmarkanir á starfsemi, eftir því sem þurfa þykir.]<sup>2</sup>

[\* Heimildir geta gilt um öll hús sem hafa lóðanúmer við götuna, þó ekki stakstæð bakhús nema gerð sé grein fyrir þeim í deiliskipulagi. Hornhús sem hafa lóðanúmer við hliðargötu geta tekið aðalgötuheimildir ef þau standa fast upp við götulínu aðalgötunnar og virk hlið hússins eða meginhlið húss snýr að götunni. Rýmri heimildir gilda almennt um allt skráð atvinnuhúsnaði sem stendur við viðkomandi aðalgötu, þ.m.t. hornhús og bakhús. Áréttað er að viðkomandi starfsemi getur verið háð ákveðnu mati við endurnýjun leyfa/útgáfu leyfa, t.a.m. varðandi grenndaráhrif á nærliggjandi byggð metin og almennt þarf að huga að byggingarlegum forsendum og heilbrigðissjónarmiðum. Heimildarákvæði um viðkomandi starfsemi samkvæmt aðalskipulagi tryggir ekki eitt og sér að leyfi verði gefið út.]<sup>3</sup>

#### 3.3.2. Nærþjónustukjarnar

Minni matvöruverslanir, bakarí, fiskbúðir og annað til daglegra þarfa innan hverfa. Íbúðir eru heimilar, **einkum** á efri hæðum bygginga. Veitingastaði í flokki I og II má heimila og gististaði í flokki I-III. Opnunartími allra veitingastaða [er til allt að 01.00 um helgar/frídaga (sjá töflu , bls.). Ekki er heimilt að breyta eldra verslunar- og þjónustuhúsnaði á jarðhæð í gististað.]<sup>4</sup> Staðsetning nærþjónustukjarna er tilgreind á mynd 2, bls. 10-11

#### 3.3.3. Veitingastaðir með vínveitingaleyfi

[Veitingastaðir í flokki II eru mögulegir innan almennrar íbúðarbyggðar, einkum í húsnaði eldri þjónustukjarna eða atvinnuhúsnaði. Leyfi fyrir slíka staði skulu ávallt háð frekara mati Skipulagsfulltrúa og hagsmunaaðilakynningu og opnunartími staðanna takmarkast við til kl. 23.00“]<sup>5</sup>

#### 3.3.4. Sérákvæði í einstökum hverfum

[ÍB58. *Vogabyggð*. Almennar heimildir um íbúðarbyggð, samanber að framan. Jafnframt er gert ráð fyrir að atvinnustarfsemi, verslun, þjónusta, léttur og þrifalegur iðnaður geti verið heimill. Við Dugguvog og nýja götu í framhaldi hans til norðurs, þ.e. þann hluta götunnar sem er innan íbúðarbyggðar, gilda sömu heimildir og á aðalgötum, sbr. skilgreiningu aðalgatna ....]<sup>6</sup>

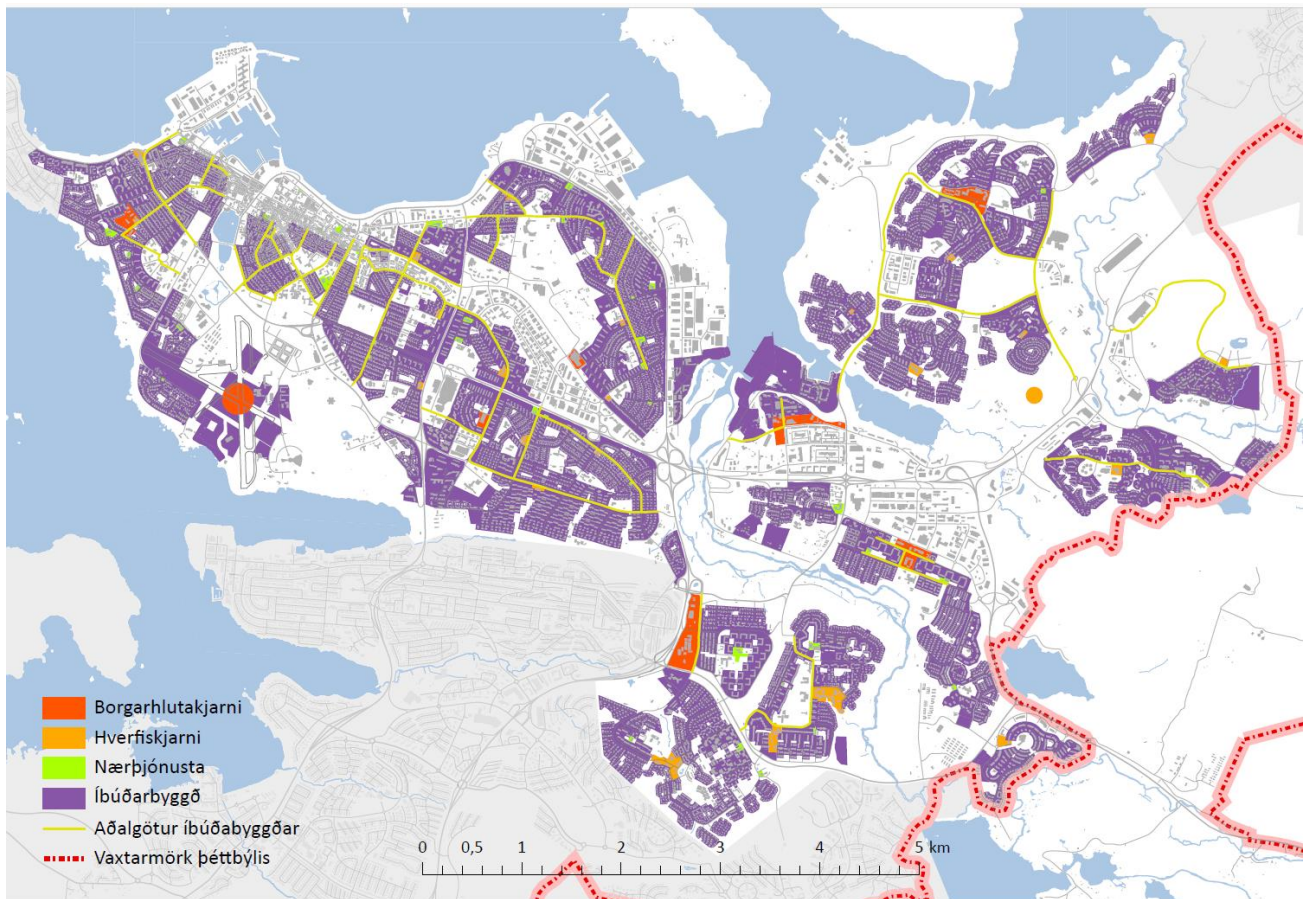
<sup>2</sup> Aðalskipulagsbreyting, mars 2018 (nr. 15).

<sup>3</sup> Aðalskipulagsbreyting, mars 2018 (nr. 15).

<sup>4</sup> Aðalskipulagsbreyting, mars 2018 (nr. 15).

<sup>5</sup> Aðalskipulagsbreyting, mars 2018 (nr. 15).

<sup>6</sup> Aðalskipulagsbreyting, nóvember 2016 (nr. 2).



Mynd 2. „Aðalgötur innan íbúðarbyggðar, ásamt skilgreindum nærþjónustukjörnum. Listi yfir aðalgötur og nærþjónustukjarna er birtur í töflu hér að neðan.

**Gata eða götuhluti. Sjá mynd 2.**

Ánanaust	Langahlíð-Litlahlíð
Hringbraut, frá Suðurgötu að Ánanaustum	Háleitisbraut
Hofsvallagata	Listabraut
Neshagi	Bústaðavegur, frá Háaleitisbraut að Sprengisandi
Brynjólfsgata	Sogavegur
Ægisgata	Grensásvegur, sunnan Miklubrautar
Vesturgata, frá mörkum miðborgar (M1a-M1c) að Ægisgötu	Gullteigur
Túngata, frá mörkum miðborgar (M1a-M1c) að Hofsvallagötu	Laugalækur-Kirkjusandur
Sóleyjargata/Gamla-Hringbraut, að Laufásvegi	Sundlaugarvegur-Brúnavegur-Austurbrún-Dyngjuvegur
Bergstaðastræti, frá mörkum miðborgar (M1a-M1c) að Njarðargötu	Langholtsvegur, norðan Skeiðarvogs
Njarðargata, frá Frakkastíg að Hringbraut	Breiðhöfði, norðan Stórhöfða
Óðinsgata, frá mörkum miðborgar (M1a-M1c) að Freyjugötu	Stórhöfði, vestan Breiðhöfða (ný gata)
Bjargarstígur, frá Bergstaðastræti að Freyjugötu	Rofabær 7-39
Freyjugata, frá Óðinsgötu að Njarðargötu	Bæjarbraut, milli Rofabæjar og Hraunbæjar
Frakkastígur, frá mörkum miðborgar (M1a-M1c) að Eiríksgötu	Hraunbær 109-131
Barónsstígur, frá mörkum miðborgar (M1a-M1c) að Laufásvegi	Stekkjarkakki, samhliða miðsvæði M12 í Mjóddinni
Eiríksgata	Vesturhólar-Suðurhólar-Austurberg-Norðurfell (umferðarleið)
Snorrabraut, frá mörkum miðborgar (M1a-M1c) að Hringbraut	Gullinbrú-Strandvegur
Stórholt	Borgavegur
Rauðarárstígur, frá mörkum miðborgar (M1a-M1c) að Flókagötu	Víkurvegur

Laugavegur, frá mörkum miðborgar (M1a-M1c) að Kringlumýrarbraut	Hallsvegur
Hverfisgata 117-125	Kristnibraut
Skipholt	Gvendargeisli
Nóatún	Skyggisbraut
<b>Nærþjónustukjarnar, flokkaðir eftir borgarlutum. Sjá mynd 2</b>	
<b>Vesturbær:</b>	Langholtsvegur, við Hólsveg, Holtaveg, Álfheima, Drekaog og Skeiðarvog
Götuhlíð Seljavegar á móts við Nýlendugötu	Skipasund við Holtaveg
Götuhorn Ægisgötu og Ránargötu	Holtavegur við Kleppsveg.
Götuhorn Ásvallagötu og Blómvallagötu	<b>Háaleiti-Bústaðir:</b>
Hjarðarhagi 45-49	Safamýri-Álftamýri
Eggertsgata við stúdentagarða	Starmýri
Dunhagi á móts við Fálkagötu	Grensásvegur (suður) við Miklubraut
Smyrilsvegur-Fálkagata	Sogavegur við Miklubraut
Hringbraut-Birkimelur	Sogavegur við Tunguveg.
Hringbraut-Furumelur	<b>Breiðholt:</b>
Götuhorn Einarsness og Bauganess.	Iðufell
Ægisíða 121-123	Vesturberg
<b>Ægisíða 102</b>	Seljabraut
<b>Miðborg:</b>	Tindasel
Austurstræti 17	<b>Árbær:</b>
Aðalstræti 6	Rofabær 7-9
Hallveigarstígur-Ingólfsstræti	Rofabær 4
Kjörgarður	Selásbraut 98
Freyjugata-Óðinsgata	Nethylur / Stangarhylur
Bernhöftsbakarí, Bergstaðastræti	<b>Grafarvogur:</b>
Björnsbakarí, Skúlagötu	Mosavegur
Laugavegur v/Hlemm.	<b>Grafarholt-Úlfarsárdalur:</b>
<b>Snorrabraut-Egilsgata</b>	Úlfarsfellshverfi
<b>Hlíðar:</b>	Gvendargeisli
Langahlíð-Miklabraut	Kristnibraut
Langahlíð-Mávahlíð	<b>Ártúnshöfði:</b>
Gatnamót Rauðarárstígs og Háteigsvegur	Nærþjónustukjarnar ákvaraðir í deiliskipulagi
<b>Laugardalur:</b>	<b>Vatnsmýri:</b>
Gullteigur, við Laugateig, Kirkjuteig og Sundlaugarveg	Nærþjónustukjarnar ákvaraðir í deiliskipulagi
Laugalækur við Laugarnesveg	
Dalbraut við Kleppsveg	
Laugarásvegur, við Brúnaveg	
Norðurbrún við Austurbrún	

Hverfiskjarnar sem eru allir tilgreindir sem verslunar- og þjónustusvæði (VP, sjá nánar kafla 5) eru eftirfarandi: 1) JL-hús; 2) Nýi-Skerjafjöður; 3) Skipholt-Háteigsvegur; 4) Suðurver; 5) Nóatún; 6) Laugalækur; 7) Álfheimar; 8) Gnoðarvogur; 9) Miðbær við Háaleitisbraut; 10) Grímsbær; 11) Grensásvegur-Gerði; 12) Réttarholtsvegur-Sogavegur; 13) Arnarbakki; 14) Gerðuberg-Hraunberg; 15) Lóuhólar (áður nærþjónustukjarni); 16) Fellagarðar-Eddufell-Völvufell; 17) Jafnasel; 18) Rangársel; 19) Árvað (áður nærþjónustukjarni); 20) Hverafold-Fjallkonuvegur; 21) Lokinhamrar-Sporhamrar; 22) Brekkuhús; 23)

Langirimi; 24) Korpúfsstaðavegur; 25) Kirkjustétt-Kristnibraut, Grafarholt; 26) Skyggnisbraut, Úlfarsárdal. 27) Brautarholtsvegur, Grundarhverfi. **Auk þess er nú gert ráð fyrir framtíðar hverfiskjarna í Keldnalandi.**

Borgarhlutakjarnar sem eru jafnan skilgreindir sem miðsvæði (M, sjá nánar kafla 6) eru eftirfarandi: 1) M11. Spöngin; 2) M12. Mjódd-Suður-Mjódd; 3) M13. Melabúð+; 4) M14. Austurver; 5) M15. Glæsibær; 6) M16. Ásinn (Hraunbær); 7) M26. Krossamýrartorg; 8) M32. Vatnsmýri.

### 3.4. Sérákvæði um sérstök búsetuúrræði og íbúðarhúsnæði á atvinnusvæðum

#### 3.4.1. Húsnæði fyrir fatlað fólk, heimilislausa og aðra með sérstakar húsnæðis- eða þjónustuparfir

**Sérstök búsetuúrræði\* geta verið heimil innan eftirfarandi landnotkunarsvæða: Íbúðarbyggðar (ÍB), Samfélagsþjónustu (S), Verslunar- og þjónustusvæða (VP), Miðsvæða (M), Athafnasvæða (AT), Hafnarsvæða (H), Iðnaðarsvæða (I), Opinna svæða (sbr. kaflinn *Opin svæði til sérstakra nota*, bls. 211) og Landbúnaðarsvæða (L).**

Innan íbúðarbyggðar og opinna svæða sem eru skilgreind sem sérstök útivistarsvæði eða íþróttasvæði, er staðsetning búsetuúrræða almennt háð gerð deiliskipulags. Það gildir þó ekki í íbúðarbyggð ef um er að ræða búsetukjarna fyrir fatlaða í húsnæði sem er til staðar, þar sem ekki er þörf á sérstakri öryggisgæslu og þjónusta kallar ekki á mikinn starfsmannafjölda (2 til 12 starfsmenn á vakt).\*\*

Innan svæða fyrir samfélagsstofnanir, atvinnusvæða (verslunar- og þjónustusvæða, miðsvæða, athafnasvæða, iðnaðarsvæða og hafnarsvæða), landbúnaðarsvæða og opinna svæða sem ekki eru skilgreind sérstaklega í aðalskipulagi, er mögulegt að setja niður búsetuúrræði án undangenginnar breytingar deiliskipulags, enda byggingar einkum staðsettar innan þegar skilgreinds byggingarreits eða lóðar samkvæmt fyrirbyggjandi deiliskipulagi og áform kynnt öðrum lóðarhöfum. Þörf á deiliskipulagsbreytingu verður metinn í hverju tilviki.

Þar sem ekki liggur fyrir deiliskipulag verður metið hvort ástæða er til að grenndarkynna byggingarleyfið sbr. 44. gr. skipulagslaga.

Eftirfarandi viðmið skulu vera almennt leiðbeinandi við staðsetningu búsetuúrræða af þessu tagi og mikilvægt að meirihluti þessara skilyrða verði uppfyllt:

- verði í göngufæri við verslun og þjónustu
- verði í grennd við almenningsamgöngur
- verði í nálægð við friðsæl og heilnæm útivistarsvæði
- verði innan fjölbreyttrar og blandaðrar byggðar, þar sem fjölbreytt þjónusta er í boði
- verði innan eða í jaðri íbúðarbyggðar<sup>7</sup>

\* Sértæk búsetuúrræði eru hér skilgreind sem húsnæðislausnir fyrir félagshópa með sérstakar húsnæðis- og/eða þjónustuparfir, til lengri eða skemmri dvalar. Slík úrræði ná til fjölbreyttra hópa og geta húsnæðislausnir falist í því að ráðist er í nýbyggingu eða endurbætur á húsnæði sem þegar er til staðar.

\*\* Sjá nánar *Starfsemi í íbúðabyggð. Skilyrði og takmarkanir á atvinnustarfsemi í íbúðabyggð*, leiðbeiningarit með hverfisskipulagi.

#### 3.4.2. Íbúðarhúsnæði á atvinnusvæðum

Íbúðarhúsnæði (s.s. íbúðarherbergi með sameiginlegu eldhúsi og stofu) sem einkum er ætlað til tímabundinnar dvalar vinnuafis, er heimilt á miðsvæðum, verslunar- og þjónustusvæðum, athafnasvæðum, hafnarsvæðum og landbúnaðarsvæðum og eftir atvikum og þá samkvæmt ákvörðun í deiliskipulagi á öðrum landnotkunarsvæðum.

<sup>7</sup> Textinn er í samræmi við áður samþykktu aðalskipulagsbreytingu sem nú er í auglýsingu, *Sérstök búsetuúrræði*, júní 2020, sjá adalskipulag.is

### 3.5. Fjölgun íbúða, ný svæði fyrir íbúðarbyggð og forgangsröðun svæða

#### 3.5.1. Svæði fyrir nýja íbúðarbyggð og heimildir um fjölgun íbúða innan gróinnar byggðar

Miðað við kröftugan vöxt til ársins 2040 þarf að byggja allt að 24 þúsund íbúðir í Reykjavík, að teknu tilliti til minnkandi fjölskyldustærða, breyttrar aldursamsetningar og lífsstílsbreytinga, sbr. *Reykjavík 2040. Nýr viðauki við Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030*. Markmiðið er að fjölgi íbúðum um 1000 á árum og að fjöldi íbúða á hverja 1000 íbúa verði um 450 árið 2040. Til að skapa sveigjanleika við framfylgd húsnæðisstefnu og vegna óvissu um framgang þróunar á einstökum svæðum, er í aðalskipulaginu gert ráð fyrir byggingar- og þróunarsvæðum sem rúma um 25% fleiri íbúðir en hin reiknaða þörf er. Á mynd 3a og 3b er gerð grein fyrir svæðum sem sérstaklega eru skilgreind fyrir nýja íbúðarbyggð og geta mögulega byggst upp fyrir 2040.

Ekki er sett fram bindandi ákvæði um nákvæman fjölda íbúða á einstökum reitum og svæðum. Fjöldi íbúða, þéttleiki og yfirbragð byggðar á einstökum byggingarsvæðum er ákvarðað í samþykktu deiliskipulagi, að undangengu kynningar- og samráðsferli og sérstöku mati þar sem tekið er mið af þeim ákvæðum og gæðakröfum sem settar eru fram í kafla 3.6. Við ákvörðun um fjölda og gerð íbúða er einnig horft til megin markmiða aðalskipulagsins og sértækari markmiða um uppbyggingu íbúðarhúsnæðis, sbr. kafli 3.1. Lykil þættir við ákvörðun um fjölda íbúða, þéttleika byggðar á einstökum svæðum og forgangsröðun þeirra, eru settir fram til hliðsjónar á myndum 3-5, s.s. leiðir Borgarlínu og almenningssamgangna, staðsetning núverandi og fyrirhugaðra grunnskóla, útivistarsvæða og helstu þjónustukjarna.

Uppbygging nýs íbúðarhúsnæðis er heimil á öðrum svæðum en afmörkuð er á mynd 3 og þá jafnan samkvæmt ákvörðunum í hverfis- og/eða deiliskipulagi, enda á landnotkunarsvæðum þar sem íbúðir eru almennt heimilar og einstök byggingarverkefni gera ekki ráð fyrir fleiri en 49 íbúðum á einum og sama reitnum.\* Ákvæði hverfisskipulags um „hægfara“ fjölgun íbúða innan einstakra hverfa, s.s. með ofanábyggingum, viðbyggingum, einstaka nýbyggingum innan núverandi lóða, aukaíbúðum vegna uppskiptingu núverandi íbúðareigna eða breyttrar notkunar, samræmist almennum heimildum um fjölgun íbúða, enda fjölgun íbúða innan einstakra reita eða lóða undir 49 íbúðum. Áætluð heildarfjölgun íbúða í einstaka hverfum til lengri tíma, samkvæmt hverfisskipulagi, er tekin með í reikninginn við mat á húsnæðisþörfum, gerð húsnæðisáætlana og við vöktun á þróun íbúðarbyggðar, sbr. kafli 3.5.3.

\* Almennt er miðað við 100 m<sup>2</sup> brúttóstærð íbúða, sem samsvarar 85 m<sup>2</sup> í birtu flatarmáli. Uppbygging 49 íbúða samsvarar því um 4.900 m<sup>2</sup> og er heimilt að byggja nemendagarða (og annað íbúðarhúsnæði sem ekki samanstendur af hefðbundnum íbúðum) af þeirri stærð á öðrum svæðum en gerð er grein fyrir á mynd 3. Í aðalskipulagi er fyrst og fremst mörkuð stefna um svæðanýtingu og þéttleika byggðar á stærri reitum og landnotkunarsvæðum (sbr. skipulagsreglugerð nr. 90/2013) en nýtingarhlutfall á smærri reitum og einstökum lóðum er alfarið ákveðið í hverfis- og/eða deiliskipulagi. Þéttleiki íbúðarbyggðar og blandaðrar byggðar er almennt gefinn til kynna með stærðinni svæðisnýtingarhlutfalli (byggðir fermetrar/fermetrar byggjanlegs svæðis) eða fjölda íbúða á ha en aukinn þéttleiki helstu atvinnusvæði með fermetrum atvinnuhúsnæðis sem áformað er að byggja eða auka við á á viðkomandi svæði.





**Mynd 3a. Reykjavík-vestur. Byggingarreitir sem skilgreindir eru fyrir nýja íbúðarbyggð. Uppbygging íbúðarhúsnæðis er heimil á öðrum svæðum en afmörkuðu er á myndinni, samkvæmt ákvörðunum í hverfis- og/eða deiliskipulagi, enda á landnotkunar svæðum þar sem íbúðir eru almennt heimilar og einstök byggingarverkefni gera ekki ráð fyrir fleiri en 49 íbúðum á einum og sama reitnum. Hin landfræðilega afmörkun á uppdrætti er ráðandi og bindandi um stærð svæðis.**

## Nýir reitir eru feitletraðir

### Vesturbær:

1. Vesturbugt
2. Héðinsreitir
3. Landhelgisgæslureitur
4. Steindórsreitir
5. **KR-svæði**
6. **Ægisíða 102**
7. HÍ-svæði – vestan Suðurgötu
105. **JL-hús**

### Vatnsmýri:

8. HÍ-svæði – austan Suðurgötu
9. Vísindagarðar -áhaldaúslóð
10. Vatnsmýri
11. Fluggarðar
- 12 a. Skerjabyggð I
- 12 b. Skerjabyggð II
13. Öskjuhlíð-Nauthólsvegur
14. **Loftleiðasvæði**
15. Hlíðarendi

### Miðborgin:

16. Hafnartorg-Austurhöfn
17. Miðborg -Kvos-Miðbakki
18. Miðborg -Laugavegur
  - a. Brynjureitur
  - b. Barónsreitir - Hverfisgata 85-93
  - c. Hverfisgata 94-96
  - d. Barónsreitir-Hverfisgata 88-92
  - e. Barónsreitir-Skúlagata 26-Vitastígur 3
  - f. Frakkastígur-Skúlagata
  - g. Vatnsstígsreitir
19. **Egilsgata-Snorrabraut**
20. **BSÍ-reitir**

### Hlíðar:

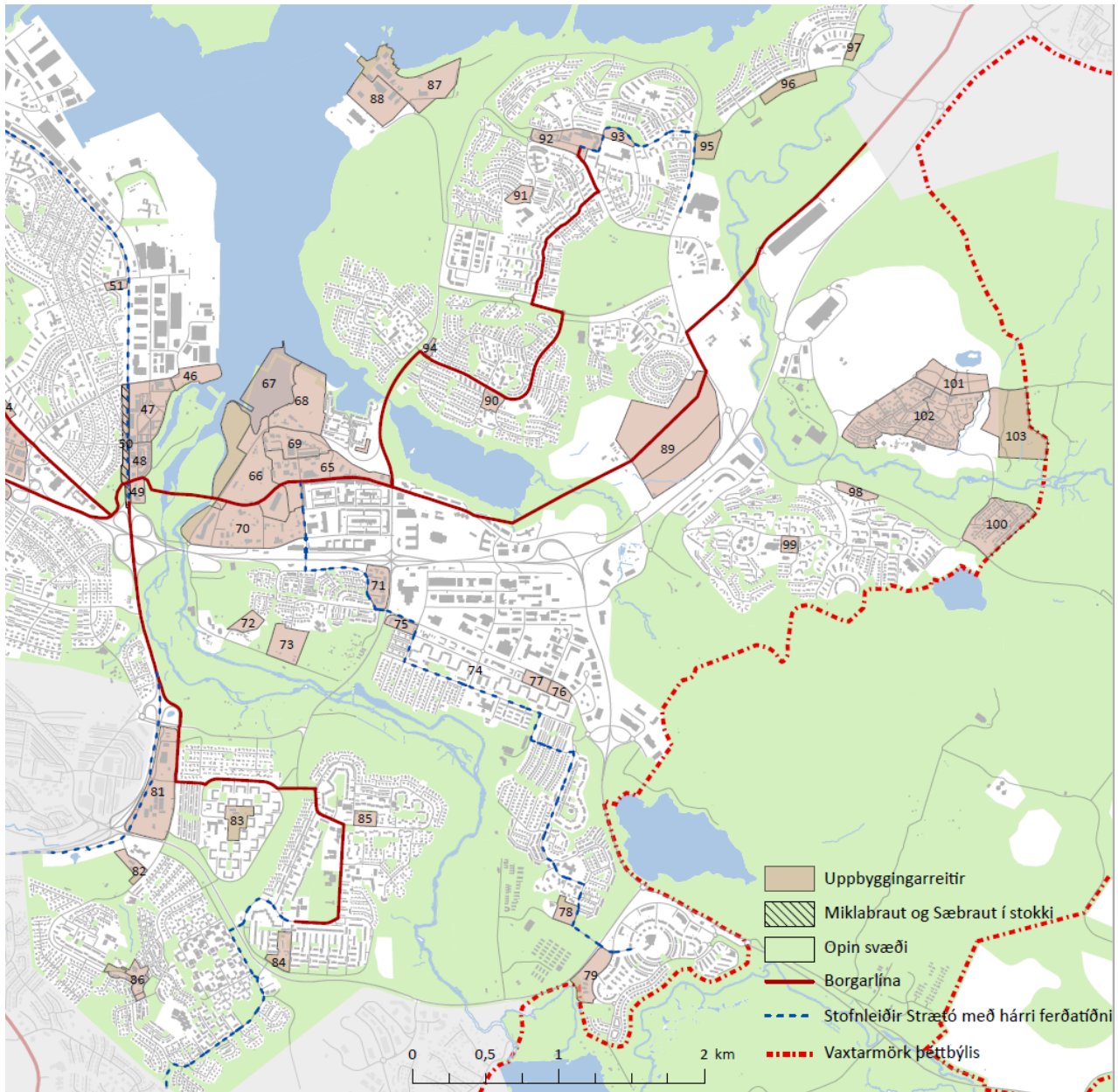
21. Laugavegur-Holt I
22. Laugavegur-Holt II (Hekloreitur)
23. Sjómannaskólaareitur
24. KHÍ-lóð-nemendagarðar - Austurhlíð
25. Veðurstofuhæð
26. **Laugavegur 180**
27. Valhöll
28. Skógarhlíð (M7)
29. **Miklabraut-stokkur-vestur**
30. **Miklabraut-stokkur-austur**

### Laugardalur:

31. Lögreglustöðvarreitir
32. Guðrúnartúnsreitir
33. Höfðatorg
34. Borgartúnsreitir  
Borgartún 34-36  
Borgartún 28
35. Sóltún 2-4
36. **Hátún+**
37. Kirkjusandur
38. Kirkjusandur-SÍS-reitir
39. Blómavalsreitir
40. SS-reitir
42. **Suðurlandsbraut-Engjavegur (Glæsibær)**
43. Suðurlandsbraut-Laugardalur
44. **Álfheimar 49**
45. Skeifan
46. Vogabyggð I
47. Vogabyggð II
48. Vogabyggð III
49. Vogabyggð IV
50. **Sæbraut-stokkur**
51. **Hólmasund-Þróttaraheimili**

### Háaleiti-Bústaðir:

52. Kringlan
53. Sléttuvegur  
Skógarvegur 16  
Sléttuvegur-eldri borgarar ofl  
Sléttuvegur 25-27 -hjúkrunarheimili  
Sléttuvegur-Skógavegir 6-8
54. **Háaleitisbraut 12**
55. Borgarspítalareitur
56. Fossvogsvegur 8
57. **Stóragerði 40**
58. Sogavegur 73-77
59. **Fram-svæði-Miklabraut 101**
60. Lág múli (C40)
61. Ármúli-Suðurlandsbraut
62. Síðumúli
63. Orkureitur-Suðurlandsbraut
64. Háaleitisbraut-Miklabraut
41. Furugerði



**Mynd 3b. Reykjavík-austur. Byggingarreitir sem skilgreindir eru fyrir nýja íbúðarbyggð. Uppbygging íbúðarhúsnæðis er heimil á öðrum svæðum en afmörkuðu er á myndinni, samkvæmt ákvörðunum í hverfis- og/eða deiliskipulagi, enda á landnotkunar svæðum þar sem íbúðir eru almennt heimilar og einstök byggingarverkefni gera ekki ráð fyrir fleiri en 49 íbúðum á einum og sama reitnum. Hin landfræðilega afmörkun á uppdrætti er ráðandi og bindandi um stærð svæðis.**

## Nýir reitir eru feitletraðir

### Ártúnshöfði:

- 65. Ártúnshöfði- Krossamýrartorg - svæði 1
- 66. Ártúnshöfði- Vogur - svæði 2
- 67. Ártúnshöfði-landfylling- svæði 3
- 68. Bryggjuhverfi III (Ártúnshöfði svæði 4)
- 69. Ártúnshöfði-Höfði- svæði 5
- 70. Ártúnshöfði -Bíldshöfði (svæði 6)

### Árbær:

- 71. Hylir
- 72. Rafstöðvarvegur – Ártúnsholt-vestur
- 73. Rafstöðvarvegur – Ártúnsholt-vestur
- 74. Árbær –Rofabær - nokkrir reitir
- 75. Hraunbær 103-105
- 76. Hraunbær-Bæjarháls-austur
- 77. Hraunbær-Bæjarháls-vestur
- 78. Brekknaás-Vindás
- 79. Elliðabraut-Norðlingaholt
- 80. Hraunbær 102

### Breiðholt:

- 81. Mjódd-Norður-Mjódd
- 82. Suður-Mjódd - **Skógarsel 10**
- 83. Arnabakki
- 84. Völvufell-**Suðurfell**
- 85. Suðrhólar
- 86. Rangársel
- 106. Suðurfell

### Grafarvogur:

- 87. Gufunes I
- 88. **Gufunes II**
- 89. Keldur
- 90. Foldahverfi-hverfiskjarni
- 91. Sóleyjarrimi
- 92. Spöngin-Móavegur
- 93. Borgarholtsreitir
- 94. **Fjallkonuvegur 1**
- 95. **Korpa I-Egilshöll**
- 96. **Korpa II-Korpúfsstaðir**
- 97. **Korpa III-Korpa**

### Grafarholt-Úlfarsárdalur:

- 98. Grafarholt-Klausturstígur-Kapellustígur
- 99. Kristnibraut-Kirkjustétt (hverfiskjarni, áður nærbjónustukjarni)
- 100. Reynisvatnsás
- 101. Úlfarsárdalur - Leirtjörn
- 102. Úlfarsárdalur- núverandi hverfi
- 103. **Úlfarsárdalur – austurreitir**

### Kjalarnes:

- 104. Kjalarnes - Grundarhverfi

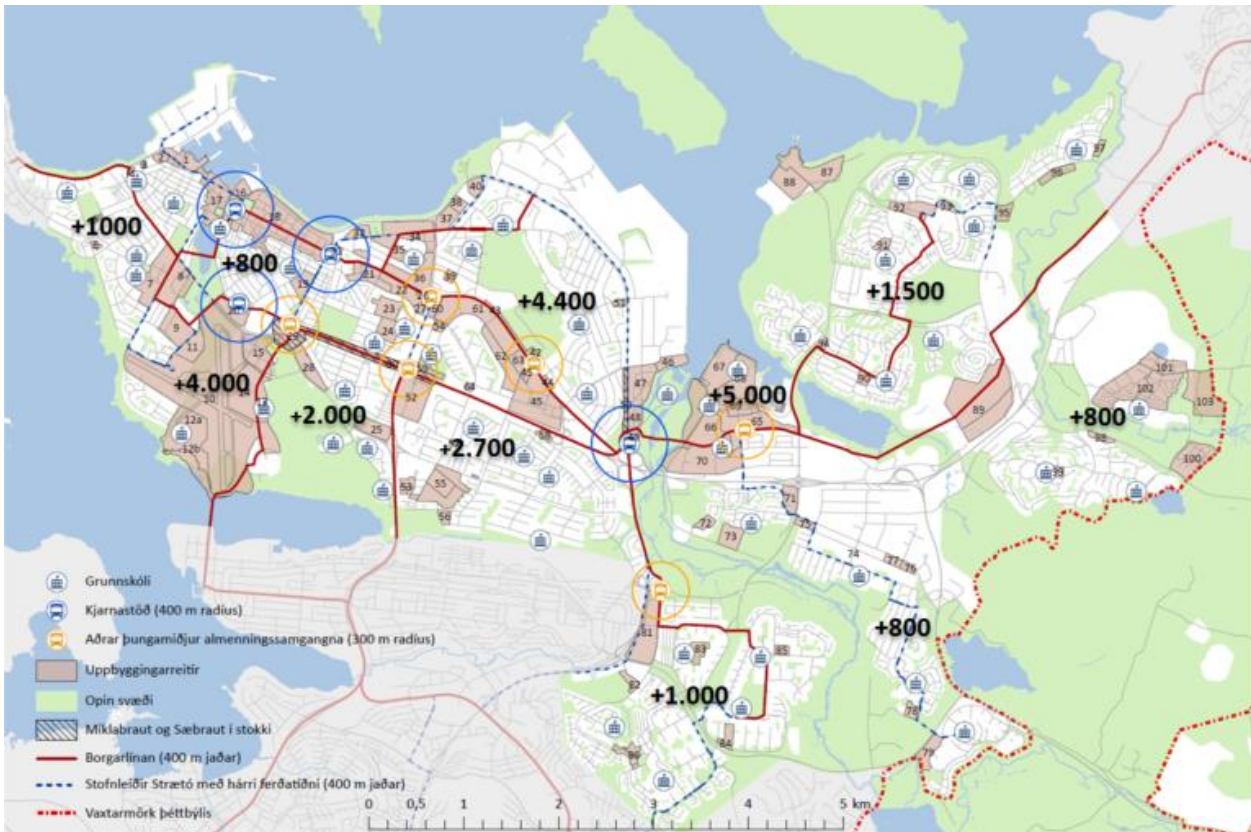
### 3.5.2. Markmið um forgangsröðun uppbyggingar

Ekki eru forsendur til að setja fram nákvæma áfangaskiptingu fyrir hin fjölmörgu smærri byggingarsvæði sem eru skilgreind. Bindandi forgangsröðun er fyrst og fremst mikilvæg vegna þróunar stærstu byggingarsvæðanna, sem kalla á flutning starfsemi sem er fyrir, uppkaup eigna, fjárfrekar framkvæmdir, s.s. skóla- og íþróttamannvirki, samgöngumannvirki og önnur stofnkerfi. Horft til stóru byggingarsvæðanna er gert er ráð fyrir að þróun nýrra borgarhverfa í Ártúnshöfða og Elliðaárvogi verði í forgangi fyrir 2030, en eftir 2030 verði Vatnsmýri lykil byggingarsvæði borgarinnar (sjá kafla 17.3, mynd 13). Á næstu árum verður nýtt skólahverfi í Skerjafirði lykil byggingarsvæði og haldið verður áfram með uppbyggingu íbúðarhverfa í Úlfarsádal, Gufunesi, Bryggjuhverfi og Vogabyggð. Í sérstökum forgangi er uppbygging á fjölmörgum byggingarreitum meðfram fyrsta fasa uppbyggingar Borgarlínu (Hamraborg-Ártún, sbr. einnig þróunarás Örfirisey-Keldur). Áform um uppbyggingu í landi Keldna er háð tímasetningu um uppbyggingu Borgarlínu um svæðið.

Við mótun húsnæðisáætlana til skemmri tíma, ákvarðanatöku um gerð rammaskipulags, gerð deiliskipulags og annan undirbúning uppbyggingar, skal að öðru leyti leggja eftirfarandi til grundvallar við forgangsröðun einstakra svæða. Uppbygging á svæðum sem njóta forgangs skal:

- þjónað með hágæða almenningsamgöngum (Borgarlínu, strætisvagnleiðum sem eru með háa ferðatíðni) og öðrum vistvænum fararmátum
- vera í grennd við eða innan fjölbreytts atvinnukjarna
- vera í nálægð við grunnskóli og að nærþjónusta sé í boði innan hæfilegrar göngu- eða hjólavegalengdar
- vera í göngufæri við matvöruverslun og aðra dagvöruverslun
- vera í grennd við góð og fjölbreytt útivistarsvæði og stígakerfi sem þjóna þeim
- styðja við og styrkja þá byggð sem er fyrir og efla félagslega sjálfsbærni

Núverandi byggingarsvæði og svæði sem eru þegar með samþykkt deiliskipulag koma væntanlega til uppbyggingar á tímabilinu 2020-2030 og það sama á við um svæði þar sem þegar liggur samþykkt rammaskipulag fyrir.



Mynd 4. Möguleg fjölgun íbúða eftir borgarhlutum til ársins 2040. Á kortinu eru til hliðsjónar sýndir núverandi og fyrirhugaðir grunnskólar. Miðað er við mjög kröftugan vöxt (1100 íbúðir/ári) og góða nýtingu svæða. Endanlegur fjöldi á hverju svæði er háður sérstöku mati um hvað er ásættanlegur þéttleiki og fjöldi íbúða.

### 3.5.3. Áætluð fjölgun íbúða eftir borgarhlutum, vaxtarhraði og vöktun á þróun

Á mynd 4 er sýnd möguleg fjölgun íbúða eftir borgarhlutum til ársins 2040, sbr. markmið um íbúafjölgun. Ekki er um bindandi tölur um fjölda íbúða að ræða en þær er gefnar upp til leiðbeiningar við mat á mögulegum áhrifum uppbyggingar á fjárfestingar til lengri tíma, samgöngumannvirki, samfélagsstofnanir og aðra innviði. Markmiðið er að skapa skilyrði fyrir uppbyggingu minnst 1000 nýrra íbúða á ári að meðaltali. Þar af er gert ráð fyrir að byggja um 250 íbúðir á vegum húsnæðisfélaga sem ekki eru rekin í ágóðaskyni. Það ræðst vitanlega af stöðu á húsnæðismarkaði, atvinnustigi, efnahagshorfum hverju sinni hvort ofangreind markmið gangi eftir á einstökum árum eða árabílum. Umfang og gerð uppbyggingar til skemmri tíma mun á hverjum tíma taka mið af almennum horfum á húsnæðismarkaði og efnahagslífi, landsspá Hagstofunnar, megin markmiðum svæðisskipulags höfuðborgarsvæðis og aðalskipulags þróunaráætlunum svæðisskipulagsins til fjögurra ára. Markviss áætlun um jafnari fjölgun íbúða, studd af opinberum aðilum, er hinsvegar einnig til þess gerð að draga úr sveiflum á byggingarmarkaði, skapa stöðugri húsnæðismarkað og almennt til að jafna hagsveiflur í samfélaginu.

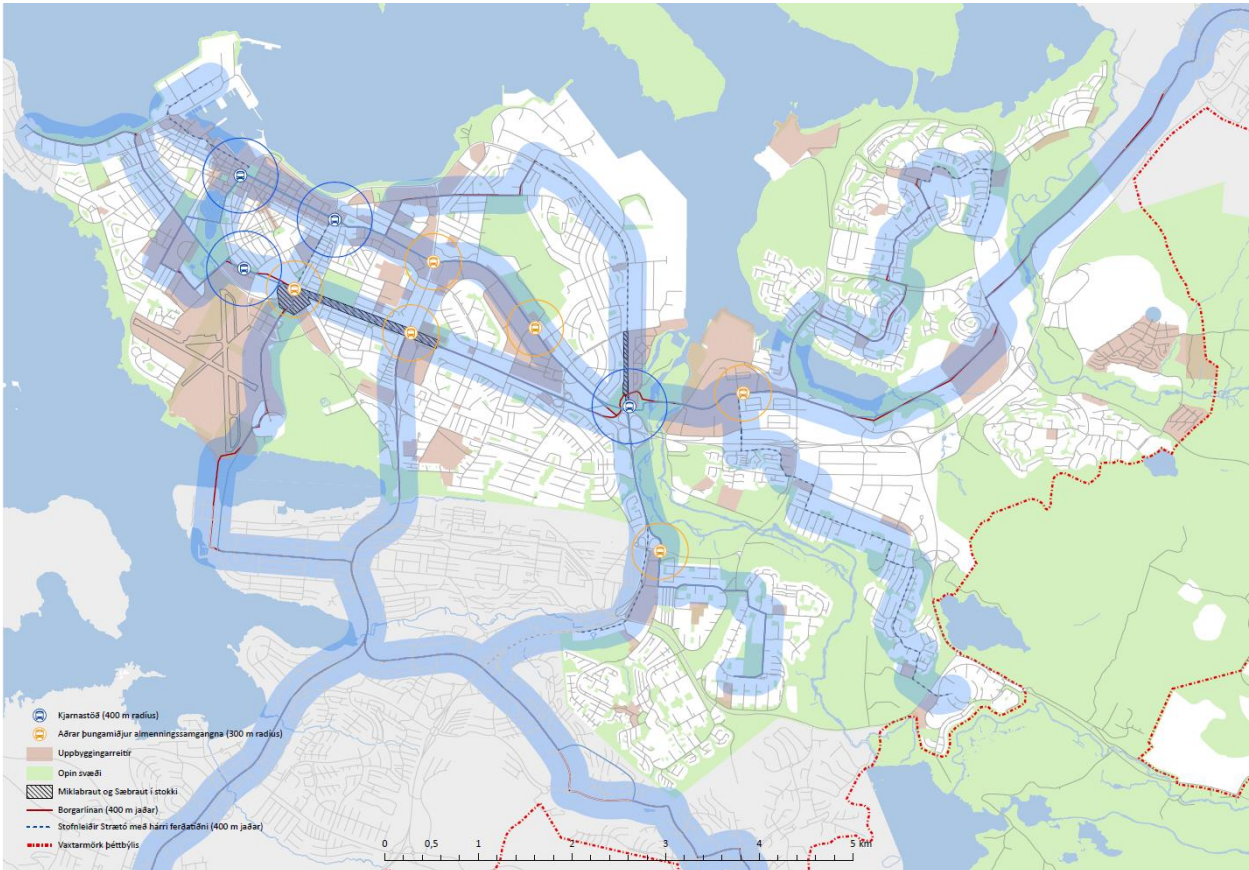
Gengið er út frá uppbygging íbúðarhúsnæðis verði vöktuð með eftirfarandi hætti:

- Haldið verði utan um uppbyggingu íbúðarhúsnæðis til skemmri tíma í *húsnæðisáætlun* sem endurskoðuð eru með reglubundnum hætti og samþykkt í borgarstjórn. Áætlunin skal taka mið af almennri samfélagsþróun, stöðu húsnæðismarkaðarins á hverjum tíma, greiningu á húsnæðisþörfum, stöðu á byggingarmarkaði og efnahagsþróun, auk samningsmarkmiða Borgaráðs og húsnæðisstefnu aðalskipulags. Jafnframt skal horft til langtímaþróunar um breyttar fjölskyldustærðir, aldursbreytingar og annarra grundvalla breytinga á borgarsamfélaginu.
- Með gerð þróunaráætlana fyrir höfuðborgarsvæðið, sbr. ákvæði svæðisskipulags þar sem gætt verður samræmis við markmið svæðisskipulags

- **Með vöktun og mælikvarðavinnu, sbr. skýrslur um framfylgd aðalskipulags. Nýir mælikvarðar verða m.a.: Fjöldi og árleg fjölgun íbúða (íbúa) eftir borgarhlutum og skólahverfum; Fjöldi íbúða á hverja 1000 íbúa í Reykjavík, auk eldri mælikvarða sem þegar hafa verið skilgreindir.**

### 3.6. Viðmið um fjölda íbúða, þéttleika, hæðir húsa, gæði húsnæðis og nærumhverfis þess

Stefna og viðmið aðalskipulags um þéttleika byggðar og byggingarmagn gefa einvörðungu til kynna mögulega hámarksnýtingu svæða. Endanleg ákvörðun um magn bygginga, fjölda íbúða, hæðir húsa og þéttleika á einstökum svæðum er ávallt tekin við gerð deiliskipulags, með tilliti til megin markmiða aðalskipulags um sjálfbæra þróun og gæði byggðar, að undangengnu kynningar- og samráðsferli, mati á umhverfisáhrifum og með sérstöku tilliti til þeirra viðmiða og ákvæða sem sett er fram í neðangreindum köflum 3.6.1-3.6.4.



Mynd 5. Þéttleiki byggðar taki mið af nálægð við lykilleiðir almenningsgangna. Byggingarreitur og áhrifasvæði Borgarlínu og stofnleiða Stræto.

#### 3.6.1. Viðmið um þéttleika og yfirbragð íbúðarbyggðar og blandaðrar byggðar

Markmiðið er að ný íbúðarbyggð verði yfirleitt 2-5 hæðir og þéttleiki ekki minni en 40-60 íbúðir á hektara, þegar um er að ræða „hreina“ íbúðarbyggð. Mögulegt er að byggja þéttar sbr. neðangreind viðmið eftir staðsetningu í borginni. Viðmið þessi eru lögð til grundvallar þegar teknar eru ákvarðanir um hámarks byggingarmagn og yfirbragð byggðar í deiliskipulagi fyrir einstaka reiti og svæði:

**A:** Svæðisnýting mögulega hærrí en 1,5 innan áhrifasvæðis kjarnastöðva Borgarlínu (0-150 m). Það samsvarar um 150 íbúðum á ha eða meira.\*

**B:** Svæðisnýting á bilinu 1,0-1,5 innan áhrifasvæðis kjarnastöðva Borgarlínu (150-300 m) og áhrifasvæðis annarra lykilstöðva Borgarlínu (0-150 m). Það samsvarar 100-150 íbúðum á ha.\*

**C:** Svæðisnýting á bilinu 0,6-1,2 innan áhrifasvæðis lykilstöðva Borgarlínu (150-300 m) og almennra biðstöðva Borgarlínu og strætisvagnaleiða með hárrí tíðni (0-300 m). Það samsvarar 60-120 íbúðum á ha.\*

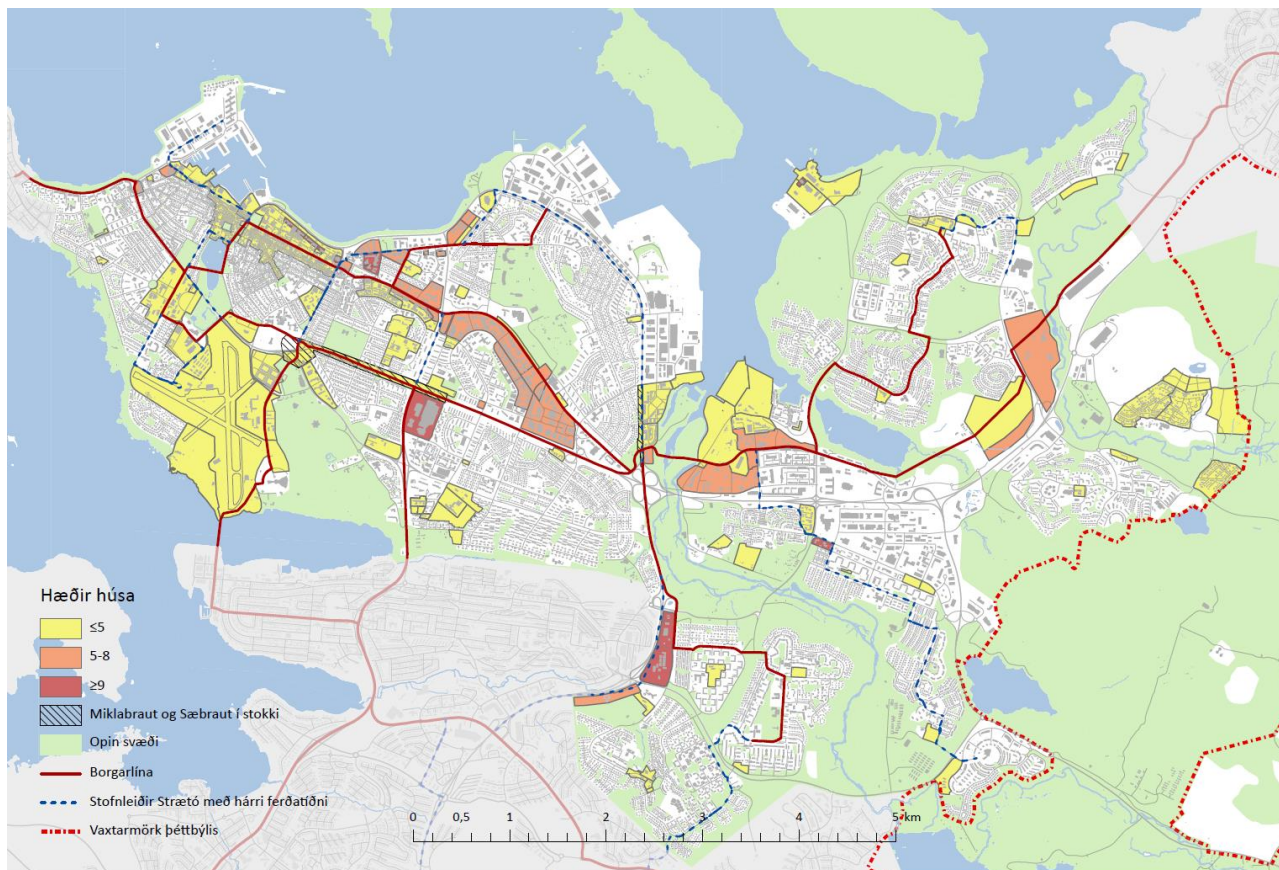
**D:** Svæðisnýting á bilinu 0,4-0,6 á öðrum íbúðarsvæðum innan við 400 m frá biðstöð almenningsgangna. Það samsvarar 40-60 íbúðum á ha.\*



E. Önnur svæði fyrir íbúðarbyggð. Yfirbragð og þéttleiki byggðar taki mið af nærliggjandi byggð.

Þéttleiki sbr. A B og C getur einnig verið mögulegur innan skilgreindra miðsvæða, sem falla undir flokkinn samgöngumiðuð svæði sbr. stefna svæðisskipulags og/eða búa við blandaða landnotkun íbúða og atvinnustarfsemi. Ofangreind viðmið eru ekki afturvirk og leiða þannig ekki til lækkunar, að óbreyttu, á þegar samþykktu byggingarmagni í deiliskipulagi.

\* Svæðisnýting er brúttó nýtingarhlutfall sem segir til um áætlað heildar byggingarmagn sem hlutfall af landstærð þess hluta áhrifsvæðis sem er byggjanlegt. Ef innan viðkomandi áhrifsvæðis er t.d. sjór, ár, vötn, vernduð náttúrusvæði eða aðrar takmarkanir, skilgreind útivistarsvæði sem fest eru í sessi í aðalskipulagi, kirkjugarðar eða stofnbrautir, þá er landstærð slíkra svæða undaskilin við útreikning á hlutfalli. Land sem fer undir s.s. innra gatnakerfi, stíga, minni samfélagsstofnanir og minni almenningsrými er hinsvegar hluti hins byggjanlega lands við útreikning. Sem dæmi þá gæti svæðisnýting uppá 1,0, samsvarað um 1,43 í nýtingarhlutfall lóðar, ef 30% byggjanlegs fer undir götur og önnur almenningsrými, en 70% lands nýtist undir byggingarlóðir. Við mótun viðmiða var til einföldunar miðað við 100 m<sup>2</sup> brúttóstærð íbúða, sem samsvarar 85 m<sup>2</sup> í birtu flatarmáli.



**Mynd 6a. Stefna um hæðir húsa.** Möguleg frávik frá viðmiðum í deiliskipulagi -1/+2 hæðir (einkum innregið og við götuhorn, varðandi frávik til hækkunar), verði rökstudd sérstaklega. Leyfileg frávik í miðborginni innan gömlu Hringbrautar, sbr. afmörkun, eru -1/+1 og þá aðeins ef um innregna hæð er að ræða. Við mat á hæð nýbygginga skal almennt miða við að jarðhæð sé um 4 m en meðalhæð annarra hæða um 3 m. Hæðir húsa á skilgreindum svæðum taki ávallt mið af megin markmiðum stefnunnar við mótun deiliskipulags. Leitast skal við að skapa fjölbreytni í hæðum húsa innan hvers svæðis og aðeins stakar byggingar njóti hámarksheimilda um hæðir húsa á viðkomandi svæði

### 3.6.2. Hæðir húsa

Bindandi ákvæði um hæðir húsa á helstu þróunarsvæðum íbúðarbyggðar og blandaðrar byggðar eru sett fram á mynd 7a. Stefnan taki mið af sögu borgarinnar og hefðum, yfirbragði núverandi byggðar og sjónásum til lykilkennileita, náttúrulegra og manngerðra. Við gerð hverfis- og/eða deiliskipulags og við mat á einstökum byggingarumsóknum skal ávallt leggja til grundvallar stefnu um hæðir húsa. **Eftirfarandi markmið og leiðarljós eru sett fram:**

- Lágrest byggð einkennir Reykjavík og ber að virða það.
- Varðveita skal ýmis sérkenni úr þróunarsögu borgarinnar og skerpa á þeim sérkennum sem mest gildi hafa.

- Hæðir húsa skulu almennt ákvarðast af hnattrænni legu borgarinnar, náttúrulegri umgjörð hennar, sögulegu byggðarmynstri, gatnaskipan og rýmismyndun, og yfirbragði aðliggjandi byggðar.
- Á svæði innan Hringbrautar (sjá mynd 6b) er ekki heimilt að reisa hærri byggingar en 5 hæðir.
- Á skilgreindum þróunarsvæðum, einkum meðfram samgönguásum, við **lykilstöðvar Borgarlínu** og strandlengju í norðri eru hærri hús heimil (sjá mynd 6a).
- Háhýsi og önnur áberandi kennileiti (mannvirki sem rísa upp úr umhverfi sínu) skulu, þar sem þau fá að rísa, styrkja borgarmyndina í heild sinni og þá götummynd sem fyrir er. Öll svæði þar sem til álita kemur að reisa háhýsi eða ný kennileiti í borginni verður að skoða í samhengi við umhverfi sitt og setja gæðakröfur um útlit þeirra og tilgang. Skýra þarf í hverfisskipulagi og/eða deiliskipulagi tilgang háhýsa og kennileita og hvað þau leggja til fyrir nær- og fjærumhverfið, ásamt því að tryggja samspil nýrra og núverandi kennileita. Háhýsi verða ekki heimiluð nema að ákveðnum kröfum og skilyrðum uppfylltum.\*

\* Hús hærri en 8 hæðir teljast háhýsi. Viðmið fyrir mat á umhverfisáhrifum háhýsa í hverfis- og/eða deiliskipulagi: Háhýsi og kennileiti verði ávallt metin út frá aðliggjandi byggð og umhverfi, legu í náttúrulegu landslagi, áhrifum á ásýnd, útsýni og sjónás, skuggavarp og aðlögun að viðkomandi götummynd og borgarrými. Settar verði ákveðnar gæðakröfur um útlit þeirra, skýr rök færð fyrir tilgangi þeirra og útskýrt með hvaða hætti þau bæta aðliggjandi byggð og samfélag.

### 3.6.3. Yfirbragð byggðar og gæði íbúðarhúsnaðis og nærumhverfis þess

Við mótun íbúðarbyggðar í deiliskipulagi þarf að huga jöfnum höndum að þeim gæðum sem eru innandyr, innan íbúðanna og utandyra í þeim rýmum sem myndast milli húsanna og ætluð eru til útiveru, samveru og leiks. Við endanlegt mat á umfangi uppbyggingar, ákvörðunum um hæðir húsa og byggingarform í deiliskipulagi, þarf ávallt að taka mið af fjölmörgum atriðum sem snerta umhverfisgæði; svo sem dagsbirtu inni sem úti, skuggavarp, útsýni, loftræstingu, loftgæði, hljóðvist og sólrík og skjólgóð garðsvæði og önnur útisvæði. Hönnun íbúðarhúsnaðis á einstökum reitum þarf einnig ávallt að skoða í samhengi við heildarskipulag viðkomandi hverfis, þau umhverfisgæði og þjónustu sem í boði eru í næsta nágrenni og þá byggð sem er fyrir eða áformuð á nærliggjandi svæðum.

Hreint loft, góð dagsbirta og nægt sólarljós, góð loftræsting, útsýni til náttúrunnar og nálægð við fallegan og gróskumikinn gróður gerir okkur gott líkamlega og andlega og eflir lýðheilsuna í samfélaginu. Það sama gerir umhverfi sem er jafnan friðsælt, rólegt og öruggt. Í hinni sögulegu orðræðu var lengi vel litið svo á að erfitt væri að skapa slík gæði í þéttri og blandaðri byggð. En lýðheilsan er einnig háð því að umhverfið sé fjölbreytt, litríkt og iði af mannlífi og að verslun, grunnþjónusta, afþreying og starfsemi séu í göngufæri við heimilið og örvi þannig hreyfingu og samveru í almenningrýmum hverfisins. Reynsla síðustu ára í mörgum borgum á Vesturlöndum, sýnir að auðvelt er að ná fram öllum þeim umhverfisgæðum sem við sækjumst eftir í þéttri og blandaðri borgarbyggð. Það gerist hinsvegar ekki af sjálfum sér og því er mikilvægt að setja fram ákveðin markmið og viðmið í aðalskipulag um lágmarksgæði við hönnun nýrrar íbúðarbyggðar. Það er aftur á móti ekki auðvelt að setja fram algild viðmið eða kröfur sem geta ávallt átt við, því staðhættir og aðrar kringumstæður geta verið mismunandi eftir því hvar uppbygging á sér stað og hvert umfang hennar er. Oftast eru þó margar leiðir og fjölbreyttar hönnunarlausnir mögulegar til að ná settum markmiðum um gæði í íbúðarbyggð.

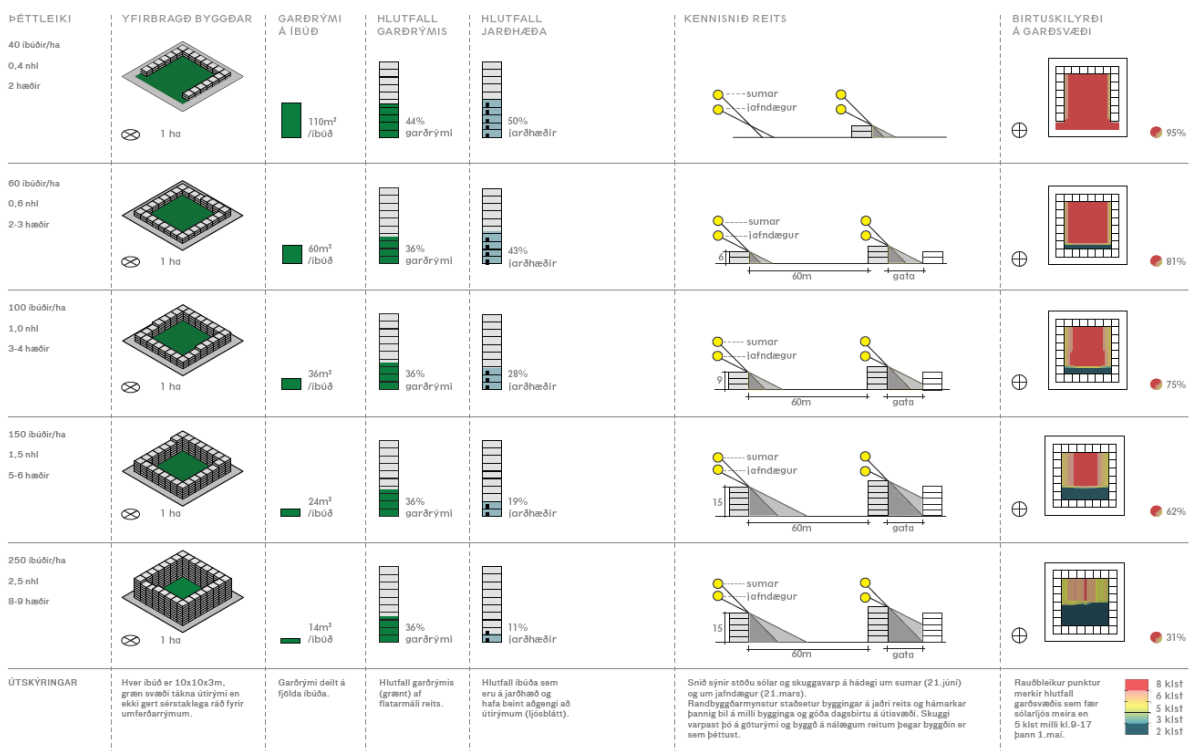
Markmið um að tryggja gæði innandyr sem utan í íbúðarbyggð, s.s. um rúmgóð og sólrík dvalar- og leiksvæði, fara vel saman við markmið um grænna yfirbragð nýrrar byggðar, gegndræpi jarðvegs, vistvænar ofanvatnslausnir og almennt við markmið um bættu lýðheilsu, meira aðlaðandi íbúðarbyggð og barnvænna umhverfi. Hér að neðan eru sett fram nokkur lykil viðmið og kröfur sem huga þarf að við mótun og hönnun íbúðarbyggðar:

- Mælt er með því að meiri en helmingur leiksvæðis barna og önnur dvalarsvæði utandyra, innan lóða sem og á sameiginlegum svæðum, geti notið sólar að lágmarki í 5 klukkustundir þann 1. maí

(milli kl. 09 til 17). Mögulegt er þó að víkja frá þessu viðmiði ef sýnt er fram á nálægð við vönduð og sólrík útisvæði í næsta nágrenni.

- Tryggt verði að byggðin og umhverfið milli húsanna beri með sér grænt og manneskjulegt yfirbragð. Gætt verði sérstaklega að blágrænum yfirborðslausnum, að gegndræpi yfirborðs, að lágmarkshlutfall lóðar sé gróður- og dvalarsvæði og þess gætt að við uppbyggingu verði ekki gengið á gróskumikil gróðursvæði sem eru til staðar. Við mótun byggðar verði einnig hugað sérstaklega að skjólmyndun.
- Leitast verði við að tryggja náíð samspil bygginga og almenningsrýma svo og íbúða og inngarða; að byggingin og inngangar hennar séu í nánnum tengslum við virk almenningsrými, s.s. með því að láta byggingu mæta gangstétt í göturýminu, einkarými og almenningsrými séu almennt í nánnum tengslum, s.s. með opnum inngörðum í randbyggð og almennum umferðarleiðum um sameiginleg útirými á fjölbýlishúsalóðum og að jafnan séu góð sjónræn tengsl séu milli íbúða og leiksvæða.
- Í þéttri og samfelldri byggð, s.s. randbyggð, verði hugað sérstaklega að gróðursvæðum í gatnarýminu, til dæmis með hóflegum forgörðum þar sem því verður við komið.
- Við hönnun íbúðarhúsnæðis verði tryggt fjölbreytni í yfirbragði, áferð, hæðum húsa og uppbroti bygginga, gæði og sjálfbærar hönnunarlausnir verði ávallt höfð að leiðarljósi.

Á mynd 7 eru gefnar upplýsingar um það hvernig mismunandi þéttleiki, hæðir húsa og form bygginga geta haft áhrif á umfang garðsvæða, birtuskilyrði og sólarstundir, auk fleiri atriða. Í sérstöku fylgiskjali með aðalskipulagstillögunni má finna frekara fræðslufni um samspil byggingarforma og gæða í íbúðarbyggð, sjá *Markmið um gæði í íbúðarbyggð*, Teiknistofan Stika, september 2020.



Mynd 7. Þéttleiki byggðar, form bygginga, birtuskilyrði, björt og skjólgóð útisvæði og gæði íbúðarhúsnæðis.

Auk ofangreinds þarf að horfa til almennra markmiða húsnæðisstefnu og um þróun íbúðarbyggðar, sbr. kafli 3.1., markmiða um grænt yfirbragð íbúðarbyggðar og blágrænar yfirborðslausnir\* og ennfremur viðmið svæðisskipulags, sbr. kafliinn „Gott nærumhverfi eykur gæði borgarbyggðar“.

\* Sjá *Blágrænar ofanvatnslausnir. Stefna, forsendur og verkferli* (Reykjavíkurborg & Veitur, október 2019)

#### 3.6.4. Áhrif uppbyggingar á innviði; umferð, bíla- og hjólastæði, skóla og aðra innviði

Við endanlega ákvörðun um byggingarmagn og fjölda íbúða í deiliskipulagi á einnig að leggja til grundvallar niðurstöður úr samgöngumati (sbr. bíla- og hjólastæðastefna) og mati á áhrifum uppbyggingar á umferð á nærliggjandi götum. Enn fremur verða áhrif á skólastofnanir og grunnþjónustu metin hverju sinni á grundvelli nemendaspáa til skemmri og lengri tíma. Einnig þarf að horfa til gönguleiða barna að skóla og fjarlægðar byggingarsvæði frá skólastofnun. Ekki þarf að beita ofangreindu mati við uppbyggingu reita þar sem gert er ráð fyrir færri en 50 íbúðum eða sambærilegu byggingarmagni nemendagarða eða hjúkrunarheimila.

Fyrir stærri byggingarreiti (yfir 400 íbúðir eða sambærilegt byggingarmagn) skal beita nýju samgöngulíkani Vegagerðarinnar og SSH vegna áhrifa á stofnbrautir og stærri tengibrautir. Enn fremur skal meta sérstaklega áhrif á önnur stofnkerfi, s.s. veitukerfi.

## 4. Samfélagsþjónusta (S)

*Svæði fyrir stofnanir og fyrirtæki sem óháð eignaraðild veita almenna þjónustu við samfélagið, svo sem menntastofnanir, heilbrigðisstofnanir, menningarstofnanir, félagslegar stofnanir, trúarstofnanir og aðrar þjónustustofnanir ríkis, sveitarfélaga eða annarra aðila. (gr. 6.2.d. í skipulagsreglugerð).*

Á þéttbýlisupprætti og landnotkunarkortum fyrir einstaka borgarhluta er gerð grein fyrir svæðum fyrir helstu stofnanir sem þjóna viðkomandi skólahverfi, borgarhluta eða stærra svæði, s.s. grunnskólar, framhaldsskólar-, trúarstofnanir og heilbrigðisstofnanir.

Samfélagsþjónusta er einnig almennt heimil á miðsvæðum og verslunar- og þjónustusvæðum og getur verið heimil á opnum svæðum (OP) ef gerð er grein fyrir henni í hverfis- og/eða deiliskipulagi. Samfélagsþjónusta er telst grunnþjónusta fyrir viðkomandi hverfi er einnig heimil í íbúðarbyggð og samfélagsþjónusta er almennt heimil við aðalgötur og í skilgreindum kjörnum innan íbúðarbyggðar. [Mögulegt er að gera ráð fyrir íbúðarhúsnæði, t.d. nemendagörðum, á svæðum fyrir samfélagsþjónustu, einkum ef það þjónar og/eða tengist viðkomandi starfsemi. Gera þarf grein fyrir heimildum um íbúðarhúsnæði í deiliskipulagi. Ef magn íbúða fer yfir 4.900 m<sup>2</sup> er gerð grein fyrir viðkomandi byggingarsvæði á mynd 3].<sup>8</sup> Hjúkrunarheimili eru almennt heimil á svæðum fyrir samfélagsstofnanir, svo og búsetukjarnar sbr. kafli. 3.4.

Byggingarmagn, nýtingarhlutfall og nánari ákvarðanir um landnotkunarheimildir á svæðum fyrir samfélagsþjónustu er almennt ákveðið í hverfis- og/eða deiliskipulagi nema annað sé tilgreint. Á svæði Landspítala-Háskólasjúkrahúss (S2) er gert ráð fyrir nettóaukningu byggingarmagns uppá 150 þúsund fermetra og þá eru undanskilin bílastæðahús.

Á þéttbýlisupprætti aðalskipulagsins eru eftirfarandi svæði fyrir samfélagsþjónusta merkt sérstaklega. Einkum eru merkt svæði samfélagsþjónustu sem þjónar útfyrir viðkomandi hverfi eða borgarhluta og hefur þýðingu á landsvísu. Mikilvægar menntastofnanir er einnig að finna innan miðsvæða/miðborgar, s.s. Háskólinn í Reykjavík, Listaháskóli Íslands, Menntaskólinn í Reykjavík og Kvennaskólinn.

### S1. Háskóli Íslands

Nánari stefna um landnotkun og starfsemi í hverfis- og/eða deiliskipulagi. Sjá einnig *Skipulag borgarhluta*. Þéttleiki nýrrar byggðar taki almennt mið af yfirbragði núverandi byggðar og nýtingarhlutfalli á aðliggjandi lóðum, sbr. ákvarðanir þar um í hverfis- og eða deiliskipulagi. Stærð svæðis 25 ha. [Heimilt er að gera ráð fyrir íbúðum fyrir námsmenn og öðrum íbúðum sem þjóna starfsemi háskólans. Þetta á bæði við um svæði HÍ við Suðurgötu og Stakkahlíð.]<sup>9</sup>

### S2. Landspítali-háskólasjúkrahús

Nánari stefna um landnotkun og starfsemi í deiliskipulagi. Þéttleiki nýrrar byggðar taki mið af gildandi deiliskipulagi. Á svæðinu er gert ráð fyrir nettóaukningu byggingarmagns uppá 150 þúsund fermetra og þá eru undanskilin bílastæðahús. Stærð svæðis 15 ha.

### S3. Hallgrímskirkja/lðnskólinn í Reykjavík

Nánari stefna um landnotkun og starfsemi í hverfis- og/eða deiliskipulagi. Sjá einnig *Skipulag borgarhluta*. Þéttleiki nýrrar byggðar taki almennt mið af yfirbragði núverandi byggðar og nýtingarhlutfalli á aðliggjandi lóðum, sbr. ákvarðanir þar um í hverfis- og eða deiliskipulagi. Stærð svæðis 6,5 ha.

### S4. Tækniskóli í Íslands

Nánari stefna um landnotkun og starfsemi í hverfis- og/eða deiliskipulagi. Sjá einnig *Skipulag borgarhluta*. Þéttleiki nýrrar byggðar taki almennt mið af yfirbragði núverandi byggðar og nýtingarhlutfalli á aðliggjandi lóðum, sbr. ákvarðanir þar um í hverfis- og eða deiliskipulagi. [Stærð svæðis 4,0 ha.]<sup>10</sup>

### S5. Menntaskólinn við Hamrahlíð

Nánari stefna um landnotkun og starfsemi í hverfis- og/eða deiliskipulagi. Sjá einnig *Skipulag borgarhluta*. Þéttleiki nýrrar byggðar taki almennt mið af yfirbragði núverandi byggðar og nýtingarhlutfalli á aðliggjandi lóðum, sbr. ákvarðanir þar um í hverfis- og eða deiliskipulagi. Stærð svæðis 7,8 ha.

<sup>8</sup> Aðalskipulagsbreyting, ágúst 2017 (nr. 12).

<sup>9</sup> Aðalskipulagsbreyting, ágúst 2017 (nr. 12).

<sup>10</sup> Aðalskipulagsbreyting, mars 2020 (nr. 28).

### **S6. Verslunarskóli Íslands**

Nánari stefna um landnotkun og starfsemi í hverfis- og/eða deiliskipulagi. Sjá einnig *Skipulag borgarhluta*. Þéttleiki nýrrar byggðar taki almennt mið af yfirbragði núverandi byggðar og nýtingarhlutfalli á aðliggjandi lóðum, sbr. ákvarðanir þar um í hverfis- og eða deiliskipulagi. Stærð svæðis 1,4 ha.

### **S7. Ármúlaskóli**

Nánari stefna um landnotkun og starfsemi í hverfis- og/eða deiliskipulagi. Sjá einnig *Skipulag borgarhluta*. Þéttleiki nýrrar byggðar taki almennt mið af yfirbragði núverandi byggðar og nýtingarhlutfalli á aðliggjandi lóðum, sbr. ákvarðanir þar um í hverfis- og eða deiliskipulagi. Stærð svæðis 4,0 ha.

### **S8. Menntaskólinn við Sund**

Nánari stefna um landnotkun og starfsemi í hverfis- og/eða deiliskipulagi. Sjá einnig *Skipulag borgarhluta*. Þéttleiki nýrrar byggðar taki almennt mið af yfirbragði núverandi byggðar og nýtingarhlutfalli á aðliggjandi lóðum, sbr. ákvarðanir þar um í hverfis- og eða deiliskipulagi. Stærð svæðis 3,0 ha.

### **S9. Fjölbrautaskólinn í Breiðholti**

Nánari stefna um landnotkun og starfsemi í hverfis- og/eða deiliskipulagi. Sjá einnig *Skipulag borgarhluta*. Þéttleiki nýrrar byggðar taki almennt mið af yfirbragði núverandi byggðar og nýtingarhlutfalli á aðliggjandi lóðum, sbr. ákvarðanir þar um í hverfis- og eða deiliskipulagi. Stærð svæðis 3,9 ha.

### **S10. Borgarholtsskóli**

Nánari stefna um landnotkun og starfsemi í hverfis- og/eða deiliskipulagi. Sjá einnig *Skipulag borgarhluta*. Þéttleiki nýrrar byggðar taki almennt mið af yfirbragði núverandi byggðar og nýtingarhlutfalli á aðliggjandi lóðum, sbr. ákvarðanir þar um í hverfis- og eða deiliskipulagi. Stærð svæðis 3,7 ha.

### **S11. Fangelsi í Hólmsheiði**

Nánari stefna um landnotkun og byggingarmagn í deiliskipulagi. Sjá einnig *Skipulag borgarhluta*. Stærð svæðis 3,5 ha.

### **[S12. Laugardalshöll færirst undir íþ1 Þjóðarleikvangar í Laugardal]**

### **S13. Borgarspítalareitur**

Gert ráð fyrir starfsemi á sviði heilbrigðismála, hjúkrunarheimili, verslun og þjónustu, stofnunum og íþróttamannvirkjum. Ennfremur er gert ráð fyrir breyttri landnotkun á jaðri svæðisins til suðurs og austurs og þar verði þróuð íbúðarbyggð. Þéttleiki nýrrar byggðar taki almennt mið af yfirbragði núverandi byggðar og nýtingarhlutfalli á aðliggjandi lóðum, sbr. ákvarðanir þar um í hverfis- og eða deiliskipulagi. Sjá einnig *Skipulag borgarhluta*. Stærð svæðis 8,8 ha.

### **S14. Arnarholt**

Samfélagsþjónusta, ásamt íbúðarhúsnæði. Ekki er gert ráð fyrir frekari uppbyggingu á svæðinu fyrr en að lokinni hverfisskipulagsvinnu og/eða deiliskipulagi fyrir Grundarhverfi og nágrenni. Stærð svæðis 10 ha.

Önnur svæði fyrir samfélagsþjónustu, s.s. grunnskólar og leikskólar, fá eftirfarandi tilvísanir á skipulagsuppráttum, S15...S50.

## 5. Verslun og þjónusta (VP)

*Svæði þar sem gert er ráð fyrir verslun og þjónustu, þ.m.t. hótélum, gistiheimilum, gistiskálum, veitingahúsum og skemmtistöðum. (gr. 6.2.c. í skipulagsreglugerð).*

Á verslun- og þjónustusvæðum í Reykjavík er gert ráð fyrir fjölbættri verslun- og þjónustu og veitingastöðum. Veitinga- og skemmtistaðir í flokki III eru þó ekki heimilir og ekki gististaðir í flokki IV og V. **Íbúðir eru heimilar, einkum á efri hæðum bygginga á verslunar- og þjónustusvæðum.**

**Í aðalskipulaginu eru skilgreindir sérstaklega mismunandi gerðir kjarna sem þjóna íbúðarhverfum og þar sem staðsetning matvöruverslana er í forgangi, sjá nánar kafla 19. 5 og mynd 2:**

**Borgarhlutakjarnar.** Fjölbreytt verslun og þjónusta, með úrvali sérvöruverslana og veitingastaða (flokkar I, II og III), sem þjóna heilum borgarhluta eða stærra svæði. Í borgarhlutakjörnum geta einnig verið skrifstofur, íbúðir, einkum á efri hæðum bygginga, og fjölbreytt starfsemi. Borgarhlutakjarnar eru skilgreindir sem miðsvæði (M), sjá kafla 6.8.

**Hverfiskjarnar.** Kjarni með stærri matvöruverslunum og fjölbreyttri verslun og þjónustu sem þjónar heilu hverfi. Veitingastaðir í flokki I og II eru heimilir í hverfiskjörnum, svo og gististaðir í flokki I-III. [Veitingastaðir í flokki III geta verið heimilir samkvæmt ákvörðun í deiliskipulagi eða hverfisskipulagi.]<sup>11</sup> **Íbúðir eru heimilar, einkum á efri hæðum bygginga.** Hverfiskjarnar eru **almennt** skilgreindir sem Verslun og þjónusta (VP) og eru eftirfarandi kjarnar skilgreindir: VP1. JL-hús; **VP2. Nýi Skerjafjörður**; VP3. Skipholt-Háteigsvegur; VP3. Suðurver; VP5. Nóatún; VP6. Laugalækur; VP7. Álfheimar; VP8. Gnoðarvogur; VP9. Miðbær við Háaleitisbraut; VP10. Grímsbær; VP11. Grensásvegur-Gerði; VP12. Réttarholtsvegur-Sogavegur; VP13. Arnarbakki; VP14. Gerðuberg-Hraunberg; VP15. Lóuhólar (áður nærþjónustukjarni); VP16. Fellagarðar-Eddufell-Völvufell; VP17. Jafnasel; VP18. Rangársel; VP19. Árvað (áður nærþjónustukjarni); VP20. Hverafold-Fjallkonuvegur; VP21. Lokinhamrar-Sporhamrar; VP22. Brekkuhús; VP23. Langirimi; VP24. Korpúlfsstaðavegur; VP25. Kirkjustétt-Kristnibraut, Grafarholt; VP26. Skyggisbraut, Úlfarsárdal. VP27. Brautarholtsvegur, Grundarhverfi. **Auk þess er nú gert ráð fyrir framtíðar hverfiskjarna í Keldnalandi (VP28).**

**Nærþjónustukjarnar.** Kaupmaðurinn á horninu. Minni matvöruverslanir, bakarí, fiskbúðir og annað til daglegra þarfa innan hverfa. **Íbúðir eru heimilar, einkum á efri hæðum bygginga.** Veitingastaði í flokki I og II má heimila og gististaði í flokki I-III. Opnunartími allra veitingastaða [er til allt að 01.00 um helgar/frídaga (sjá töflu 2, bls. 221). Ekki er heimilt að breyta eldra verslunar- og þjónustuhúsnæði á jarðhæð í gististað.]<sup>12</sup> Nærþjónustukjarnar eru að jafnaði ekki skilgreindir sérstaklega á uppdrætti aðalskipulags sem verslun og þjónusta (VP) og [eru einkum innan íbúðarbyggðar (ÍB) samkvæmt aðalskipulaginu. Þar sem nærþjónustukjarnar hafa verið staðsettir innan annarra landnotkunarsvæða, s.s. miðsvæða, þar sem gilda víðari heimildir um starfsemi, eru heimildir viðkomandi landnotkunarsvæðis ráðandi í kjarnanum.]<sup>13</sup> Staðsetning nærþjónustukjarna er tilgreind á mynd 2 og meðfylgjandi töflu.

**Stórmarkaðir** (kjarnar við stofnbrautir): Rýmifrekar verslanir, dagvöru- og sérvöruverslanir. Stórmarkaðir skulu einkum vera á miðsvæðum. Íbúðir eru ekki heimilar á slíkum svæðum. Stórmarkaðir eru á svæðum sem skilgreind eru sem miðsvæði (sjá M9).

## 6. Miðborg og miðsvæði (M)

*Svæði fyrir verslunar- og þjónustustarfsemi og stjórnsýslu sem þjónar heilu landsvæði, þéttbýlisstað eða fleiri en einu bæjarhverfi, svo sem verslanir, skrifstofur, þjónustustofnanir, hótél, veitinga- og gistihús, menningarstofnanir og önnur hreinleg atvinnustarfsemi sem talin er samræmast yfirbragði og eðli starfsemi miðsvæðis. (gr. 6.2.b. í skipulagsreglugerð).*

Á miðsvæðum er fyrst og fremst gert ráð fyrir verslunar- og þjónustustarfsemi, stjórnsýslu og skrifstofum en einnig íbúðum, einkum á efri hæðum bygginga. Miðsvæði þjóna ýmist öllu landinu, höfuðborgarsvæðinu öllu

<sup>11</sup> Aðalskipulagsbreyting, mars 2018 (nr. 15).

<sup>12</sup> Aðalskipulagsbreyting, mars 2018 (nr. 15).

<sup>13</sup> Aðalskipulagsbreyting, mars 2018 (nr. 15).

eða nokkrum íbúðarhverfum. Á miðsvæðum fer almennt fram fjölbreyttari starfsemi en rúmast á verslunar- og þjónustusvæðum (VP).

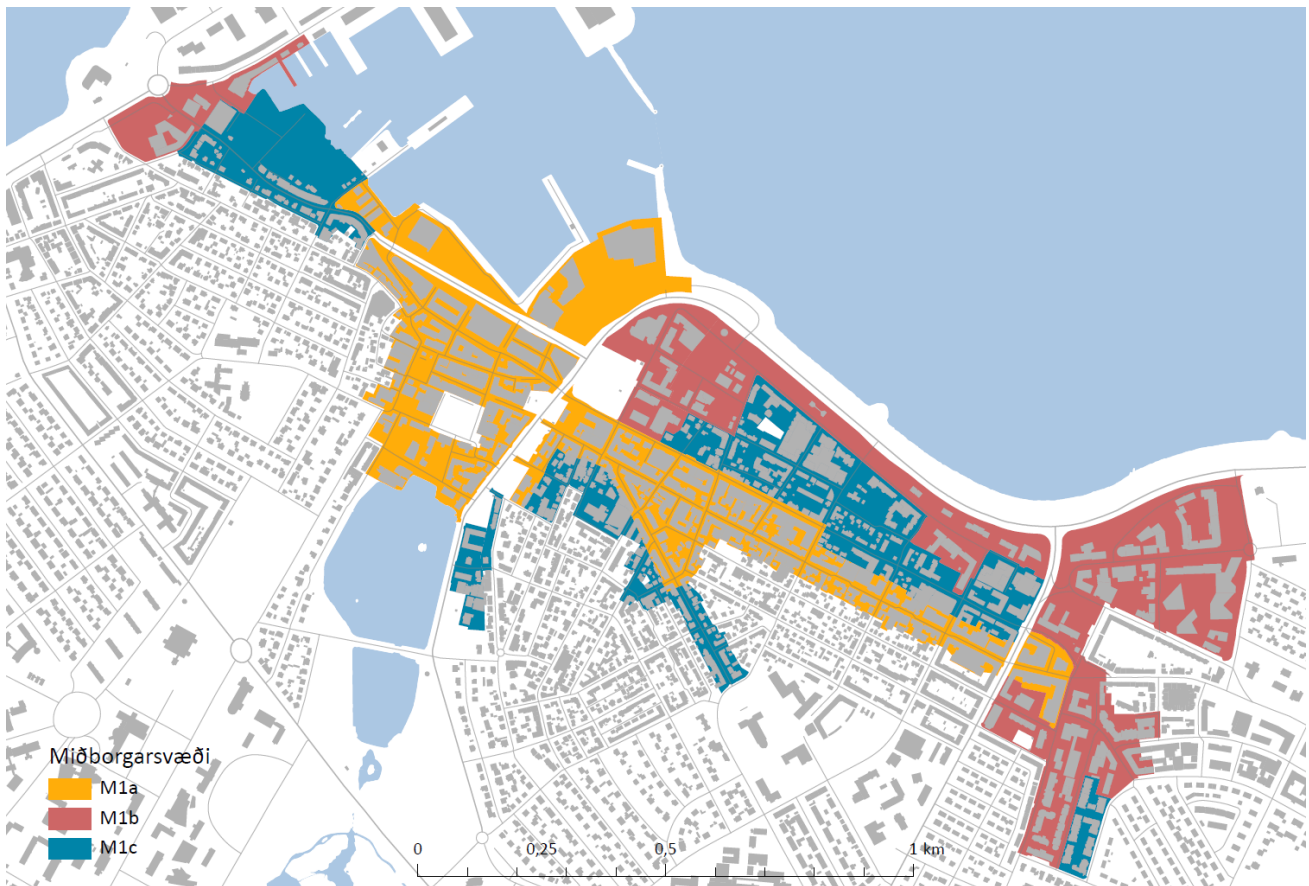
Veitingastaðir í flokki I, II og III eru almennt heimilir svo og gististaðir í flokki I-V. Takmarkanir varðandi veitingastaði og gististaði eru tilgreindar í skilgreiningum fyrir einstök svæði

Í aðalskipulaginu eru miðsvæði borgarinnar flokkuð niður eftir stefnu um meginstarfsemi. Um hvert svæði gildir ákveðin stefnumörkun og grundvallast hún á mismunandi hlutverki þeirra og staðsetningu í borginni. Miðborgin er skilgreind í grunninn sem miðsvæði, sbr. skipulagsreglugerð, en vegna sérstöðu hennar fær hún sérstaka merkingu á þéttbýlisupprætti aðalskipulagsins og landnotkunarkorti borgarhlutans. Sjá nánar um stefnu fyrir miðborgina og miðsvæði í kaflanum *Skapandi borg og Miðborg og Miðsvæði*.

Eftirfarandi miðsvæði fá sértæka skilgreiningu (sjá þéttbýlisupprætt):

### 6.1. Miðborgin og miðborgarás (M1-M4)

Miðborg og nokkur miðsvæði eru skilgreind sem meginhjarni (sbr. hugtakið landskjarni samkvæmt svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðinu). Þar er starfsemi sem þjónar landinu í heild sinni, stjórnarsýslu ríkisins, ráðuneyti, stjórnarsýslu- og menningarstofnanir, mennta- og heilbrigðisstofnanir og höfuðstöðvar verslunar og viðskipta. Auk þess að þjóna öllu landinu er meginhjarna ætlað að þjóna nærliggjandi svæðum, borgarhlutum og hverfum. Svæði innan meginhjarna eru nefnd M1 og M2. Þau mynda ásamt svæðum M3 og M4 þróunarársinn Örfirisey-Keldur.



Mynd 8. Landnotkunarsvæði í miðborginni. Sjá einnig afmörkun miðborgar á þéttbýlisupprætti. Mynd 23 í kaflanum *Miðborgin*, bls. 200 fellur úr gildi.<sup>14</sup>

#### 6.1.1. M1. Miðborgin

Í miðborginni fer fram starfsemi sem þjónar landinu í heild, svo sem á sviði stjórnarsýslu, viðskipta og menningar. Einnig myndar miðborgin meginhjarna smásöluverslunar, sértækrar þjónustu, afþreyingar og ferðaþjónustu. Efla skal miðborgina sem hjarna stjórnarsýslu, menningar, ferðaþjónustu, verslunar og þjónustu auk fjölbreyttrar íbúðarbyggðar. Miðborgin verði ávallt fyrsti valkostur við staðarval stjórnarsýslu- og menningarstofnana ríkis og borgar. Á jaðarsvæðum miðborgar, til austurs og vesturs, verði lögð sérstök

<sup>14</sup> Aðalskipulagsbreyting, mars 2018 (nr. 15)



áhersla á fjölbreytta starfsemi, s.s. á sviði nýsköpunar, hönnunar, lista, matarmenningar og menningartengdrar ferðaþjónustu auk hótela og gistiheimila. Tryggð verði vaxtarskilyrði fyrir kjarnastarfsemi miðborgarinnar og þar með fjölgun starfa og íbúa í miðborginni.

Miðborginni er skipt í eftirfarandi undirsvæði:

### **M1a. Miðborgarkjarni**

Í miðborgarkjarnanum má finna lykilstofnanir stjórnsýslu, menningar og mennta, líflegustu verslunargötur landsins, litríka flóru veitingastaða auk fjölbreyttrar sérfræðiþjónustu. Sérstök áhersla er á smásöluverslun auk veitingastarfsemi og afþreyingu sem og þjónustu lykilstofnana stjórnsýslu, menningar og mennta. Á jarðhæðum eru verslunar-, veitinga- og menningar-, félags- og þjónustustarfsemi opin almenningi í forgangi, en á efri hæðum skrifstofu- og íbúðarhúsnæði [auk gistiþjónustu sbr. þó sérákvæði um hana hér að neðan].<sup>15</sup> Til þess að efla smásöluverslun staðbundið í miðborgarkjarnanum, stuðla að fjölbreyttri starfsemi og lifandi almenningsrýmum eru ákvæði um útlit og starfsemi við götuhliðar í miðborgarkjarna. Almennar

veitingaheimildar miðsvæða gilda í miðborgarkjarna en á afmörkuðu svæði eru rýmri veitingaheimildir. Sjá nánar kaflann *Sérstök ákvæði um starfsemi*. Frekari markmið um þróun miðborgarkjarnans eru sett fram í kaflanum *Miðborgin í Borg fyrir fólk*.

[Á svæði M1a má ekki breyta núverandi húsnæði, s.s. skrifstofuhúsnæði, íbúðum, verslunarhúsnæði í gististarfsemi. Mögulegt er þó að skilgreina gististarfsemi sem ákveðið hlutfall starfsemi nýrrar uppbyggingar, að undangenginni deiliskipulagsgerð, svo lengi sem hún skerði ekki gæði, stærð eða magn núverandi húsnæðis, s.s. skrifstofurýma, íbúða eða verslunarhúsnæðis, sem er fyrir.\*]<sup>16</sup>

### **M1b. Blönduð miðborgarbyggð . Skrifstofur og þjónusta**

Markmiðið er að efla fjölbreytta atvinnu- og þjónustustarfsemi sem fellur að íbúðarbyggð. Gert er ráð fyrir stofnunum og skrifstofum og sérhæfðri þjónustu, þ.m.t. gistiþjónustu. Íbúðir eru heimilar, einkum á efri hæðum húsnæðis. Við jarðhæðir með götuhliðastýringu er verslunar- og þjónustustarfsemi opin almenningi í forgangi. Almennar veitingaheimildir miðsvæða gilda á svæðinum. Sjá nánar kaflann *Sérstök ákvæði um starfsemi*. Frekari markmið um þróun svæðisins eru sett fram í kaflanum *Miðborgin í Borg fyrir fólk*

### **M1c. Blönduð miðborgarbyggð. Íbúðarbyggð**

Á svæðinu er lögð áhersla á að vernda og styrkja íbúðarbyggð og hverfisanda en um leið að efla verslunar- atvinnu- og þjónustustarfsemi sem fellur að íbúðarbyggð. Hlutfall íbúðarhúsnæðis skal vera að lágmarki 40% landnotkunar á svæðinu. Íbúðir skulu almennt vera til heilsársbúsetu, Heimildir um íbúðarhúsnæði sem sérstaklega er ætlað til útleigu til ferðamanna, skal skilgreina í deiliskipulagi. Ef íbúðir eru í sama húsnæði og atvinnustarfsemi skal íbúðarhúsnæðið ávallt vera á efri hæðum. Á svæðinu gilda takmarkaðar veitingaheimildir miðsvæða, en á götureitum þar sem íbúðarbyggð er yfir 90% landnotkunar (miðað við brúttógólfhlöt samkvæmt fasteignaskrá) takmarkast heimildir við flokk I og II Við jarðhæðir með götuhliðastýringu er verslunar- og þjónustustarfsemi opin almenningi í forgangi, sjá nánar ákvæði um götuhliðar. Sjá nánar kaflann *Sérstök ákvæði um starfsemi*. Frekari markmið um þróun svæðisins eru sett fram í kaflanum *Miðborgin í Borg fyrir fólk*.

[, Á svæði M1c má ekki breyta núverandi húsnæði, s.s. íbúðum, skrifstofuhúsnæði og verslunarhúsnæði í gististarfsemi. Mögulegt er þó að skilgreina gistiþjónustu sem ákveðið hlutfall starfsemi nýrrar uppbyggingar\* að undangenginni deiliskipulagsgerð, svo lengi sem hún skerði ekki gæði, stærð eða magn íbúða, skrifstofurýmis eða verslunarhúsnæði sem er fyrir.]<sup>17</sup>

[\*Ný uppbygging eru nýbyggingar, viðbyggingar við eldra húsnæði og eftir atvikum endurbygging húsnæðis. Með endurbyggingu húsnæðis er átt við uppbyggingu þar sem fram fer samhliða á sömu lóð [og/eða innan sama göturreits sem sameiginlegt deiliskipulag nær yfir,] endurbygging eldra húsnæðis og nýbyggingar og takmarkaður hluti eldra húsnæðis er mögulega nýttur í þágu nýrrar uppbyggingar. Við mat á því hvort heimiluð gististarfsemi skerði mögulega gæði núverandi húsnæðis, verður horft til markmiða aðalskipulags um gæði byggðar, sem sett eru fram í stefnuhlutanum *Borg fyrir fólk*, s.s. í köflunum *Miðborgin*, *Borgarvernd*, *Gatan sem borgarrými* og *Húsnæði fyrir alla*"] Sjá nánar leiðbeiningu um túlkun ákvæðis í *Viðauka 1*.<sup>18</sup>

<sup>15</sup> Aðalskipulagsbreyting, ágúst 2017 (nr. 10b).

<sup>16</sup> Aðalskipulagsbreyting, ágúst 2017 (nr. 10b).

<sup>17</sup> Aðalskipulagsbreyting, mars 2018 (nr. 15)

<sup>18</sup> Aðalskipulagsbreyting, ágúst 2017 (nr. 10b); Aðalskipulagsbreyting, mars 2018 (nr. 15).; Aðalskipulagsbreyting, október 2019 (nr. 34).

### 6.1.2. M2. Hlemmur-Grensás (M2a-M2g).

Fyrst og fremst rýmisfrekar smásöluverslanir, skrifstofur, stofnanir, ýmis ráðgjafar- og þjónustufyrirtæki, hótél og veitingastaðir. Í Múlum er auk þess gert ráð fyrir léttum iðnaði eins og útgáfustarfsemi, prentiðnaði og verkstæðum. Annar iðnaður er almennt víkjandi. Þar sem aðstæður leyfa er íbúðarhúsnæði heimilt, einkum á efri hæðum bygginga, samanber nánari ákvæði þar um hér að neðan.

**M2a og M2b. Holt-Laugavegur.** Fyrst og fremst rýmisfrekar smásöluverslanir, skrifstofur, stofnanir, ýmis ráðgjafar- og þjónustufyrirtæki, hönnunarfyrirtæki og handverk, hótél og veitingastaðir. Þar sem aðstæður leyfa er íbúðarhúsnæði heimilt, einkum á efri hæðum bygginga.

**M2c,d,e,f,g. Múlar-Suðurlandsbraut-Laugardalur.** Einkum gert ráð fyrir skrifstofum, rýmisfrekri smásöluverslun, stofnunum, ráðgjafar- og þjónustufyrirtækjum, fjármálastarfsemi, veitingastöðum og hótélum. Léttur iðnaður er heimill á svæðum M2c-e, s.s. prentiðnaður og verkstæði, þar sem aðstæður leyfa. Íbúðarhúsnæði er heimilt á efri hæðum bygginga enda verði tryggð viðeigandi gæði á lóðum viðkomandi bygginga, samanber nánari ákvæði þar um í deiliskipulagi. [Á svæði M2e verður þó mögulegt að breyta atvinnuhúsnæði í íbúðarhúsnæði með grenndarkynntu byggingarleyfi, sbr. 1.mgr. 44. gr. skipulagslaga, án þess að gert sé deiliskipulag. Í umsókn um byggingarleyfi af því tagi, þarf umsækjandi að gera grein fyrir fyrirkomulagi lóðar svo sem vegna aðkomu, bílastæða, sorplosunar og dvalarsvæða. Gera þarf grein fyrir því hvaða starfsemi er til staðar á lóðinni og í viðkomandi húsnæði og að staðsetning nýrra íbúða hamli ekki þeirri starfsemi sem er fyrir. Við hönnun íbúða skal leggja áherslu á fjölbreyttar íbúðargerðir og stærðir og metnaðarfulla hönnun.]<sup>19</sup> Á svæði M2f, Blómavalsreit (þéttingarreitur nr. 28, sjá Borgin við Sundin), er heimilt að byggja eingöngu íbúðarhúsnæði. Á svæði M2g er gert ráð fyrir blöndu verslunar, þjónustu, skrifstofa og íbúða. Lágrest byggð (2-4 hæðir) sem fellur að götumynd Suðurlandsbrautar og með opnum sjónásnum til dalsins. Mögulegt byggingarsvæði er háð því að Suðurlandsbraut verði endurhönnuð og skal miða við að ekki verði gengið á græn útivistar- og íþróttasvæði í Laugardalnum.

### 6.1.3. M3. Skeifan-Sogamýri (M3a, M3b).

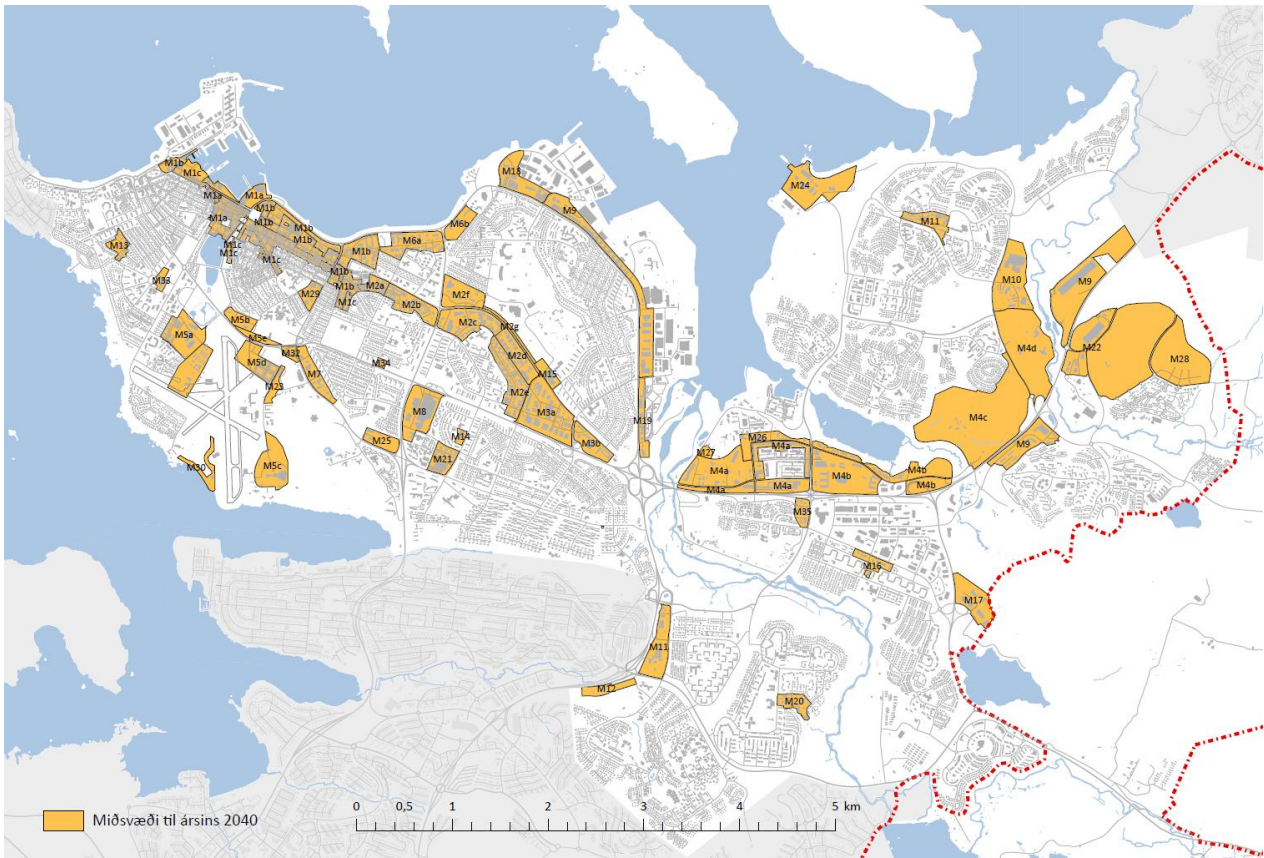
Miðsvæði (M3a,b). Einkum gert ráð fyrir verslun og þjónustu, skrifstofum, stofnunum og íbúðum. Léttur iðnaður er heimill, en iðnaðarstarfsemi skal almennt vera víkjandi. Á svæði M3b er heimilt að byggja hjúkrunaríbúðir og íbúðir fyrir aldraða.

### 6.1.4. M4. Höfðar-Keldur (M4a,4b,4c, 4d).

Fyrst og fremst gert ráð fyrir rýmisfrekum verslunum, heilðsölum og skrifstofum. Léttur iðnaður og verkstæði eru leyfð. Að öllu jöfnu er ekki gert ráð fyrir íbúðarhúsnæði, gistiheimilum eða hótélum, nema það sé sérstaklega tilgreint í deiliskipulagi. Á svæði 4c (Keldur), næst Húsahverfi er þó gert ráð fyrir íbúðarbyggð. Gera skal grein fyrir nýjum matvöruverslunum í deiliskipulagi.

\*Matvöruverslun merkir hér verslanir sem selja neysluvörur til daglegra þarfa í öllum helstu vöruflokkum. Minni dagvöruverslanir s.s. bakarí, fiskbúðir, kjötbúðir og aðrar ferskvöruverslanir eru hér undanskyldar.

<sup>19</sup> Aðalskipulagsbreyting, júní 2019 (nr. 22).



Mynd 9. Miðsvæði til ársins 2040. Sérhæfing svæða. Mörk undirsvæða í miðborginni, sjá mynd 8.

## 6.2. M5. Vatnsmýrin

Á miðsvæðum M5 er einkum gert ráð fyrir rannsóknastarfsemi, hátækni- og þekkingarfyrirtækjum og háskólum. Stofnanir og þjónusta tengd þessari starfsemi er heimil, s.s. hótél, veitingastarsemi og sérhæfð þjónusta. Íbúðir eru einnig heimilar á þessum svæðum, einkum á efri hæðum. Óheimilt er að reka matvöruverslanir á svæðunum nema það sé sérstaklega tekið fram í deiliskipulagi, að það sé heimilt.

**M5a. Vísindagarðar.** Einkum stofnanir, háskólastarfsemi, hátækni, skrifstofuhúsnæði og námsmannaíbúðir. Randbyggð sem tekur mið af framtíðarskipulagi Vatnsmýrar, varðandi gerð gatnakerfis og yfirbragð.

**M5b. BSÍ-reitur.** Einkum verslun, þjónusta og skrifstofur, auk samgöngumiðstöðvar. Mikilvægt er að á svæðinu byggist upp fjölbreytt starfsemi og þjónusta sem styður við og þróast samhliða uppbyggingu miðstöðvar fyrir almenningssamgöngur. Við gerð deiliskipulags á svæðinu verði haft samráð við Landspítala og Háskóla Íslands.

**M5c. Háskólinn í Reykjavík.** Á svæðinu er einkum gert ráð fyrir háskólastarfsemi, rannsóknastofnunum og hátækni- og þekkingarfyrirtækjum, auk íbúðarhúsnæðis fyrir nemendur.

**M5d. Hlíðarendi.** Svæði fyrir íbúðir og skrifstofur, auk verslunar og þjónustu, í næsta nágrenni við íþróttasvæði Vals. Áhersla er á 3-5 hæða randbyggð og borgargötur. Landnotkun, þéttleiki, gatnakerfi og yfirbragð svæðisins tekur mið af heildarskipulagi Vatnsmýrarinnar, sjá kafla um Vatnsmýri.

**M5e. Miðsvæði við LSH-reit.** Randbyggð við Hringbraut. Einkum skrifstofur, verslun og þjónusta. Við þróun byggðar á svæðinu verði tekið tillit til nálægðar við Landspítala og Háskóla Íslands. Þéttleiki á svæðinu taki mið af þéttleika á lóð LSH og verði ákvarðaður í deiliskipulagi.

## 6.3. M6. Borgartún (M6a), Kirkjusandur (M6b)

Einkum gert ráð fyrir skrifstofum á sviði fjármála, ráðgjafar og stjórnsýslu. Stofnanir og þjónusta tengd þessari starfsemi, s.s. hótél, veitingastarfsemi og sérhæfð þjónusta er heimil. Íbúðir er heimilar á þessum svæðum, einkum á efri hæðum bygginga. Óheimilt er að reka matvöruverslanir á svæðunum nema það sé sérstaklega tekið fram í deiliskipulagi, að það sé heimilt.

#### 6.4. M7. Skógarhlíð.

Blanda skrifstofa, þjónustu og stofnana. Léttur iðnaður heimill. Óheimilt er að reka matvöruverslanir á svæðunum nema það sé sérstaklega tekið fram í deiliskipulagi, að það sé heimilt.

#### 6.5. M8. Kringlan.

Gert ráð fyrir verslun og þjónustu, veitingahúsum, ýmis konar afþreyingu, skrifstofum og íbúðum.

#### 6.6. M9. Þjónustukjarnar við stofnbrautir.

Einkum gert ráð fyrir rýmisfrekri verslun, heildsölu, þjónustu og léttum iðnaði. Nýjar matvöruverslanir eru ekki heimilar. Íbúðir, hótél og gistiheimili eru ekki heimil. Ef ákveðið er að breyta aðalskipulagi vegna nýrrar matvöruverslunar, skal meta áhrif hennar á matvöruverslun í nærliggjandi íbúðarhverfum og gera grein fyrir í deiliskipulagi (sjá kaflann Kaupmaðurinn á horninu). Á svæði M9 við Korputorg, er heimilt að reka gagnaver.

#### 6.7. M10. Fossaleytnir.

Á svæðinu er fyrst og fremst gert ráð fyrir starfsemi sem tengist íþróttaiðkun svo og ráðstefnum, sýningum og tónleikum. Einnig má gera ráð fyrir eftirtalinni atvinnustarfsemi: kvikmyndahúsi, gistaðstöðu, skrifstofum og þjónustu, heilsurækt, sjúkráþjálfun, veitingastöðum (þó ekki skemmtistöðum, dansstöðum eða næturklúbbum), veitingastofum og kaffihúsum sem beinlínis eru í tengslum við starfsemi sem tengist íþróttaiðkun á svæðinu, verslunum þó ekki matvöruverslun eða bensínsölu.

#### 6.8. M11-M16, M26, M32. Borgarhlutakjarnar.

Fjölbreytt þjónusta og starfsemi sem þjónar heilum borgarhluta. Verslun og þjónusta, skrifstofur, stofnanir, afþreying og íbúðir, einkum á efri hæðum bygginga. Veitingastaðir í flokki I og II eru heimilir og veitingastaðir í flokki III geta verið heimilir, þó með takmörkuðum opnunartíma til kl. 1 um helgar og 23 á virkum. [Í Suður-Mjódd er heimilt að vera með bílasölu samkvæmt].<sup>20</sup>

ákvörðun í deiliskipulagi dögum.

*M11. Spöngin.*

*M12. Mjódd-Suður-Mjódd*

*M13. Melabúð+*

*M14. Austurver.*

*M15. Glæsibær*

*M16. Ásinn (Hraunbær)*

**M26. Krossamýrartorg, sjá sér skilgreiningu**

**M31. Vatnsmýri, sjá sér skilgreiningu**

Sjá nánar um borgarhlutakjarna í kafla 19.5.

#### 6.9. M17. Hádegismóar.

Einkum skrifstofur, ýmis þjónusta og léttur iðnaður.

#### 6.10. M18. Köllunarklettur.

Einkum skrifstofur, ýmis þjónusta og léttur iðnaður **auk íbúða**.

#### 6.11. M19 Knarrarvogur.

**Einkum gert ráð fyrir verslun og þjónustu, skrifstofum, stofnunum og íbúðum, einkum á efri hæðum. Léttur iðnaður er einnig mögulegur Hótél og gististarfsemi er heimil. Matvöruverslun er heimil.**

#### 6.12. M20. Gerðuberg.

Kjarni með fjölbreyttri verslun, þjónustu, stofnunum, félagsstarfsemi og íbúðum.

#### 6.13. M21. Listabraut-RÚV.

[Miðsvæði með áherslu á blandaða byggð. Íbúðir (ÍB), samfélagsþjónusta (S) (sbr. gr. 6.2.d. í skipulagsreglugerð), auk verslunar og þjónustu og skrifstofa. Ekki er gert ráð fyrir gististöðum á svæðinu. Á

<sup>20</sup> Aðalskipulagsbreyting, febrúar 2018 (nr. 17).

þeim hluta svæðisins þar sem íbúðarbyggð er ráðandi, samkvæmt ákvörðun í deiliskipulagi, er heimilt að hafa íbúðir á jarðhæðum, en annars skuli íbúðir einkum vera á efri hæðum.]]<sup>21</sup>

#### 6.14. M22. Hallar.

**Fyrst og fremst gert ráð fyrir rýmisfrekum verslunum, heildsölum, léttum iðnaði og verkstæðum. Matvælaíðnaður og annar þrifalegur iðnaður getur verið heimill, svo og skrifstofur samkvæmt ákvæðum þar um í deiliskipulagi. Ekki er gert ráð fyrir íbúðarhúsnæði á svæðinu og gistiheimili eða hótél eru ekki heimil nema það sé sérstaklega tilgreint í deiliskipulagi. Matvöruverslun er ekki heimil. Snyrtileg starfsemi skal einkenna jaðar svæðisins til austurs og norðurs.**

#### 6.15. M23. Nauthólsvegur.

[Íbúðir, samfélagsþjónusta og verslun- og þjónusta.]]<sup>22</sup>

#### 6.16. M24 Gufunes.

[Á svæðinu er einkum gert ráð fyrir starfsemi á sviði afþreyingar- og kvikmyndaiðnaðar og þjónustu tengdri slíkri starfsemi. Á svæðinu er einnig gert ráð fyrir íbúðarbyggð. Verslun og þjónusta er heimil, þ.m.t. matvöruverslanir og nærþjónusta sem þjónar byggðinni. Veitinga- og gististaðir (flokkar I-III) og (I-IV) eru heimilir á svæðinu. Á afmörkuðu svæði næst hafnarsvæðinu er heimilt að gera ráð fyrir hærri byggingu (9 hæðir eða hærri) samkvæmt ákvörðun í deiliskipulagi. **Núverandi iðnaðarstarfsemi sem teygir sig inná svæðið að hluta verður heimil áfram í samræmi við gildistíma leigusamnings viðkomandi fyrirtækis. Mögulegt er að endurnýja starfsleyfi innan tímaramma samningsins.]]<sup>23</sup>**

#### 6.6.17. M25 Veðurstofuhæð.

[Miðsvæði með áherslu á blandaða byggð. Íbúðir, samfélagsþjónusta (þ.m.t. starfsemi Veðurstofu Íslands), skrifstofur, verslun og þjónusta. Ekki er gert ráð fyrir gististöðum á svæðinu. Á þeim hluta svæðisins þar sem íbúðarbyggð er ráðandi, samkvæmt ákvörðun í deiliskipulagi, er heimilt að hafa íbúðir á jarðhæðum.]]<sup>24</sup>

#### 6.18. M26. Krossamýrartorg-borgarhlutakjarni.

**Einkum gert ráð fyrir verslun og þjónustu, skrifstofum, stofnunum og íbúðum. Léttur iðnaður getur verið heimill, svo og hótél og gististarfsemi. Matvöruverslun er heimil.**

#### 6.19. M27. Malarhöfði (C40 lóð)

**Einkum gert ráð fyrir verslun og þjónustu, skrifstofum, stofnunum og íbúðum. Léttur iðnaður getur verið heimill, svo og hótél og gististarfsemi. Matvöruverslun er heimil.**

#### 6.20. M28. Leirtjörn.

Blönduð byggð, þar sem íbúðarbyggð ásamt tilheyrandi þjónustu er ríkjandi næst núverandi íbúðarsvæði í Úlfarsárdal. Þrifaleg atvinnustarfsemi, sbr. skilgreining miðsvæða (M).<sup>25</sup>

#### 6.21. M29. Egilsgata-Snorrabraut.

**Landnotkun sbr. almenn skilgreining miðsvæða í skipulagsreglugerð. Íbúðir heimilar, einkum á efri hæðum. Matvöruverslun er heimil.**

#### 6.22. M30. Miðsvæði meðfram aðalumferðaræðum og strandstíg í Vatnsmýri

Víðari landnotkunarheimildir meðfram megin umferðargötum í Vatnsmýri og meðfram strandstíg. Verslun og þjónusta, skrifstofur og önnur þrifaleg atvinnustarfsemi, samfélags- og menningarstofnanir. Gera má ráð fyrir íbúðum, einkum á efri hæðum. Veitingastaðir í flokki III eru ekki heimilir. Gististaðir almennt ekki heimilir, nema meðfram strandstíg samkvæmt skilgreiningu í deiliskipulagi.

<sup>21</sup> Aðalskipulagsbreyting, júlí 2016 (nr. 9). Miðsvæði M21. Listabraut endurskilgreint vegna uppbyggingar á RÚV-reit.

<sup>22</sup> Aðalskipulagsbreyting, mars 2017 (nr.8).

<sup>23</sup> Aðalskipulagsbreyting, október 2018 (nr. 20).

<sup>24</sup> Aðalskipulagsbreyting, mars 2020 (nr. 28).

<sup>25</sup> Samanber fyrri skilgreining, áður merkt M22

**Tafla 6.1. Helstu miðsvæði í AR2010-2040.**

Einkum sýndar landstæðir nýrra svæða þar sem uppbygging er ekki langt komin.

Nettóaukning byggingarmagns atvinnuhúsnæðis (m<sup>2</sup>). Vikmörk byggingarmagns fyrir einstök svæði -/+20%.

	<i>Stærð ha</i>	<i>Aukning byggingarmagns</i>	<i>Áætluð aukning til 2040*</i>	<i>Uppfært skv. tillögu</i>
<b>Miðborg (M1a-M1c)</b>		<b>140.000</b>	<b>140.000</b>	<b>-60.000</b>
Holt-Laugavegur (M2a, M2b)		10.000	10.000	
<b>Múlar-Suðurlandsbraut (M2c, d, e, f)</b>		<b>30.000</b>	<b>30.000</b>	<b>-30.000</b>
Suðurlandsbraut-Laugardalur (M2g)	4	30.000	10.000	
<b>Skeifan-Sogamýri (M3a, M3b)</b>		<b>15.000</b>	<b>10.000</b>	<b>-20.000</b>
<b>Krossamýrartorg (M26)</b>	<b>8</b>	<b>60.000</b>		<b>+60.000</b>
<b>Höfðar (M4a)</b>	<b>39</b>	<b>20.000</b>		<b>-60.000</b>
Höfðar (M4b)	25	70.000	35.000	
Keldur (M4c)	70	50.000	10.000	
Keldnaholt (M4d)	36	100.000	20.000	
Vísindagarðar (M5a)	21	60.000	25.000	
BSÍ-reitur (M5b)	<b>5</b>	<b>15.000</b>	<b>10.000</b>	<b>-15.000</b>
Snorrabraut-Hringbraut (M32)	<b>3</b>	<b>20.000</b>		<b>+20.000</b>
Háskólinn í Reykjavík (M5c)	18	115.000	25.000	
Hlíðarendi (M5d)	8	60.000	25.000	
Borgartún (M6a) +		78.000	50.000	
Kirkjusandur (M6b)		50.000	25.000	
Skógarhlíð (M7)	8	12.000	12.000	
<b>Kringlan (M8)</b>		<b>20.000</b>	<b>20.000</b>	<b>-80.000</b>
Köllunarklettur	10	85.000	45.000	
Vatnagarðar-Súðarvogur (M9)	6	10.000	10.000	
<b>Knarrarvogur (M19)</b>	<b>6</b>	<b>60.000</b>	<b>30.000</b>	<b>+20.000</b>
Grafarholt (M9)		5.000	5.000	
<b>Hallar (M22)</b>	<b>74</b>	<b>200.000</b>	<b>75.000</b>	<b>+200.000</b>
Korputorg (M9)	31	25.000	5.000	
Fossaleynir-Egilshöll (M10)	22	7.500	7.500	
Spöngin (M11)		5.000	5.000	
Hádegismóar (M17)				
Mjódd-Suður-Mjódd (M12)	16	60.000	45.000	
<b>Gufunes (M24)</b>	<b>20</b>	<b>30.000</b>	<b>20.000</b>	<b>+10.000</b>

\*Lauslega áætluð aukning til ársins 2040. Til viðmiðunar vegna umferðarspáa.

**6.23. M31. Vatnsmýri-borgarhlutakjarni****6.24. M32. Snorrabraut-Hringbraut**

Gert ráð fyrir verslun og þjónustu, skrifstofum, stofnunum, íbúðum og skiptistöð fyrir almenningssamgöngur. Matvöruverslun er heimil samkvæmt ákvörðun í deiliskipulag.

## 6.24. M33. Bændahöll, Hagatorg

## 6.24. M34. Skaftahlíð

### 7. Athafnasvæði (AT)

*Svæði fyrir atvinnustarfsemi þar sem lítil hættu er á mengun svo sem léttur iðnaður, hreinleg verkstæði, bílasölur og umboðs- og heildverslanir. Einnig atvinnustarfsemi sem þarfnast mikils rýmis, t.d. vinnusvæði utandyra á lóðum eða starfsemi sem hefur í för með sér þungaflutninga, svo sem vörugeymslur og matvælaíðnaður. (gr. 6.2.e. í skipulagsreglugerð).*

Íbúðir, hótél og gististaðir eru ekki heimil á athafnasvæðum í Reykjavík. Smásöluverslun er almennt ekki heimil á athafnasvæðum, nema það sé sérstaklega tilgreint í sérákvæðum fyrir viðkomandi athafnasvæði og þá einkum rýmisflek verslun. Óheimilt er að veita leyfi til rekstrar nýrra matvöruverslana á athafnasvæðum. Skrifstofur sem tengjast grunn starfsemi athafnasvæða, sbr. skipulagsreglugerð, eru heimilar.

#### 7.1. AT1, AT2. Hálsar, Höfðar; AT3. Gylfaflöt, Smálönd, Norðlingaholt

Fyrst og fremst léttur iðnaður, sem ekki hefur í för með sér mengun, verkstæði, umboðs- og heildverslanir, skrifstofur tengdar umræddri starfsemi, þjónusta og rýmisflek verslun, svo sem bílasölur.

#### 7.2. AT4. Athafnasvæði í Hólmsheiði við Suðurlandsveg

Einkum gert ráð fyrir landfreakri starfsemi sem hefur óverulega mengunarhættu í för með sér. Lögð verði áhersla á þrifalega og umhverfisvæna starfsemi, s.s. léttan iðnaði, gagnaver, matvælaíðnað, vörugeymslur og umboðsverslanir og önnur umhverfisvæn iðnaðarstarfsemi.

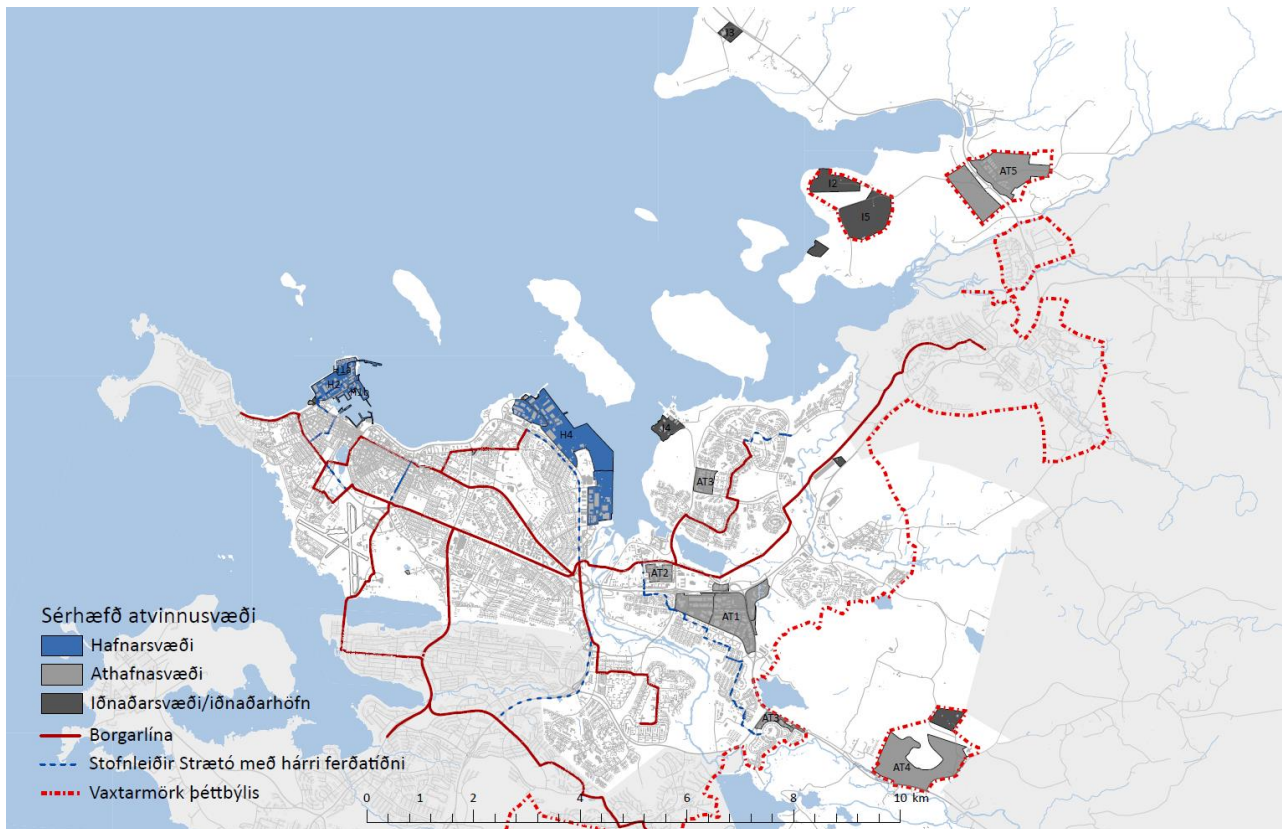
Einkum gert ráð fyrir landfreakri starfsemi sem hefur ekki mengunarhættu í för með sér. Lögð verði áhersla á þrifalega og umhverfisvæna starfsemi, s.s. gagnaver, vörugeymslur og heildverslanir og almennt starfsemi sem ekki er vinnuafsfrek.

#### 7.3. AT5a-b. Esjumelara-athafnasvæði við Vesturlandsveg

[Fyrst og fremst iðnaður og önnur starfsemi sem ekki hefur teljandi mengunarhættu í för með sér, s.s. verkstæði, gagnaver og vörugeymslur. [Á norðurhluta svæðisins (AT5b) má einnig gera ráð fyrir starfsemi sem fellur undir iðnaðarsvæði, sbr. skipulagsreglugerð, en tilgreina þarf þá starfsemi sérstaklega í deiliskipulagi, að undanegnu umhverfismati breytingarinnar sem horfir sérstaklega til viðkomandi starfsemi. Möguleg staðsetning slíkrar iðnaðarstarfsemi á Esjumelum skal takmarkast við svæði sem eru norðan vatnaskila. Ennfremur skal gæta þess að staðsetja ekki iðnaðarlóðir næst hverfisvernduðu votlendissvæði. Í umhverfismati deiliskipulagsbreytinga skal eftirfarandi lagt til grundvallar: 1) Að um sé að ræða starfsemi, að gerð og umfangi, sem hafi óverulega áhrif á verndarsvæði, útivistarsvæði og íbúðarbyggð í nágrenni svæðisins;; 2) Settir verði ákveðnir skilmálar í deiliskipulagi um frágang og ásýnd lóðar, til að draga úr sjónrænum áhrifum; 3) Settir verði sér skilmálar, þar sem við á, um meðhöndlun ofanvatns, með það að markmiði að vernda viðtaka. Meta þarf einnig hvort það geti verið æskilegt að ofanvatn af iðnaðarlóðum verði leitt í hefðbundna fráveitu. Tryggja þarf ávallt að fráveita frá iðnaðarlóðum sé fullnægjandi fyrir þá starfsemi sem fyrirhuguð er; 4) Tryggt verði að starfsemi sem veldur mögulega lyktarmengun eða verulegum sjónrænum áhrifum verði innandyra og/eða tryggt verði með hönnun og viðeigandi útbúnaði að starfsemi valdi ekki lyktarmengun; 5) Þess verði gætt að skilmálar um mengunarvarnir verði í samræmi við lög nr. 77/1998 m.s.br. um hollustuhætti og mengunarvarnir og reglugerð nr. 724/2008 um hávaða. 6) Ávallt skal leita umsagnar Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur vegna breytinga á deiliskipulagi svæðisins og Heilbrigðiseftirlitið sinni reglubundinni vöktun á svæðinu.]<sup>26</sup>

Sjá nánar í kaflanum *Athafna- og iðnaðarsvæði* og í landnotkunarstefnu fyrir einstaka borgarhluta.

<sup>26</sup> Aðalskipulagsbreyting, mars 2019 (nr. 26)



Mynd 10. Sérhæfð atvinnusvæði til ársins 2040. Sjá mörk undirsvæða í Örfirisey á mynd 11.

### Tafla 7.1. Sérhæfð atvinnusvæði í AR2010-2040.

Nettóaukning byggingarmagns atvinnuhúsnæðis (m<sup>2</sup>). Vikmörk byggingarmagns fyrir einstök svæði -/+20%. Eingöngu sýndar stærðir fyrir ný svæði.

	Stærð ha	Aukning byggingarmagns	Áætluð aukning til 2040*	Uppfært skv. tillögu
Hálsar-Höfðar (AT1-2)		180.000	75.000	
Gylfaflöt (AT3)		10.000	10.000	
Hólmsheiði (AT4)	102	300.000	75.000	
Esjumelar (AT5, AT5a, AT5b)	110	150.000	75.000	
<b>Örfirisey (H1-H2)</b>		<b>65.000</b>	<b>40.000</b>	<b>+ 15.000</b>
Sundahöfn (H4)		150.000	60.000	
Gufunes (I4)	7			
Álfsnesvík (I6)	7,5	2.000	2.000	
Álfnes-Kollafjörður (I2, H6)	27	50.000	25.000	
Sorpa, Álfsnesi (I5)				

\*Lauslega áætluð aukning til ársins 2040. Til viðmiðunar vegna umferðarspáa.



## 8. Iðnaðarsvæði (I)

*Svæði fyrir umfangsmikla iðnaðarstarfsemi eða starfsemi sem er talin geta haft mengun í för með sér, svo sem verksmiðjur, virkjanir, þ. m.t. vatnsfallsvirkjanir, jarðhitavirkjanir, sjávarfallavirkjanir og vindmyllur, tengivirki, veitustöðvar, skólþælu- og hreinsistöðvar, endurvinnslustöðvar, brennslustöðvar, förgunarstöðvar, sorpurðunarsvæði, flokkunarmiðstöðvar og birgðastöðvar fyrir mengandi efni. (gr. 6.2.f. í skipulagsreglugerð).*

Aðalskipulagið gerir ráð fyrir að skólþælu- og hreinsistöðvar og önnur minniháttar veitumannvirki geti einnig verið á öðrum landnotkunarsvæðum, s.s. á opnum svæðum (OP) og strandsvæðum (ST) enda sé þannig staðið að hönnun og frágangi að mannvirki falli vel að umhverfinu og valdi ekki neikvæðum umhverfisáhrifum (skólþælu- og hreinsistöðvar geta fallið undir lög nr. 106/2000; sjá skilgreiningar um Opin svæði). Endurvinnslustöðvar eru einnig heimilar á athafnasvæðum (AT), hafnarsvæðum (H) og mögulega á miðsvæðum (M) samkvæmt ákvörðun í deiliskipulagi. Hér er átt við miðsvæði sem liggja við stofnbrautir og eru fjarri íbúðarbyggð.

### 8.1. I1a. Geitháls, I1b. Korpa

Tengivirki Landsnets. Ekki gert ráð fyrir annarri starfsemi á svæðinu.

### 8.2. I2. Álfsnes-Kollafjörður

Einkum gert ráð fyrir hafnsækinni iðnaðarstarfsemi sem er landfrek og krefst vinnslusvæðis utanhúss. Gert er ráð fyrir lítilli höfn við Kollafjörð (sjá H6), en annars er iðnaðarstarfsemi ríkjandi landnotkun á svæðinu. Sjá nánar *Skipulag borgarhluta. Kjalarnes*.

### 8.3. I3. Saltvík

Á svæðinu er gert ráð fyrir sláturhúsi og starfsemi er tengist þauleldi í landbúnaði.

### 8.4. I4. Gufunes

Einkum gert ráð fyrir starfsemi á sviði endurvinnslu og meðhöndlunar úrgangs. [...]

### 8.5. I5. Álfsnes-Sorpa

Núverandi sorpförgunarsvæði er á Álfsnesi. Tímamörk urðunar á svæðinu miðast við [fyrirliggjandi] eigendasamkomulag sveitarfélaganna[...] Unnið verði í samræmi við markmið laga um meðhöndlun úrgangs og markvisst dregið úr urðun úrgangs. Til að ná þeim markmiðum er gert ráð fyrir byggingu gas- og jarðgerðarstöðvar í grennd við núverandi urðunarstað, sbr. [fyrirliggjandi eigendasamkomulag] og viðauka þess.<sup>27</sup>

### 8.6. I6. Efnisvinnslusvæði við Álfsnesvík

[Á svæðinu er gert ráð fyrir höfn sem getur tekið á móti skipum, prömmum og öðrum efnisflutningaskipum. Hönnun og frágangur á svæðinu skal miða að því að mannvirki falli vel að umhverfinu. Nýta skal landslag lóðar landmegin til að skerma starfsemina af eins og kostur er, til að draga úr áhrifum á ásýnd, mögulegri rykmengun eða fohættu, ljósmengun og hávaða. Útfærsla vinnslusvæðisins og tenginga að því skal taka tillit til fyrirhugaðrar legu 2. áfanga Sundabrautar. Þekktar fornminjar eru við svæðið. Við allar framkvæmdir skal forðast að raska minjum í suðurjaðri svæðisins, sem tilheyra minjasvæði Sundakots, en þar eru einstakar minjar um búðasvæði verslunarstaðarins við Þerneyjarsund. Sama á við um minjasvæði Glóru og svæði með fiskibýrgjum norðan við skipulagssvæðið. Vegtengingu að svæðinu skal einnig hagað þannig að minjum sé hlíft. Við útfærslu deiliskipulags skal taka tillit til mögulegrar hækkunar sjávarstöðu vegna loftslagsbreytinga. Við landmótun skal eins og hægt er gæta að efnisjafnvægi, þannig að efni í fyllingar verði sem mest aflað með skeringum á landi og úr dýpkunarframkvæmdum vegna hafnarinnar.]<sup>28</sup>

Sjá nánar í kaflanum *Athafna- og iðnaðarsvæði* og í landnotkunarstefnu fyrir einstaka borgarhluta.

<sup>27</sup> Aðalskipulagsbreyting, mars 2019 (nr. 26).

<sup>28</sup> Aðalskipulagsbreyting, apríl 2020 (nr. 24).

## 9. Hafnarsvæði (H)

Svæði fyrir hafnir og hafnarmannvirki þar sem gert er ráð fyrir mannvirkjum og tækjum til móttöku skipa og báta, losunar og lestunar þeirra, geymslu vöru, móttöku og afgreiðslu þessarar vöru til áframhaldandi sjó- eða landflutninga, til móttöku og brottfarar farþega og smábátahafnir. (gr. 6.2.o. í skipulagsreglugerð).

Á hafnarsvæðum er einkum gert ráð fyrir starfsemi sem fellur undir skilgreiningar fyrir hafnarsvæði, sbr. skipulagsreglugerð, auk þess sem starfsemi athafna- og iðnaðarsvæða getur verið heimil.

Íbúðir, hótél og gististaðir og smásöluverslun eru almennt ekki heimil á hafnarsvæðum nema það sé sérstaklega tilgreint í sérákvæðum fyrir viðkomandi hafnarsvæði.

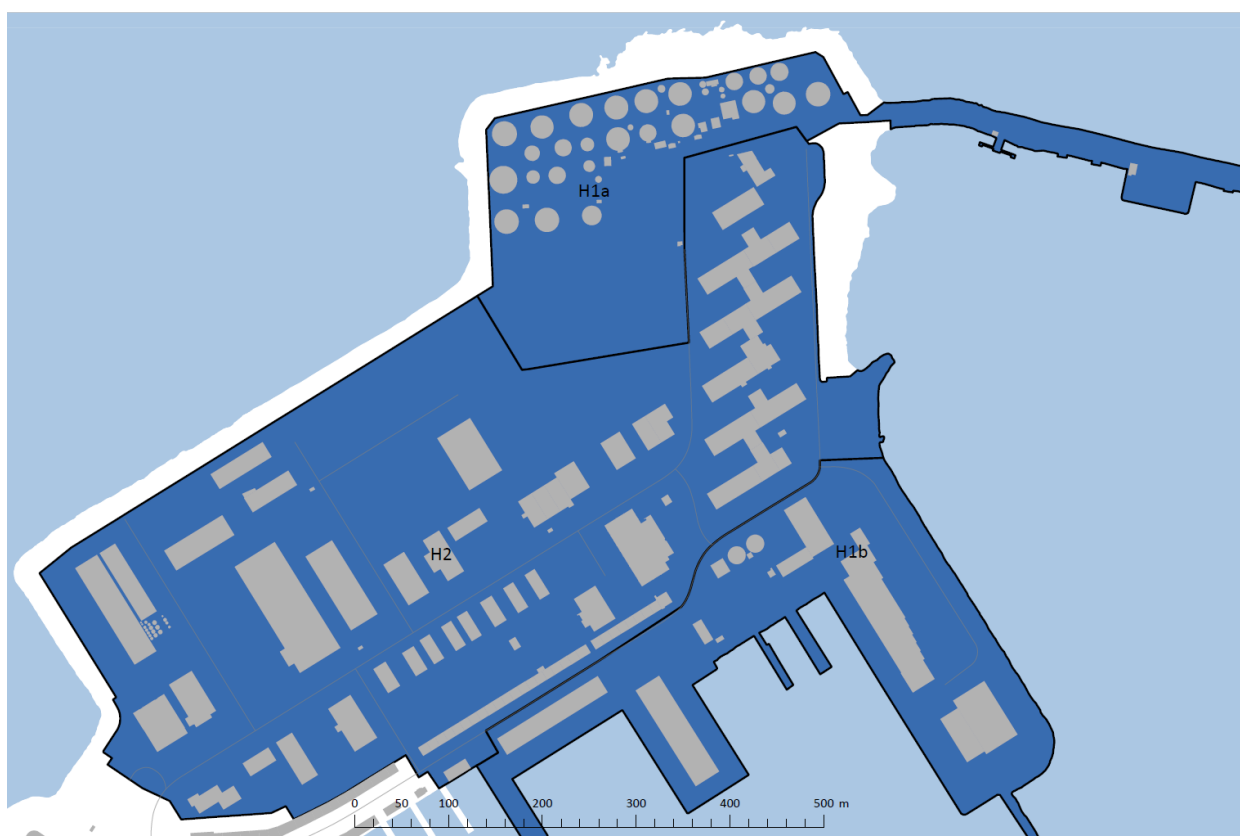
Innri hafnir eru sýndar með sérstökum lit á þéttbýlisuppdrætti Aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030. Í innri höfnum er mögulegt að gera minni háttar breytingar á hafnarbakka og bryggjum og minni háttar landfyllingar án þess að breyta þurfi aðalskipulagi. Gera skal grein fyrir þessum breytingum í deiliskipulagi.

### 9.1. H1a. Örfirisey-olíuhöfn

Á svæðinu skal eingöngu vera birgða-, rekstrar- og þjónustustarfsemi olíustöðvar. Starfsemin er víkjandi og hún verði lögð af fyrir lok gildistíma aðalskipulags.<sup>29</sup> Olíubirgðastöð í Örfirisey er með starfsleyfi sem gildir til ársins 2024. Lóðarleigusamningur gildir til ársins 2036.

### 9.2. H1b. Örfirisey-fiskihöfn, hafnarsvæði

Fyrst og fremst skal gera ráð fyrir hafnsækinni starfsemi, útgerð, fiskvinnslu, þjónustu við sjávarútveg, landhelgisgæslu, hafrannsóknum og tengdri starfsemi.



Mynd 11. Undirsvæði í Örfirisey

<sup>29</sup> Borgarráð samþykkti eftirfarandi þann 9. maí 2019, í tengslum við samþykkt samningsmarkmiða um fækkun bensinstöðva: „Samhliða verði teknar upp viðræður um að umfang olíubirgðastöðvarinnar í Örfirisey minnki með tímanum og markmiðið verði að umfang hennar verði helmingi minna en nú er, eigi síðar en árið 2025.“ Áður var gert ráð fyrir að við „heildarendurskoðun svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins verði hugað að framtíðar staðsetningu olíuhafnar.“

### 9.3. H2. Örfirisey- blandað athafnasvæði

Gert ráð fyrir hafnsækinni starfsemi og starfsemi sem almennt fellur undir skilgreiningu athafnasvæða, sbr. skipulagsreglugerð. Fjölbreyttari landnotkun er þó heimil við Fiskislóð og Grandagarð, samkvæmt ákvörðun þar um í deiliskipulagi, s.s. verslun, þjónusta og fínlegri atvinnustarfsemi. Gististaðir í flokki II og III geta verið heimilir, sbr. ákvörðun í deiliskipulagi. Ekki er heimilt að opna nýjar matvöruverslanir á ofangreindum svæðum. Ekki er gert ráð fyrir stækkun/fjölgun matvöruverslana (stórmarkaða) og skal slík starfsemi vera víkjandi á svæðinu.

### 9.4. H3. Hafnarsvæði miðborgarsvæðis

Hafnarbakkinn í jaðri miðborgar. Fjölbreytt hefðbundin hafnarstarfsemi með áherslu á þjónustu við skemmtiferðaskip, fiskiskip og báta, menningarstarfsemi og ferðaþjónustu. Verslun og þjónusta og hótél og veitingastaðir eru heimil á þessu svæði.

### 9.5. H4. Sundahöfn (Klettasvæði, Vogabakki og Kleppsvík)

Fjölbreytt flutningahöfn með farmstöðvar, gámavelli, vörugeymslur og vörudreifingu. Einnig aðstaða fyrir skemmtiferðaskip. Starfsemi sem fellur undir skilgreiningu athafnasvæða, sbr. skipulagsreglugerð er almennt heimil. Einnig má gera ráð fyrir starfsemi sem fellur undir iðnaðarsvæði, sbr. skipulagsreglugerð, en tilgreina þarf þá starfsemi sérstaklega í deiliskipulagi. Ekki er gert ráð fyrir frekari uppbyggingu smásöluverslunar á svæðinu. [Gert er ráð fyrir starfsaðstöðu Faxaflóahafna á nýrri landfyllingu við Klettagarða. Stækkun landfyllingar við Klettagarða er enn fremur ætlað að mæta framtíðar landþörf skólphreinsistöðvar. Vegna áformaðrar landfyllingar við Klettagarða þarf að huga að eftirfarandi við mótun deiliskipulags, sbr. bókun í borgarráði: „Ásýnd og útsýni frá Laugarnesi til Viðeyjar verði eins lítið raskað og hægt er. Síðasta upprunalega strandlína í Reykjavík sem vísar í norður vestan Elliðaáa er á Laugarnesi og taka þarf tillit til þess við útfærslu og hönnun á landfyllingu sem komi í beinu framhaldi. Fuglalíf á svæðinu verði vaktað bæði á meðan framkvæmdir standa yfir og eftir. Unnið verði sérstaklega með útivist á svæðinu og göngutengingar. Sjóvarnargarðar verði mótaðir með tilliti til ásýndar og á eins náttúrulegan hátt og kostur er. Unnið verði sérstaklega með gróður og blágrænar ofanvatnslausnir. Mikilvægt er að landfyllingin og öll uppbygging á henni taki mið af verndar- og minjasvæði Laugarnestanga og að útivistargildi svæðisins aukist.“ Ennfremur verði við mótun landfyllingar í deiliskipulagi tekið tillit til hækkandi sjávarstöðu.]<sup>30</sup>

### 9.6. H5. Gufunes

Einkum gert ráð fyrir starfsemi á sviði endurvinnslu og meðhöndlunar úrgangs. [...] Sjá einnig I4.

### 9.7. H6. Álfsnes-Kollafjörður

Einkum gert ráð fyrir hafnsækinni iðnaðarstarfsemi sem er landfrek og krefst vinnslusvæðis utanhúss. Gert er ráð fyrir lítilli höfn við Kollafjörð, en annars er iðnaðarstarfsemi ríkjandi landnotkun á svæðinu (sjá iðnaðarsvæði I2). Sjá nánar Skipulag borgarhluta. Kjalarnes.

Sjá nánar í kaflanum Hafnarsvæði og í landnotkunarstefnu fyrir einstaka borgarhluta.

## 10. Opin svæði til sérstakra nota

*Afbreytingar- og ferðamannasvæði (AF). Svæði fyrir afbreytingu fyrir og móttöku ferðafólks, þ.m.t. þjónustumiðstöðvar á hálendi og verndarsvæðum, tjald- og hjólhýsasvæði og skemmtigarðar. (gr. 6.2.i. í skipulagsreglugerð).*

Ekki eru skilgreind slík svæði í aðalskipulaginu.

*Íþróttasvæði (ÍÞ). Svæði fyrir landfreka íþróttaaðstöðu aðra en þá sem þjónar tilteknu hverfi, svo sem skeiðvelli og hesthúsabyggð, akstursíþróttasvæði, skotæfingasvæði, golfvelli og stærri íþróttamiðstöðvar. (gr. 6.2.j. í skipulagsreglugerð).*

Á íþróttasvæðum er gert ráð fyrir allri þeirri starfsemi sem tengist íþróttum og íþróttaiðkun þar sem m.a. er gert ráð fyrir aðstöðu og skipulagðri starfsemi íþróttafélaganna í borginni. Íþróttasvæði þjóna einum eða fleiri borgarhlutum. Sundlaugar flokkast almennt undir íþróttastarfsemi en eru einnig heimil á opnum svæðum (OP). Á íþróttasvæðum má gera ráð fyrir öllum mannvirkjum sem tengjast starfsemi viðkomandi svæðis s.s. flóðlýsingu, gervigrasvöllum, stúkubyggingum og íþróttahöllum, sundlaugum, sundhöllum og

<sup>30</sup> Aðalskipulagsbreyting, febrúar 2019 (nr. 29).

líkamsræktarstöðvum, samkomusölum, félagsaðstöðu o.s.frv. Gera má ráð fyrir veitingaaðstöðu og íþróttavöruverslun á íþróttasvæðum.

Íþróttasvæði innan þéttbýlis sem þjóna einu hverfi eða borgarhluta eru merkt með ÍP á uppdrætti en eru einnig skilgreind sem opin svæði (OP), sem almennt útivistarsvæði innan þéttbýlis.

Eftirfarandi svæði eru skilgreind sem sérhæfð íþróttasvæði, sjá nánari skilgreiningar og kortlagningu í kaflanum *Náttúra, landslag og útivist*:

**ÍP1. Þjóðarleikvangar og íþróttamannvirki í Laugardal, ásamt Laugardalslaug og Skautahöll. Einnig stofnanir og skrifstofur í tengslum við íþróttastarfsemi og útivist á svæðinu.**

ÍP2. Golfvöllur á Korpúlfsstöðum

ÍP3. Golfvöllur í Grafarholti

ÍP4. Víðidalur. Athafnasvæði hestamanna

ÍP5. Almannadalur: Athafnasvæði hestamanna.

ÍP6. Kjalarnes: Athafnasvæði hestamanna

ÍP7. Golfvöllur Brautarholti

ÍP8. Golfvöllur að Völlum

*Kirkjugarðar (K). Svæði fyrir kirkjugarða og grafreiti. (gr. 6.2.k. í skipulagsreglugerð).*

Eftirfarandi kirkjugarðar eru í Reykjavík samkvæmt aðalskipulaginu, auk kirkjugarða og grafreita við kirkjur á Kjalarnesi, sjá nánari skilgreiningar og kortlagningu í kaflanum *Náttúra, landslag og útivist*:

K1. Hólavallagarður.

K2. Fossvogskirkjugarður.

K3. Gufuneskirkjugarður.

[K4. *Úlfarsfelli*. Gert er ráð fyrir um 22 ha kirkjugarði í Hamrahlíðarlöndum undir Úlfarsfelli. Til austurs teygir garðurinn sig inni græna trefilinn og er það gert til að undirstrika samspil kirkjugarðsins við aðliggjandi útivistarsvæði. Til að gera kirkjugarðinn grafartækan og til móta land samkvæmt deiliskipulagi garðsins, verður heimil tímabundin losun ómengaðs jarðvegs á svæðinu (sjá efnislosunarsvæði E10, tafla 6 í kaflanum Skapandi borg). Gert er ráð fyrir að jarðvegsframkvæmdir vegna undirbúnings kirkjugarðsins verði að mestu lokið árið 2020 og garðurinn verði tilbúinn til notkunar árið 2023. Heimilt er að leggja bráðabirgðaveg að losunarstaðnum/kirkjugarðinum og er gerð grein fyrir legu hans í deiliskipulagstillögu.]<sup>31</sup>

*Opin svæði (OP). Svæði fyrir útivist, aðallega í tengslum við þéttbýli, með aðstöðu sem almennri útivist tilheyrir, svo sem stígum og áningarstöðum, auk þjónustu sem veitt er á forsendum útivistar. (gr. 6.2.l. í skipulagsreglugerð).*

Opin svæði innan þéttbýlisins falla í eftirfarandi flokka, Borgargarða, Hverfisgarða og Leiksvæði/dvalarsvæði, sjá nánari skilgreiningar og kortlagningu í kaflanum *Náttúra, landslag og útivist*:

**Borgargarðar:** Innan borgargarða er gert ráð fyrir útivistariðkun og fjölbreyttri mannvirkjagerð af ýmsum toga sem tengist nýtingu og þjónustu svæðanna til útiveru, afþreyingar og leikja og allrar almennrar frístundaiðkunar. Einnig má gera ráð fyrir veitingaaðstöðu og veitumannvirkjum.

Eftirfarandi opin svæði eru skilgreind sem borgargarðar:

OP1. Laugardalur.

OP2. Öskjuhlíð.

OP3. Fossvogsdalur.

OP4. Elliðaárdalur.

OP5. Klambratún.

OP6. Vatnsmýri.

OP7. Tjörnin og Hljómskálagarður.

OP8. Gufunes.

<sup>31</sup> Aðalskipulagsbreyting, júlí 2016 (nr. 5).

*OP9. Laugarnestangi.*

*OP10. Úlfarsárdalur austan Vesturlandsvegjar.*

*OP11 Úlfarsárdalur vestan Vesturlandsvegjar.*

*OP12. Gufuneshöfði.*

*Hverfisgarðar:* Innan hverfisgarða er gert ráð fyrir ýmsum dvalarsvæðum og annarri útivistar og leikaðstöðu sem þjónar nær umhverfinu og sem flestum aldurshópum. Gera má ráð fyrir fjölbreyttri mannvirkjagerð af ýmsum toga sem tengist nýtingu og þjónustu svæðanna til útiveru, afþreyingar og leikja og allrar almennrar frístundaiðkunar. Einnig má gera ráð fyrir veitingaaðstöðu og veitumannvirkjum.

Ekki er sett fram sérstök stefna um hverfisgarða í aðalskipulaginu, en þeim er gerð nánari skil í hverfisSKIPulagi.

*Leiksvæði/Dvalarsvæði:* Leik- og dvalarsvæði eru innan hvers borgarhluta og þjóna fyrst og fremst íbúum viðkomandi hverfa og nær umhverfis. Gert er ráð fyrir að þau séu af mismunandi stærð og gerð og að þau dreifist jafnt um hverfi borgarinnar.

Ekki er sett fram sérstök stefna um leiksvæði/dvalarsvæði í aðalskipulaginu, en þeim er gerð nánari skil í hverfisSKIPulagi og/eða deiliskipulagi.

Opin svæði utan þéttbýlis falla í eftirfarandi flokka, sjá nánari skilgreiningar og kortlagningu í kaflanum *Náttúra, landslag og útivist:*

**Græni trefillinn:** Myndar umgjörð um borgina og skilgreinir mörk útmerkur og þéttbýlis. Græni trefillinn er samfelld skógræktar- og útivistarsvæði þar sem lögð er áhersla á fjölbreytt náttúruvar og lífríki og sambland skógræktar- og ósnortinna náttúrusvæða. Skógrækt innan Græna trefilsins er ákvörðuð á grunni náttúruvarfarsúttekta og heildarskipulags fyrir viðkomandi svæði. Ekki er gert ráð fyrir byggð innan Græna trefilsins en þó má gera ráð fyrir mannvirkjum er tengjast almennri frístundaiðju og útivistarnotkun ásamt gatnatengingum. Ekki er gert ráð fyrir fjölgun sumarhúsa innan Græna trefilsins en viðhalda má og endurnýja núverandi sumarhús á svæðinu. Með því er átt við að lagfæra má hús eða endurbyggja ný af sambærilegri stærð og eldri hús. Heimilt er að reisa byggingar og mannvirki sem tengjast skipulagðri útivistar- og frístundaiðju innan græna trefilsins. Það er skýrt skilyrði að ekki verði tekið land undir slíka starfsemi umfram það sem nauðsyn ber til og að ekki verði reistar byggingar og mannvirki sem spilla umhverfinu. Í jaðri Græna trefilsins er heimilt að byggja upp þjónustu við ferðafólk, s.s. veitinga- og gistiþjónustu, enda verði staðið að hönnun og frágangi mannvirkja þannig að þau falli vel að umhverfinu og valdi ekki neikvæðum umhverfisáhrifum. Uppbygging slíkrar þjónustu skal einkum vera á svæðum sem ekki kalla á nýlagningu vega eða aðra umfangsmikla mannvirkjagerð innan trefilsins. Enn fremur er heimilt að losa tímabundið ómengaðan jarðveg innan græna trefilsins. Leitast skal við losa jarðveg á svæðum þar sem uppgræðslu er þörf og að losun valdi ekki spjöllum á svæðum með verndargildi. Landmótun og frágangur slíkra staða skal taka mið af markmiðum um nýtingu svæðisins sem útivistar- og skógræktarsvæði. Einnig er heimilt að reisa ræktunarframkvæmdum.

Eftirfarandi svæði eru innan Græna trefilsins:

*OP13. Rauðhólar.*

*OP14. Úlfarsfell.*

*OP15. Austurheiðar.*

*OP16. Heiðmörk.*

Önnur opin svæði utan þéttbýlis:

*OP17. Rauðavatn.*

*OP18. Reynisvatn.*

*OP19. Bugða.*

*OP20. Elliðavatn.*

*OP21. Viðey.*

*OP22. Akurey.*

OP23. *Engey.*

Nánari lýsingu fyrir einstök svæði er að finna í kaflanum *Náttúra, landslag og útivist.*

### **Opin svæði með sérstaka skilgreiningu:**

OP24. *Stekkjarbakki.* Um er að ræða raskað svæði í jaðri útivistarsvæðisins í Elliðaárdal. Svæði fyrir starfsemi sem hentar í nálægð útivistarsvæðisins, tengist útivist, íþróttastarfsemi eða samfélagsþjónustu. Umfang mögulegra bygginga verði takmarkað og miðist við 1-2 hæðir. Möguleg byggð hafi sem minnst sjónræn áhrif frá Elliðaárdalnum. Einnig heimilt að gera ráð fyrir “grænni starfsemi”, ræktun og gróðrarstöð.

OP25. *Arnarbakki.* Möguleiki á sértæku íbúðarhúsnæði, s.s. sambýli, eða þjónustu í þágu hverfis, sem fellur að útivistarsvæðinu.

OP26. *Geldinganes.* Almenn útivistarsvæði með takmarkaðri mannvirkjagerð sem þjónar útivist á svæðinu. Kannaður verði möguleiki á gerð kirkjugarðs á svæðinu og ráðist í skógrækt til að auka skjól á svæðinu.

OP27. *Árbæjarsafn.* Safnasvæði Minjasafns Reykjavíkur í samspil við útivist.

### **Ræktunarsvæði:**

Garðlönd og ræktunarsvæði sem falla undir borgarbúskap eru skilgreind sem opin svæði (OP). Um þessi svæði gilda einnig almennir skilmálar sem settir eru fram í kafla um skilgreiningu opinna svæða innan þéttbýlis. Garðlöndum og ræktunarsvæðum eru gerð eftir atvikum nánari skil í umfjöllun um einstaka borgarhluta og í deiliskipulagi fyrir viðkomandi svæði. Innan garðlanda er heimilt að nýta svæðin í anda borgarbúskapar fyrir garðyrkju og ylrækt.

Í aðalskipulaginu er gerð sérstaklega grein fyrir gróðrarstöðvum sem eru reknar í atvinnuskyni og þjóna allri borginni. Landnotkun á þessum svæðum er skilgreind sem landbúnaður í bland við útivist (OP). Slíkar ræktunarstöðvar eru 4 svæðum innan Reykjavíkur og er landnotkun þeirra tilgreind með táknu (Lr), en svæðið á uppdrætti er eftir sem áður litað sem opið grænt svæði (OP). Samspil viðkomandi ræktunarstöðva við nærliggjandi útivistarsvæði verður ákvarðað í deiliskipulagi. Um eftirfarandi svæði er að ræða (sjá nánar kaflann *Náttúra, landslag og útivist*):

Lr1. *Ræktunarstöð Reykjavíkurborgar.*

Lr2. *Gróðrarstöðin Mörk.*

Lr3. *Ræktunarstöðin Lambhagi.*

Lr4. *Stekkjarbakki.*

Á opnum svæðum sem ekki hafa sértæka skilgreiningu sem útivistarsvæði og þar sem fyrir eru stök íbúðarhús og/eða sumarhús gildir eftirfarandi: Ekki er gert ráð fyrir fjölgun húsa á slíkum svæðum en viðhalda má og endurnýja núverandi hús á svæðinu. Með því er átt við að lagfæra má hús eða endurbyggja ný af sambærilegri stærð og eldri hús.

*Sérstök not haf- og vatnssvæða (SN). Svæði innan netlaga á hafi og vatni þar sem sérstaklega þarf að gera ráð fyrir tilteknum notum, t.d. veiðum, fiskeldi eða siglingaleiðum. (gr. 6.2.t. í skipulagsreglugerð).*

SN1. *Fossvogur* er skilgreindur sem hafsvæði þar sem umferð vélknúinna báta er takmörkuð.

*Vötn, ár og sjór (V). Vatnsfletir núverandi og fyrirhugaðra vatna, fallvatna og sjávar, þar með talið legu þeirra vegna stífla, breytingu á árfarvegum og landfyllinga.*

Ekki gert ráð fyrir að byggt sé nær ám og vötnum innan þéttbýlissvæðis borgarinnar en ákvarðast af helgunarsvæði þeirra. Helgunarsvæði áa og vatna ákvarðast af afmörkun hverfisverndar fyrir viðkomandi á eða vatn. Ekki er heimilt að hindra leið fótgangandi meðfram ám og vötnum. Endanleg fjarlægð byggðar frá vötnum og ám er skilgreind á grunni náttúrufarsúttekta og á grunni deiliskipulags fyrir viðkomandi svæði og afmörkun hverfisverndarsvæðis. Gera má ráð fyrir mannvirkjum innan helgunarsvæðis áa og vatna sem tengjast notkun svæðanna til útivistar s.s. stíga, dvalar- og áningarstaða. Ár og vötn eru hluti af

heildarskipulagi opinna svæða í borgarlandinu, en hefur sérstaka skilgreiningu sem ár, vötn og sjór (V) á landnotkunaruppdrætti.

*Strandsvæði (ST). Svæði innan netlaga og meðfram sjó, ám eða vötum þar sem aðgengi almennings er tryggt og mannvirkjagerð er haldið í lágmarki. (gr. 6.2.w. í skipulagsreglugerð).*

Eftirfarandi svæði eru skilgreind sem sérstök strandsvæði:

**ST1. Grafarvogur.** Megin stefna fyrir skipulag svæðisins þarf að taka mið af fjölbreytileiki svæðisins sem náttúru- og útivistarsvæði og samræma þarf notkun svæðisins til útivistar annars vegar og verndun lífríkis hins vegar.

**ST2. Blikastaðakró / Geldinganes.** Megin stefna fyrir skipulag svæðisins skal miða að því að halda strandlengjunni óspilltri. Gera þarf fjöruna aðgengilega og setja upp fræðsluskilti og áningarstaði þar sem við á. [Þar sem svæðið mætir hafnarsvæðinu í Gufunesi er gert ráð fyrir fjölbreyttari mannvirkjagerð og starfsemi sem styður við útivist á svæðinu, samkvæmt ákvörðunum þar um í deiliskipulagi.]<sup>32</sup>

**ST3. Fossvogur / Fossvogsbakkar.** Megin stefna fyrir skipulag svæðisins miðar fyrst og fremst að verndun svæðisins ásamt því að skapa betra aðgengi.

**ST4. Nauthólsvík.** Megin stefna fyrir skipulag svæðisins er að halda styðja við og styrkja núverandi nýtingu svæðisins sem sjóbaðs-, útivistar og siglingaaðstöðu

**ST5. Skildinganes.** Megin stefna fyrir skipulag svæðisins gerir ráð fyrir að hluti byggðarinnar ásamt smábátahöfn verði á fyllingum. Gert er ráð fyrir mögulegri brú sem tengist yfir í Kópavog sem eingöngu verður ætluð almenningsgöngum sem og gangandi og hjólandi vegfarendum.

**ST6. Ægissíða.** Megin stefna fyrir skipulag svæðisins til útivistar einskorðast við nánasta umhverfi stígsins og varðveislu menningarminja sem tengjast útræði á svæðinu.

**ST7. Norðurströnd.**

**ST8. Ánanaust.**

Nánari lýsingu fyrir einstök svæði er annars að finna í kaflanum *Náttúra, landslag og útivist*.

Aðalskipulagið gerir ráð fyrir að skólpadælu- og hreinsistöðvar og önnur veitumannvirki geti verið á á opnum svæðum (OP) og strandsvæðum (ST) enda sé þannig staðið að hönnun og frágangi að mannvirki falli vel að umhverfinu og valdi ekki neikvæðum umhverfisáhrifum (sjá skilgreiningar um opin svæði). Minniháttar veitumannvirki (sjá *Veitur og helgunarsvæði (VH)*) eru einnig heimil á opnum svæðum (OP), s.s. fjarskiptamöstur og línulagnir í jörðu.

## 11. Óbyggð svæði (ÓB)

*Svæði þar sem ekki er gert ráð fyrir búsetu né atvinnustarfsemi, svo sem hálendi, heiðar og afréttir, að mestu án mannvirkja annarra en þeirra sem þjóna útivist, afréttarnotum, öryggismálum og fjarskiptum. (gr. 6.2.s. í skipulagsreglugerð).*

Á óbyggðum svæðum er almennt ekki gert ráð fyrir mannvirkjagerð en svæðin eru einkum ætluð til almennrar útivistar. Óbyggð svæði má gera aðgengileg með gönguslóðum. Minniháttar veitumannvirki (sjá *Veitur og helgunarsvæði (VH)*) eru heimil á óbyggðum svæðum, s.s. fjarskiptamöstur og línulagnir í jörðu, enda sé þannig staðið að hönnun og frágangi að mannvirki falli vel að umhverfinu og valdi ekki neikvæðum umhverfisáhrifum.

## 12. Landbúnaðarsvæði og ræktun (L/SL)

*Svæði fyrir landbúnað og mannvirki sem tengjast búrekstrinum, með áherslu á búfenað, matvæla- og fóðurframleiðslu. (gr. 6.2.1q. í skipulagsreglugerð). Svæði fyrir skógrækt og landgræðslu, svo sem nytjaskógrækt, fjölnytjaskógrækt, landbótaskógrækt, skjólbelti, landgræðsluskógrækt, skipulagða landgræðslu og aðra uppgæðslu. (gr. 6.2.r. í skipulagsreglugerð).*

Ræktað og framræst land innan lögbýla er almennt skilgreint sem landbúnaðarsvæði, þótt landinu hafi verið skipt upp og ekki sé lengur stundaður þar hefðbundinn landbúnaður.

Markmið aðalskipulagsins er að efla fjölbreytta ræktun og matvælaframleiðslu á landbúnaðarsvæðum, sbr. markmið jarðalaga og að landnýting verði í samræmi við markmið um sjálfbæra þróun í skipulagslögum.

<sup>32</sup> Aðalskipulagsbreyting, október 2018 (nr. 20).

Jafnframt er það markmið aðalskipulagsins að skapa fjölbreytta búsetukosti á landbúnaðarsvæðunum án þess þó að það leiði til þéttbýlispróunar. Önnur atvinnustarfsemi sem tengist búskap og hefð er fyrir að stunda á lögbýlum til sveita er einnig möguleg, s.s. hefðbundin ferðaþjónusta bænda.

Á landbúnaðarsvæðum skal fyrst og fremst gera ráð fyrir íbúðarbyggingum sem tengjast búrekstri á viðkomandi landi en einnig má gera ráð fyrir smábýlum og stökum íbúðarhúsum í tengslum við tómstundabúskap.

Garðyrkja og ræktunarstöðvar í atvinnuskyni, innan þéttbýlis fá sérstaka skilgreiningu og eru merktar sem Lr (sjá *Opin svæði til sérstakra nota*).

Sjá nánar í kafla um *Landbúnaðarsvæði í Skapandi borg*.

### 13. Frístundabyggð (F)

*Svæði fyrir frístundahús, tvö eða fleiri og nærþjónustu sem þeim tengist, þ.m.t. orlofshús og varanlega staðsett hjólhýsi. Föst búseta er óheimil í frístundabyggðum. (gr. 6.2.h. í skipulagsreglugerð).*

Ekki er gert ráð fyrir frekari uppbyggingu frístundabyggðar í Reykjavík. Frístundabyggð sem fyrir er í dag er ekki sérstaklega afmörkuð á skipulagsuppráttum.

### 14. Efnistaka og efnislosun (E)

*Svæði þar sem ráðgert er að taka, vinna eða losa jarðefni. Efnistökusvæði eru svæði á landi, í sjó, ám eða vötnum þar sem fram fer eða fyrirhuguð er efnistaka eða efnisvinnsla, svo sem malarnám, sandnám, grjótnám, gjallnám eða vikurnám. Efnislosunarsvæði eru svæði á landi, í sjó eða vötnum þar sem fram fer eða fyrirhuguð er losun jarðefna, sem eru hrein og ómengduð, svo sem jarðefni sem til falla vegna byggingarframkvæmda. (gr. 6.2.g. í skipulagsreglugerð).*

Meiriháttar efnistökuastaði, sem heyra undir lög um umhverfisáhrif framkvæmda, skal tilgreina sérstaklega í aðalskipulagi. Almennt skal deiliskipuleggja alla meiriháttar efnistökuastaði, þ.e. efnistöku sem fellur undir 1. og 2. viðauka laga um mat á umhverfisáhrifum. Minniháttar tímabundin efnistaka getur verið heimil á svæðum sem til stendur að raska vegna byggðapróunar samkvæmt stefnu aðalskipulagsins, án þess að til breytingar á aðalskipulaginu komi til, en gera skal grein fyrir slíkri efnistöku í deiliskipulagi. Efnistaka til eigin nota er ennfremur heimil á landbúnaðarsvæðum. Forðast skal eftir megni að spilla óröskuðum hlíðum, ásum, áberandi landslagsmyndum og öðrum náttúruminum.

Efnistaka er ekki heimil innan Græna trefilsins, opnum svæðum (OP), strandsvæðum (ST), óbyggðum svæðum (ÓB) og í vötnum, ám og sjó (V). Þó er heimilt að taka áfram efni í námum við Varmhóla (E3), sem eru innan Græna trefilsins, en tryggt verði í deiliskipulag svæðisins, að eftir frágang að efnistöku lokinni verði landmótun og ræktun í samræmi við markmið um þróun Græna trefilsins. Ennfremur er gert ráð fyrir takmarkaðri efnislosun ómengaðra jarðefna innan Græna trefilsins í Hólmsheiði (sjá kafla um efnislosun).

Öll efnistaka og efnislosun, hvort sem hún er tilgreind sérstaklega í aðalskipulaginu eða ekki, er háð framkvæmdaleyfi og starfsleyfi, sjá nánar kaflann *Efnistaka og efnislosun*.

### 15. Verndarsvæði

#### 15.1. Náttúruminjar

*Friðlýst svæði (FS). Svæði á landi og í sjó sem eru friðlýst eða njóta verndar samkvæmt lögum, þ.e. náttúruvætti (sérstæðar náttúrumyndanir), friðlönd, þjóðgarðar og fólkvangar. (gr. 6.3.d. í skipulagsreglugerð).*

*Önnur náttúruvernd (ÖN). Svæði svo sem jarðmyndanir og vistkerfi sem njóta sérstakrar verndar samkvæmt lögum um náttúruvernd. Jafnframt svæði sem skilgreind eru í verndarflokki í verndar- og orkunýtingaráætlun. (gr. 6.3.e. í skipulagsreglugerð).*

Friðlýst svæði:

FS1. Eldborg í Bláfjöllum. Fyrst friðlýst 1971 og náttúruvætti 1974. Stærð 50 ha.

FS2. Háubakkar við Elliðaárvog. Friðlýstir náttúruvætti 1983. Stærð 2 ha.

FS3. Laugarás. Friðlýstur sem náttúruvætti 1982. Stærð 1 ha.

FS4 Fossvogsbakkar. Friðlýstir sem náttúruvætti 1999.



[FS5 Bláfjöll. Fólkvangur 1973. Stærð 8.400 ha.] Fellur út vegna breyttra lögsögumarka

FS6. Rauðhólar. Friðlýstir sem fólkvangur 1974. Stærð 45 ha.

**FS7. Akurey. Friðland. Friðlýst 2019. Stærð 6,6 ha.**

Svæði á náttúruminjaskrá:

ÖN1. Öskjuhlíð.

ÖN2. Tjörninn og Vatnsmýrin.

ÖN3. Vesturhorn Laugarnes

ÖN4. Elliðaárdalur

ÖN5. Myllulækjartjörn í Heiðmörk

ÖN6. Grafarvogur

ÖN7. Gufuneshöfði

ÖN8. Viðey

ÖN9. Eyjar á Kollafirði

ÖN10. Úlfarsá og Blikastaðakró

ÖN11. Tröllafoss

ÖN12. Andríðisey

ÖN13. Ósmelur og Hvalfjarðareyri

Sjá nánar kaflann *Náttúra, Landslag og Útivist* í kaflanum *Græna borgin*.

## 15.2. Menningarminjar

*Minjavernd (MV). Svæði þar sem eru friðlýstar fornleifar og friðaðar fornminjar, hús og mannvirki sem njóta sjálfkrafa verndar á grundvelli aldurs þeirra samkvæmt lögum um menningarminjar (gr. 6.3.f. í skipulagsreglugerð).*

Skráning fornleifa og menningarminja svo og byggðakannanir er fastur liður við undirbúning skipulasgerðar og skal slík skráning liggja fyrir áður en ráðist er í deili- og/eða hverfisskipulags og útgáfu framkvæmdaleyfa. Borgarsögusöfn heldur utan um rannsóknir, skráningu og miðlun gagna vegna menningarminja. Fornleifar sem eru sérstaklega friðlýstar samkvæmt eldri lagaákvæðum eru eftirfarandi:

MV1 Laugarnes: Bæjarstæði, bæjarhóll og kirkjugarður.

MV2 Breiðholt: Bæjarstæði, kirkjutóft og kirkjugarður.

MV3 Þingnes: Mannvirkjaleifar á fornum þingstað.

MV4 Esjuberg: Forn kirkjugrunnur.

MV5 Hof: Hoftóft.

MV6 Hrafnhólar: Sámstaðir, suðvestan Stardalsfjalls.

MV7 Gröf. Grafarsel, seljarústir.

MV8 Skildinganes. Flugvélarflak á botni Skerjafjarðar

Sjá nánar kaflann *Náttúra, Landslag og Útivist* í kaflanum *Græna borgin*.

## 15.3. Hverfisverndarsvæði

*Hverfisvernd (HV). Svæði þar sem sveitarstjórn hefur sett ákvæði um hverfisvernd til að vernda sérkenni eldri byggðar eða annarra menningarsögulegra minja, náttúruminjar, landslag eða gróður vegna sögulegs, náttúrulegs eða menningarlegs gildis, án þess að um friðun sé að ræða samkvæmt öðrum lögum. (gr. 6.3.i. í skipulagsreglugerð).*

HV1 Tjörninn og Vatnsmýri: Mikið fuglalíf, varpland í miðri borg. Líklegt er að botnleðjan geymi upplýsingar um landnám, gróðurfurssögu og jarðsögu.

HV2 Suðurströnd, Fossvogsbakkar: Fjölbreyttar leirur og strandgróður. Leirur með mjög fjölbreyttu dýralífi. Setlög með skeljum og þörungum frá síðasta hlýskeyði ísaldar. Fjölbreyttar fjörur og strandgróður. Mikið fuglalíf. Töluvert fræðslugildi vegna auðugs smádýralífs.

HV3 Öskjuhlíð: Fjölbreyttur gróður, votlendi og ísaldarminjar. Fallett skóglendi. Minjar um hæstu sjávarstöðu frá ísaldarlokum, 43 m yfir núverandi sjávarmáli. Jökulsorfnar klappir og hvalbak. Votlendisgróður í Leynimýri. Mikið fuglalíf.

HV4 Laugarnes: Sjaldgæfar plöntutegundir innan borgar, ósnortin fjara. Fjaran og fjörukamburinn eru síðustu leifar hinnar náttúrulegu strandlengju á norðurströnd Seltjarnarness hins forna. Gróður einkennist af þurrlandi, einkum graslandi, bæði ræktuðu og óræktuðu. Í nesinu er að finna ýmsar plöntutegundir sem nú eru sjaldgæfar við norðurströnd Seltjarnarness. Fuglalíf er mikið við nesið og þaðan er víðsýnt út á Sundin.

HV5 Viðey, Engey og Akurey: Fjölbreytt gróðurfar, mýrar, fjörur og graslandi. Varpstöðvar allmargra fuglategunda. Lágur velgrónar og lítt snortnar eyjar í nágrenni við þéttbýli. Varpstöðvar allmargra fuglategunda, m.a. er stórt lundavarp í Akurey. Fjölbreytt gróðurfar, mýrar og graslandi. Fjölbreyttar og óspilltar fjörur.

HV6 Elliðaárdalur: Árnar og nánasta umhverfi, Blásteinshólmi, hraun, votlendi og mólendi, og árbakki Dimmu, votlendi og fjölbreytt fuglalíf. Leitahraun, um 4500 ára gamalt, þekur dalbotninn. Hraunið hefur mikið fræðslu og vísindagildi. Dalurinn er að miklu leyti manngerður en þó eru afmörkuð svæði þar sem villt náttúra ræður ríkjum, svo sem í Blásteinshólma og með bökkum Dimmu. Gróðurfarið einkennist af graslandi, mólendi og trjáræktarsvæðum. Votlendisblettir eru hér og þar og hafa að geyma sérstæða flóru. Fuglalíf er fjölbreytt við árosinn og á óræktuðu svæðunum ofan við stífluna.

HV7 Grafarvogur: Leirur sem ekki hefur verið raskað, auðugt fuglalíf, fjölbreytt landslag. Hér er ein af fáum leirum sem ekki hefur verið raskað á höfuðborgarsvæðinu og hefur hún mikla þýðingu fyrir fuglalíf á Innnesjum. Vaðfuglar, máfar og endur nýta voginn allt árið. Á fartíma á vorin halda þúsundir fugla þar til. Stórgrýtt urð norðan í Ártúnsholti (Innríurð) setur mikinn svip á umhverfið og er þakin mosum og hrúðurfléttum. Mólendisræman umhverfis voginn hýsir fjölda plöntutegunda. Grafarlækur er straumharður og vatnið tært og á engan sinn líka í borgarlandinu. Merkar ísaldarminjar er að finna í Grafargili.

HV8 Gufuneshöfði: Stórgrýtt strönd, stórbrotið og heillegt holtalandslag á kollinum. Jökulminjar.

HV9 Norðurströndin og strönd Geldinganes: Fjölbreyttar, óspilltar og lífríkar fjörur. Geldinganes er eini varpstaður stormmáfs á höfuðborgarsvæðinu.

HV10 Blikastaðakró: Lífríkar fjörur, auðugt fuglalíf. Strandlengjan er fjölbreytt. Grunn vik með sand- og malarfjörum en á milli ganga klettaneftir sjó fram. Klettarnir eru vaxnir mólendisgróðri og ríkulegum fléttugróðri. Auðugt fuglalíf er í fjörunni við grunnsævið allt árið. Leirurnar eru mikilvægar fæðustöðvar fugla.

HV11 Úlfarsárdalur austan Vesturlandsvegar: Lífríki árinna, nánasta umhverfi, gróðurfar og fuglalíf. Graslandi, og ræktuð tún eru ríkjandi en einnig má finna bletti með mólendi og mýrarsund. Gróður er fjölbreyttur ofarlega á svæðinu en hrossabeit hefur rýrt landgæði meðfram neðanverðri ánni. Úr því er auðvelt að bæta. Talsvert fuglalíf er við ána, m.a. lítilsháttar æðarvarp. Úlfarsá (Korpa) er kunn laxveiðiá.

HV12 Úlfarsárdalur vestan Vesturlandsvegar: Lífríki árinna, umhverfi, votlendi og fuglalíf. Úlfarsá flæðir reglulega yfir bakka sína í leysingum og hefur það mótandi áhrif á lífríki svæðisins. Votlendi er víða við ána en einnig finnst graslandi, tún, mólendi, melar og flög. Þéttar fuglabyggðir eru við Úlfarsá og er 51 fuglategund skráð við ána, þar af 25 reglulegir varpfuglar. Mikið er um mink á svæðinu og nærast hann á fugli og fiski.

HV13 Reynisvatn, Starmýri: Berggrunnur er nokkur hundruð þúsund ára gömul hraun og setja gömul misgengi og sprungur mikinn svip á svæðið. Fjölbreytt landslag er víða utan í holtunum, þurrlandi með lymgómum, graslandi og mosabembu er ríkjandi. Starmýri á milli Reynisvatns og Langavatns er heillegt og gróskumikið votlendi. Fuglalífið einkennist af mófuglum og verpa sumar tegundir, eins og spói, óvenjulega þétt á svæðinu.

HV14 Rauðavatn: Nánasta umhverfi, gróðurfar og fuglalíf.

HV15 Bugða og Rauðhólar: Gróskumikið votlendi á flæðilandi, mikið fuglalíf. Rauðhólar eru friðlýstur fólkvangur. Þeir eru leifar gervígiga í hrauni sem rann um svæðið fyrir 4500 árum. Á flæðilandinu meðfram Bugðu er gróskumikið votlendi, gróður þar er fjölbreyttur og fuglalíf mikið um varptímann.

HV16 Suðurá: Gróskumikið votlendi á flæðilandi, mikið fuglalíf.

HV17 Elliðavatn: Nánasta umhverfi, gróðurfar og fuglalíf.

HV18 Hólmskraun: Mosagrónir og heillegir hraunflákar.

HV19 Strípskraun: Mosagrónir hraunflákar, aðalaðrennsli ferskvatns í Myllulækjartjörn.

HV20 Einihlíðar: Heillegt og ósnortið mólendi sem er að vaxa upp með náttúrlegri sáningu.

HV21 Leirvogsa, Kjalarnesi: Lífríki árinna, nánasta umhverfi, gróðurfar og fuglalíf.

HV22 Andríðisey: Fjölbreytt gróðurfar, mýrar, fjörur og graslendi. Varpstöðvar allmargra fuglategunda

[H23.Esjumelar: Votlendi norðan Norðurgrarfarvegjar, sem nýtur verndar sbr. 61. gr. náttúruverndarlaga nr. 60/2013 m.s.br.]<sup>33</sup>

[H24. Saltfiskmóinn: Vegna menningarsögulegs gildis og sem vitnisburður um mikilvægi saltfiskverkunar í Reykjavík, er stakkstæðið og nærumhverfi skilgreint sem hverfisverndarsvæði, sbr. nánari ákvæði og afmörkun í deiliskipulagi.]<sup>34</sup>

[H25. Vatnshóllinn: Vegna menningarsögulegs gildis og sem vitnisburður um sögu vatnsveitu í Reykjavík eru vatnsgeymarnir og nærumhverfi skilgreint sem hverfisverndarsvæði, sbr. nánari ákvæði og afmörkun í deiliskipulagi.]<sup>35</sup>

## 15.4. Vatnsvernd

*Vatnsból (VB) Svæði fyrir vatnsöflun, það er brunnsvæði vatnsverndar. (gr. 6.2.v. í skipulagsreglugerð).*

*Vatnsvernd vatnsbóla (VG, VF). Vatnsverndarsvæði, þ.e. svæði sem heilbrigðisnefnd sveitarfélags hefur ákvarðað sem vatnsverndarsvæði umhverfis hvert vatnsból, annars vegar grannsvæði (VG) og hins vegar fjarsvæði (VF) sbr. reglugerð um neysluvatn (gr. 6.3.g. í skipulagsreglugerð).*

*Vatnsvernd á strandsvæðum við ár, vötn og sjó (VS). Svæði þar sem langtímamarkmið um ástand vatns hefur verið skilgreint samkvæmt reglugerð um varnir gegn mengun vatns og svæði sem njóta heildstæðrar verndar samkvæmt sérlögum (gr. 6.3.h. í skipulagsreglugerð).*

Sjá um skipulag vatnsverndar á vef [ssh.is](http://ssh.is), Svæðisskipulag vatnsverndar á höfuðborgarsvæðinu.

Um nánar um skilgreiningar einstakra svæða í köflum 15.1-15.4, í kaflanum *Náttúra, landslag og útivist* (undir *Græna borgin*, [adalskipulag.is](http://adalskipulag.is)), kaflanum *Veitur* (undir *Skapandi borg*, [adalskipulag.is](http://adalskipulag.is)), um vatnsvernd á [ssh.is](http://ssh.is) og kaflann *Borgarvernd* (undir *Borg fyrir fólk*, [adalskipulag.is](http://adalskipulag.is)), varðandi almenna stefnu um húsvernd og hverfisvernd innan Hringbrautar í Reykjavík.

## 16. Aðrar takmarkanir á landnotkun

### 16.1. Náttúruvá (NV)

**Svæði þar sem hætta er talin stafa af náttúruhamförum, svo sem snjóflóðum, skriðuföllum, sjávarflóðum, vatnsflóðum, jarðskjálftum, eldvirkni eða veðurfari (ofviðri). (gr. 6.3.a. í skipulagsreglugerð).**

Við gerð deiliskipulags undir hlíðum Esju skal leita álits Veðurstofu Íslands um ofanflóðahættu. Við gerð hverfis- og deiliskipulags á skilgreindum lágsvæðum skal leita álits Veðurstofu Íslands.

Við skipulag og hönnun þróunarsvæða við sjávarsíðuna, þarf að huga að vörnum vegna hækkandi sjávarstöðu (sjá C1. *Umhverfisskýrsla*)

### 16.2. Varúðarsvæði (VA).

*Svæði þar sem heilsu eða öryggi kann að vera ógnað, svo sem vegna hávaða, mengunar, hættulegra efna og annarra takmarkana sem setja þarf í varúðarskygni. Svæði í biðflokki samkvæmt orkunýtingaráætlun (gr. 6.3.b. í skipulagsreglugerð).*

<sup>33</sup> Aðalskipulagsbreyting, mars 2019 (nr. 26).

<sup>34</sup> Aðalskipulagsbreyting, apríl 2020 (nr. 28).

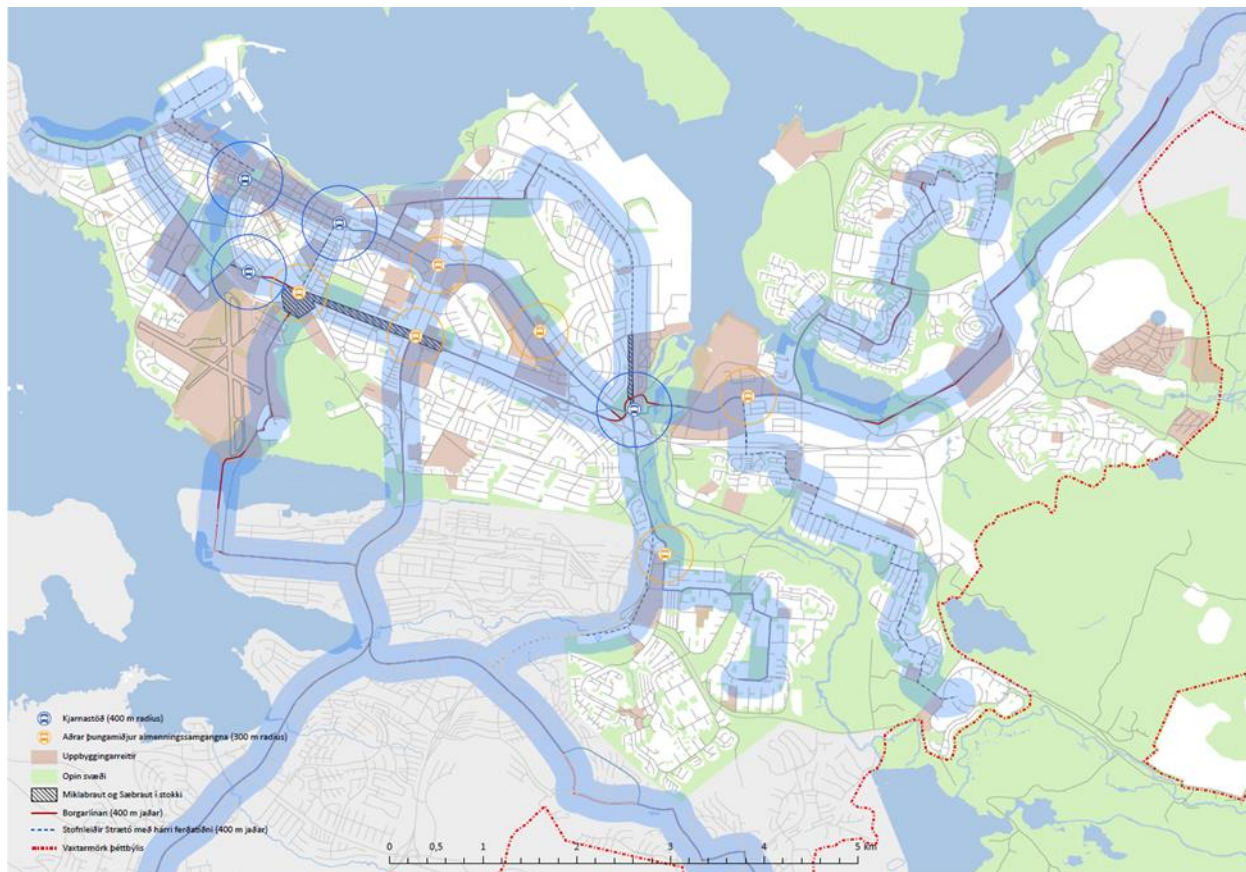
<sup>35</sup> Aðalskipulagsbreyting, apríl 2020 (nr. 28).

Slík svæði er ekki að finna í Reykjavík.

### 16.3. Hindranafletir flugvalla (HF).

Svæði í nágrenni flugvallarsvæðis og á áhrifasvæði flugvallar sem háð er takmörkunum á hæð mannvirkja og gróðurs vegna flugtaks og lendingar sem settar eru í skipulagsreglum flugvalla, sbr. lög um loftferðir (gr. 6.3.c. í skipulagsreglugerð).

Á Reykjavíkurflogvelli í Vatnsmýri eru í gildi skipulagsreglur, sbr. 59. gr. loftferðarlaga nr. 60/1998 m.s.br., samþykktar af samgönguráðherra í júlí 2009. Endurskoða þarf þessar reglur eftir því sem flugstarfsemi breytist á Reykjavíkurflogvelli, sbr. markmið í kaflanum *Vatnsmýri*, sjá *Borgin við Sundin*. Taka þarf tillit til þessara reglna meðan rekin er flugstarfsemi í Vatnsmýri. Áhrif þeirra eru einkum á nærsvæði Vatnsmýrar



**Mynd 12. Meginleiðir almenningsamgangna og Borgarlínu, ásamt helstu þróunarsvæðum. Á myndinni eru sýndar nýjar tengingar yfir Fossvog og Elliðaárvog<sup>36</sup>**

## 17. Samgöngur

### 17.1. Vegir, götur og stígar (VE).

Vegir, götur, helstu göngu-, reið- og hjólastígar og tengd mannvirki þ.m.t. mislæg gatnamót, undirgöng og göngubrýr og helgunarsvæði þeirra, svo sem stofn- og tengibrautir í þéttbýli og stofn- og tengivegir utan þéttbýlis (gr. 6.2.m. í skipulagsreglugerð).

Gatnamannvirki og önnur samgöngukerfi eru sýnd á þemakortum í kaflanum *Vistvænar samgöngur* og á skipulagsuppdráttum aðalskipulagsins, sbr. skilgreining skipulagsreglugerðar. Aðalskipulag markar almennt ekki stefnu um aðrar götur en stofn- og tengibrautir og aðra stíga en stofn- og tengistíga.

Á skipulagsuppdrætti er gerð grein fyrir stofn- og tengibrautum, mislægum gatnamótum, göngubrúum og undirgöngum, stofn- og tengistígum. Meginleiðir **strætisvagna og Borgarlínu, þar sem almenningsamgöngur eiga að njóta sérstaks forgangs í umferðinni**, eru sýndar á mynd 12, ásamt lykil biðstöðvum. Með forgangi í umferðinni er átt við sérakreinar, þar sem þeim verður við komið, og forgang á ljósastýrðum gatnamótum, sjá nánar í kaflanum *Vistvænar samgöngur*.

Hallsvegur verður tveggja akreina gata frá Vesturlandsvegi að Sundabraut.

<sup>36</sup> Mynd 1 í kaflanum *Vistvænar samgöngur* (bls. 139, sjá aðalskipulag.is) fellur þar með úr gildi.

**Gert er ráð fyrir stökk undir hluta Miklubrautar og hluta Sæbrautar. Markmið með gerð stokka undir viðkomandi stofnbrautir eru einkum þau að draga úr umhverfisáhrifum umferðar og bæta borgarbrag í aðliggjandi hverfum. Stefna um stokkalausnir á viðkomandi götuköflum (sjá þéttbýlisupprátt) er sett fram með fyrirvara um frumhönnun gatnatenginga, niðurstöður hugmyndaleitar og mats á umhverfisáhrifum.**

Núverandi götur og umferðareyjar fá almennt skilgreininguna Vegir, götur og stígar (VE) á skipulagsuppráttum, þar sem tákn samgöngumannvirkis á upprætti þekur ekki svæðið með öllu. Afmörkun slíkra svæða þarf að skoðast í ljósi þess mælikvarða sem aðalskipulagið er sett fram í og verða þau afmörkuð nánar í hverfis- og/eða deiliskipulagi. Helgunarsvæði stofnbrauta skal miðast við allt að 30 m út frá miðlínu vegar og helgunarsvæði tengibrauta allt að 15 m frá miðlínu vegar, sbr. 32. gr. vegalaga. Nákvæma legu og breidd helgunarsvæða skal ákveða í deiliskipulagi. Sérstakar hönnunarforsendur skulu gilda um stofnbrautir í þéttu borgarbyggð, sjá kaflann *Gatan sem borgarrými*.

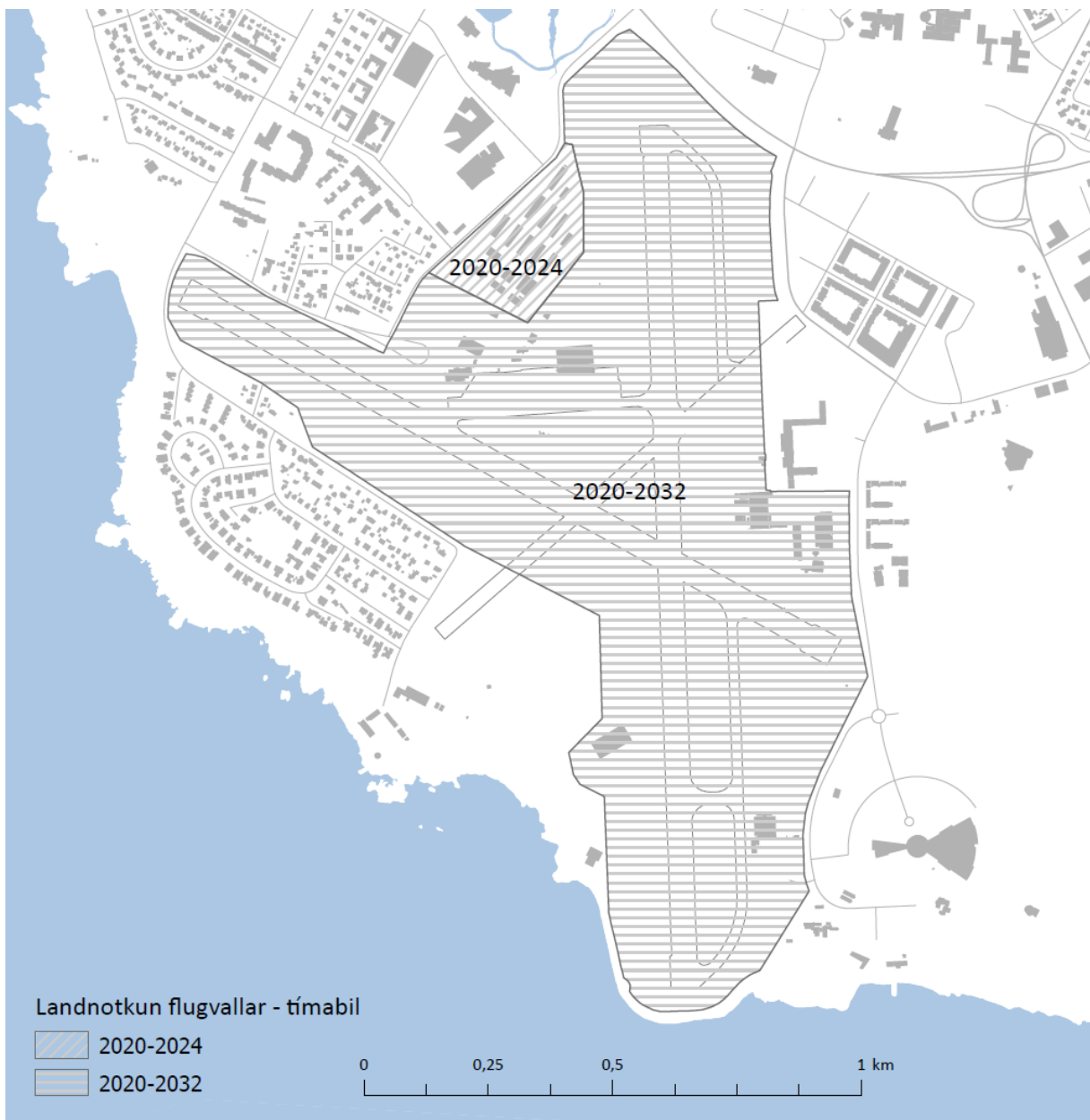
Stofn- og tengistígar eru sýndir á skipulagsuppráttum ásamt þverunum í formi göngubrúa eða undirganga. Heimilt er að gera ráð fyrir undirgöngum á fleiri stöðum en sýnt er á þéttbýlisupprætti og sveitarfélagsupprætti, enda sé tilgangurinn að auka umferðaröryggi og/eða greiða fyrir vistvænum samgöngum. Sjá nánar kaflana um *Vistvænar samgöngur* og *Náttúra, landslag og útivist*. Sjá nánar stefnu um samgöngur í kaflanum *Vistvænar samgöngur* (adalskipulag.is).

## 17.2. Bíla- og hjólastæðastefna

Í aðalskipulaginu eru ekki sett fram bindandi ákvæði eða nákvæmar reglur um fjölda bíla- eða hjólastæði, gjaldaskyldu eða aðra gjaldtöku vegna stæða fyrir farartæki. Reglur um slíkt verði á hverjum tíma samþykktar í borgarstjórn og skipulags- og samgönguráði, svo og aðferðir við hvernig meta skuli þörfina.

- Marka skal skýra stefnu um bíla- og hjólastæði í sérstakri stefnumörkun sem samþykkt er af borgarstjórn og skal hún taka mið af megin markmiðum aðalskipulags hverju sinni. Skilyrði og kröfur um fjölda bílastæða taki ávallt mið af stöðu viðkomandi svæðis í borginni, staðsetningu, gerð húsnæðis og hlutverki svæðis og hversu vel það er þjónað af vistvænum samgöngumátum.
- Í hverfis- og deiliskipulagi og almennt vegna nýrrar uppbyggingar skal meta þörfina og ákvarða fjölda bíla- og hjólastæða í samræmi við samþykktu stefnumörkun borgarstjórnar og reglur henni tengdri. Beita skal samgöngumati þegar um meiriháttar uppbyggingu er að ræða, sbr. ákvæði þar um í umræddum reglum.\*

\* Reykjavíkurborg (2018): *Bíla- og hjólastæðastefna. Reglur um fjölda bíla- og hjólastæða*. Reglurnar voru samþykktar í skipulags- og samgönguráði 19. desember 2018 og í borgarráði 10. janúar 2019. Breytingar á reglum þessum skal leggja fyrir skipulags- og samgönguráð til samþykktar og til staðfestingar í borgarráði.



**Mynd 13. Tímabundnar heimildir til starfsemi flugvallar í Vatnsmýri. Sjá samkomulag borgarstjóra og samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra, dagsett 28. nóvember 2019 um rannsóknir á Hvassahrauni og flutning flugstarfsemi þangað, „Samkomulag um rannsóknir á möguleikum á byggingu nýs flugvallar í Hvassahrauni“. Sjá ennfremur ákvæði eldra samkomulags Reykjavíkurborgar, ríkisins og Icelandair Group og viðbótarsamkomulag ríkis og borgar, dagsett 25. október 2013 og framfylgd þeirra.**

### 17.3. Flugvellir (FV).

Tiltekið svæði á láði eða legi, að meðtöldum byggingum, flugbrautum og búnaði sem er ætlað til afnota við komu, brottför og hreyfingar loftfara á jörðu niðri, (gr. 6.2.n. í skipulagsreglugerð).

Í Hólmsheiði er afmarkað flugvallarsvæði vegna lendingarstaðar fisflugvéla. Aðalskipulagið gerir ráð fyrir að flugvallarstarfsemi í Vatnsmýri verði lögð af á skipulagstímabilinu, sbr. markmið í kaflanum *Vatnsmýri*, sjá *Borgin við Sundin*. Mögulegt verði að reka flugstarfsemi á flugvellinum í samræmi við þau markmið, hluta skipulagstímabilsins (sjá mynd 2). Núverandi starfsleyfi Reykjavíkflugvallar, útgefið af Heilbrigðiseftirliti Reykjavíkur, rennur út út 31. desember 2024. Starfsleyfi vallarins útgefið af Samgöngustofu (áður Flugmálastjórn Íslands) rennur út..... Sjá einnig kaflann *Hindrunarfletir flugvallar*.

## 18. Veitur og helgunarsvæði (VH)

Stofnkerfi veitna og eftir atvikum dreifikerfi eru sýnd á sérstökum þemakortum í kaflanum *Veitur* (sjá Skapandi borg, adalskipulag.is). Breytingar frá þeim stofn- og dreifikerfum sem sýnd eru á umræddum þemakortum (myndir 9-11 og 13) kalla á aðalskipulagbreytingu.

Stefna um minniháttar veitumannvirki er ekki sett fram í aðalskipulagi, en getið er um hvar þau eru almennt heimil í landnotkunarköflum, eftir því sem við á. Minniháttar veitumannvirki eru s.s. minni lagnir neðanjarðar sem ekki er gerð sérstaklega grein fyrir á þemakortum í kaflanum *Veitur* og önnur minni veitumannvirki á yfirborði sem falla vel að umhverfinu og valdi ekki neikvæðum umhverfisáhrifum eða óafturkræfu raski.

Í aðalskipulaginu er ekki sett fram sérstök stefna um gagna- eða boðveitu. Gerð er grein fyrir henni eftir atvikum í hverfis- eða deiliskipulagi. Minni mannvirki, svo sem fjarskiptamöstur, móttakarar og línulagnir í jörðu, eru heimil utan bygðar, svo sem á opnum svæðum (OP), óbyggðum svæðum (ÓB) og landbúnaðarsvæðum, en eru háð framkvæmdaleyfi. Heimilt er að veita framkvæmdaleyfi fyrir þeim á grundvelli aðalskipulagsins þótt viðkomandi mannvirki séu ekki tilgreind á uppdráttum þess. Gera skal grein fyrir stærri fjarskiptamöstrum í deiliskipulagi. Minniháttar fjarskiptasendar og móttakarar eru heimilir ofan á hærri byggingum. Almennt skal gera grein fyrir slíku í deiliskipulagi.

Í aðalskipulaginu er gert ráð fyrir að skólþælu- og hreinsistöðvum og öðrum minniháttar veitumannvirkjum megi finna stað á öðrum landnotkunarsvæðum en iðnaðarsvæðum, svo sem á opnum svæðum (OP) og strandsvæðum (ST), enda sé þannig staðið að hönnun og frágangi að mannvirki falli vel að umhverfinu.

Þegar afmarkað er helgunarsvæði háspennulínu (sjá mynd 12 í kaflanum *Veitur*) skal taka mið af staðlinum IST EN50341 ásamt íslenskum viðauka, sbr. reglugerð nr. 586/2004 um lágmarksfjarlægðir háspennulína frá öðrum mannvirkjum. Tryggja verður að helgunarsvæði háspennulínu sé virt. Í því samhengi þarf einnig að hafa í huga að skógrækt er ekki leyfð innan helgunarsvæðis. Þá er nauðsynlegt að tryggja greiðan aðgang að línunum vegna eftirlits, viðhalds og viðgerða. Um getur verið að ræða ýmis vélknúin tæki, allt eftir eðli verkefna hverju sinni.

Sjá nánar stefnu undir *Skapandi borg, Veitur*.

## 19. Sérstök ákvæði um starfsemi, takmarkanir og frávik frá almennri skilgreiningu landnotkunar

### 19.1. Sérstök ákvæði um götuhliðar í miðborginni

Götuhliðar eða framhliðar við jarðhæðir bygginga er tengiflöturinn milli göturýmis og starfsemi sem fram fer innandyrá. Götuhliðar hafa því mikil og margs konar áhrif á ásýnd og andrúm göturýmis. Í miðborginni eru ákvæði um götuhliðar er varða starfsemi annars vegar og hins vegar er varða útlit og virkni.

#### Starfssemiskvótar

Starfssemiskvótar eru tvenns konar. Í fyrsta lagi kvótar með það að markmiði að vernda og efla smávöruverslun. Er með þeim kveðið á um lágmarkshlutfall smávöruverslunar við ákveðin götusvæði. Í öðru lagi kvótar sem ákveðin eru til að tryggja fjölbreytilega starfsemi. Er með þeim kveðið á um hámarkshlutfall sömu starfsemi við ákveðin götusvæði eða torg.

Hlutföll starfsemi eru reiknuð útfrá skilgreindum götuhliðum sem afmarkast eins og sýnt er á mynd 3. Reiknireglur eru settar fram á mynd 4.

Þegar sótt er um breytingu á notkun húsnæðis á skilgreindu götusvæði sem leiðir til þess að viðkomandi notkun fer lítillega fram yfir skilgreind viðmið, er heimilt að taka jákvætt í erindið. Frávik verður þó að vera innan við 3% af notkun á viðkomandi götusvæðum þar sem lágmark smásöluverslunar er 70% og innan við 5% af notkun á götusvæðum þar sem er gildir 50% viðmið. Hvert frávik verður metið sérstaklega og tekið til umfjöllunar í umhverfis- og skipulagsráði.

### **70% lágmark**

Lágmarkshlutfall smávöruverslunar 70%. Heimildir til annarrar starfsemi en smávöruverslunar geta því ekki verið umfram 30% og forsenda samþykkis fyrir breyttri notkun húsnæðis við jarðhæðir er háð því að hlutfall smávöruverslunar fari ekki undir 70% við skilgreinda götuhlið.

### **50% lágmark**

Lágmarkshlutfall smávöruverslunar 50%. Heimildir til annarrar starfsemi en smávöruverslunar geta því ekki verið umfram 50% og forsenda samþykkis fyrir breyttri notkun húsnæðis við jarðhæðir er háð því að hlutfall smávöruverslunar fari ekki undir 50% við skilgreinda götuhlið. Hámarkshlutfall starfsemi, að smávöruverslun undanskilinni, 50%.

### **50 % hámark**

Hámarkshlutfall starfsemi að smásöluverslun undanskilinni er 50%. Forsenda samþykkis fyrir breyttri notkun húsnæðis við jarðhæðir er háð því að hlutfall sömu starfsemi við götuhliðina, að smásöluverslun undanskilinni, fari ekki yfir 50%. Við skilgreind miðborgartorg er hámarkshlutfall starfsemi, að smásöluverslun og veitingastarfsemi undanskilinni, 50%.

### **Virkar götuhliðar og -horn**

Götur og torg sem lúta starfssemiskvótum, sbr. mynd 3, eru skilgreindar sem virkar götuhliðar. Við virkar götuhliðar er markmiðið að skapa heildargötumynd og lifandi göturými.

Þar sem kveðið er á um lágmarkshlutfall smávöruverslunar er sérstök áhersla lögð á verslunarglugga og ekki heimilt að fækka inngöngum við götuna. Við skilgreindar götuhliðar í miðborgarkjarna (M1a) skal öll starfsemi á jarðhæðum vera opin og aðgengileg almenningi allan daginn og ekki er heimilt að hylja glugga. Í blandaðri miðborgarbyggð (M1b og M1c) skal þjónustustarfsemi almennt vera opin og aðgengileg almenningi allan daginn. Kveða skal nánar á um virkar götuhliðar í deili- og hverfi sskipulagi.

### **Breyting á starfsemi**

Við breytingu á starfsemi gatna með götuhliðastýringu skal stuðlað að því að auka hlutfall virkra götuhliða á jarðhæð. Ekki er heimilt að breyta núverandi atvinnu- og þjónustuhúsnæði á jarðhæðum í íbúðir. Í þeim tilfellum sem starfsemi við götuhliðar er ekki opin almenningi og framhliðar því óvirkar skal framtíðaruppbygging og endurbætur miða að því að auka hlutfall virkra götuhliða og auka þéttleika innganga, þ.e inngöngum má ekki fækka.

### **Nýbyggingar**

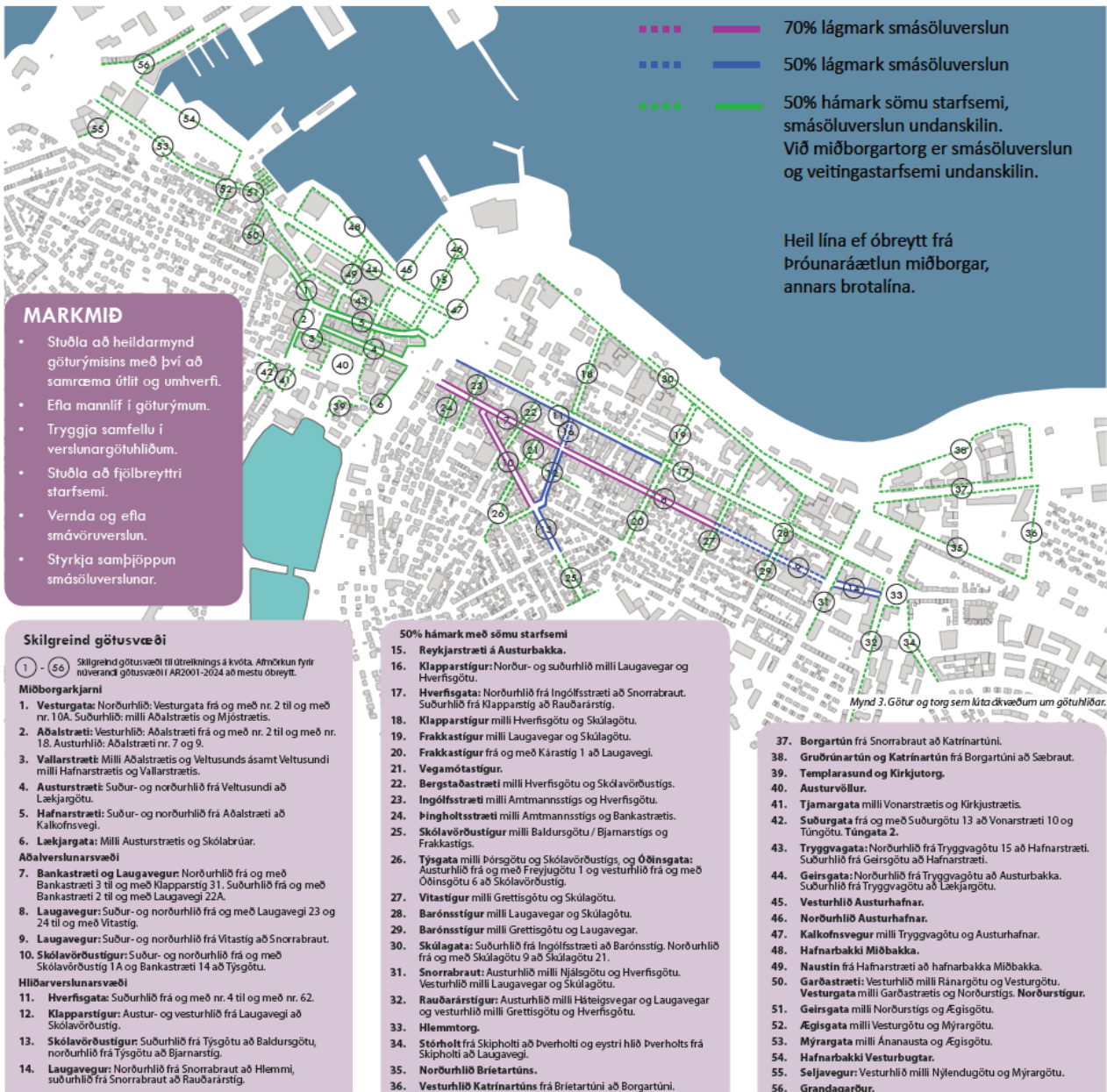
Nýbyggingar sem reistar eru við skilgreindar götuhliðar hafa kvaðir um virkar götuhliðar og starfsemi opna almenningi allan daginn. Kveðið er nánar á um virkar götuhliðar og –horn í deiliskipulagi.

### **Breyting á útliti**

Sækja þarf um leyfi byggingarfulltrúa til breytinga á framhliðum húsa við skilgreindar götuhliðar. Á það við um glugga, framhliðar og yfirborðsefni. Sýna þarf sérstaka aðgát við hönnun breytinga og viðbygginga sem áhrif hafa á yfirbragð heildarinnar. Breytingar eru samþykktar aðeins í þeim tilfellum þar sem eftirfarandi er uppfyllt:

- Breytingarnar séu í takt við sérkenni, efni stíl, skala og hlutföll bygginga í kring.
- Mikilvægir þættir byggingar séu ekki fjarlægðir eða huldir.





Mynd 14. Götur og torg sem lúta ákvæðum um götuhlíðar. Eftirfarandi sérbreytingar hafa verið gerðar: 11. Hverfisgata: Suðurhlíð frá og með nr. 4 til og með nr. 62. 30% lágmark smásöluverslunar (Græn lína 50% hámark); 14. Laugavegur: Norðurhlíð frá Snorrabraut að Hlemmi, suðurhlíð frá Snorrabraut að Rauðarárstíg. 30% lágmark smásöluverslunar (Græn lína 50% hámark); 6. Lækjargata: Milli Austurstrætis og Vonarstrætis.<sup>37</sup>

<sup>37</sup> Aðalskipulagsbreyting, ágúst 2016 (nr. 10a).

## 19.2. Sérstök ákvæði um spilasali\*

Ekki er heimilt að reka spilasal og vínveitingastarfsemi í sama rými. Rekstur spilasala getur verið heimill á miðsvæðum og athafnasvæðum. Óheimilt er að reka spilasali á öðrum landnotkunarsvæðum, nema annað sé sérstaklega tilgreint fyrir viðkomandi landnotkunarsvæði, sjá töflu 19.1. Skipulagsákvæði þessi eru ekki afturvirk.

\* Spilasalur merkir rými þar sem reknir eru fleiri en 4 spilakassar og rekstur spilakassa er aðal starfsemin sem þar fer fram.

**Tafla 19.1. Spilasalir. Sjá sérstök ákvæði um spilasali**

	Spilasalur I	Spilasalur II	Sérstök ákvæði / skilyrði
Íbúðarbyggð (ÍB)	Nei	Nei	
nærþjónustukjarnar	Nei	Nei	
aðalgötur	Nei	Nei	
Blönduð byggð (BB)	Nei	Nei	
Samfélagsþjónusta (S)	Nei	Nei	
Verslun og þjónusta (VP)	Nei	Nei	
hverfiskjarnar	Nei	Nei	
Miðborg og Miðsvæði (M)	Já/nei	Nei	
Miðborgin - kjarni (M1a)	Nei	Nei	
Miðborgin- blönduð miðborgarbyggð - skrifstofur (M1b)	Já/nei	Nei	Flokkur I heimill ef gerð er grein fyrir honum í deiliskipulagi
Miðborgin- blönduð miðborgarbyggð- íbúðarbyggð (M1c)	Nei	Nei	
Hlemmur-Grensás (M2a-M2e)	Já	Nei	
Skeifan-Sogamýri (M3a-M3b)	Já	Nei	
Höfðar-Keldur (M4a-M4d)	Já	Nei	
Vatnsmýri (M5)	Nei	Nei	
Borgartún (M6)	Nei	Nei	
Skógarhlíð (M7)	Nei	Nei	
Kringlan (M8)	Já	Nei	
þjónustukjarnar við stofnbrautir (M9)	Nei	Nei	
Fossaleynir (M10)	Nei	Nei	
Hádegismóar (M17)	Nei	Nei	
Köllunarklettur (M18)	Nei	Nei	
Dugguvogur (M19)	Nei	Nei	
Borgarhlutakjarnar (M11-M16)	Nei	Nei	
Athafnasvæði (AT)	Já	Nei	
Iðnaðarsvæði	Nei	Nei	
Hafnarsvæði (H)	Nei	Nei	
Örfirisey - blandað athafnasvæði (H2)	Já/nei	Nei	Gera skal grein fyrir spilasal í deiliskipulagi
Hafnarsvæði miðborgarsvæðis (H3)	Nei	Nei	
Afþreyingar- og ferðamannasvæði (AF)	Nei	Nei	
Íþróttasvæði (ÍÞ)	Nei	Nei	
Kirkjugarðar (K)	Nei	Nei	
Opin svæði (OP)	Nei	Nei	
Strandsvæði (ST)	Nei	Nei	
Óbyggð svæði (ÓB)	Nei	Nei	
Landbúnaðarsvæði (L)	Nei	Nei	
Svæði fyrir skógrækt og landgræðslu (SL)	Nei	Nei	
Frístundabyggð (F)	Nei	Nei	
<b>Spilasalur I: Spilasalur án áfengisveitinga</b>			
<b>Spilasalur II: Spilasalur þar sem einnig eru heimilaðar áfengisveitingar</b>			

### 19.3. Sérstök ákvæði um veitingahús

Í aðalskipulaginu eru sett fram markmið og ákvæði um veitingahús eftir landnotkunarsvæðum. Í töflu 19.2 er gerð grein fyrir heimildum um veitingahús eftir landnotkunarsvæðum.

Almennt er ekki gert ráð fyrir því að vínveitingahús séu heimil innan íbúðarbyggðar, nema að uppfylltum skilyrðum á völdum svæðum og þá fyrir veitingahús í flokki II (sjá heimildir um *nærþjónustukjarna* og *aðalgötur*). Ennfremur má heimila veitingastaði í flokki II á dvalarheimili aldrafra, þó það sé á svæði sem skilgreint er sem íbúðarbyggð. Vínveitingahús er almennt heimil á miðvæðum, en settar eru ákveðnar takmarkanir á opnunartíma í skilgreiningu einstakra svæða. Vínveitingahús í flokki II geta einnig verið heimil á verslunar- og þjónustusvæðum, stofnanasvæðum, athafnasvæðum, opnum svæðum, íþróttasvæðum og landbúnaðarsvæðum, enda sé gerð grein fyrir þeim í deiliskipulagi. [Veitingastaðir í flokki II eru einnig mögulegir innan almennrar íbúðarbyggðar, einkum í húsnæði eldri þjónustukjarna eða atvinnuhúsnæði. Leyfi fyrir slíka staði skulu ávallt háð frekara mati Skipulagsfulltrúa og hagsmunaaðilakynningu og opnunartími staðanna takmarkast við til kl. 23.00“]<sup>38</sup>

Í miðborginni gilda eftirfarandi sérákvæði og markmið, sjá einnig kaflann *Miðborgarstefna*.

Skilmálar varðandi staðsetningu og opnunartíma veitingastaða eru mikilvægir í því að stuðla að ólíkum tilboðum fyrir mismunandi hópa auk þess að skapa líf í miðborginni á ólíkum stöðum og ólíkum tímum sólarhringsins. Markmið með ákvæðum um veitingastarfsemi í miðborginni eru að:

Stuðla að fjölbreyttri flóru veitingastaða í miðborginni:

- Skilgreina ramma utan um veitingastarfsemi sem tekur mið af ólíkum þörfum mismunandi svæða, *ýmis konar* starfsemi og *ólíkum* notendahópum miðborgarinnar.

#### **Staðsetning**

Skilgreind eru svæði fyrir þrjár mismunandi tegundir heimilda:

1. almennar miðborgarheimildir,
2. rýmri miðborgarheimildir og
3. takmarkaðar miðborgarheimildir.

#### **Tegund veitingastaðar**

Skemmtistaðir eru aðeins á svæði með rýmri miðborgarheimildir, en flokkun og tegundir veitingastaða skv. reglugerð um veitingastaði, gististaði og skemmtanahald 585/2007 liggja til grundvallar heimildaramma stefnu er varða tegund veitingastarfsemi.

#### **Opnunartími**

Núverandi landnotkun í miðborginni leggur línur varðandi stigskiptingu opnunartíma veitingastaða. Þannig eru takmörkuðustu heimildirnar næst íbúðarbyggð, en rýmstu heimildir fjærst íbúðarbyggð.

#### **Rýmri miðborgarheimildir - lengst opið til 4.30 um helgar/frídaga**

Á svæði með rýmri miðborgarheimildir má heimila allar tegundir veitingastaða í flokki I-III. Þó aldrei lengur en til 4.30. Í rekstrarleyfi veitingastaða á þessu svæði má heimila útveitingar, þó aldrei lengur en til kl. [23.30.]<sup>39</sup>

#### **Almennar miðborgarheimildir - lengst opið til 3.00 um helgar/frídaga**

Á svæði með almennar miðborgarheimildir má heimila allar tegundir veitingastaða í flokki I-III að skemmtistöðum undanskyldum. [ ]<sup>40</sup> Í rekstrarleyfi veitingastaða má heimila útveitingar, þó aldrei lengur en til kl. 23.00.

#### **Takmarkaðar miðborgarheimildir - almennt opið til 23.00 um helgar/frídag, en lengst til 01.00**

Á svæði með takmarkaðar miðborgarheimildir má heimila veitingastaði, kaffihús og krár í flokki I-II. Veitingastaðir í flokki III eru heimilir þó með [ákveðnum]<sup>41</sup> takmörkunum á opnunartíma og afgreiðslutíma

<sup>38</sup> Aðalskipulagsbreyting, mars 2018 (nr. 15).

<sup>39</sup> Aðalskipulagsbreyting, mars 2018 (nr. 15).

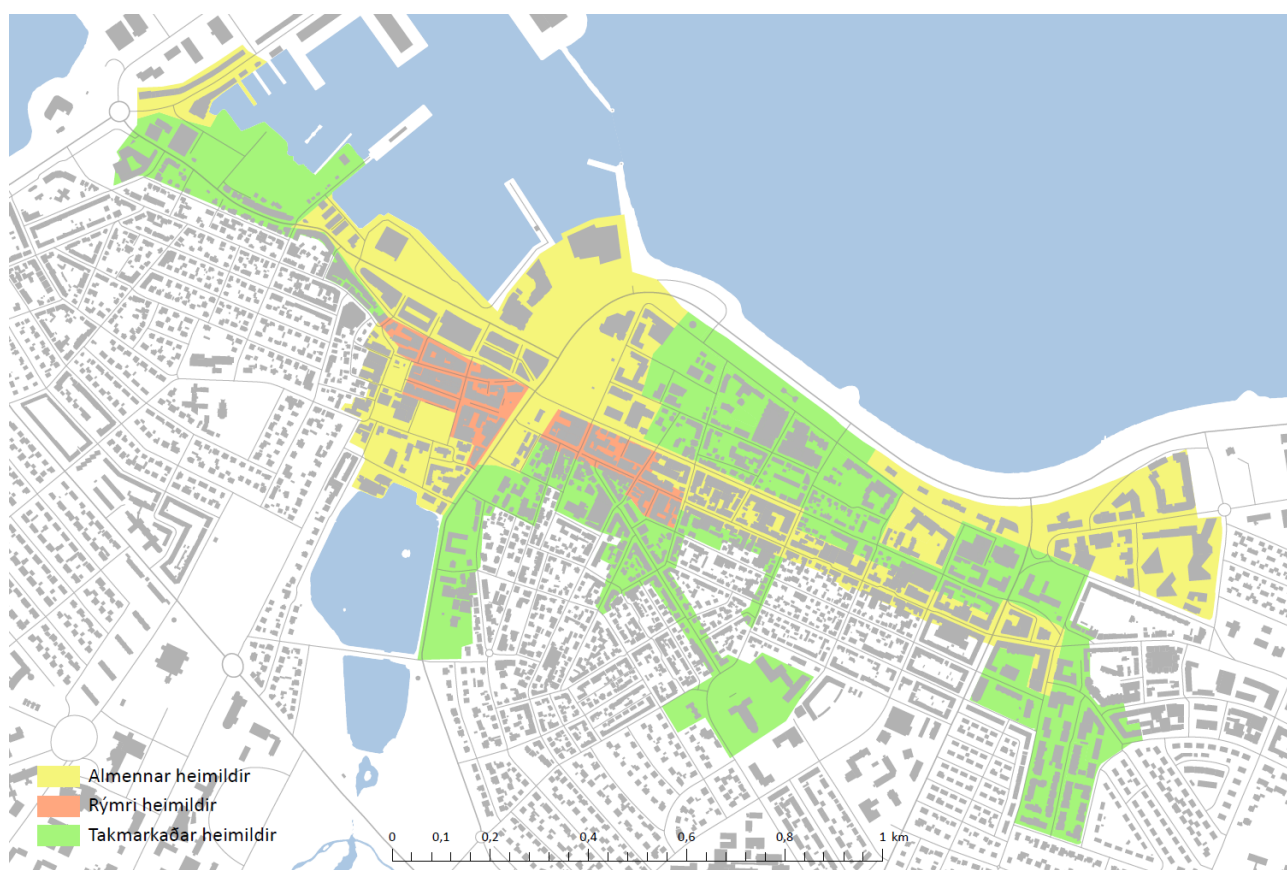
<sup>40</sup> Aðalskipulagsbreyting, mars 2018 (nr. 15).

<sup>41</sup> Aðalskipulagsbreyting, mars 2018 (nr. 15).

áfengis, [sjá töflu 2, bls. 30.]<sup>42</sup> Í rekstrarleyfi veitingastaða má heimila útiveitingar, þó aldrei lengur en til kl. 22.00.

[Útgáfa tækifærisleyfa skal taka mið af almennum viðmiðum aðalskipulagins. Þó er hægt að víkja frá viðmiðum að undangengnu mati Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur á grenndaráhrifum. Í því mati verði m.a. horft til gerð húsnæðis og staðsetningar, hljóðvistar, nálægðar við íbúðarbyggð, opnunartíma veitingastaða í grenndinni og umfang veitingahaldsins.]<sup>43</sup>

Nánar er hægt að kveða á um staðsetningu, opnunartíma og afgreiðslutíma áfengis í málsmeðferðarreglum borgarráðs um veitingastaði og gististaði.



Mynd 15. Flokkun svæða í miðborginni eftir heimildum um vínveitingar.

**Neðangreind ákvæði í töflu 19.2** [eru ekki afturvirk. Mögulegt er að [veita leyfi fyrir starfsemi]<sup>44</sup> sem var til staðar fyrir staðfestingu aðalskipulagsins 26. febrúar 2014, enda sé um óbreytta starfsemi að ræða í sama húsnæði og áður. Þetta á þó ekki við á svæðum þar sem tekið er skýrt fram í almennri skilgreiningu landnotkunar að viðkomandi starfsemi skuli vera víkjandi.]<sup>45</sup>

<sup>42</sup> Aðalskipulagsbreyting, mars 2018 (nr. 15)

<sup>43</sup> Aðalskipulagsbreyting, desember 2019 (nr. 30)

<sup>44</sup> Aðalskipulagsbreyting, mars 2018 (nr. 15)

<sup>45</sup> Aðalskipulagsbreyting, september 2014 (nr. 1)

**Tafla 19.2. Veitingastaðir.** Frekari ákvæði um vínveitingastaði eru sett í málsmeðferðarreglum borgarráðs, s.s. varðandi útveitingar og áfengisveitingar á gististöðum.

	Veitingastaðir			Sérstök ákvæði / skilyrði
	Flokkur I*	Flokkur II**	Flokkur III***	
<b>Íbúðarbyggð (ÍB)</b>	Já	Já/nei	Nei	Opnunartími til allt að 23.00 um helgar/frídaga.
<b>nærþjónustukjarnar</b>	Já	Já	Nei	Opnunartími til allt að 01.00 um helgar/frídaga.
<b>aðalgötur</b>	Já	Já	Nei	Opnunartími til allt að 01.00 um helgar/frídaga.
<b>Samfélagsþjónusta (S)</b>	Já	Já	Já/nei	Flokkur III háður heimildum í deiliskipulagi
<b>Verslun og þjónusta (VP)</b>	Já	Já	Já/nei	Flokkur III háður heimildum í deiliskipulagi
<b>hverfiskjarnar</b>	Já	Já	Já/nei	Flokkur III háður heimildum í deiliskipulagi
<b>Miðborg og Miðsvæði (M)</b>	Já	Já	Já	Flokkur III háður skilyrðum eftir svæðum
<b>Miðborgin - rýmri heimildir (sjá mynd 1)</b>	Já	Já	Já	Flokkur III til allt að 04.30 um helgar/frídaga
<b>Miðborgin - almennar heimildir (sjá mynd 1)</b>	Já	Já	Já	
<b>Miðborgin - takmarkaðar heimildir (sjá mynd 1)</b>	Já	Já	Já/nei	Flokkur III til allt að 01.00 um helgar/frídaga og kl. 23.00 virka daga
<b>Hlemmur-Grensás (M2a-M2e)</b>	Já	Já	Já	Flokkur III til allt að 04.30 um helgar/frídaga á svæðum M2c,d,e
<b>Skeifan-Sogamýri (M3a-M3b)</b>	Já	Já	Já	
<b>Höfðar-Keldur (M4a-M4d)</b>	Já	Já	Já	
<b>Vatnsmýri (M5)</b>	Já	Já	Já	
<b>Borgartún (M6)</b>	Já	Já	Já	
<b>Skógarhlíð (M7)</b>	Já	Já	Já/nei	Flokkur III háður heimildum í deiliskipulagi
<b>Kringlan (M8)</b>	Já	Já	Já	
<b>Þjónustukjarnar við stofnbrautir (M9)</b>	Já	Já	Já	
<b>Fossaleyfir (M10)</b>	Já	Já	Já	
<b>Hádegismóar (M17)</b>	Já	Já	Já	
<b>Köllunarklettur (M18)</b>	Já	Já	Já	
<b>Vogabyggð-Knarrarvogur (M19)</b>	Já	Já	Já	
<b>Borgarhlutakjarnar (M11-M16)</b>	Já	Já	Já/nei	Flokkur III til allt að 01.00 um helgar/frídaga og kl. 23.00 virka daga
<b>Athafnasvæði (AT)</b>	Já	Já	Já	
<b>Iðnaðarsvæði</b>	Já	Já	Nei	
<b>Hafnarsvæði (H)</b>	Já	Já	Nei	
<b>Örfirisey - blandað athafnasvæði (H2)</b>	Já	Já	Já	Flokkur III til allt að 04.30 um helgar/frídaga
<b>Örfirisey - fiskihöfn (H1b)</b>	Já	Já	Já	
<b>Afþreyingar- og ferðamannasvæði (AF)</b>	Já	Já	Já/nei	Flokkur III til allt að 01.00 um helgar/frídaga og kl. 23.00 virka daga
<b>Íþróttasvæði (ÍÞ)</b>	Já	Já	Já/nei	Flokkur III háður heimildum í deiliskipulagi
<b>Kirkjugarðar (K)</b>	Nei	Nei	Nei	
<b>Opin svæði (OP)</b>	Já	Já	Já/nei	Flokkur III háður heimildum í deiliskipulagi
<b>Strandsvæði (ST)</b>	Já/nei	Já/nei	Já/nei	Flokkur I-III háðir heimildum í deiliskipulagi
<b>Óbyggð svæði (ÓB)</b>	Nei	Nei	Nei	
<b>Landbúnaðarsvæði (L)</b>	Já	Já	Já/nei	Flokkur III háður heimildum í deiliskipulagi
<b>Svæði fyrir skógrækt og landgræðslu (SL)</b>	Nei	Nei	Nei	
<b>Frístundabyggð (F)</b>	Nei	Nei	Nei	

\* Veitingastaður án áfengisveitinga. Opnunartími ótakmarkaður nema annað sé tilgreint fyrir viðkomandi landnotkunasvæði

\*\* Umfangsliðir veitingastaðir þar sem starfsemin er ekki til þess fallin að valda ónæði í nágrenninu, svo sem með háværrri tónlist og kalla ekki á mikið eftirlit og/eða löggæslu. Opnunartími skal almennt takmarkast við kl. 01 um helgar og á frídögum en kl. 23 virka daga, nema annað sé tekið fram. Á landnotkunasvæðum þar sem veitingastaðir í flokki III eru heimilir, getur veitingastaður í flokki II litið sömu ákvæðum um opnunartíma og flokkur III á viðkomandi svæði. Einnig getur komið til greina að veitingastaður í flokki II fái lengri opnunartíma en flokkur III og þá að undangengnu sérstöku mati Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur á grenndaráhrifum. Í því mati verði m.a. horft til gerðar húsnæðis og staðsetningar, hljóðvistar, nálægðar við íbúðarbyggð, opnunartíma veitingastaða í grenndinni og umfangs starfseminnar.

\*\*\* Umfangsmiklir áfengisveitingastaðir, svo sem þar sem leikin er háværr tónlist og kalla á meira eftirlit og/eða löggæslu. Opnunartími og sala áfengis miðist almennt við til kl. 01.00 á virkum dögum og til kl. 03.00 aðfararnótt laugardags og sunnudags og almennra frídaga, nema annað sé tilgreint fyrir viðkomandi landnotkunasvæði

Leyfisveitingar á landnotkunasvæðum sem ekki eru tilgreind sérstaklega í töflunni skulu taka mið af sértækri skilgreiningu svæðisins í viðkomandi kafla eða grunnskilgreiningu landnotkunar samkvæmt skipulagsreglugerð og þá með hliðsjón af ákvæðum töflunnar.

#### 19.4. Sérstök ákvæði um hótél- og gistirými

Hótél og gistiheimili eru ekki heimil á athafnasvæðum, iðnaðarsvæðum og hafnarsvæðum. Á hafnarsvæði H3, miðborgarhöfn er þó heimilt að reka hótél og gistiheimili og takmörkuð gistiþjónusta er möguleg á svæði H2. [Hótél- og gistiheimili eru mögulega heimil á athafnasvæðum en gera skal grein fyrir þeim í deiliskipulagi.]<sup>46</sup> Hótél og gistiheimili geta verið heimil innan flestra landnotkunarsvæða innan þéttbýlis, en á sumum takmarkast gistiþjónusta við flokka I, II eða III. Enn fremur er gert ráð fyrir að gistiþjónusta sé almennt heimil á opnum svæðum, [strandsvæðum, íþróttasvæðum]<sup>47</sup> og landbúnaðarsvæðum, enda sé gerð grein fyrir starfsemi í deiliskipulagi. [Hótél og gistiheimili eru almennt heimil í miðborginni og miðsvæðum, nema annað sé sérstaklega tekið fram, sjá nánar töflu 19.3 og sérskilgreiningar fyrir svæði M1a og M1c í miðborginni.]<sup>48</sup>

Neðangreind ákvæði í **töflu 19.3** eru ekki afturvirk. Mögulegt er að veita leyfi fyrir starfsemi sem var til staðar fyrir **gildistöku lagabreytingar nr. 67/2016, sem tók gildi 1. janúar 2017**,\* enda sé um óbreytta starfsemi að ræða í sama húsnæði og áður.\*\* Þetta á þó ekki við á svæðum þar sem tekið er skýrt fram í almennri skilgreiningu landnotkunar að viðkomandi starfsemi skuli vera víkjandi.

\* **Breyting á lögum nr. 67/2016, sem tók gildi 1. janúar 2017 - um breytingar á lögum um veitingastaði, gististaði og skemmtanahald nr. 85/2007** – fól m.a. í sér að dagafjöldi fyrir heimagistingu (flokkur I) var stytur og einungis leyfð gististarfsemi í 90 daga á ári í stað mögulegrar heilsárgistingar áður, auk fleiri breytinga

\*\* Til að koma til móts við þá sem hafa haft gilt rekstarleyfi fyrir gististarfsemi í flokki I allt árið í íbúðarbyggð (landnotkunin ÍB, sbr . þéttbýlisuppdráttur aðalskipulags) og eru sannanlega með lögheimili á sama stað, er gert ráð fyrir að hægt sé að endurnýja rekstarleyfi viðkomandi og uppfæra í flokk II. Skilyrðin eru þau að viðkomandi aðili hafi verið með gilt leyfi fyrir gististað í flokki I á tímabilinu 26. febrúar 2014 til 1. janúar 2017 og um óbreytta starfsemi er að ræða í sama húsnæði og að sama umfangi og áður. Ennfremur er skilyrðið að starfsemin fari fram á lögheimili rekstraraðila líkt og um áframhaldandi heimagistingu sé að ræða.“

<sup>46</sup> Aðalskipulagsbreyting, mars 2018 (nr. 15)

<sup>47</sup> Aðalskipulagsbreyting, mars 2018 (nr. 15)

<sup>48</sup> Aðalskipulagsbreyting, ágúst 2017 (nr. 10b); Aðalskipulagsbreyting, mars 2018 (nr. 15).; Aðalskipulagsbreyting, október 2019 (nr. 34).

**Tafla 19.3. Gististaðir.** Frekari ákvæði eru sett í málsmeðferðarreglum borgarráðs, varðandi m.a. áfengisveitingar á gististöðum

	Gististaður				Sérstök ákvæði / skilyrði
	Flokkur I	Flokkur II	Flokkur III	Flokkur IV	
<b>Íbúðarbyggð (ÍB)</b>	Já	Nei	Nei	Nei	
nærþjónustukjarnar	Já	Já	Já	Nei	
aðalgötur	Já	Já/nei	Já/nei	Nei	Sjá nánar skilgreiningu aðalगतna
<b>Samfélagsþjónusta (S)</b>	Já	Já	Já	Já/nei	Gera þarf grein fyrir gististöðum í flokki IV í deiliskipulagi
<b>Verslun og þjónusta (VB)</b>	Já	Já	Já	Nei	
hverfiskjarnar	Já	Já	Já	Nei	
<b>Miðborg og Miðsvæði (M)</b>	Já	Já	Já	Já	
Miðborgin - kjarni (M1a)	Já	Já/nei	Já/nei	Já/nei	Gera þarf grein fyrir hótelum/gististöðum í deiliskipulagi. Sjá sérákvæði M1a, kafla 6.1.1.
Miðborgin- blönduð miðborgarbyggð - skrifstofur (M1b)	Já	Já	Já	Já	
Miðborgin- blönduð miðborgarbyggð-íbúðarbyggð (M1c)	Já	Já/nei	Já/nei	Já/nei	Gera þarf grein fyrir gistingu í flokki II-IV í deiliskipulagi. Sjá sérákvæði M1c, kafla 6.1.1.
Hlemmur-Grensás (M2a-M2e)	Já	Já	Já	Já	
Skeifan-Sogamýri (M3a-M3b)	Já	Já	Já	Já	
Höfðar-Keldur (M4a-M4d)	Já	Já/nei	Já/nei	Já/nei	Gera þarf grein fyrir gistingu í flokki II-IV í deiliskipulagi.
Vatnsmýri (M5)	Já	Já	Já	Já	
Borgartún (M6)	Já	Já	Já	Já	
Skógarhlíð (M 7)	Nei	Já	Já	Já/nei	Gera þarf grein fyrir gististöðum í flokki IV í deiliskipulagi
Kringlan (M8)	Já	Já	Já	Já	
Þjónustukjarnar við stofnbrautir (M9)	Nei	Nei	Nei	Nei	
Fossaleynir (M10)	Nei	Já/nei	Já/nei	Nei	Gera þarf grein fyrir gistiheimilum í deiliskipulagi
Hádegismóar (M17)	Nei	Nei	Nei	Nei	
Köllunarklettur (M18)	Já	Já	Já	Já	
Vogabyggð-Knarrarvogur (M19)	Já	Já	Já	Já	
Borgarhlutakjarnar (M11-M16)	Já	Já	Já	Já/nei	Gisting í flokki IV háð heimildum í deiliskipulagi
<b>Athafnasvæði (AT)</b>	Nei	Já/nei	Já/nei	Já/nei	Gera þarf grein fyrir gistingu í flokki II-IV í deiliskipulagi.
<b>Iðnaðarsvæði</b>	Nei	Nei	Nei	Nei	
<b>Hafnarsvæði (H)</b>	Nei	Nei	Nei	Nei	
Hafnarsvæði miðborgarsvæðis (H3)	Nei	Já	Já	Já	
Örfirisey - blandað athafnasvæði (H2)	Nei	Já/nei	Já/nei	Nei	Gera þarf grein fyrir gistiheimilum í deiliskipulagi
<b>Afþreyingar- og ferðamannasvæði (AF)</b>	Nei	Já	Já	Já	
<b>Íþróttasvæði (ÍÞ)</b>	Nei	Já/nei	Já/nei	Já/nei	Gera þarf grein fyrir gistingu í flokki I-IV í deiliskipulagi.
<b>Kirkjugarðar (K)</b>	Nei	Nei	Nei	Nei	
<b>Opin svæði (OP)</b>	Já	Já/nei	Já/nei	Já/nei	Gera þarf grein fyrir hótelum/gistiheimilum í deiliskipulagi
<b>Strandsvæði (ST)</b>	Já/nei	Já/nei	Já/nei	Já/nei	Gera þarf grein fyrir gistingu í flokki I-IV í deiliskipulagi.
<b>Óbyggð svæði (ÓB)</b>	Nei	Nei	Nei	Nei	
<b>Landbúnaðarsvæði (L)</b>	Já	Já	Já/nei	Já/nei	Gera þarf grein fyrir hótelum/gistiheimilum í deiliskipulagi
<b>Svæði fyrir skógrækt og landgræðslu (SL)</b>	Nei	Nei	Nei	Nei	
<b>Frístundabyggð (F)</b>	Já	Nei	Nei	Nei	

Flokkur I: Heimagisting. Gisting á heimili gisticsala að hámarki 90 daga; Flokkur II: Gististaður án veitinga; Flokkur III: Gististaður með veitingum en þó ekki áfengisveitingum; Flokkur IV: Gististaður með áfengisveitingum

Leyfisveitingar á landnotkunarsvæðum sem ekki eru tilgreind sérstaklega í töflunni skulu taka mið af sértækri landnotkunarskilgreiningu svæðisins eða grunnskilgreiningu landnotkunar samkvæmt skipulagsreglugerð og þá með hliðsjón af ákvæðum töflunnar



## 19.5. Sérstök ákvæði um matvöruverslanir

Eftirfarandi markmið og ákvæði eru sett fram varðandi eflingu verslunar og þjónustu innan hverfa (sjá einnig töflu 19.4). Nánari stefna um verslun og þjónustu verður mótuð í hverfisskipulagi. Sjá einnig kaflann *Kaupmaðurinn á horninu í Borg fyrir fólk*:

- Matvöruverslanir og aðrar dagvöruverslanir verði fyrst og fremst staðsettar innan **íbúðarhverfa og blandaðra svæða, einkum í skilgreindum hverfiskjörnum og nærþjónustukjörnum svo og í borgarhlutakjörnum**. Minni dagvöruverslanir geta einnig verið heimilar við aðalgötur innan íbúðarhverfa. **Nýjar matvöruverslanir verði felldar að ríkjandi byggðamynstri, efri hæðir nýttar fyrir íbúðir eða atvinnustarfsemi og aðgengi vistvænna ferðamáta verði í forgangi.**
- Í hverfum borgarinnar verði núverandi verslunar- og þjónustulóðir dagvöruverslana festar í sessi til að tryggja betur stöðu verslunar og þjónustu innan hverfanna. Hverfiskjarnar og helstu nærþjónustukjarnar verði afmarkaðar á landnotkunarupprætti og minni nærþjónustukjarnar tilgreindar í texta og á þemakorti.
- Núverandi matvöruverslanir og aðrar dagvöruverslanir innan íbúðarhverfa verði festar í sessi og því verði fylgt eftir við gerð hverfisskipulags. Sjá lista og kortlagningu núverandi verslana í *Skipulagi borgarhluta*.  
Ekki verði heimilt að breyta verslunarhúsnæði á jarðhæð í skilgreindum kjörnum í íbúðarhúsnæði. Skapaðar verði forsendur til að endurbyggja og stækka verslunarhúsnæði þar sem rótgróin dagvöruverslun er til staðar í dag.
- Heimildir um matvöruverslanir á atvinnusvæðum utan íbúðarhverfa verði takmarkaðar: (a) Matvöruverslanir eru ekki heimilar á hafnarsvæðum, iðnaðarsvæðum og athafnasvæðum (sjá nánar skilgreiningu landnotkunarviðkomandi svæðum); (b) Matvöruverslanir eru almennt ekki heimilar innan svæða fyrir samfélagsþjónustu (stofnanasvæðum). Á slíkum svæðum getur þó verið heimilt að reka matvöruverslun og skal þá gera grein fyrir því í deiliskipulagi fyrir viðkomandi svæði; (c) Dagvöruverslanir eru almennt heimilar á svæðum sem skilgreind eru sem miðsvæði. Á miðsvæðum með einsleita starfsemi og þar sem ekki er gert ráð fyrir íbúðarbyggð í næsta nágrenni, eru settar ákveðnar takmarkanir á opnun nýrra matvöruverslana (sjá nánar skilgreiningar fyrir viðkomandi miðsvæði). Gera skal grein fyrir matvöruverslunum sem eru stærri en **400** fermetrar í deiliskipulagi og skal meta áhrif þeirra á dagvöruverslun innan nærliggjandi íbúðarhverfa. Almennt verði nýjar matvöruverslanir á miðsvæðum ekki stærri en **700** fermetrar.\*\*
- Bakland hverfisverslunar og þjónustu verði styrkt með fjölgun íbúa og starfa. Fjölbreytt atvinnustarfsemi verði heimil eins og kostur er í skilgreindum hverfiskjörnum og íbúðir verði heimilaðar á efri hæðum bygginga í hverfiskjörnum og nærþjónustukjörnum.
- Hlutfall þeirra íbúa sem eru innan við 400 m göngufjarlægð (300 m loftlína/radíus) frá dagvöruverslun hækki verulega á skipulagstímabilinu frá því sem mælt var árið 2015\*\*\*. Breytingar á þessu hlutfalli verði vaktað og niðurstöður hafðar til hliðsjónar við mat á einstökum umsóknum um opnun nýrra matvöruverslana.

\* Dagvöruverslanir eru verslanir sem selja almennar neysluvörur til daglegra þarfa á heimilum. Hér eru matvöruverslanir skilgreindar sem verslanir sem selja neysluvörur til daglegra þarfa í öllum helstu vöruflokkum. Minni dagvöruverslanir eru s.s. bakarí, fiskbúðir, kjötbúðir og aðrar ferskvöruverslanir í völdum vöruflokkum.

\*\* Stærðir miðast við gólfhlöt verslunarrýmis.

\*\*\* 43% íbúa innan vaxtarmarka bjó innan við 400 m (loftlína) frá matvöruverslun, samkvæmt mælingu Landupplýsingadeildar 1. desember 2015.

Neðangreind ákvæði og í töflu 19.4 eru ekki afturvirk. Mögulegt er að [veita leyfi fyrir starfsemi] sem var til staðar fyrir staðfestingu aðalskipulagsins 26. febrúar 2014, enda sé um óbreytta starfsemi að ræða í sama húsnæði og áður. Þetta á þó ekki við á svæðum þar sem tekið er skýrt fram í almennri skilgreiningu landnotkunar að viðkomandi starfsemi skuli vera víkjandi.

**Tafla 19.4 Matvöruverslanir og aðrar dagvöruverslanir. Heimildir eftir landnotkunarflokkum**

**Sjá einnig stefnu um *Kaupmanninn á horninu***

	Matvöruverslanir *	Dagvöruverslanir**	Sérstök ákvæði / skilyrði
<b>Íbúðarbyggð (ÍB)</b>	Já	Já	
<b>nærþjónustukjarnar</b>	Já	Já	
<b>aðalgötur</b>	Já	Já	
<b>Samfélagsþjónusta (S)</b>	Já/Nei	Já	Nýjar matvöruverslanir háðar mati í deiliskipulagi
<b>Verslun og þjónusta (VÞ)</b>	<b>Já/Nei</b>	Já	<b>Nýjar matvöruverslanir háðar mati í deiliskipulagi</b>
<b>hverfiskjarnar</b>	Já	Já	
<b>Miðborg og Miðsvæði (M)</b>	Já	Já	<b>Sjá þó sérákvæði fyrir einstök svæði</b>
<b>Miðborgin - kjarni (M1a)</b>	Já	Já	
<b>Miðborgin- skrifstofur (M1b)</b>	Já	Já	
<b>Miðborgin-íbúðarbyggð (M1c)</b>	Já	Já	
<b>M2. Hlemmur-Grensás (M2a-M2g).</b>	Já	Já	
<b>Skeifan-Sogamýri (M3a-M3b)</b>	Já	Já	
<b>Höfðar-Keldur (M4a-M4d)</b>	Já/Nei	Já	Nýjar matvöruverslanir háðar mati í deiliskipulagi
<b>Vatnsmýri (M5)</b>	Já/Nei	Já	Nýjar matvöruverslanir háðar mati í deiliskipulagi
<b>Borgartún (M6)</b>	Já/Nei	Já	Nýjar matvöruverslanir háðar mati í deiliskipulagi
<b>Skógarhlíð (M7)</b>	Já/Nei	Nei	Nýjar matvöruverslanir háðar mati í deiliskipulagi
<b>Kringlan (M8)</b>	Já	Já	
<b>Þjónustukjarnar við stofnbrautir (M9)</b>	Nei	Já	Ekki gert ráð fyrir nýjum matvöruverslunum
<b>Fossaleykir (M10)</b>	Nei	Nei	
<b>Hádegismóar (M17)</b>	Nei	Já	
<b>Köllunarklettur (M18)</b>	Nei	Já	
<b>Dugguvogur (M19)</b>	Já	Já	
<b>Borgarhlutakjarnar (M11-M16)</b>	Já	Já	
<b>Athafnasvæði (AT)</b>	Nei	Já	Ekki gert ráð fyrir nýjum matvöruverslunum
<b>Iðnaðarsvæði</b>	Nei	Nei	
<b>Hafnarsvæði (H)</b>	Nei	<b>Já</b>	
<b>Örfirisey - blandað athafnasvæði (H2)</b>	Nei	Já	Ekki gert ráð fyrir nýjum matvöruverslunum
<b>Hafnarsvæði miðborgarsvæðis (H3)</b>	Nei	Já	
<b>Afþreyingar- og ferðamannasvæði (AF)</b>	Nei	Nei	
<b>Íþróttasvæði (ÍÞ)</b>	Nei	Nei	
<b>Kirkjugarðar (K)</b>	Nei	Nei	
<b>Opin svæði (OP)</b>	Nei	Nei	
<b>Strandsvæði (ST)</b>	Nei	Nei	
<b>Óbyggð svæði (ÓB)</b>	Nei	Nei	
<b>Landbúnaðarsvæði (L)</b>	Nei	Nei	
<b>Svæði fyrir skógrækt og landgræðslu (SL)</b>	Nei	Nei	
<b>Frístundabyggð (F)</b>	Nei	Nei	

\* Matvöruverslun merkir hér verslanir sem selja neysluvörur til daglegra þarfa í öllum helstu vöruflokkum.

\*\* Minni dagvöruverslanir s.s. bakarí, fiskbúðir, kjötbúðir og aðrar ferskvöruverslanir

Leyfisveitingar á landnotkunarsvæðum sem ekki eru tilgreind sérstaklega í töflunni skulu taka mið af sértækri landnotkunarskilgreiningu svæðisins eða grunnskilgreiningu landnotkunar samkvæmt skipulagsreglugerð og þá með hliðsjón af ákvæðum töflunnar

## 19.6. Sérstök ákvæði um bensinstöðvar og orkustöðvar

Stærri bensinstöðvar (þjónustustöðvar) eru skilgreindar sem verslunar- og þjónustusvæði. Sala á bensíni og öðrum orkugjöfum getur einnig verið heimil á miðsvæðum, athafnasvæðum, iðnaðarsvæðum, hafnarsvæðum og flugvallarsvæði, enda sé gerð grein fyrir þeim í deiliskipulagi. Núverandi bensinstöðvar innan íbúðarsvæða verði víkjandi starfsemi.

### Skipulagsleg sýn og megin markmið<sup>49</sup>

- **Bensinstöðvum verði markvisst fækkað innan Reykjavíkur á næstu árum, í takti við sýn Aðalskipulags Reykjavíkur um þéttari og blandaðri borgarbyggð, gæði byggðar, sjálfbæra borgarþróun, breyttar ferðavenjur og orkuskipti í samgöngum. Stefnt er að 50% fækkun dæla með jarðefnaeldsneyti fyrir árið 2025, sbr. *Loftslagsstefna borgarinnar og landrýmispörf þeirra minnki a.m.k. 50%*. Markviss fækkun bensinstöðva er einnig í samræmi við Loftslagsstefnu ríkisstjórnarinnar og markmið um að nýskráning bensín- og díselbíla verði óheimil eftir 2030.**
- **Sett verður í forgang að fækka bensinstöðvum:**
  - innan íbúðarbyggðar eða í nálægð við þetta íbúðarbyggð.
  - innan miðborgar og blandaðrar byggðar, þar sem þær hafa veruleg áhrif á ásýnd og yfirbragð byggðar.
  - á lóðum þar sem eru sérstök tækifæri til að þróa nýja og þéttari byggð, m.a. til að styrkja húsnæðismarkað, matvöruverslun og aðra þjónustu innan viðkomandi hverfis og styðja við uppbyggingu öflugri almenningsgangna (Borgarlínu)
  - í nálægð við útivistarsvæði og viðkvæma náttúru.
- Sérhæfðar fjölorkustöðvar sem þjóna einkabílum til framtíðar verði fyrst og fremst staðsettar við stofnbrautir og eftir atvikum við tengibrautir. Minni orkustöðvar verði einnig mögulega staðsettar í tengslum við aðra þjónustu, þ.e. á blönduðum atvinnusvæðum og verslunar- og þjónustusvæðum, á sérstökum lóðum innan bílastæða, svo og þar sem veitt er sérhæfð þjónusta við einkabílinn (s.s. þvottastöðva).
- Í samningaviðræðum við lóðarhafa um lokun stöðva verði skipulagsleg sýn borgaryfirvalda lögð til grundvallar, loftslagsstefna borgar og ríkis, gildandi lóðarleigusamningar, sýn lóðarhafa, svo og leikreglur/hvatar sem mótaðar eru sérstaklega vegna samningsgerðarinnar (sjá lið IV).

## 19.7. Nektarstaðir

Rekstur nektarstaða er óheimill í Reykjavík.

## 20. Tímabundin ákvæði um landnotkun

### 20.1. Flugvöllur í Vatnsmýri

Aðalskipulagið gerir ráð fyrir að flugvallarstarfsemi í Vatnsmýri verði víkjandi á skipulagstímabilinu. Sjá *Borgin við Sundin, Vatnsmýrin* og samkomulag Reykjavíkurborgar, ríkisins og Icelandair Group, dagsett 25. október 2013 og viðbótar samkomulag undirritað af borgarstjóra og innanríkisráðherra, með sömu. **Sjá enn fremur samkomulag borgarstjóra og samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra, dagsett 28. nóvember 2019 um rannsóknir á Hvassahrauni og flutning flugstarfsemi þangað; „Samkomulag um rannsóknir á möguleikum á byggingu nýs flugvallar í Hvassahraun“.** Sjá nánar um tímabundnar heimildir til starfsemi flugvallar í Vatnsmýri í kafla 17. 3 og á mynd 13.

<sup>49</sup> Samanber *Stefna um orkustöðvar fyrir einkabíla* (apríl 2019) – „Skipulagsleg sýn og megin markmið“ - sem lögð var fram við samþykkt samningsmarkmiða um fækkun bensinstöðva á fundi borgarráðs þann 9. maí 2019. Þar var einnig samþykkt á að herða tímamarkmiðum um fækkun stöðva, þ.e. 50% fækkun fyrir 2025 í stað 2030.

## 20.2. Landnotkun á Álfsnesi og austurhluta Úlfarsárdals 2010-2040

Gert er ráð fyrir opnu svæði (OP) á landi borgarinnar í austurhluta Úlfarsárdals, Geldinganesi og hluta Álfsness fram til ársins **2040**. Hluti lands í eigu borgarinnar á Álfsnesi er skilgreint sem landbúnaðarsvæði. Að öðru leyti er núverandi notkun á svæðunum lögð til grundvallar við ákvörðun um landnotkun.

## 20.3. Landnotkun í Hólmsheiði 2010-2040

Hólmsheiðin er skilgreind sem opið svæði (OP). Markmið aðalskipulagsins er að byggja svæðið upp sem almennt útivistarsvæði, m.a. með skógrækt samanber markmið um Græna trefilinn.

### Fyrirvari vegna losunar ómengaðs jarðvegs

Á afmörkuðu svæði í Hólmsheiði er heimiluð tímabundin losun ómengaðs jarðvegs, sjá nánar kafla um *Efnistöku og efnislosun*. Gert er ráð fyrir að jarðvegsfyllingin verði mótuð og ræktuð upp á skipulagstímabilinu með þarfir útivistar að leiðarljósi.

### Fyrirvari vegna aðstöðu fisflugs

Á afmörkuðum svæðum í Hólmsheiði er gert ráð fyrir tímabundinni aðstöðu fyrir fisflug, túni til lendingar og annarri aðstöðu á melum sunnan Langavatns (FV, sjá skipulagsupprátt).

### [Fyrirvari vegna mögulegs innanlandsflugvallar

Athugunar á veðurfari í Hólmsheiði hafa nú staðið yfir í um 6 ár, fyrir valda veðurfarsþætti og einnig hefur verið til skoðunar vatnsvernd á svæðinu (ÍSÖR, 2008, 2013). Frekari rýni á veðurfarsgögnum þarf að eiga sér stað og leggja þarf í frekari vinnu við mat á mögulegu nothæfi flugvallar (sjá Veðurstofa Íslands, 2009, 2012, 2013, Mannvit, minnisblað 16. janúar 2013). Í ljósi þessa er stefnt að eiga samráð um frekari athuganir á svæðinu með mögulegan flugvöll í huga. Frekari ákvarðanir, mögulegar skipulagsbreytingar og umhverfismat verða hins vegar til umfjöllunar við heildarendurskoðun svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins. Settur er eftirfarandi fyrirvari við nýtingu lands í Hólmsheiði (sjá mynd 6, svæði merkt T.1.1. og T.1.2.) :

Mannvirkjagerð, ræktun og þróun útivistar verði takmörkuð á svæði suður af Langavatni, þ.m.t. á svæði fisflugsins, þar til endanleg ákvörðun hefur verið tekin um framtíðarstaðsetningu nýs innanlandsflugvallar. Mannvirkjagerð sem þjónar núverandi flugstarfsemi Fisflugfélags Reykjavíkur er þó áfram heimil. Vegna þessa er einnig settur fyrirvari um mörk Græna trefilsins í Hólmsheiði.]<sup>50</sup>

## 20.4. Endurnýjun starfsleyfa innan einstakra landnotkunarsvæða

**Í aðalskipulagi þar sem sett er fram stefna til langrar framtíðar um breytta landnotkun og enduruppbyggingu á eldri atvinnusvæðum, er mikilvægt að setja fram ákveðin viðmið og leikreglur um endurnýjun starfsleyfa hjá fyrirtækjum sem eru í rekstri á viðkomandi svæðum. Það er einnig brýnt að endurskipulagning eldri atvinnusvæða verði markviss og mögulega unnin í áföngum og þannig tryggt að ekki skapist ótímabær þrýstingur á núverandi starfsemi að finna sér nýjan stað. Það getur oft verið óvissa um hvenær ráðist verður í gerð nýs deiliskipulags á slíkum breytingarsvæðum aðalskipulags og sömuleiðis geta orðið tafir á að uppbygging hefjast þó deiliskipulagsgerð sé lokið. Í ljósi þessa er gert ráð fyrir að almennt verði mögulegt að endurnýja starfsleyfi til einstakra fyrirtækja til skemmra tíma, enda gildistími starfsleyfis vel innan tímamarka gildandi skipulagstímabils og uppbygging blandaðrar byggðar ekki hafin innan viðkomandi svæðis eða í næsta nágrenni við viðkomandi fyrirtæki. Þetta á ekki við um starfsemi þar sem tilgreint er sérstaklega að hún eigi að vera víkjandi eða sérstök tímamörk sett um starfsemina í aðalskipulaginu.**<sup>51</sup>

<sup>50</sup> Kaffli verði felldur út.

<sup>51</sup> Í gildandi aðalskipulagi var gerð grein fyrir gildistíma starfsleyfa helstu iðnaðarfyrirtækja; Hringrás í Sundahöfn (H4) er með starfsleyfi sem gildir til ársins 2020; Ísaga við Breiðhöfða er með starfsleyfi sem gildir til ársins 2023; Steypustöðvar (B.M.Vallá og Steypustöðin) í Ártúnshöfðanum eru með starfsleyfi sem gilda til árána 2022 og 2020; Malbikunarstöðin er með framlengt starfsleyfi sem gildir til ársins 2022. Starfsemi á sviði endurvinnslu og iðnaðar í Gufunesi (Íslenska gámafélagið og PM endurvinnsla) eru með starfsleyfi sem gilda til árána 2022 og 2021. Ólíubirgðastöð í Örfirisey er með starfsleyfi sem gildir til ársins 2024. Lóðarleigusamningur gildir til ársins 2036. Starfsemi skotæfingasvæðis á Álfsnesi verði háð tímatakmörkunum sem sett eru fram í deiliskipulagi. Uppgefin ártöl miðast almennt við gildandi starfsleyfi og/eða lóðarleigusamninga.

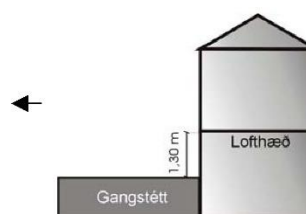
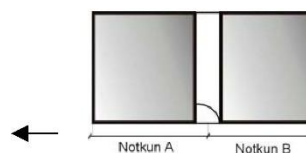
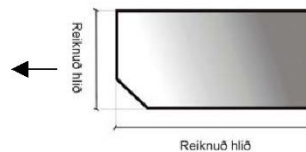
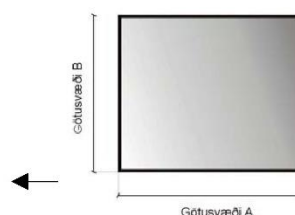
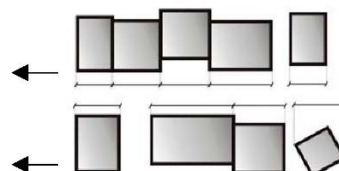


## 21. Viðaukar

### Viðauki 1. Reglur um útreikninga á götusvæðum og afmörkun götusvæðanna

#### REGLUR UM ÚTREIKNINGA Á GÖTUSVÆÐUM

Hvað er reiknað?	Reiknuð er lengd húsa á hverju götusvæði (inndregnar húshliðar reiknast með).
Hvað með lóðir þar sem hús fylla ekki upp í lóð?	Reiknuð er lengd þeirrar húshliðar sem snýr að skilgreindu götusvæði. Ef viðbótaruppbygging á sér stað breytist hlutfall þess götusvæðis.
Hvað með hús sem eru með hlið að skilgreindu götusvæði en heyrir til annarar götu (póstfang)?	Sú hlið hússins sem snýr að skilgreindu götusvæði skal skera úr hvaða notkun er heimil í húsinu.
Hvað með hornhús sem lenda á tveimur götusvæðum?	Hvert götusvæði er reiknað óháð öðru. Fari notkun yfir leyfilegt hámark á öðru svæði og/eða báðum verður breyting á notkun ekki heimil.
Hvað með hornskorin hús?	Tekin er lengd samsíða götu (ofanvarp hússins).
Hvað með sýningarglugga sem tilheyra ekki notkun á jarðhæð?	Tekið er mið af notkun fyrir innan sýningarglugga.
Hvað með autt húsnæði?	Reiknuð er sú notkun sem var síðast í húsnæðinu þar til samþykkt hefur verið breyting á notkun.
Hvað með innganga á efri hæðir húsa?	Inngangar eru reiknaðir með notkun viðkomandi húss eða deilt hlutfallslega milli notkunar jarðhæðar sé um fleiri en eina notkun að ræða.
Hvernig er jarðhæð skilgreind?	Jarðhæð er sú hæð sem gengið er beint inn á frá götu og aðalhlið og inngangur eru ekki niðurgráfin (sbr. gr. 4.24 brg nr. 441 1998). Sé ekki jarðhæð í húsinu telst kjallari með lofthæð hærrí en 1.30 m frá gangstétt, mælt frá miðri framhlið, jarðhæð. Ella telst næsta hæð fyrir ofan vera jarðhæð.



Viðauki 2. Leiðbeining við túlkun á neðangreindu sérákvæði á svæði M1a (og M1c) varðandi hlutfall gististarfsemi í nýrri uppbyggingu/enduruppbyggingu innan miðborgarinnar, sbr. kafli 6.1.

„Á svæði M1a má ekki breyta núverandi húsnæði, s.s. skrifstofuhúsnæði, íbúðum, verslunarhúsnæði í gististarfsemi. Mögulegt er þó að skilgreina gististarfsemi sem ákveðið hlutfall starfsemi nýrrar uppbyggingar, að undangenginni deiliskipulagsgerð, svo lengi sem hún skerði ekki gæði, stærð eða magn núverandi húsnæðis, s.s. skrifstofurýma, íbúða eða verslunarhúsnæðis, sem er fyrir.\*

\*Ný uppbygging eru nýbyggingar, viðbyggingar við eldra húsnæði og eftir atvikum endurbygging húsnæðis. Með endurbyggingu húsnæðis er átt við uppbyggingu þar sem fram fer samhliða á sömu lóð og/eða innan sama götoreits sem sameiginlegt deiliskipulag nær yfir endurbygging eldra húsnæðis og nýbyggingar og takmarkaður hluti eldra húsnæðis er mögulega nýttur í þágu nýrrar uppbyggingar. Við mat á því hvort heimiluð gististarfsemi skerði mögulega gæði núverandi húsnæðis, verður horft til markmiða aðalskipulags um gæði byggðar, sem sett eru fram í stefnuhlutanum *Borg fyrir fólk*, s.s. í köflunum *Miðborgin*, *Borgarvernd*, *Gatan sem borgarrými* og *Húsnæði fyrir alla*“

Við mat á því hvort heimiluð gististarfsemi á nýjum uppbyggingarreit skerði mögulega gæði, stærð eða magn núverandi húsnæðis og byggðar, skal almennt horft til markmiða aðalskipulags um gæði byggðar, sbr. ofangreint ákvæði. Í því samhengi er vísað sérstaklega til markmiða sem sett eru fram í köflanum *Miðborgin*, *Borgarvernd*, *Gatan sem borgarrými* og *Húsnæði fyrir alla*“.

Ljóst er að mat sem þetta verður ávallt huglægt að hluta, þar sem lykilsurningin er hvort viðkomandi byggingarverkefni geti haft jákvæð heildaráhrif á þróun miðborgarinnar miðað við sett markmið um hana. Ákveðin þættir geta þó verið mælanlegir s.s. hvort fermetrum íbúðarhúsnæðis til heilsársbúsetu sé að fjölga eða fækka (sbr. markmið um fjölgun íbúa í miðborginni), fermetrum skrifstofuhúsnæðis (sbr. markmið um fjölgun starfa) og fermetrum verslunarhúsnæðis (sbr. markmið um lifandi framhliðar). Með þeim þáttum er hægt að leggja mat á hvort uppbygging leiði til fjölgunar íbúa og/eða starfa og stuðli að aukinni fjölbreytni miðborgarinnar. Til leiðbeiningar við framfylgd á þessu ákvæði hafa verið skilgreindar neðangreindar matsspurningar, byggðar á þeim bindandi markmiðum um sem koma fram í ofangreindum köflum aðalskipulags. Hversu hátt hlutfall gististarfsemi verður leyft getur þannig ráðast af því hversu jákvæð eða neikvæð áhrif uppbyggingin hefur almennt á sett markmið um þróun miðborgarinnar.

Áhrif uppbyggingar				
Matsspurningar	Jákvæð	Neikvæð	Óveruleg	Á ekki við
Fjölgar fermetrum íbúðarhúsnæðis? (langtíma)				
Fjölgar fermetrum skrifstofuhúsnæðis?				
Fjölgar fermetrum verslunarhúsnæðis?				
Fjölgar lengdarmetrum lifandi jarðhæða?				
Fjölgar rýmum á lifandi jarðhæðum?				
Er eldri byggð varðveitt, sbr. markmið borgarverndarstefnu?				
Er uppbrot byggðar í samræmi við eldri lóðaskipan?				
Er skali uppbyggingar í takti við nærliggjandi byggð?				
Samræmist tillaga ákvæðum um hæðir húsa?				
Tryggir uppbygging gott samspil við aðliggjandi almenningsrými?				
Samræmist fjölgun íbúða markmiðum húsnæðisstefnu?				
Hversu mikið eykst heildarbyggingarmagn frá gildandi deiliskipulagi?				
Hvert er hlutfall gististarfsemi af heild?				

Bindandi markmið aðalskipulags sem einkum er horft til við mótun leiðbeininga:

*Miðborgin:*

- Að tryggja fjölbreytta starfsemi, samfélag og mannlíf í miðborginni, sbr. skilgreining M1, bls. 207 í kaflanum Landnotkun
- Styrkja tengslin milli verslunar og annarrar starfsemi í miðborginni
- Skapa fjölbreytt umhverfi með ólíkum tegundum rýma fyrir ólíkar athafnir
- Styrkja lifandi jarðhæðir með verslun, þjónustu og starfsemi sem er opin almenningi allan daginn og hámarka fjölda slíkra rýma, sbr. stefnu um virkar framhliðar og ákvæði um starfsemi við skilgreindar götur miðborgar, sjá bls. 218-220 í kaflanum um Landnotkun
- Efla þjónustu fyrir íbúa í hverfismiðborginni
- Að stýra gistirýmauppbyggingu m.t.t. íbúa jafnt sem ferðamanna
- Að vernda og styrkja hverfismiðborg samhliða ferðamannavexti
- Takmarka ónæði og umferð vegna lestunar og losunar ferðamanna.
- Efla innviði fyrir ferðaðþjónustu í miðborginni án þess að ganga á gæði annarra þátta miðborgarinnar
- Meginmarkmið í nýju aðalskipulagi er að auka umhverfsgæði í miðborginni og skapa sátt um verndun og uppbyggingu á svæðinu. Jafnhliða er lögð áhersla á að *styrkja miðborgarsvæðið með fjölgun íbúa og starfa, í kjarna miðborgarinnar sjálfrar og í baklandi hennar.*

*Borgarvernd:*

- Menningarsöguleg gildi verði höfð í heiðri við skipulagningu, hönnun og uppbyggingu borgarinnar á öllum stigum – við skipulagningu hverfa, hönnun bygginga, gatnaumhverfis, torga, garða og almenningsrýma, götugagna og annarra mannvirkja á vegum borgarinnar. Hönnun og skipulagning byggðar feli í sér skilning á samhengi fortíðar og nútíðar, þar sem varðveisla á byggingar- og skipulagsarfi fortíðarinnar og efling byggingarlistar og borgarhönnunar í samtímanum haldist í hendur.
- Ekki skal raska hinu sögulega gatnaskipulagi, skipan byggingarreita og opinna rýma né lóðaskipan. Ef breyta á grunnmynstri byggðarinnar og sögulegu skipulagi, skal færa fyrir því sterk rök í tillögu að deiliskipulagi og gera grein fyrir því hvernig það samræmist markmiðum borgarverndarstefnu og með hvaða hætti ný byggð bætir þá byggð sem fyrir er.
- Á reitum þar sem nú þegar hefur verið heimiluð mikil endurbygging, verði lögð áhersla á lausnir og útfærslur sem fela í sér jákvætt samspil húsverndar og nýrrar uppbyggingar. Tryggt verði að söguleg vídd og fjölbreytni einstakra gatna og götumynda raskist ekki.
- Skipulag og uppbygging taki mið af mælikvarða og hlutfalli húsa á aðliggjandi reitum og virði stefnu um hæðir húsa.

*Gatan sem borgarrými:*

- Við endurhönnun gatna verði horft til fjölpætts hlutverks götunnar sem mikilvægs og fjölbreytilegs almenningsrýmis í borgarlandslaginu. Við endurhönnun gatna verði ávallt horft til samhengis götunnar og aðliggjandi byggðar. Tryggt verði að við hönnun og skipulagningu gatnaumhverfisins verði byggt á þverfaglegri nálgun og virkri samvinnu fagstétta sem koma að skipulags-, umferðar- og umhverfismálum.

*Húsnæði fyrir alla:*

- Leitast verði við að tryggja fjölbreytt framboð húsagerða og búsetukosta fyrir alla félagshópa.



Viðauki 3. Listi yfir kort, töflur, myndir, textaramma og kaflahluta sem felldir eru úr gildi í A-hluta AR2010-2030, sbr. undirrituð útgáfa aðalskipulagsins (sjá [adalskipulag.is](http://adalskipulag.is))

Listi fylgir næstu útgáfu tillögu.

### I. Þéttbýlisuppráttur (1:20.000)

1. **Ártúnshöfði – Elliðaárvogur.** Breytt afmörkun svæða fyrir íbúðarbyggð og miðsvæði. Íbúðarbyggð stækkar um 4,4 ha til vesturs yfir svæði sem áður var skilgreint sem strandsvæði (ST9). Miðsvæði stækkar um 4,5ha á kostnað íbúðarbyggðar og skilgreind eru tvö ný miðsvæði M26. Krossamýrartorg og M27. Malarhöfði. Grænir geirar milli hverfa er skilgreindir sem opin svæði (OP) og skólalóðir (S) afmarkaðar og minnka svæði fyrir íbúðarbyggð og miðsvæði samsvarandi. Stærð landfyllingar er óbreytt en lögun hennar breytt í samræmi við rammaskipulag Elliðaárvangs. Settur er fyrirvari við stærð og lögun vegna frekara mats á umhverfisáhrifum. Lega stíga og tengibrautar fyrir Borgarlínu breytist einnig lítillega
2. **Miklabraut-stokkur.** Stofnbraut færð í jörð og helgunarsvæði og gatnarými á yfirborði skilgreint sem íbúðarbyggð (ÍB).
3. **Sæbraut-stokkur.** Stofnbraut færð í jörð og helgunarsvæði og gatnarými á yfirborði skilgreint sem íbúðarbyggð (ÍB) og opið svæði (OP).
4. **Gufunes.** Miðsvæði M24 stækkar um 8,5 ha á kostnað iðnaðarsvæði (I4). Strandsvæði (ST2) stækkað til suðurs.
5. **Hallar.** Miðsvæði M22 og M9 í Höllum skilgreint sem eitt svæði, M22.
6. **Fram-svæði:** Íbúðarbyggð stækkar um 2 ha á svæði sem nú er skilgreint sem opið svæði (OP)
7. **Laugardalur-Laugardalshöll.** Svæði fyrir samfélagsþjónustu (S12) endurskilgreint sem *Íþ1 Þjóðarleikvangur í Laugardal*, sem er einnig stækkað til suðvesturs, næst Suðurlandsbraut, um 3 ha, þar sem nú er skilgreint opið svæði (OP).
8. **Glæsibær.** Miðsvæði M15 stækkar til vesturs um 1 ha, yfir svæði sem áður var opið svæði (OP) og miðsvæði M2g.
9. **Bensinstöðvalóðir á eftirtöldum svæðum endurskilgreindar:** Stóragerði 40, verður íbúðarbyggð; Fjallkonuvegur 1, verður verslunar- og þjónustulóð; Háaleitisbraut 12, verður verslunar- og þjónustulóð; Skógarsel, verður íbúðarbyggð; Álfheimar 49, verður íbúðarbyggð.
10. **Korpa, golfvöllur, Egilshöll.** Skilgreind íbúðarbyggð á áður opnu svæði (OP) norðan Egilshallar (æfingasvæði golfvallar) og á tveimur reitum innan núverandi golfvallar (Íþ2), við Korpúlfsstaði og Korpu.
11. **Grafarholt, golfvöllur.** Athafnasvæði AT3, stækkað um 1 ha á kostnað golfvallar (Íþ3).
12. **Hagatorg, miðsvæði.** Afmörkun miðsvæðis leiðrétt í samræmi við gildandi lóðamörk.
13. **Úlfarsárdalur, austursvæði.** Íbúðarbyggð (ÍB) stækkuð til austurs yfir svæði sem er skilgreint sem opið svæði (OP), allt að 15 ha. Svæði fyrir íbúðarbyggð næst núverandi hverfi minnka á móti um 5 ha.
14. **Suðurfell, fyrirhuguð íbúðarbyggð í jaðri Elliðaárdals.** Svæði fyrir íbúðarbyggð, um 3 ha fellt út og verður skilgreint sem opið svæði (OP). Íbúðarbyggð við Suðurfell, næst Breiðholtsbrautar, stækkað um allt að 2 ha þar sem nú er skilgreint opið svæði (OP) meðfram Suðurfelli / Breiðholtsbraut.
15. **Reynisvatn, fyrirhuguð íbúðarbyggð.** Svæði fyrir íbúðarbyggð, um 4,3 ha fellt út og verður skilgreint sem opið svæði (OP).
16. **KR-svæði.** Skilgreint svæði fyrir íbúðarbyggð og verslun og þjónustu, næst Kaplaskjólsvégi og Flyðrugranda, sjá eldri verklýsingu á adalskipulag.is.
17. **Veitur- skólþælustöðvar.** Endurskilgreining vegna framtíðarþarfa hreinsistöðva.
18. **Vatnaverndarsvæði uppfærð sbr.** staðfest svæðisskipulag vatnsverndar
19. **Breytt sveitarfélagsmörk, sbr.** dómur Hæstaréttar.
20. **Nýi Skerjafjörður.** Breytt afmörkun landnotkunar varðandi samspil íbúðarbyggðar, miðsvæða, opinna svæða og strandsvæða. Landfylling minnkuð. Sjá nánar sérbreytingu

21. Arnarbakki, hverfiskjarni í Neðra-Breiðholti. Svæði fyrir verslun- og þjónustu stækkað (VP). Sjá nánar sérbreytingu.
22. Rangársel, hverfiskjarni í Seljahverfi. Svæði fyrir verslun- og þjónustu stækkað (VP) og mynduð ein heild úr eldri lóðum fyrir samfélagsþjónustu, verslun og þjónustu, íbúðarbyggð og opin svæði. Sjá nánar sérbreytingu
23. Eddufell-Völvufell, hverfiskjarni. Svæði fyrir verslun- og þjónustu stækkað (VP) stækkað yfir eldri lóðir fyrir samfélagsþjónustu og opin svæði. Sjá nánar sérbreytingu
24. Völvufell-Suðurfell. Skilgreint svæði fyrir íbúðarbyggð í stað opins svæðis næst Suðurfelli
25. Vindás-Breknaás. Íbúðarbyggð stækkuð til norðurs um 0,5 ha yfir opið svæði. Sjá nánar sérbreytingu
26. Naustavogur, smábátahöfn. Færsla á hafnargarði á strandsvæði ST9. Sjá nánar sérbreytingu.

**II. Nýir reitir fyrir íbúðarbyggð /blandaða byggð, sbr. framsetning á mynd 3 (áður mynd 13 í kaflanum Borgin við Sundin). Alls 28 nýir reitir, þar af nokkrir reitir sem eru til umfjöllunar í sérbreytingum:**

**Vesturbær:**

1. KR-svæði (nr. 5)
2. Ægisíða 102 (nr. 6)

**Vatnsmýri:**

3. Loftleiðasvæði ( nr.14)

**Miðborgin:**

4. Egilsgata-Snorrabraut (nr. 19)
5. BSÍ-reitur (nr. 20)

**Hlíðar:**

6. Laugavegur 180 (nr. 26)
7. Valhöll (nr. 27)
8. Miklabraut-stokkur-vestur (nr. 29)
9. Miklabraut-stokkur-austur (nr. 30)

**Laugardalur:**

10. Hátún+ (nr. 36)
11. Suðurlandsbraut-Engjavegur (Glæsibær) (nr. 42)
12. Álfheimar 49 (nr. 44)
13. Sæbraut-stokkur (nr. 50)
14. Hólmasund-Þróttaraheimili (nr. 51)

**Háaleiti-Bústaðir:**

15. Háaleitisbraut 12 (nr. 54)
16. Stóragerði 40 (nr. 57)
17. Fram-svæði-Miklabraut 101 (nr. 59)
18. Háaleitisbraut-Miklabraut (nr. 64)
19. Furugerði (nr. 41)

**Ártúnshöfði:**

Sjá lið III.

**Árbær:**

**Breiðholt:**

20. Skógarsel 10 (hluti Suður-Mjóddar) (nr. 82)
21. Arnarbakki (nr. 83)
22. Völvufell-Suðurfell (nr. 84)
23. Rangársel (nr. 86)

**Grafarvogur:**

24. Gufunes II (nr. 88)
25. Fjallkonuvegur 1 (nr. 94)
26. Korpa I-Egilshöll (nr. 95)
27. Korpa II-Korpúlfsstaðir (nr. 96)
28. Korpa III-Korpa (nr. 97)

**Grafarholt-Úlfarsárdalur:**

103. Úlfarsárdalur – austurreitir (nr. 103)

**Kjalarnes:****III. Áður skilgreind svæði fyrir íbúðarbyggð /blandaða byggð sbr. framsetning á mynd 3 (áður mynd 13 í kaflanum *Borgin við Sundin*), þar sem gert er ráð fyrir verulegri fjölgun íbúða miðað við fyrri stefnu:**

1. **Ártúnshöfði-Elliðaárvogur.** Reitaskiptingu breytt og gert ráð fyrir um 6.000 íbúðum á svæðinu í stað 2.800.
2. **Kringlan.** Gert ráð fyrir að íbúðum geti fjölgað verulega og verði allt 1.000 í stað 150 íbúða áður. Aukning atvinnuhúsnæðis minnkar að sama skapi.
3. **Múlar-Suðurlandsbraut M2c-e).** Gert ráð fyrir að íbúðum geti fjölgað verulega og verði allt 1.000 í stað 300 íbúða áður. Aukning atvinnuhúsnæðis minnkar að sama skapi.
4. **Skeifan (M3a).** Gert ráð fyrir að íbúðum geti fjölgað verulega og verði allt 750 í stað 500 íbúða áður. Aukning atvinnuhúsnæðis minnkar að sama skapi.
5. **Knarrarvogur (M19).** Gert ráð fyrir að íbúðum geti fjölgað og verði allt 600, einkum vegna þess að Sæbraut er sett í stokk, með bættri hljóðvist og vegna endurskipulagningar í Vogabyggð IV, syðst á svæðinu.
6. **Gufunes (M24).** Með stækkun miðsvæðisins er gert ráð fyrir að íbúðum geti fjölgað um allt að 500.

**IV. Helstu breytingar á atvinnusvæðum; ný svæði, skilgreiningar landnotkunar og byggingarmagns**

1. **Krossamýrartorg, M26.** Nýtt miðsvæði með blandaðri byggð, ppbyggingu skrifstofa, verslunar- og þjónustu, auk íbúða.
2. **Hallar, M22.** Svæði endurskilgreint og sameinað svæði M9 næst Vesturlandsvegi. Miðsvæði með blandaðri atvinnustarfsemi, skrifstofur, verslun, þjónusta, léttur og þrifalegur iðnaður, m.a. matvælaiðnaður.
3. **Gufunes, M24.** Svæði stækkað. Skilgreining miðsvæðis óbreytt.
4. **Snorrabraut-Hringbraut, M31.** Uppbyggingarsvæði sem skapast með Miklubraut í stokk og breyttri hönnun gatnamóta Snorrabrautar, Hringbrautar og Bústaðavegar, vegna Borgarlínu.
5. **Breytingar á byggingarmagni.** Stærsta breytingin felst í aukningu áætlaðs byggingarmagns á svæði M22 Hallar og minnkun á byggingarmagni í Hólmsheiði, AT4. Einnig eru gefnar auknar byggingarheimildir á M24 Gufunesi, með stækkun svæðis og breyttri skilgreiningu landnotkunar, sömuleiðis á M26 Krossamýrartorgi og M19 Knarrarvogi þar sem ráðgerðar eru lykilstöðvar Borgarlínu. Áætlað byggingarmagn hefur einnig verið aukið á svæði H1-H2 í Örfirisey, til samræmis við breyttar heimildir í deiliskipulagi. Reikna má með minni aukningu atvinnuhúsnæðis á miðsvæðum þar sem íbúðum er fjölgað á kostnað atvinnuhúsnæðis, s.s. á Kringlureit, Skeifunni og Múlum.
6. **Töflur yfir helstu atvinnusvæði uppfarðar í samræmi við áorðnar breytingar og þær tillögur sem eru lagðar fram og þróun uppbyggingar frá staðfestingu aðalskipulagsins.**

## V. Breytingar á almennum skipulagsákvæðum og markmiðum í einstökum málaflokkum:

- Ný og breytt viðmið um þéttleika byggðar á uppbyggingarsvæðum sem taka ríkari tillit til nálægðar við almenningssamgöngur, Borgarlínu og vistvæna samgöngumáta.** Í stað þess að setja fram bindandi tölur um fjölda íbúða eða byggingarmagn á einstökum svæðum í aðalskipulagi, skal uppbygging á hverju svæði undirgangast ákveðið mat sem tekur m.a. tillit til staðsetningar reitsins, nálægðar við almenningssamgöngur, nálægð við atvinnu og þjónustu, ríkari krafna um gæði við hönnun byggðar og almennra viðmiða aðalskipulags um svæðisnýtingu, sbr. einnig stefna um hæðir húsa. Einnig eru settar fram ný viðmið og leikreglur hvernig þróun uppbyggingar og fjölgun íbúða er vöktuð og hvaða atriði eru ráðandi við forgangsröðun byggingarsvæða.
- Húsnæðisstefna – almenn markmið.** Stefnan uppfærð og endurbætt í takti við áherslur í Húsnæðisáætlun, ný megin markmið aðalskipulagsins og breyttar forsendur á húsnæðismarkaði.
- Íbúðarhverfið og gæði byggðar.** Sett fram ákveðnari markmið og kröfur um þróun íbúðarbyggðar, eflingu hverfisheilda, grænna yfirbragð byggðar og gæði í hönnun íbúðarhúsnæðis og almenningsskýma innan íbúðarbyggðar..
- Blöndun byggðar og skilgreining landnotkunar í íbúðarbyggð.** Settar skýrari leikreglur um starfsemi, þjónustu og búsetuúrræði innan íbúðarbyggðar.
- Hæðir húsa.** Ákvæði um hæðir húsa breytast ekki að öðru leyti en því að svæði M2a og b, næst Laugavegi má gera ráð fyrir 5-8 hæða húsum, sbr. stefna um Suðurlandsbrautina. Á miðsvæði M19 Knarrarvogi, syðst og á nýju miðsvæði við Krossamýrartorg í Ártúnshöfða á miðsvæði M26, má gera ráð fyrir 5-8 hæða húsum. Einnig er skerpt á túlkun hæðaviðmiða, m.a. að frávik verði einkum leyfð við götuhorn og háhýsi (> 9 hæðir) verði aðeins leyfð í undantekningatilvikum á öllum svæðum. Almenn markmið og ákvæði stefnunnar að öðru leyti óbreytt.
- Kaupmaðurinn á horninu.** Sett fram ákveðnari stærðarviðmið um matvöruverslanir sem eru staðsettar utan íbúðarhverfa eða þéttar íbúðarbyggðar og skerpt á heimildum um matvöruverslanir í borgarhlutakjörnum og hverfi- og nærþjónustukjörnum.
- Áður samþykktar stefnur um bíla- og hjólastæði og fækkun bensínstöðva verða hluti af breyttu aðalskipulagi.**
- Tímasetningar landnotkunar í Vatnsmýri eru endurskoðaðar í samræmi við samkomulag um nýjan innanlandsflugvöll í Hvassahrauni**
- Nýjum megin markmiðum bætt við stefnuna, sbr. meðfylgjandi Viðauki , sem verða leiðarljós við alla ákvarðanatöku til framtíðar og endurspegla helstu áskoranir sem borgin stendur fram fyrir á næstu árum, s.s. í loftslagsmálum, uppbyggingu Borgarlínu, húsnæðismálum, atvinnumálum og að skapa lífvænlegt borgarsamfélag.**

## VI. Breyttar forsendur, viðmið um vöxt og uppbyggingarhraða og lengd skipulagstímabils

- Íbúaspár uppfærðar á grundvelli mannfjöldaspár Hagstofunnar (2019) ig sett fram ný viðmið vaxtarhraða og markmið um fjölgun íbúða.
- Á grundvelli endurmats á uppbyggingarmöguleikum á þegar byggðum svæðum og skilgreindum landnotkunar svæðum sbr. AR2010-2030, fyrir bæði íbúðir og atvinnuhúsnæði, er lagt til að skipulagstímabil aðalskipulagsins verði lengt til ársins 2040.

# Reykjavík 2040

## Nýr viðauki við Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030

Endurskoðun á stefnu um íbúðarbyggð og blandaða byggð og framlenging skipulagstímabils til ársins 2040. Í viðaukanum er sett fram almenn sýn um þróun borgarinnar til lengri tíma, gerð grein fyrir megin forsendum breytinga og þeim lýst.

## Framtíðarsýn, megin markmið og lýsing breytinga (drög, september, 2020)

Breytingarnar eru settar fram með förmlegum hætti í ritinu *Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2040. Landnotkun og helstu byggingarsvæði* (september 2020) ásamt umhverfisskýrslu VSÓ-ráðgjafar, september 2020



# Efnisyfirlit

## Afhverju endurskoðun?

Helstu forsendur og lykil áherslur  
Yfirlit breytinga og helstu umhverfisáhrif  
Traustur grunnur. Framfylgd stefnu 2015-2019

## Sýn til lengri framtíðar og nógildandi stefna

Helstu viðfangsefni, áherslur og áskoranir

## Vaxtarforsendur og mótun valkosta til lengri tíma

Íbúaspá og húsnæðisþarfir  
Hvað er hægt að byggja mikið innan vaxtarmarka?  
Valkostir um byggðapróun til ársins 2050 og umhverfisáhrif

## Breytingartillögur og megin markmið

Megin markmið og leiðarljós  
Stefna um íbúðarbyggð og blandaða byggð 2010-2040  
*Húsnæði fyrir alla*  
*Íbúðarhverfið og blöndun byggðar*  
*Svæði fyrir íbúðarbyggð og blandaða byggð. Yfirlit byggingarsvæða*  
*Markmið um forgangsröðun uppbyggingar*  
*Möguleg fjölgun íbúða eftir borgahlutum og vöktun á þróun*  
*Þéttleiki byggðar, hæðir húsa og markmið um gæði í íbúðarbyggð*  
Helstu breytingar á atvinnusvæðum  
Ártúnshöfði. Nýr borgarhluti  
Stokkar á Miklubraut og Sæbraut  
Breiðholtsbraut-Arnarnesvegur, gatnamót  
Breyttar ferðavenjur  
Kaupmaðurinn á horninu  
Bíla- og hjólastæðastefna  
Aðrar breytingar

## Tímaás / verkferli:

### Frumdrög

Helstu forsendur, megin áherslur og leiðarljós um þróun byggðar til 2040/50. Umhverfismat valkosta um byggðapróun til 2050. Drög að helstu breytingum á AR2010-2030 – uppfærsla til ársins 2040

Vetur 2019-2020 í skipulags og samgönguráði

### Drög að tillögu

Drög að nýjum viðauka með framtíðarsýn og stefnu til ársins 2040. Ný stefna um íbúðarbyggð til ársins 2040. Stefna um atvinnusvæði uppfærð. Ný megin markmið og skipulagsákvæði í völdum málaflokkum. Kafli um landnotkun uppfærður í heild og breytingar á uppdráttum. Drög að umhverfismati.

7. október, drög að tillögu samþykkt í opinbera kynningu og til umsagnar hjá hagaðilum

### Tillaga í auglýsingu

Formleg breytingartillaga ásamt umhverfismati og fylgigögnum, tilbúin til samþykktar í auglýsingu

Áformað að samþykkja í formlega auglýsingu í nóvember, með 6 vikna athugasemdafresti

Reykjavík

2040

**Afhverju  
endurskoðun?**

**Helstu áherslur og yfirlit  
breytinga**



# Inngangur

Það er eðlilegt að staldra við um 6 árum eftir staðfestingu aðalskipulagsins og leggja mat á hvort stærri breytinga sé þörf og hvort endurmeta þurfi megin markmið aðalskipulagsins í veigamiklum atriðum. Það er ljóst að ýmsar þær áskoranar sem borgin stóð frammi fyrir við samþykkt skipulagsins árið 2014, hafa vaxið. Nægir í því samhengi að nefna loftslagsmálin og uppbyggingu Borgarlínu. Enn fremur hafa ýmsar forsendur breyst, ný þekking hefur komið fram og samþykkt hafa verið ný stefnumið í ýmsum málaflokkum. Áherslur í yfirstandandi stefnumörkun í ýmsum málaflokkum eru einnig mikilvægar forsendur, ekki síst það sem fram kemur í *Græna planinu*, þar sem horft er heildstætt og á nýjan hátt á rekstur og uppbyggingu borgarinnar út frá þremur meginstöðum sjálfbærrar þróunar.

Það er brýnt að ráðast í heildræna skoðun á stefnunni um íbúðarbyggð nú, vegna mótunar skipulags fyrir nýjan borgarhluta í Ártúnshöfða og Elliðaárvogi. Í þeirri vinnu er rammaskipulagið frá 2017 lagt til grundvallar. Hinn nýi borgarhluti í Elliðaárvogi verður stærsta skipulagsverkefni sem borgin hefur ráðist í á síðustu 35 árum og því mikilvægt að skoða skipulag hans í stærra samhengi. Að meðtöldum nýjum íbúðum sem teknar eru að rísa í Vogabyggð, gætu risið á svæðinu hátt í 8 þúsund íbúðir sem nemur um 15% stækkun á núverandi húsnæðisstofni borgarinnar.

Önnur lykil ástæða fyrir endurmati á stefnu um íbúðarbyggð og blandaða byggð, eru áformin um byggingu Borgarlínu.\* Vegna skipulags Borgarlínu er mikilvægt að þetta byggðina ennfrekar í þágu hennar, almennt við biðstöðvar og sérstaklega við skilgreindar kjarnastöðvar. Á næstu árum þarf einkum að forgangsraða uppbyggingu á svæði sem liggja að fyrsta áfanga línunnar. Það er sérlega brýnt að farþegagrunnur þessa fyrsta áfanga verði styrktur með sem skjótustum hætti. Vegna frumhönnunar fyrsta áfanga Borgarlínu er gerð sérstök breyting á aðalskipulaginu vegna hennar.\*\*

Við endurmat á stefnu um íbúðarbyggð og blandaða byggð, um þéttleika byggðar, húsagerðir og staðsetningu uppbyggingar, eru markmið í loftslagsmálum lögð til grundvallar, sem og markmið um líffræðilega fjölbreytni, megin markmið gildandi aðalskipulags og heimsmarkmið Sp. Við mótun breytingartillagna hefur einnig verið tekið mið af sýn til lengri tíma og

þeim helstu áskorunum og viðfangsefnum borgarþróunar sem blasa við á næstu áratugum.

Megin verkefnið er endurmat á stefnu um íbúðarbyggð og blandaða byggð og er leiðarljósið, að þörf fyrir nýtt íbúðarhúsnæði verði mætt innan skilgreindra vaxtarmarka aðalskipulagsins fram til ársins 2040 og jafnvel lengur. Jafnhliða því hefur stefna um atvinnusvæðin, eftir atvikum, verið tekin til endurrýni enda ávallt eðlilegt að skoða staðsetningu heimila og vinnustaða í samhengi. Ný stefna um íbúðarbyggð og og uppfærð viðmið um einstök atvinnusvæði eru sett fram á grunni breyttra forsenda um vaxtarhraða og endurmats á þeim möguleikum sem eru til uppbyggingar á einstökum svæðum.

Leiðarljós við mótun nýrrar stefnu er að spyrða betur saman áform um uppbyggingu og þéttleika, það er fjölgun íbúa og starfa, við byggingu og styrkingu vistvænna samgöngukerfa, Borgarlínu, stofnleiða Strætó bs, hjólastígakerfi og gönguleiðir. Það er í takti við Loftslagsstefnu borgarinnar til ársins 2040 og megin markmið gildandi aðalskipulags. Einnig er lögð áhersla á að setja fram ákveðnari markmið og viðmið um gæði íbúðarbyggðar og almenningsrýma borgarinnar. Auk þess fela tillögurnar í sér breytingar á einstökum megin markmiðum aðalskipulagsins, s.s. varðandi breyttar ferðavenjur og almenningssamgöngur, loftslagsmál, húsnæðisstefnu og stefnu um Kaupmanninn á horninu.

Ljóst er að þau svæði sem þegar eru skilgreind í gildandi aðalskipulagi geta mætt uppbyggingarþörfinni til mun lengri tíma en 2030 og raunar mun lengur en til 2040. Ný uppbygging kallar því einvörðungu á óverulegar breytingar á afmörkun og skilgreiningu landnotkunar, eins og hún er sýnd á þéttbýlisuppdrætti aðalskipulagsins. Markmiðið er að ganga ekki á skilgreind útivistarsvæði og áfram er gert ráð fyrir að megin hluti uppbyggingar verði á þegar röskuðum og/eða byggðum svæðum. Einnig er gengið út frá því að gildandi megin markmið AR2010-2030 um sjálfbæra þróun og lífvænlega borg verði áfram leiðarljós við þróun uppbyggingar og skipulags.



Loftslagsstefna 2016  
CO<sub>2</sub> hlutleysi 2040



Borgarlína

Framkvæmdaáætlun  
2021-2033



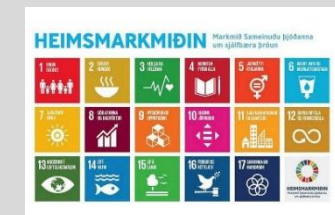
Ártúnshöfði

Nýr borgahluti.  
Rammaskipulag 2017  
og deiliskipulag fyrstu  
áfanga í vinnslu



Staðsetning nýs  
innanlands-  
flugvallar

Nýtt nefndarálit og  
samkomulag 2019



Heimsmarkmið  
Sp 2015

# Inngangur

Á grundvelli þessa er lagt til að samþykktar verði umfangsmiklar breytingar á aðalskipulaginu, einkum varðandi stefnu um íbúðarbyggð og að skipulagstímabilið verði framlengt um 10 ár eða til ársins 2040. Það felur í sér að bindandi stefna um landnotkun, ákvæði um byggingarmagn og markmið um þéttleika byggðar verða uppfærð í heild sinni til ársins 2040.\*\*\*

Í þessu riti sem nefnt er *Reykjavík 2040. Nýr viðauki við Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030*, er gerð grein fyrir megin forsendum breytinga, sett fram ný megin markmið og breytingartillögum lýst. Hin nýju megin markmið eru bindandi og lögð til grundvallar við ákvarðanatöku í skipulagsmálum, við hverfis- og deiliskipulagsgerð og við mat á frekari breytingum á aðalskipulaginu. Einnig er sett fram almenn umfjöllun um helstu áskoranir og viðfangsefni skipulagsyfirvalda til lengri tíma litið og þau sett í samhengi við gildandi stefnu aðalskipulags og samþykktir í öðrum stefnuskjöllum. Líta má á þá umfjöllun sem leiðbeinandi framtíðarsýn. Ritið er nefnt viðauki því aðalskipulagsbók AR2010-2030 heldur gildi sínu í öllum megin atriðum.

Formlegar breytingar á gildandi stefnu eru settar fram í ritinu *Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2040. Landnotkun og helstu byggingarsvæði* (september 2020) og umhverfisáhrifum þeirra er lýst í sérstakri umhverfisskýrslu, sjá fylgiskjal (VSÓ-ráðgjafar, september 2020). Allar breytingar og viðbætur eru feitletraðar. Í umræddu riti er safnað saman öllum helstu bindandi stefnuákvæðum aðalskipulagsins um landnotkun, byggingarmagn, þéttleika og yfirbragð byggðar. Um er að ræða uppfærða útgáfu á kaflanum *Landnotkun* (bls. 204-225; adalskipulag.is), þar sem færðar hafa verið inn allar aðalskipulagsbreytingar sem hafa verið gerðar síðan 2014. Þessi nýja framsetning er gerð til hagræðis svo ekki þurfi að leita að skipulagsákvæðum um einstök svæði í mörgum köflum aðalskipulagsins.

\* „Samkomulag um skipulag og fjármögnun uppbyggingar á samgönguinnviðum, þar með talið innviðum almenningsamgangna, á höfuðborgarsvæðinu til 15 ára, þ.e. til og með ársins 2033“, dagsett og undirritað, 27. september 2019, af íslenska ríkinu og sveitarfélögnum á höfuðborgarsvæðinu.

\*\* Sjá sameiginlega verklýsingu Reykjavíkurborgar og Kópavogsbæjar vegna breytinga á aðalskipulagi vegna fyrsta áfanga Borgarlínu, dagsett febrúar 2020, adalskipulag.is

\*\*\* Tillagan nær til endurskoðunar á völdum þáttum sem eru veigamiklir hluti áætlunarinnar, þó án breytinga á megin markmiðum og grundarvallar forsendum stefnunnar. Hefðbundin endurskoðun aðalskipulags, jafnan nefnd heildarendurskoðun, felur í sér að allir málaflokkar þess eru til skoðunar og áætlunin „núllstillt“ með nýju grunnári, sbr. grein 4.8.1. í skipulagsreglugerð; „Endurskoðun felur m.a. í sér að stefna og ákvæði gildandi aðalskipulags er skoðuð heildstætt, svo sem vegna breyttra forsendna.“ Hér er farin sú leið að lengja í tímabili gildandi aðalskipulags í ljósi endurmats á vaxtarhraða uppbyggingar og möguleikum til uppbyggingar innan þegar skilgreindra landnotkunar svæða



*Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030*, gefið út vorið 2014, heldur gildi sínu í öllum megin atriðum, en felldir eru úr gildi einstaka atriði og kaflahlutar og B-hluti þess verður hér eftir eingöngu hafður til hliðsjónar (sjá einnig staðfest gögn á adalskipulag.is).



*Reykjavík 2040. Nýr viðauki við Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030*, þar sem lýst er megin forsendum umræddra breytinga og framlengingu skipulagstímabils og sett fram nokkur ný bindandi megin markmið.



Tillögur að breytingum eru settar fram með formlegum hætti í ritinu *Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2040. Landnotkun og helstu byggingarsvæði* (bindandi stefna) og umhverfisáhrifum þeirra lýst í sérstakri umhverfisskýrslu.

## Markmið og tilgangur\*

- Að herða á framfylgd lykil markmiða AR2010-2030 um sjálfbæra þróun
- Skapa forsendur fyrir kröftugri vöxt borgar sem styður við sjálfbæra þróun og markmið um lífvænlegt og fjölbreytt borgarsamfélag
- Styðja enn betur við markmið borgar og ríkis um kolefnishlutleysi árið 2040.
- Setja háleitari markmið um breyttar ferðavenjur í samræmi við framfylgd loftslagsstefnu til ársins 2040.
- Þéttleiki byggðar og forgangsröðun byggingarsvæða taki ávallt mið af nálægð við almenningsamgöngur og uppbyggingu Borgarlínu.
- Húsnæði sem hentar ungu fólki og fyrstu kaupendum verði í forgangi á reitum í grennd við Borgarlínustöðvar.
- Endurmeta íbúaspár og húsnæðisþarfir til ársins 2040 og skapa betri þekkingargrunn til að greina húsnæðisþarfir og leiðbeiningu við gerð húsnæðisáætlana til skemmri tíma.
- Stuðla að uppbyggingu nýs borgarhverfis í Elliðaárvogi sem er lífvænlegt, hagkvæmt og umhverfisvænt.
- Styrkja innviði til að greiða fyrir orkuskiptum í samgöngum.
- Við mótun breytingartillagna verði markmið um Græna netið og líffræðilegan fjölbreytileika lögð til grundvallar.
- Heimsmarkmið SP um sjálfbæra þróun verði leiðarljós við endurskoðun markmiða og mótun breytingartillagna
- Setja skýrari markmið um gæði íbúðarbyggðar og almenningsrýma.
- Gera aðalskipulagið að betra stjórntæki þannig að auðveldar verði að tryggja framfylgd settra markmiða og styrkja samningsstöðu borgaryfirvalda um uppbyggingu á einstökum reitum.

\* Sjá nánar um upphafleg markmið í verklýsingu (júní, 2019), adalskipulag.is

# Helstu breytingar

**Markmið og forsendur um íbúapróun og fjölgun starfa uppfærðar og miðaðar við 2040. Skipulagstímabilið lengt til 2040**

**Stefna um íbúðarbyggð endurskoðuð í heild sinni, uppfærð og sett fram á nýjan hátt og samtvinnuð húsnæðisstefnu. Skýrari markmið og viðmið um staðsetningu, þéttleika og yfirbragð íbúðarbyggðar**

**Auknar kröfur um gæði íbúðarbyggðar og almenningsrýma**

**Skipulag Ártúnshöfða sett fram í samræmi við rammaskipulag og yfirstandandi deiliskipulagsvinnu**

**Nýjar tímasetningar varðandi landnotkun í Vatnsmýri Borgarlínar fest niður og lykilstöðvar hennar\***

**Breyttar skilgreiningar stofnbrauta. Nýr stokkur skilgreindur fyrir Sæbraut og skerpt á stefnu um stokk fyrir Miklubraut**

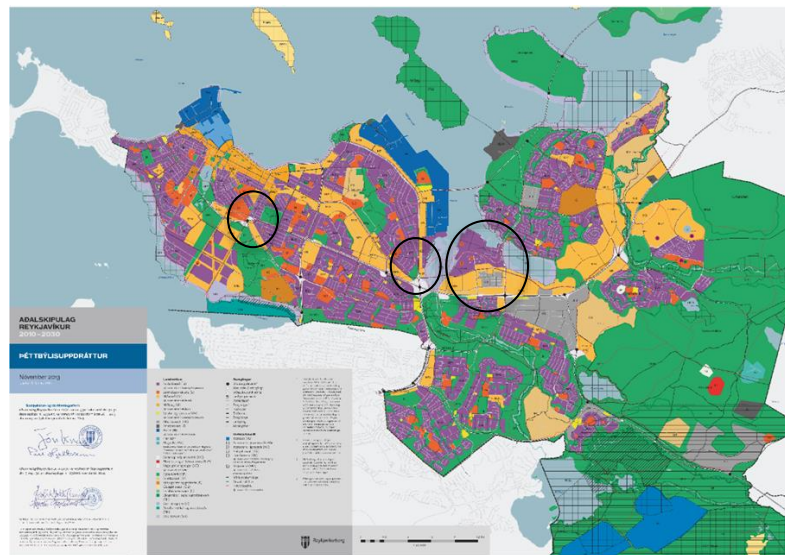
**Stefna um byggingarmagn og skilgreining landnotkunar á einstökum atvinnusvæðum endurskoðuð**

**Ný megin markmið og skipulagsákvæði sett fram varðandi breyttar ferðavenjur, loftslagsmál, húsnæðisstefnu, kaupmanninn á horninu og hæðir húsa**

**Byggðapróun til 2040 takmarkist við núverandi vaxtarmörk\*\***

\* Samanber staðfest breyting svæðisskipulags (maí 2018) og frumdrög að hönnun Borgarlínu. Sjá sérstök breyting á aðalskipulagi vegna Borgarlínu (verklýsing, mars 2020)

\*\* Vaxtarmörk AR lagfærð til samræmis við vaxtarmörk svæðisskipulags.



Tillögur leiða ekki til umfangsmikilla breytinga á þéttbýlisupprætti aðalskipulagsins. Þær helstu eru vegna breytts skipulags í Ártúnshöfða og landnotkunarbreytingar vegna stefnu um stokka á Miklubraut og Sæbraut. Ekki eru boðaðar breytingar á sveitarfélagsupprætti, en skipulagsupprættir verða uppfærðar sbr. áorðnar breytingar síðan 2014 og settir fram með nýrri yfirskrift, Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2040.

## Helstu umhverfisáhrif\*

Allar breytingar miða að því að tryggja betur framfylgd megin markmiða um sjálfbæra borgarþróun sbr. AR2010-2030, Húsnæðisstefna og Loftslagsstefna. Breytingar eru í samræmi við megin markmið svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins, markmið um uppbyggingu Borgarlínu, Loftslagsstefnu ríkisins, áherslur Landsskipulagsstefnu og markmið í öðrum stefnuskjólum stjórnvalda á sviði umhverfismála – og ganga í takti við heimsmarkmið Sp. Yfirlit helstu umhverfisáhrifa (+/-):

- Ártúnshöfði –Elliðaárvogur. Ámóta stór landfylling (0) og gengið eilítið meira á græn svæði í Elliðaárvoginum (-). Betri nýting svæðis og meiri þéttleiki (+) og meiri blöndun (öflugri atvinnukjarni (+), aukið umferðarálag á aðliggjandi götur vegna meira byggingarmagns (-)
- Stokkar á Miklubraut og Sæbraut, aukin umhverfisgæði í aðliggjandi byggð (+), skilvirkara umferðarlæði og minni útblástur (+), aukin mengun við stokkamunna (-)
- Tilkoma Borgarlínu og þétting við lykilstöðvar, styður við breyttar ferðavenjur (+).
- Færri störf utan vaxtarmarka /fleiri störf innan vaxtarmarka(+). Jafnvægi í dreifingu íbúa og starfa eykst (+).
- Betri nýting núverandi húsnæðis. Fjöldun íbúða/aukaíbúða í núverandi húsnæði dregur úr nýbyggingarþörf og lækkar kolefnispor uppbyggingar (+) og dregur úr þörf að nema nýtt land /græn svæði (+)
- Ákveðnari ákvæði um gæði í íbúðarbyggðar, þéttleika og hæðir húsa, grænt yfirbragð / gegndræpi, ofanvatnslausnir, græn þök, kröfur um birtuskilyrði, leiksvæði osfrv. (+)
- Ákveðnari markmið um framboð félagslegs húsnæðis, blöndun félagshópa innan hverfa og búsetuúrræði fyrir alla (+)
- Ný þróunarsvæði sem eru á grænum svæðum (-), eldri svæði minnkuð eða felld sem voru á grænum svæðum (+)
- Uppbygging í Vatnsmýri frestast um 10 ár (-)

\* Sjá nánar umhverfisskýrslu VSÓ-ráðgjafar, september 2020

# AR2010-2030

Staðfesting Aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030 (AR2010-2030, sjá aðalskipulag.is) þann 24. febrúar 2014, markaði ákveðin tímamót í þróun borgarinnar. Með AR2010-2030 var boðuð róttæk breyting á stefnu borgarinnar í skipulags- og umhverfismálum. Í stefnunni er gert ráð fyrir því að að minnsta kosti 90% allra nýrra íbúða á skipulagstímabilinu rísi innan núverandi þéttbýlismarkna. Til að undirstrika þá yfirlýsingu voru dregin skýr vaxtarmörk um þéttbýli borgarinnar. Í stað nýrra úthverfa er lögð áhersla á þéttingu á fjölmörgum smærri reitum innan núverandi byggðar, einkum með endurnýtingu eldri atvinnusvæða. Ýtt er undir aukna blöndun byggðar með íbúðarbyggð í nágrenni við núverandi atvinnukjarna, samtvinnun íbúða og vinnustaða innan sama reits og félagslega blöndun með fjölbreyttum húsnæðislausnum. Markmiðið er að skapa heildstæðari og þéttari borgarbyggð og nýta þar með betur land og fjárfestingar í gatna- og veitukerfum og þjónustustofnunum. Með þéttari og blandaðri byggð er dregið almennt úr vegalengdum, samgöngukostnaði og umhverfisáhrifum samgangna og auðveldar er að stuðla að breyttum ferðavenjum og efla lýðheilsu. AR2010-2030 er fyrsta heildarskipulag borgarinnar þar sem ekki er gert ráð fyrir nýjum úthverfum í jaðri byggðarinnar en verkefni næstu áratuga „er að fullbyggja Borgina við Sundin“, eins og það er orðað í inngangi aðalskipulagsins.

Það má segja að með staðfestingu AR2010-2030 árið 2014 hafi verið sagt endanlega skilið við þá sýn sem fest var niður í aðalskipulagi borgarinnar á 7. áratug 20. aldar og var allsráðandi fram undir síðustu aldamót; um hina niðurrhólfaðu, gisnu og dreifðu borg einkabílsins og skipulagningu nýrra íbúðarhverfa í útjaðri byggðarinnar. AR2010-2030 boðar ekki beinlínis ný tíðindi, heldur byggir sýn þess á þeirri alþjóðlegu hugmyndafræði um borgarskipulag sem hefur verið að mótast á síðustu 30 árum og miðar að því að gera borgirnar mannvænlegri, umhverfisvænni og heilsusamlegri. Sú sýn byggir í raun á ákveðnu afturhvarfi til klassísks skipulags hinnar sögulegu borgar og þeim atriðum sem gerir borg að borg, með samfelldri, þéttari og blandaðri byggð, sem tengd er saman með götum og torgum sem jafnframt eru mikilvægustu almenningsrýmin.

Framtíðasýn og stefnumörkun um sjálfbæra þróun borginnar sem sett er fram undir fjórum meginstoðum í AR2010-2030 heldur gildi sínu.



## Borgin við Sundin

Borgin við Sundin felur í sér stefnumörkun sem leggur áherslu á vöxt borgarinnar til vesturs, á þétta, fjölbreytta og blandaða byggð á Nesinu og við Sundin

## Skapandi borg

Skapandi borg felur í sér stefnumörkun um eflingu og sérhæfingu atvinnusvæða og skilyrði sem styðja við kraftmikla atvinnuuppbyggingu og nýsköpun í Reykjavík á komandi áratugum

## Græna borgin

Græna borgin felur í sér stefnumörkun sem leggur áherslu á hagkvæma nýtingu lands og auðlinda, bætt umhverfisgæði og lýðheilsu, vistvænar samgöngur og verndun náttúru

## Borg fyrir fólk

Borg fyrir fólk felur í sér stefnumörkun er varðar lífsgæði borgarbúa og gæði í hinu manngerðu umhverfi borgarinnar og markmið sem setja manneskjuna í öndvegi og forgangsraða í hennar þágu

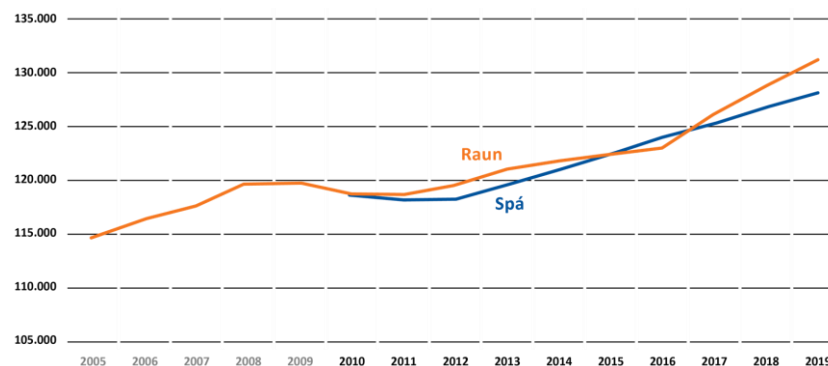
# Hvernig hefur miðað?

Stefna gildandi aðalskipulags og framtíðarsýn þess stendur enn vel fyrir sínu um 6 árum eftir staðfestingu þess. Í öllum megin atriðum hefur gengið vel að fylgja eftir markmiðum þess. Ein helsta leiðin til þess að vinna markvisst að innleiðingu aðalskipulags og festa það í sessi sem öflugt stjórnæki sveitarfélags, er að stuðla að stöðugri umræðu um það og þá langtímasýn sem í því felst. Það verður best tryggt með því að vakta markvisst þróun borgarinnar og spyrja hvort við séum á réttri leið miðað við sett markmið. Það hefur verið gert með reglubundnum skýrslum um framfylgd stefnunnar, þar sem birtar eru niðurstöður fyrir nokkra lykil mælikvaða um þróun borgarinnar.

Með slíkri vöktun köllum við fram reglulega umræðu og endurmat á einstökum markmiðum stefnunnar. Við þurfum vissulega að vera stefnuföst varðandi megin markmiðin en jafnframt að vera opin fyrir því að endurskoða einstök ákvæði aðalskipulagsins, í takti við breyttar forsendur og tíðaranda. Nú þegar hafa verið staðfestar vel á þriðja tug breytingar á aðalskipulaginu og varða þær flestar staðbundin ákvæði um landnotkun og byggingarmagn. Minniháttar breytingar sem eru í samræmi við megin markmið stefnunar og hafa flestar miðað að því að herða á framfylgd stefnunnar. Með þessari nálgun, vöktun og símati og jafnframt sveigjanleika til breytinga, er hægt að tryggja að stefnan verði betur í takti við tíðarandann á hverjum tíma og síður skapast þörf á umfangsmikilli heildarendurskoðun.

Á næstu síðum eru gefin dæmi um þætti í þróun borgarinnar sem hefur verið fylgst með síðan árið 2015, þegar fyrst var tekin staðan á framfylgd einstakra markmiða.

Íbúapróun í Reykjavík 2010 til 2019. Spá aðalskipulags og í raun



## Helstu mælikvarðar:

Fjöldi íbúa

Fjöldi íbúða

Íbúapöttleiki innan vaxtarmarka

Bílumferð á íbúa

Ferðavenjur (modal split)

Fjöldi íbúa innan 400 m frá almenningssamgöngum

Lengd hjólastíga

Hlutfall uppbyggingar á röskuðum/byggðum svæðum

Losun CO<sub>2</sub>

Fjöldi innan við 400 m frá matvöruverslun

Hlutfall íbúða á vegum húsnæðisfélaga

Fjöldi íbúa innan Hringbrautar

# Þróun 2015 til 2019

## Uppbygging



**89%**

uppbyggingar  
árið 2019 á þegar  
byggðum eða  
röskuðum svæðum

## Nýjar íbúðir



**+3.742**

nýjar íbúðir  
á tímabilinu  
2015 til 2019

## Íbúafjöldi



**+7.600**

íbúar  
á tímabilinu  
2015 til 2019

## Meðalstærð íbúða



**120 m<sup>2</sup>**  
→ **90 m<sup>2</sup>**

Meðalstærð íbúða  
í byggingu í dag  
er 25% minni en  
almennt viðmið  
aðalskipulags

## Íbúðir á viðráðanlegu verði



**25%**  
→ **37%**

Um 37% nýrrar  
íbúðaruppbyggingar  
á vegum húsnæðis-  
félaga sem ekki eru  
rekin í hagnaðarskyni

## Þéttleiki íbúðir/ha



**60** íbúðir/ha  
→ **82** íbúðir/ha

Þéttleiki nýrra  
íbúðarsvæða vel  
yfir viðmiðum  
aðalskipulagsins

Hvernig hefur miðað?

## Þróun 2015 til 2019



2015–2019  
Göngugötur

**+204%**



2015–2019  
Hjólástígar

**+67,4%**



2015–2019  
Fjöldi íbúða í  
Reykjavík

**+7,2%**



2015–2019  
Fjöldi íbúa innan  
Hringbrautar

**+4,7%**



2015–2019  
Fjöldi íbúa 400 m  
frá stoppistöð

**+8,7%**



2015–2019  
Fjöldi íbúa 400 m  
frá matvörubúð

**+1,8%**



2015–2019  
Fjöldi íbúa 400 m  
frá Vínbúð

**+45,4%**



2015–2019  
Fjöldi íbúa innan  
vaxtarsvæðis

**+6,3%**

# Sýn til lengri tíma og núgildandi stefna

Drög, september 2020

## Helstu viðfangsefni, áherslur og áskoranir

1. Stefnufesta og sveigjanleiki
2. Mikilvægi Reykjavíkur og borgarsamfélags á Íslandi
3. Ein borg, mörg sveitarfélög
4. Loftslagsmál og kolefnisspor uppbyggingar
5. Breyttar ferðavenjur og uppbygging Borgarlínu
6. Húsnæði og samgöngur, tvær hliðar á sama peningnum
7. Lífandi, fjölbreytt og félagslega sjálfbær íbúðarhverfi
8. Gæði íbúðarbyggðar og sólríkt umhverfi
9. Aðgengi að grunnþjónustu, verslun, útivist og almenningsgrýmum
10. Heilsuborgin. Lýðheilsa og borgarskipulag
11. Hagkvæmt húsnæði fyrir alla
12. Kröftugt og fjölbreytt atvinnulíf
13. Byggjum á því sem við höfum. Betri nýting lands, innviða og húsnæðis
14. Græna borgin
15. Borgin er sífelldum breytingum háð
16. Fjölbreytt borg fyrir alla



# Stefnufesta og sveigjanleiki

Við þurfum skýra, metnaðarfulla og ígrundaða langtímasýn á borgarskipulagið og vera staðföst í að ná henni fram, en á sama tíma vera ávallt vera opin fyrir endurmati, nýjum og fjölbreyttum sjónarmiðum og nýrri þekkingu. Við þurfum að byggja okkar stærstu ákvarðanir á grundvelli slíkrar sýnar en hafa jafnframt svigrúm til að taka smærri ákvarðanir til skemmri tíma til að leysa aðsteðjandi vandamál. Við þurfum líka að hafa í huga að lausnirnar og aðgerðirnar sem leiða okkur að settum markmiðum geti verið fjölbreyttar. Framtíðarsýnin að skipulagi borgarinnar má ekki vera „dogmatísk“; að það sé í raun bara ein leið að settum markmiðum. Það er mögulegt að of stíf og ítarleg skipulagsáætlun, festi borgarþróunina í ákveðnum hjólförum og geri það að verkum að erfiðar er að brydda uppá nýjungum. Og það getur myndast tregða að endurskoða stefnuna. Skipulagsstefna sem víðtæk sátt er um í upphafi getur þannig fest ákveðinn tíðarandann í sessi og hægt á breytingum sem annars hefðu orðið.

Það er stundum sagt að skipulagsstefna geti ekki siglt til lengdar á móti tíðarandanum eða meginstraumi markaðarins. Til að stefnumörkun verði árangursrík þurfi hún því ávallt að endurspeglar þá djúplægu krafta sem eru að verki og eiga sér stoð í „sáttmálum“ samfélagsins? En þetta er snúið orsakasambandi. Það er ekki auðsött að greina hina undirliggjandi meginstrauma og enn fremur umdeilanlegt hvort leggja eigi þá til grundvallar. Við mótun skipulagsstefnu til framtíðar þarf vitanlega líka að vega og meta hvort ekki þurfi að snúa uppá þá þróun sem er í farvatninu, ef sýnt er að hún geti haft neikvæð áhrif til lengri tíma litið.

Það er aldrei auðvelt að spá fyrir um framtíðina og ganga útfrá ákveðinni þróun vísri. Mögulega ríkir nú meiri óvissa um framtíðina en nokkurn tímann áður og erfiðar er að nýta sér lærdóm reynslunnar og sögunnar til að átta sig á hvað er framundan. En við verðum áfram að trúa því að við getum haft veruleg áhrif á þróun til framtíðar, með stefnumörkun okkar og ákvörðunum í dag. Það er hinsvegar brýnna, sem aldrei fyrr, að áætlanir til framtíðar feli í sér sveigjanleika og að borgin og samfélag hennar sé ávallt viðbúin eins og kostur er að að takast á við óvæntar áskoranir og ný verkefni, vegna breyttra ytri aðstæðna.

Það tekur tíma að breyta skipulagi borgar, ekki síst borgum sem eiga sér langa sögu. Tímabil einnar aðalskipulagsáætlunar er stutt tímasteið í sögu borgar og verður léttvægara eftir því sem borgin stækkar og hægir á hlutfallslegum vexti hennar. Það skipulag sem er fyrir er jafnan greipt í hið byggða umhverfi og fjárfreka innviði og virkni samfélagsins er háð venjum og oft rótgrónum hugsanahætti og menningu sem ekki verður auðveldlega umpólað á líftíma einnar kynslóðar. Í framtíðarskipulaginu er því mikilvægt að byggja á því sem við höfum nú þegar, jafnhliða því að boðaðar eru nýjar áherslur. Stundum er skynsamlegt að gefa nýjum áherslum góðan tíma og taka smá skref í einu og prófa sig áfram. En í öðru þarf að taka stærri og róttækari skref og helst strax, ef mikið liggur við eins og vegna loftslagsmálanna.

Við þurfum að vera stefnuföst og virða þau megin markmið um sjálfbæra þróun sem við höfum sett okkur í gildandi aðalskipulagi og ekki breyta þeim nema að undangengnu ítarlegu samráðsferli. Við þurfum líka að vera ávallt opin fyrir endurbótum á einstökum ákvæðum stefnunnar, ekki síst þeim sem herða almennt á framfylgd stefnunnar og tryggja nýjar og fjölbreyttari leiðir að settum markmiðum.

**Í næstu köflum er varpað fram hugleiðingum um nokkrar helstu áskoranir sem blasa við í borgarskipulagi á næstu áratugum, þær skoðaðar í sögulegu ljósi og settar í samhengi við gildandi stefnu aðalskipulagsins og önnur opinber stefnuskjöl. Lögð er áhersla á umfjöllun um málaflokka sem snerta þær breytingar sem nú eru lagðar fram.**



„Hvernig á Reykjavík eftir að standa sig í samkeppni um nýja íbúa og ný atvinnutækifæri? Hvernig reiðir Íslandi af í samkeppni þjóðanna? Heldur höfuðborgarsvæðið áfram að vaxa hraðar en önnur svæði landsins eða spretta fram ný vaxtarsvæði? Hvernig breytist aldurssamsetning íbúanna? Hvaða breytingar verða á fjölskyldugerð og fæðingartíðni? Hversu eftirsótt verður að flytja til Íslands á næstu áratugum? Hversu hratt vex Reykjavík? Framtíðin er alltaf óviss, ekki síst á tímum þegar blikur eru á lofti á fjármálamörkuðum, í umhverfismálum og í alþjóðasamfélaginu almennt. Spár til framtíðar verða háðar stærri skekkjumörkum. Þegar horft er til stöðu Íslands í alþjóðlegu samhengi og til þeirra djúplægu krafta sem hafa mótað þróun í heiminum á undanförun áratugum er þó ekki ástæða til annars en að ætla að samfélag á Íslandi haldi áfram að vaxa og dafna. Það veltur hins vegar mjög á því hvernig haldið verður á málum og unnið úr þeim tækifærum og ógnunum sem framundan eru.“

# Mikilvægi Reykjavíkur og borgarsamfélags á Íslandi

Borgir og stærri bæir hafi verið hreyfiafl breytinga og drifkraftar vaxtar og framfara í gegnum söguna. Við getum nefnt þetta áhrifamátt nálægðarinnar eða samtakamátt fjöldans. Samfélag fólks dregur að sér fleira fólk sem viðheldur nauðsynlegri fjölbreytni í mannlífsflórunni og hinir nýju íbúar bera með sér önnur viðhorf, nýjar þarfir og atvinnuhætti. Þéttleikinn og margbreytileiki fólksfjöldans skapar jarðveg fyrir aukin og flóknari samskipti og samfélag sem þarf sífellt að glíma við ný vandamál, verkefni og áskoranir. Það aftur leiðir til nýrra lausna og nýjunga sem gerir það að verkum að stöðnun eða íhaldssemi fær ekki að ráða ríkjum.

Borgin hefur ekki eingöngu verið hreyfiafli hagvaxtar í viðkomandi samfélagi, heldur einnig aukins frjálslyndis og umburðarlyndis. Borgarsamfélag getur virkað sem einskonar móteitur gegn hverskonar aðskilnaðarhyggju og íhaldssemi. Hin nánu og miklu samskipti og viðskipti sem fara fram innan borga gera það að verkum að múrar milli ólíkra hópa eru brotnir niður. Í borginni er líka glugginn út í hinn stóra heim, þar mætast ólíkir menningarheimar og þekking sem berst frá fjarlægari stöðum gegnum viðskiptasambönd og stöðugan straum nýrra íbúa.

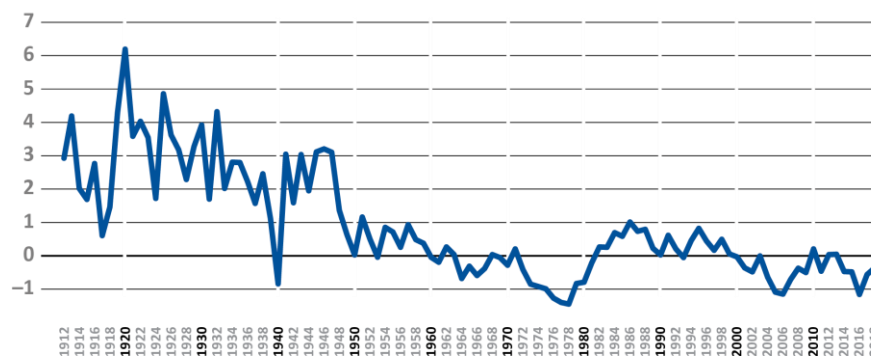
Sem eina borg landsins er staða og styrkur Reykjavíkur og Íslands rækilega samofin. Reykjavík er útvörður landsins í alþjóðasamfélaginu, meðal annars í samkeppninni um ungt vel menntað fólk, alþjóðleg fyrirtæki og viðburði. Það er sérlega mikilvægt að styrkja samkeppnisstöðu Reykjavíkur ennfrekar og gera borgina sem lífvænlegasta og mest aðlaðandi fyrir nýja íbúa og fyrirtæki. Reykjavík þarf áfram að vera hreyfiafl hagvaxtar og nýsköpunar hér á landi og vettvangur fyrir framsækið atvinnulíf, rannsóknir og háskólastarfsemi. Styrkur borgarinnar liggur einnig í fjölbreytni atvinnulífsins sem þarf að viðhalda og auka enn frekar og auðvelda þannig borginni að kljást við óvæntar áskoranir vegna breyttra ytri aðstæðna.

Aðdráttarafli Reykjavíkur og Íslands sem búsvæði fyrir fólk hvaðanæva af úr heiminum mun aukast á næstu áratugum, meðal annars vegna vaxandi umhverfisvandamála og borgin þarf að gæta að skyldu sinni að taka vel á móti nýjum íbúum. Þétt blönduð byggð þar sem félagsleg fjölbreytni ríkir, stutt er í þjónustu, verslun og allar samfélagsstofnanir og vel þjónað af

almenningsamgöngum, er umhverfi sem er ákjósanlegt fyrir nýja íbúa borgarinnar.

Í ljósi þeirra áskorana sem við stöndum frammi fyrir í loftslagsmálum má spyrja sig hvort ekki sé mikilvægt að efla borgarvæðingu landsins og setja aukinn kraft í uppbyggingu þéttbýlis sem getur stutt við vistvænni ferðavenjur og lífsmáta. Það er ljóst að tryggja þarf meiri kraft í uppbyggingu þéttari byggðar á höfuðborgarsvæðinu, líkt og gildandi svæðisskipulag boðar. Að sama skapa þarf að setja í forgang uppbyggingu á svæðum, innan höfuðborgarsvæðisins, þar sem raunhæfast er að ná markmiðum svæðisskipulags og loftslagsstefnu, bæði borgar og ríkis. Þetta undirstrikar að að hlutur Reykjavíkur í íbúafjölgun landsins þarf að vaxa all nokkuð. Núverandi íbúaspá aðalskipulagsins er hófstíllt í þessum efnum og því vert að spyrja sig hvort það sé ekki ábyrgðarhlutur, að gera ekki ráð fyrir hraðari vexti í höfuðborginni.

Dvínandi borgarvæðing á Íslandi



Breytingar (%) á hlutdeild höfuðborgarsvæðis af mannfjölda landsins 1912 til 2018

„Staða og styrkur Reykjavíkur og Íslands alls eru samofin, þótt vissulega séu hagsmunir ólíkir í einstökum atriðum eftir landsvæðum. Tæplega 40% landsmanna búa í höfuðborginni, um 63% búa á höfuðborgarsvæðinu og tæplega 80% íbúa landsins eru í innan við klukkustundar fjarlægð frá Reykjavík. Efling höfuðborgarinnar er því styrkur fyrir landið sem heild, ekki síst á tímum vaxandi alþjóðavæðingar. Segja má að Reykjavík sé útvörður landsins í hinni alþjóðlegu samkeppni um ungt velmenntað fólk, þekkingarfyrirtæki, fjárfestingar, ferðamenn og viðburði. Þéttbýlisþróun og myndun borgar, með tilheyrandi eflingu sjávarútvegs, iðnaðar, verslunar, menntunar og menningar, hefur verið forsenda þess að íslenskt samfélag hefur staðið af sér efnahagskreppur og landflótta. Hversu vel Íslendingum reiðir af í samkeppni þjóðanna veltur þess vegna að stórum hluta á því hversu vel gengur að efla og bæta Reykjavík sem höfuðborg landsins.“

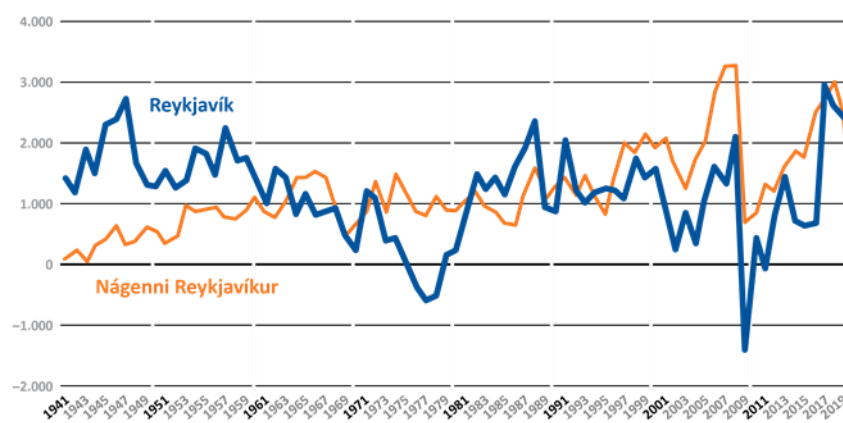
# Ein borg, mörg sveitarfélög

Eitt helsta einkenni borgarþróunar á Vesturlöndum á 20. öldinni er útpensla byggðar sem fer þvert á stjórnsýslumörk. Það hefur verið ein helsta áskorunin sem borgaryfirvöld standa jafnan frammi fyrir. Hugmyndfræðin um hið afmarkaða og friðsæla íbúðarhverfi umvafið náttúrunni, fjarri skarkala borgarinnar og tilkoma einkabílsins kyntu sérstaklega undir þessa þróun. Sveitarfélög í jaðri gömlu borgarinnar sáu tækifæri í að leggja til land undir hreina íbúðarbyggð og þá helst einkum fyrir vegleg einbýlishús, meðan gömlu borginni var látið eftir að leggja til land undir misþrifalega atvinnustarfsemi, félagslegt húsnæði og standa undir ýmsum félags- og menningarstofnunum og almenningsrýmum. Íbúar hinna nýju garðúthverfa í nágrennabyggðunum gátu þannig notið þeirra fríðinda sem gamla borgin bauð uppá og á sama tíma búið við friðsæld og heilnæmt loft í grennd við opna náttúra, auk þess að njóta þess skattafsláttar sem „litla“ sveitarfélagið gat mögulega boðið uppá. Íbúar í slíkum byggðum voru þannig nokkurskonar laumufarþegar í borgarsamfélaginu. Í sinni ýktustu mynd hefur þróun af þessum meiði sogað allan efnahagslegan þrótt úr gömlu borginni og þá hefur ekki eingöngu verið um brottflutning efnaðra íbúa að ræða, heldur einnig fyrirtækja þeirra. Skattstofnar gömlu borgarinnar hrynja en samfélag hennar þarf áfram að standa undir velferð þeirra sem höllum fæti standa og sáu sér ekki fært að flytja burt. Það er ljóst að útpensla byggðar í formi lágreistra garðhverfi hefur víða haft margvísleg áhrif á þróun borgarsamfélaga, með tilheyrandi umhverfisáhrifum sem glímt er við í dag.

Afleiðingar byggðarþróunar af þessu tagi fyrir gömlu borgina, veltur þó á því hvaða landnotkun gefur mestan arð hverju sinni, hvernig skattheimtu og gjaldtöku sveitarfélaganna er háttáð og lagaumhverfi skattlagningar og þjónustuframboðs. Uppkaup á landi í grennd við gömlu borgina og markviss útvíkkun stjórnsýslumarka hennar getur vissulega einnig stemmt stigu við stjórnlausri borgarþróun. Og síðan skiptir miklu máli hvort komið er á nýju svæðisbundnu stjórnsýslustigi á viðkomandi borgarsvæði eða komið böndum á þróunina með lagaákvæðum sem tryggja gerð öflugssvæðisskipulags sem byggir á samvinnu viðkomandi sveitarfélaga.

Reykjavík og höfuðborgarsvæðið hefur ekki farið varhluta af þróun af þessu tagi í gegnum áratugina. Að einhverju leyti að minnsta kosti. Svæðið hefur þó notið þess að virk samvinna hefur löngum verið milli sveitarfélaganna á vettvangi SSH og gerð svæðisskipulags er tryggð í skipulagslögum. Það er mikilvægt að til staðar sé metnaðarfullt og lagalega bindandi svæðisskipulag, þar sem sett er fram sameiginleg sýn sveitarfélaganna um sjálfbæra þróun svæðisins sem ein borg og skapaður grundvöllur að uppbyggingu og þróun helstu innviða sem tengja sveitarfélögin saman. Líkt og hagsmunir Reykjavíkur og landsins alls fara saman, þá tvinnast hagsmunir sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu í flestum málum saman í eina samfléttaða heild. Sáttmáli um uppbyggingu Borgarlínu og fjármögnun samgönguinnviða, sem gerður var haustið 2019 er góður vitnisburður um öflugna samvinnu sveitarfélaganna. Það er helst á sviði félagslegra málefna og félagslegs húsnæðis sem skortur er á samvinnu og að samtakamáttur allra sveitarfélaganna sé virkjaður.

Árleg íbúafjöldun í Reykjavík og nágrenni 1941 til 2020



Fjöldun milli 2019 og 2020 áætluð á grunni íbúatalna frá 1. júlí 2020

„Á Íslandi er einungis eitt borgarsvæði og sem slíkt gegnir höfuðborgarsvæðið veigamiklu hlutverki sem miðstöð stjórnsýslu, menntunar og menningar fyrir landið allt. Í nútímasamfélagi, þar sem fólk, fyrirtæki og fjármagn eru hreyfanleg, hafa öflug borgarsvæði sífellt meira vægi sem drifkraftur nýsköpunar og nýrra tækifæra. Það er lykilatriði í samkeppnisstöðu landsins að höfuðborgarsvæðið þróist í nútímalegt borgarsamfélag með alþjóðlegu yfirbragði þar sem lífskjör og tækifæri verði sambærileg við bestu borgir.“

Höfuðborgarsvæðið 2040, bls. 6

# Loftslagsmál og kolefnisspor uppbyggingar

Að kljást við loftslagsbreytingar og minnka kolefnisspor uppbyggingar, felst ekki síst í því að búa þéttar, nýta betur land, núverandi húsnæði og aðra innviði. Að búa þéttar tryggir einnig að auðveldar er að vernda óraskað land í jaðri þéttbýlisins og viðhalda náttúrufræðilegum fjölbreytileika. Hin sjálfbæra og vistvæna borg er æftar nefnd sem helsta lausn mannkyns í baráttunni við umhverfisvandamál heimsins. Meðan yfir helmingur mannkyns býr í borgum og bæjum taka stærri þéttbýlisstaðir heimsins sennilega ekki yfir nema 1-3% af yfirborði jarðar. Nútímavæðing heimsbyggðarinnar er í reynd rétt að hefjast, sem hljómar nokkuð ógnvænlega á tímum loftslagsbreytinga og nauðsynjar þess að fara draga úr vextinum og neyslunni á öllum sviðum. Það hefur verið áætlað að byggja þurfi yfir um 2.500 milljónir nýja íbúa í borgum heimsins til ársins 2050

Það er sannarlega tímabært að meta sérstaklega kolefnisspor uppbyggingar, bæði húsnæðis og allra innviða, þegar verið er að meta húsnæðisþarfir í samfélaginu til langrar framtíðar. Kolefnisspor okkar ríkjandi byggingarefnis er þungt og það getur því verið afdrifaríkt að ofmeta stærðarþarfir húsnæðis og annarra mannvirkja í áætlanagerð. Það er því vert að velta uppi kolefnisspori mismunandi valkosta í húsnæðismálum þegar verið er að endurmeta stefnu um íbúðarbyggð. Það getur verið hollt að spyrja sig hvað við ætlum að gera vel við okkur í húsnæðismálum, horft til íbúðarrýmis á hvern einstakling. Ætlum við að halda áfram auka fermetra íbúðarhúsnæðis á hvern íbúa, líkt og verið hefur síðustu árhundruðin eða ætlum við að staldra við og hægja aðeins á. Þetta er vissulega erfið spurning því gæðin í rýmunum liggja oft í stærðinni og þar með umfangi steinsteypunnar. En þetta lýtur einnig að því að nýta sem best það húsnæði sem er þegar til staðar, viðhalda og lengja líftíma þess og reikna ávallt út kolefnisspor niðurrifs; en ekki eingöngu það að búa og starfa aðeins þéttar innan húsnæðis. Með betri nýtingu og lengri líftíma núverandi húsnæðis og innviða er hægt að draga úr nýbyggingarþörfinni og þar með losun gróðurhúsalofttegunda.

Það er ljóst að mikil áskorun er að ná settum markmiðum um kolefnishlutleysi og beinar aðgerðir yfirvalda munu ekki duga einar til. Það kolefnisspor sem

felst í neyslu vöru og þjónustu vegur mjög þungt, sem birtist meðal annars í staðbundinni losun úrgangs, en felst einkum í þeirri losun sem fer fram á framleiðslustigi vörunnar og flutningi hennar á markað. Ein mikilvægasta aðgerðin sem ráðast þarf í, er því vitundarvakning meðal almennings. Í aðgerðaáætlun Loftslagsstefnunnar segir m.a. að settur verði „upp vefur til að efla almenna þekkingu á því hvernig draga megi úr losun gróðurhúsalofttegunda og gera heimili kolefnishlutlaus.



Hversu rúmt ætlum við að búa í framtíðinni og hvernig getum við dregið úr nýbyggingarþörfinni? Í tengslum við umhverfismat valkosta um byggðapróun til ársins 2050 reiknaði VSÓ-ráðgjöf kolefnisspor mismunandi valkosta í húsnæðismálum og hvaða þýðingu það hefði að byggja almennt minni íbúðir en við höfum gert. Það kolefnisspor sem hlýst af uppbyggingu íbúðarhúsnæðis eru verulegt og til að jafna það, til dæmis með skógrækt þyrfti allstór landsvæði. Það getur því skipt verulega miklu máli hversu vel við gerum við okkur í húsnæði og hvaða meðalstærð íbúða er rétt að ganga útfrá, hvort meðalstærðin er 70 m<sup>2</sup>, 90 m<sup>2</sup> eða 100 m<sup>2</sup>. Sjá nánar umhverfisskýrslu VSÓ-ráðgjafar, september 2020.

„Stjórnvöld hafa sett fram markmið um kolefnishlutlaus Ísland árið 2040. Jafnframt liggur fyrir að búa þarf samfélagið undir þær umhverfisbreytingar sem hljótast af loftslagsbreytingum. Skipulagsgerð er mikilvægur vettvangur til að vinna að markmiðum stjórnvalda í loftslagsmálum. Með ákvörðunum um skipulag byggðar, samgangna og landnýtingar í þéttbýli og dreifbýli er hægt að leggja af mörkum bæði til að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda og auka bindingu kolefnis. Einnig er mikilvægt að nægilega sé hugað að því í skipulagi að bregðast við og tryggja viðnámsþol byggðar gagnvart þeim umhverfisbreytingum sem er að vænta vegna veðurfarsbreytinga, svo sem hækkaðs sjávarborðs.“

Úr lýsingu fyrir gerð landsskipulagsstefnu frá mars 2019.

„Borgir eru leiðandi í baráttunni gegn loftslagsbreytingum. Þær geta brugðist hratt við, hafa ótal verkfæri sem geta knúið fram breytingar og þær eru oft á tíðum - mun framsæknari en ríki heims. Í umhverfis- og auðlindastefnu Reykjavíkurborgar sem kom út samhliða Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 voru sett fram markmið um að draga úr útblæstri gróðurhúsalofttegunda um 73% fyrir árið 2050. Í Loftslagsáætluninni sem hér er lögð fram er stefnt að kolefnishlutleysi þegar árið 2040, eða eftir einungis 24 ár.“

Úr inngangi borgarstjóra að Loftslagsstefnu borgarinnar sem samþykkt var 2016.

# Breyttar ferðavenjur og uppbygging Borgarlínu

Það er mjög brýnt að setja háleitari markmið um breyttar ferðavenjur og aukna hlutdeild vistvænna ferðamáta í samgöngum innan borgarinnar. Bæði vegna framfylgðar loftslagsstefnunnar til ársins 2040 og almennt vegna markmiða aðalskipulags um lífvænlegri og meira aðlaðandi borg. Að breyta ferðavenjum innan borgarinnar, stuðla að orkuskiptum í samgöngum og draga úr kolefnisspori samgangna kunna að vera stærstu áskoranirnar sem borgaryfirvöld standa frammi fyrir í skipulagsmálum í dag. Það er hinsvegar í raun óeðlilegt að gera ekki ráð fyrir verulegum breytingum á ferðavenjum og almennt breyttu umferðarmynstri í borginni í framtíðinni. Að reikna með því að vitund fólks um neikvæð umhverfisáhrif einkabílsins haldi áfram að aukast, að stærri fyrirtæki setji sér í auknu mæli ábyrga samgöngustefnu, að það verði ekki sjálfsgengt mál að leggja bílnum án þess að borga beinlínis fyrir það, að þáttur fjarvinnu geti aukist verulega og vinnutími verði sveigjanlegri, að sett verði markviss bílastæðastefna sem nær til alls höfuðborgarsvæðisins, að komið verði á umferðartollum og tafagjöldum í gatnakerfinu, að margskonar tækninýjungar stuðli að öðruvísi ferðamynstri og að aukin samfélagsleg sátt verði um að fjármagna og byggja upp öfluga innviði eins og heildrænt hjólastígakerfi og Borgarlínu. Í ljósi kolefnispors ríkjandi samgöngukerfis er því bæði eðlilegt og nauðsynlegt að reikna með verulegum breytingum á ferðavenjum til lengri framtíðar.

Ríkjandi samgöngutækni er ávallt afgerandi mótunarafli í bæjum og borgum. Nýjungar á sviði samgangna geta leitt til umbyltinga á borgarlandslaginu, rutt úr vegi sögulegu byggðamynstri og jafnvel breytt því fyrirbæri sem borgin er. Tilkoma einkabílsins sem helsti fararmáti fjöldans, þegar komið er fram á seinni hluta 20. aldar, er sú nýjung sem oftast er nefnd í þessu samhengi. Að sama skapi hefur byggðin ávallt áhrif á ákvarðanir í samgöngumálum og til að mynda ræður þéttleiki byggðar miklu um rekstrargrundvöll og þjónustustig almenningsamgangna og söguleg byggð sem vilji er til að vernda getur hindrað framgang samgöngubóta. Það er því nauðsynlegt að við mótun nýrrar byggðar og endurskipulagningu eldri byggðar, séu ákvarðanir í húsnæðismálum og samgöngumálum ávallt rækilega samfléttaðar.

Að sumu leyti er undarlegt að það þurfi að undirstrika jafn sjálfsagðan hlut þegar kemur að skipulagi þéttbýlis. Í raun er fyrirbærið borgin grundvöllur á slíkri hugsun; að búa þétt saman og staðsetja hluti nálægt hver öðrum til að auðvelda samvinnu, samskipti og flutninga.

Þetta orsakasamhengi byggðar og samgangna er hinsvegar ekki síkvikt. Það felst einkum í því að eftir því sem ríkjandi samgöngukerfi festa sig meira í sessi, þeim mun meiri verður tregðan til að breyta og boða nýja samgöngutækni. Samgöngukerfin er jafnan stærsta opinbera fjárfestingin í hinu byggða umhverfi borga og því ekki heiglum hent að hrinda miklum breytingum í framkvæmd, að minnsta kosti þegar til skemmri tíma er litið. Það þarf því bæði dirfsku og þolinmæði til að koma verulegum breytingum á og taka þarf stórar ákvarðanir um nýja innviðauppbyggingu sem þjónar vistvænum samgöngum. Þar skiptir höfuðmáli uppbygging Borgarlínu en stefnt er að því að fyrsti áfanga hennar komi til framkvæmda á allra næstu árum. Að öðrum kosti er ekki líklegt að markmiðum um breyttar ferðavenjur verði náð.



„Stefna um landnotkun verði ávallt samtvinnuð stefnu um samgönguskipulag. Lykillinn að því að ná árangri í að breyta ferðavenjum og draga úr vegalengdum er að samstillta ákvarðanir um þéttingu og blöndun byggðar, bílastæðakröfur, hönnun gatnarýmis og umbætur sem varða almenningsamgöngur, hjólréiðar og gangandi vegfarendur.“

AR2010–2030, Vistvænni samgöngur, bls. 125

„Borgarlínan er hraðvagnakerfi sem verður hryggjastykki almenningsamgangna á höfuðborgar-svæðinu. Með einkennandi stöðvum, vögnum og upplýsingakortum myndast strax þekkt vörumerki sem verður órjúfanlegur hluti af sérkennum höfuðborgarsvæðisins.“

Borgarlínan verður drifkrafturinn í að þróa höfuðborgarsvæðið í átt að sjálfbæru kolefnishlutlausu borgarsamfélagi þar sem ungir sem aldnir fá raunhæft val um vistvæna ferðamáta með aðgengilegum almenningsamgöngum, hjóla- og göngustígum. Hún verður þungamiðjan og umhverfis hana munu byggjast ný og sjálfbær hverfi.

Borgarlínan mun tengja byggð höfuðborgarsvæðisins saman með tíðum ferðum og háu þjónustustigi. Vandaðar og vel hannaðar stöðvar munu stuðla að auknu öryggi og þægindum farþega, óháð veðri. Þær verða kennileiti sem falla vel inn í umhverfið, skapa spennandi bæjarrými og verða boðberar nýrra og spennandi tíma. Borgarlínan verður byggð upp með sérrými til að greiða fyrir umferð og lágmarka tafir. Þessar akreinar verða að nýju borgarrými þar sem vægi almenningsamgangna er í fyrirrúmi.“

Verklýsing vegna aðalskipulagsbreytingar Borgarlínu, mars 2020

# Húsnæði og samgöngur, tvær hliðar á sama peningnum

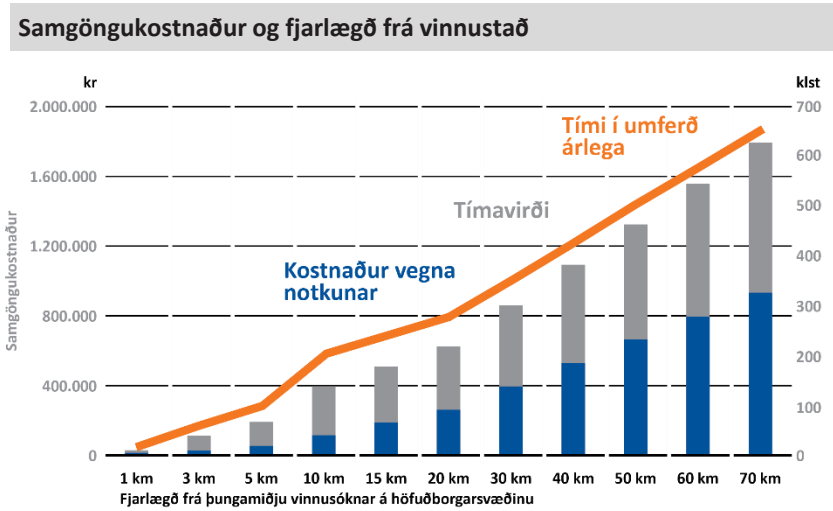
Einfaldasta leiðin til að bæta samgöngur og draga úr kostnaði vegna þeirra, er að stytta vegalengdir, að hafa stutt á milli hluta, stutt á milli húsa og stutt á milli fólks. Stutt í vinnuna, stutt út í búð, stutt í skólann og stutt í opin græn svæði og þangað sem sótt er þjónusta og afþreying. Það er hinsvegar ekki áhlaupaverk í flóknu borgarsamfélagi sem er í stöðugum vexti og kallar á sífellt aukið landrými. Markaðsöflin styðja í raun við þá hugsun, að byggja þétt þar sem land er dýrast, á svæðum sem eru miðlæg og stutt í allar áttir. Heilbrigði skynsemi segir okkur líka að rétt sé að byggja þétt og meira þar sem samgöngur eru afkastamiklar og skilvirkar og sérstaklega þar sem vistvæn og hagkvæm samgöngukerfi geta notið sín. Þau fræði sem nefnd eru samgöngumiðað borgarskipulag (tod; transit oriented development) og stimpla sig inni umræðuna uppúr 1990 vestanhafs, eru í raun fyrst og fremst áminning um þessa heilbrigðu skynsemi. Og það er sannarlega þörf áminning nú á tímum loftslagsbreytinga og í ljósi fjölmargra mistaka við þróun borga í gegnum söguna. Orðræðan um Borgarlínuna undanfarnin ár hefur mögulega leitt til þess, að þessi hugsun mun loksins festast í sessi hér á landi. Og þessi hugsun undirstrikar einnig vel að húsnæðiskostnaður og samgöngukostnaður eru í raun tvær hliðar á sama peningnum, verðmiðinn fyrir búsetu í nútíma borgarsamfélagi.

Það er því mikilvægt að horfa ekki einangrað á húsnæðiskostnaðinn, heldur verði samgöngukostnaður einnig ávallt tekinn með í jöfnuna. Það er tímabært að festa slíka hugsun í sessi hér á landi og ýta almennt undir aukna vitund um þann kostnað sem samgöngur hafa í för með sér. Raunar skýrist mismunandi húsnæðisverð eftir svæðum að stærstum hluta af samgöngukostnaðinum.

Á tímum hækkandi húsnæðisverðs hafa verið gerðar margar atlögur að því að finna hina fullkomnu, hagkvæmu og skjótvirku húsnæðislausn. Þær atlögur hafa oft beinst einvörðungu að byggingartækninni og framleiðsluáferðunum sjálfum, í stað þess að skoða búsetukostnaðinn í stærra samhengi. Og þegar hugað hefur verið að staðsetningu hinnar „hagkvæmu“ húsnæðislausnar, hefur ávallt verið freisting að leita að landi þar sem það er „ódyrast“, sem er venjulega í mestri fjarlægð frá þungamiðju

þéttbýlisins, þar sem ekki eingöngu samgöngukostnaður er jafnan hæstur, heldur einnig ýmis félags-, lýðheilsu- og umhverfiskostnaður samfélagsins.

Það er auðvitað ekki hægt að skilja að íbúð og staðsetningu, íbúðin og lóðin er órjúfanleg heild og sömuleiðis íbúðin og hverfið og með fastri staðsetningu íbúðar innan borgarinnar kemur samgöngukostnaðurinn einnig til sögunnar, sem er óhjákvæmilega hluti þess kostnaðar að setja sig niður á ákveðnum stað. Íbúðarhúsnæði getur vitanlega ekki talist hefðbundinn „markaðsvarningur“, sem hægt er að „neyta“ hvar sem er og hvenær sem er og hægt er að geyma á lager sem ganga má í þegar þegar eftirspurnakúrfann á húsnæðismarkaði sveiflast uppá ný.



Heimild: Minnisblað SSH frá janúar 2019, unnið af Vilhjálmi Hilmarssyni, hagfræðingi.

„Þéttari og blandaðri byggð eykur möguleika fólks á að nýta sér aðra ferðamáta en einkabílinn, sem minnkar þörf fyrir umfangsmikil gatnamannvirki og bílstæði, sem aftur skapar ný tækifæri til að þétta byggð. Það er því mikilvægt að skoða alltaf í samhengi þéttingu byggðar og umbætur sem varða almenningssamgöngur, hjólréiðar og gangandi vegfarendur...“

Hefðin hefur verið sú að uppbygging húsnæðis stjórnast fyrst og fremst af markaðsöflum en opinberir aðilar þróa og fjármagna samgöngunetið. Þetta skýrist að miklu leyti af því að samgöngukerfið er net sem teygir sig yfir stórt landsvæði en uppbyggingunni er stýrt á mun smærri kvarða og þar kemur mun minna fjármagn við sögu hverju sinni. Landnotkun er því oft háðari markmiðum þeirra sem sjá um þróun samgöngunetsins en þeirra sem hafa umsjón með uppbyggingu...“

# Lifandi, fjölbreytt og félagslega sjálfbær hverfi

Á undanförunum áratugum hafa yfirvöld víða á Vesturlöndum lagt áherslu á að glæða íbúðarhverfi borganna meira lífi og fjölbreytni. Hin þaulskipulögðu og hreinu íbúðarhverfi sem risu hvarvetna í úthverfum vestrænna borga á síðari hluta 20. aldarinnar, voru fyrst og fremst byggð út frá því sjónarmiði að skapa heilsusamlegt og öruggt umhverfi fyrir kjarnafjölskylduna, þar sem séð væri fyrir öllum samfélagslegum þörfum, opinberri þjónustu, leikvöllum, almenningsgördum og öðru sem talið var þá til nútímapæginda. Hverfin áttu einnig helst að vera umvafinn náttúru og heilnæmu lofti, fjarri skarkala atvinnusvæðanna og áhersla lögð á að skapa sólrík útisvæði og bjartar íbúðir. Þéttleika íbúðarbyggðar var því jafnan stillt í hóf og venjulega sett ströng skilyrði um atvinnustarfsemi innan hverfisins. Settum markmiðum um friðsælt, rólegt og öruggt umhverfi var jafnan náð, en síður þeim markmiðum að í hverfinu væri iðandi mannlífi frá morgni til kvölds og gróskumikið og fjölbreytt samfélag. Þessi nálgun á hið hreina og félagslega einsleita íbúðarhverfi hefur sætt vaxandi gagnrýni á síðustu 60 árum. Það er ljóst að margt hefur breyst í samfélagsháttum, s.s. varðandi fjölskyldugerðir og neysluvenjur og atvinnuhætti, síðan hinu þrautskipulögðu úthverfi eftirstríðsáranna voru byggð víða á Vesturlöndum og síðar hér í Reykjavík.

Það hefur lengi verið lykil markmið í aðalskipulagi borgarinnar að auka blöndun byggðar með því að flétta betur saman atvinnustarfsemi og íbúðarbyggð og draga þannig almennt úr fjarlægð milli vinnustaða og heimila, og þar með umferðarlágu milli borgarhluta og skapa líflegu samfélag innan hverfinna. Þetta er hægt að gera það með því að skipuleggja markvisst íbúðarbyggð í næsta nágrenni við öflugra atvinnukjarna, byggja nýja atvinnukjarna í grennd við rótgróin íbúðarhverfi, endurskipuleggja svæði þar sem jöfnum höndum er heimiluð atvinnustarfsemi og íbúðarhúsnæði og almennt með því að skapa rýmri heimildir um starfsemi og þjónustu innan gróinna íbúðarhverfa. Aðalskipulag Reykjavíkur gerir ráð fyrir að allar þessar leiðir séu farnar. Það hefur einnig verið lengi stefna borgaryfirvalda að tryggja fjölbreytta blöndu húsaagerða innan hverfa borgarinnar og vinna þannig gegn félagslegri einsleitni og auka líkur þess að íbúarnir geti stækkað eða minnkað við sig húsnæði, án þess að þurfa að flytja úr hverfinu.

En það getur verið veruleg áskorun að fylgja eftir markmiðum um blandaða byggð og félagslega blöndun húsnæðis. Marga mun sennilega áfram dreyma um sérbyli með garði í rólegu og friðsælu íbúðarhverfi, þar sem helst engin atvinnustarfsemi er leyfð. Það umburðarlyndi sem var fyrir starfsemi í nágrenni íbúðarhúsnæðis lengi framan af 20. öldinni, virkjast heldur ekki í einni svipan þó skipulagsáætlunum eða öðrum reglum um skipan byggðar sé breytt. Hin mikilvægu markmið um blöndun byggðar mega hinsvegar ekki vera orðin tóm. Lýðheilsa íbúanna er sannarlega einnig háð því að umhverfið sé fjölbreytt, litríkt og iði af mannlífi og að fjölbreytt verslun og þjónusta, veitingastaðir, afþreying og starfsemi séu í göngufæri við heimilið. Það er því mikilvægt að setja fram með eins skýrum hætti og mögulegt er, hvað má og hvað má ekki innan íbúðarbyggðar og vinna þannig bug á tortryggni og auka þar með umburðarlyndi fyrir nýbreytni innan hverfanna. Skipulag hverfanna þarf einnig að vera sveigjanlegt og að ávallt sé til staðar svigrúm til breytinga.



„Uppbygging borgarinnar og þróun miði að því að skapa sterkar hverfisheildir sem standi undir grunnþjónustu, fjölbreyttri verslun og þjónustu, íþrótta- og frístundastarfsemi og fjölbreyttu mannlífi. Leitast verði við að hvert hverfi hafi sinn kjarna, þannig að íbúarnir eigi sem styst að sækja daglega verslun og þjónustu og sem flestir sjái sér fært að sækja þjónustu innan hverfisins gangandi eða hjólandi.“

AR2010–2030, Borg fyrir fólk bls. 166

„Á síðustu áratugum hefur iðnaðarsamfélagið smám saman verið að víkja fyrir þjónustu- og þekkingarsamfélaginu í þróaðri löndum heimsins. Þessar breytingar í atvinnuháttum skapa ný tækifæri í skipulagi borga. Hinar nýju atvinnugreinar á sviði hátækni, þekkingar og þjónustu valda að jafnaði minna ónæði í nálægð við íbúðarbyggð en hefðbundinn framleiðsluiðnaður og eru ekki nærri eins landfrekar. Þessi þróun gefur tilefni til þéttari og blandaðri borgarbyggðar. Mögulegt er að velja sérhæfðum skrifstofuhverfum stað nálægt íbúðarhverfum eða innan þeirra og ennfremur er mögulegt að blanda skrifstofum og íbúðum innan sömu húsaáðar og jafnvel innan sömu húseininga. Að sama skapi gera fyrirtæki þjónustu- og þekkingarsamfélagsins aðrar kröfur til umhverfisins en hefðbundin framleiðslufyrirtæki.“

AR2010–2030, Skapandi borg, bls. 57

# Gæði íbúðarbyggðar og sólrík útisvæði Barnvænt umhverfi

Það er sennilega auðvelt að sammælast um þau umhverfisgæði sem við viljum ná fram og tryggja að allir geti notið innan íbúðarbyggðar. Það eru gömul sannindi og ný að hreint loft, góð dagsbirta og nægt sólarljós, góð loftræsting, útsýni til náttúrunnar og nálægð við fallegan og gróskumikinn gróður gerir okkur gott líkamlega og andlega og eflir lýðheilsuna. Það sama gerir umhverfi sem er jafnan friðsælt, kyrrlátt og öruggt. Í hinna sögulegu orðræðu var lengi vel litið svo á að erfitt væri að skapa slík gæði í þéttri og blandaðri byggð. En lýðheilsan er vitanlega einnig háð því að umhverfið sé lifandi, viðburðarríkt og iði helst af mannlífi og fjölbreytt verslun, þjónusta, starfsemi og almenningsrými séu innan hverfisins eða í allra næsta nágrenni.

Reynsla síðustu ára í mörgum borgum á Vesturlöndum, sýnir að auðvelt er að ná fram öllum þeim umhverfisgæðum sem við sækjumst eftir í þéttri og blandaðri borgarbyggð. Það gerist hinsvegar ekki af sjálfum sér og því er mikilvægt að setja fram ákveðin markmið og viðmið í aðalskipulag um lágmarksgæði við hönnun nýrrar íbúðarbyggðar og umhverfisins milli húsanna. Lærdómur sögunnar er sannarlega sá að byggðin má ekki vera of gisin. Hin rúmgóðu og sólríku leiksvæði og opnu grænu svæði á tímum stakstæðu blokkarinnar voru ekki sjálfkrafa góð almenningsrými. Byggðin má ekki heldur vera of þétt. Þétting byggðar í Reykjavík í gegnum tíðina og ekki síst á allra síðustu árum, hefur verið ákveðið lærdómsferli og mögulega getur tekið tíma að finna hvað viðmið eru rétt varðandi þéttleika byggðarinnar, hversu samfelld byggðin á að vera, hversu há húsín eiga að vera og hvaða byggingarform eru almennt hentugust.

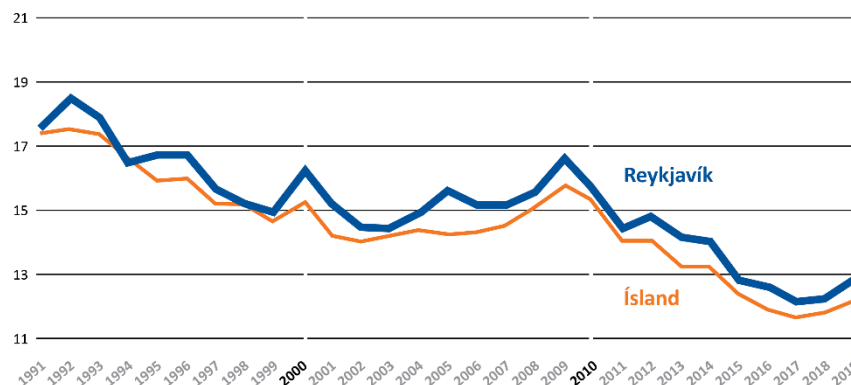
Það er hinsvegar ljóst að ekki er auðvelt að setja fram algild viðmið eða kröfur sem geta ávallt átt við. Aðstæður á hverju svæði ráða vitanlega miklu, landhali, hvernig byggingarreitur snýr við sólu og vindáttum og afstaðan gagnvart nærliggjandi byggð og almenningsrýmum. Í sumum tilvikum geta tekist á kostir þéttari og blandaðri byggðar með væntingum um fjölbreyttari mannlíf og sterkari farþegagrúnn fyrir almenningsgöngur og gæði í sameiginlegum rýmum milli húsanna. Það þarf líka að gæta þess að kröfur um gæði verði ekki óraunsæar og hafi það í för með sér að húsnæðiskostnaður

hækki verulega og geri tekjulægri hópum, til dæmis þeim sem ný fluttir eru til landsins og borgarinnar, erfiðar fyrir að fá hentugt húsnæði til umráða. Þess vegna er mikilvægt að tryggja ávallt mikla breidd í húsnæðislausnir í hverju hverfi.

Ein grunnregla sem hefur reynst vel í nágrannalöndum okkar er að setja viðmið um birtuskilyrði á útisvæðum við nýja íbúðarbyggð, ekki síst varðandi leiksvæði barna. Víða er mælt með því að meiri en helmingur leiksvæða barna og önnur dvalarsvæði utandyra, innan lóða sem og á sameiginlegum svæðum, geti, að vori, notið sólar að lágmarki í 5 klukkustundir á dag.

Hin grónu hverfi Reykjavíkur eru jafnan barnvæn og fjölskylduvæn og innan þeirra er mikið af rúmgóðum íbúðum og fjölbreyttum leiksvæðum. Það er gott að geta horft til þess þegar húsnæðisþarfir til framtíðar eru metnar og það segir okkur líka að ekki þarf að gera ráð fyrir fjölskylduíbúðum í öllum nýbyggingarsvæðum. Það getur hinsvegar verið hollt að hafa ofangreinda reglu að leiðarljósi í öllum stærri uppbyggingarverkefnum, því umhverfi sem er barnvænt er sennilega gott fyrir alla.

Fæðingar á 1000 íbúa í Reykjavík og Íslandi 1991 til 2019



„Samfélagið hefur verulegan kostnað af lélegum og gölluðum byggingum. Góð hönnun skilar hins vegar virðisauka og eykur arðsemi byggingarinnar. Virðisaukinn getur falið í sér mikil ósýnileg gæði, svo sem betri heilsu, aukið öryggi og meiri vellíðan. Það er á ábyrgð borgaryfirvalda að nýta fjármuni skynsamlega. Mannvirki sem vandað er til ávaxtar þá fjármuni sem í það er lagt, bæði þegar tekið er tillit til lægri viðhalds- og rekstarkostnaðar og notagildis á líftíma þess. Byggingarlist er fjárfesting til langs tíma.“

AR2010-2030, Borg fyrir fólk, bls. 148



# Aðgengi að grunnþjónustu, verslun, útivist og almenningsrýmum

Aðgengi er lykilhugtak í skipulagi borga. Að hafa gott aðgengi að þeirri grunnþjónustu sem borgin veitir, að margvíslegri verslun, þjónustustarfsemi, sundlaugum, íþróttasvæðum, afþreyingu og fjölbreyttum almenningsrýmum og opinni náttúru. Að geta gengið að þjónustunni vísi í næsta nágrenni við heimilið og mögulegt sé að fara flestra erinda sinna fótgangandi eða á annan virkan hátt. Það er engin tilviljun að útgangspunkturinn í skipulagi nýrra íbúðarhverfa, í næstum 100 ár, var að staðsetja grunnþjónustu borgarinnar miðlægt í hverfinu í góðum tengslum við stígakerfið og útivistarsvæði. Megin markmiðið hefur verið að tryggja öruggar og góðar gönguleiðir barna í skólann, sem óhætt er að segja að sé öflugsta félagsmiðstöðin í hverju hverfi.

Þessi hugmyndafræði um skólahverfið sem grunneiningu í hverfisskipulaginu er enn lögð til grundvallar í flestum borgum og áfram er gengið út frá því í aðalskipulagi Reykjavíkur. Vegna margvíslegra breytinga í samfélaginu, s.s. lækkanði fæðingartíðni, minni fjölskyldustærða, öldrunar og fjölgun einstaklingsheimila, þá er erfiðar um vik að gera áætlanir fyrir skólahverfið. Það þarf fleiri íbúðir til að standa undir einum grunnskóla og það getur verið áskorun að halda uppi fullu skólastarfi í eldri hverfum þar sem nemendum hefur fækkað verulega. Til að stemma stigu við því er mikilvægt að þetta byggðina og fjölgja íbúðum innan gróinna hverfa og horfa með opnari hætti á mörk skólahverfanna. Áhersla á endurnýtingu eldri atvinnusvæða fyrir íbúðir getur styrkt skólahverfi sem eru fyrir, en fyrir vikið er meiri áskorun að tryggja öruggar og stuttar gönguleiðir í skólann. Í ljósi áherslna á sjálfbæra borgarþróun og sem besta nýtingu lands og húsnæðis, þarf að skoða hugmyndina um skólahverfið í nýju samhengi. Að sama skapi þarf að vakta með skilvirkum og reglubundnum hætti möguleg áhrif nýrrar uppbyggingar á helstu stofnanir samfélagsins, s.s. með gerð nemendasþáa til skemmri og lengri tíma.

Í dag er hugsunin um gönguhæfni eða gönguvænleika tengd við flesta þætti í borgarskipulaginu. Við viljum tryggja að flestir séu í innan við 400 m gönguvegalengd frá góðri matvörubúð, séu í göngufæri við opin græn svæði og stutt sé ganga að biðstöð strætisvagna. Gönguvænleiki hverfisins og

hversu margir geta nýtt sér vistvænsta og fyrirferðarminnsta ferðamatann dags daglega, er sennilega besti mælikvarðinn á gæðin í skipulaginu. Umhverfi sem er aðlaðandi fyrir gangandi vegfarendur er líklegt til að örva almennt hreyfingu, samveru og útiveru og bæta lýðheilsu borgarbúa.

Aðgengi að lifandi almenningsrýmum og gróðursælum útivistarsvæðum er sennilega einn mikilvægasti þátturinn í að tryggja góða lýðheilsu. Það hefur hinsvegar oft verið erfiðleikum bundið að virkja íbúana til að nýta sér þessi gæði. Það á sínar sögulegu skýringar í ýmsum samfélagsbreytingum, s.s. auknu rými innandyra, stærrri einkagörðum og margvíslegum þægindum og afþreyingu í einkarýmum íbúðarinnar. Vægi almenningsrýma í borgum, mælt í umferð gangandi fólks eða mannmergð, minnkaði alla 20. öldina í réttu hlutfalli við nútímavæðingu borgarsamfélagsins, þrátt fyrir aukin frítíma fólks og hátt hlutfalls lands sem lagt var undir opna garða og almenningsrými.

Þetta undirstrikar að það er ekki nóg að leggja til land undir rúmgóð garðsvæði og leiksvæði, heldur þarf að vanda sérstaklega til hönnunar þeirra, staðsetningu þeirra og hvernig þau eru fléttuð inni lifandi og skjólgott borgarumhverfi. Stærð rýmanna skiptir ekki öllu máli - heldur þau gæði sem eru í boði og afþreyingarmöguleikar – og í þessu samhengi er rétt að minnast þeirra gömlu sanninda að fólk dregur að sér fleira fólk, sem aftur gerir umhverfið skemmtilegra og öruggara.

### Útivistarsvæði 2020



94%

Hlutfall íbúa  
innan við 300 m  
frá útivistarsvæði  
(>2000 m<sup>2</sup>)

„Sterkt hverfi er eitt lyklatríðið til að vel takist til að samþætta byggðarmynstur og vaxandi notkun almenningsgangna. Það er gert með því að styrkja nærumhverfið þannig að íbúar geti sinnt sínum daglegu athöfnum í nálægð við heimili sitt. Í kjarna hverfisins er þétt byggð með fjölbreyttri starfsemi og miðstöð almenningsgangna. Þar er borgargata hverfisins, með umhverfi sem ýtir undir iðandi mannlíf. Um kjarnann liggur Borgarlínan og/eða strætóleið með háu þjónustustigi. Leggja þarf áherslu á göngu- og hjólavænt umhverfi frá kjarna og út í hverfið....“

Höfuðborgarsvæði 2040, bls.76

„Í hverjum borgarhluta og hverju hverfi skal vera hverfiskjarni og nærþjónustukjarni, þannig að dagleg verslun og þjónusta sé í sem mestri nálægð við íbúana og sem flestum gert kleift að versla, fótgangandi eða hjólandi, innan síns hverfis “

AR2010-2030, Borg fyrir folk, bls.169

„Áherslan er lögð á að útivistarsvæði, gangstéttir og hverfi borgarinnar myndi umgjörð um lifandi og aðlaðandi staði sem ýta undir aukin og gagnkvæm samskipti. Andstæðan eru svæði sem fólk flýtir sér í gegnum til að komast eitthvað annað, eða, sem er enn verra, forðast að koma á. Byggingar og mannvirki sem endurspeglar og styrkja sérkenni hvers staðar skapa bakgrunn lífvænlegs borgarumhverfis sem hvetur fólk til að nema staðar, dveljast og njóta. Slíkt borgarumhverfi virkar einnig hvetjandi á sjálfbæra samgöngumáta, svo sem göngu og hjólríðar...“

AR2010-2030, Græna borgin, bls.83, 84

# Heilsuborgin

## Lýðheilsa og borgarskipulag

Lýðheilsustefna Reykjavíkur hefur það að markmiði að skapa umhverfi og aðstæður sem auka jöfnuð, heilsu og hamingju þannig að allir borgarþátttakendur hafi tækifæri á að njóta lífsins í sátt og samlyndi, þar sem enginn er skilinn eftir.

Hið byggða umhverfi og skipulag getur bæði stutt við heilbrigði eða unnið gegn því. Fyrir hundrað árum var slæmur aðbúnaður, lélegur húsakostur, opin holræsi og óöruggt aðgengi að hreinu vatni meðal stærstu áskoranana í heilbrigðismálum Reykjavíkinga. Aðgengi að heilnæmum mat, hreinu lofti og umhverfi sem stuðlar að hreyfingu er enn þann dag í dag í hópi stórra áskoranana ásamt félagslegum ójöfnum.

Fjölmargir þættir í aðalskipulagi borgarinnar skipta máli við að skapa heilsuborg og vinna gegn áhrifaþáttum sjúkdóma. Ferðavenjur og samgöngumáttar, umferðarslys og loftgæði eru þar nátengd samgöngustefnu og þeirri umbreytingu á því sviði sem stefnt er að. Aðgengi að grænum svæðum, sundlaugum, íþróttamannvirkjum og aðstöðu til útivistar í öllum hverfum skiptir líka miklu máli. Markmið um félagslega blöndum og jöfnuð gegna lykilhlutverki til að auka traust, félagsauð og vinna gegn áhrifum ójafnaðar, sem er einn sterkasti áhrifaþáttur vanheilsu og sjúkdóma.

Borgin á líka í sögu sinni fjölmörg dæmi af því að hafa snúið heilsufarsvanda í styrkleika. Vatnsveita Reykjavíkinga er þar frábært dæmi. Sundlaugarnar sömuleiðis. Áskoranir fyrir heilsu okkar og líðan geta verið mismunandi á ólíkum tímum. Fyrir nokkrum áratugum var áfengisneysla unglinga í Reykjavík stór áskorun en með markvissum lýðheilsuáðgerðum tókst að snúa þeirri þróun til betri vegar. Sá árangur hefur haldist vegna góðrar eftirfylgni sem felst m.a. í reglulegum mælingum og viðbrögðum við þeim. Reykjavík fór á tuttugu árum frá því að vera sú borg í Evrópu með mesta unglingsdrykkju og reykingar í að vera sú borg þar sem fæstir unglingar smökkuð áfengi og prófuðu tóbak.

Aðalskipulag borgarinnar og eftirfylgni með því, á að fela í sér sömu vinnubrögð og lengi hafa viðgengist í forvarnarstarfinu gagnvart þeim þáttum sem snúa að lýðheilsu. Fylgjast á með þróun heilsu og líðanar og áhrifaþátta heilbrigðis, leggja mat á helstu áskoranir, mæla árangur og gera tillögur að

áðgerðum og viðbrögðum eins og þarf. Til að geta komið til móts við áskoranir hvers tíma, þurfum við að innleiða vinnulag sem tryggir vöktun helstu áhrifaþátta heilsu og vellíðanar og tryggja að brugðist verði við með viðeigandi hætti, byggt á bestu þekkingu. Það er skynsamlegt að skilgreina áhrifaþætti heilbrigðis í samhengi við stefnu í skipulagsmálum og horfa til þess þegar teknar eru ákvarðanir um hvaða mælikvarða eigi að leggja til grundvallar við samþykkt og eftirfylgni nýrrar lýðheilsustefnu borgarinnar.

Við viljum öll eiga gott líf, við viljum njóta lífsins og vera hamingjusöm. Lýðheilsustarf snýst ekki bara um að bæta árum við lífi heldur líka lífi við árin. Aðalskipulag Reykjavíkur er mikilvægt tæki til að gera þetta að veruleika og gera Reykjavík að sannri heilsuborg.



„Borgarumhverfið er einn helsti áhrifavaldur á heilsu og vellíðan íbúa. Rannsóknir sýna að með markvissum áðgerðum við hönnun bygginga og hverfa má stuðla að bættari heilsu og vellíðan, draga úr fjölda veikindadaga, auka framleiðni starfsfólks og bæta námsárangur í skólum...“

AR2010-2030, Græna borgin, bls.83

„Þá er einn meginþáttur skipulagsins, að bærin verði svo úr garði gerður, að heilbrigði bæjarbúa sje sem minst hætta búin. Þetta atriði fljettast inn í alla aðra þætti skipulagsins og þess verður aldrei gætt sem skyldi nema leitað sje ráða og umsagnar hæfs læknis. Það er ekki að ástæðulausu, að skipulag bæja er gert að sjerstökum, þýðingarmiklum þætti í heilbrigðisfræði, og telst að því leyti til læknisfræði...“

Guðmundur Hannesson, Um Skipulag bæja, 1916, bls. 131.

# Hagkvæmt húsnæði fyrir alla

Það getur verið mikil áskorun að auka framboð húsnæðis á viðráðanlegu verði og á sama tíma að skapa þéttari borg og byggja á miðlægum svæðum, þar sem verð lands er hærra. Þetta er veruleiki sem allar vestrænar borgir standa frammi fyrir í dag, ekki síst þær borgir sem njóta velgengni í efnahagslegu tilliti og hafa mikið aðdráttarafl á fólk til búsetu, skammtímadvalar og starfa. Hækkun húsnæðisverðs í borgum, umfram almennt verðlag, er alþjóðlegt vandamál og viðvarandi ef markaðslögmál ráða ein ferð.

Reykjavík hefur ekki farið varhluta af þessari þróun á síðustu árum og skýrist að stórum hluta vegna vaxtar ferðaþjónustunnar í borginni. Til að stemma stigu við neikvæðum áhrifum hækkandi húsnæðisverðs hafa borgaryfirvöld lagt höfuð áhersla á úthlutun til húsnæðisfélaga, sem rekin eru án hagnaðarsjónamiða, á landi sem borgin ræður yfir eða á hlutdeild í byggingarrétti. Sambærilegt markmið hefur einnig verið lagt til grundvallar í viðræðum við einkaaðila á öllum stærri þróunarsvæðum, á grundvelli samningsmarkmiða Borgarráðs frá nóvember 2014 m.s.br, meðal annars til að tryggja uppbyggingu íbúða á vegum Félagsbústaða og búsetukjarna fyrir margvíslega hópa.

Það er ljóst að hugtökin „hagkvæmt húsnæði“ eða „húsnæði á viðráðanlegu verði“ eru vandmeðfarin. Eðlilegast er að nálgast slík hugtök með því að sinna sérstaklega húsnæðisþörfum lægstu tekjuhópanna og tryggja að húsnæðiskostnaður fari ekki yfir ákveðið hlutfall af ráðstöfunartekjum. Það er hinsvegar mikilvægt að horfa ekki einangrað á húsnæðiskostnaðinn, heldur verði samgöngukostnaður einnig tekin inni jöfnuna. Við mótun tillagna um uppbyggingu íbúðarhúsnæðis verður að skoða þetta samhengi, ekki síst þegar horft er til þéttingar í grennd við fyrirhugaða Borgarlínu.

Þegar rætt er um húsnæði á viðráðanlegu verði er einnig mikilvægt að horfa til núverandi húsnæðisstofns en ljóst er að þröskuldurinn inná húsnæðismarkað er ávallt lægri í eldra húsnæði en nýju, þegar um almennar íbúðir er að ræða. Heilbrigð hringrás á íbúðarmarkaði, þar sem félags- og aldurshópar hafa tækifæri til að færa sig milli íbúða eftir þörfum og tímanlega, er því mikilvæg forsenda þess að stefnumörkun í húsnæðismálum gangi eftir.

Við gerð húsnæðisáætlana til skemmri tíma þarf því ávallt að horfa til núverandi húsnæðisstofns, jafnhliða því að kanna þarfir og óskir íbúa með viðhorfskönnunum.

Í húsnæðistefnu aðalskipulagsins er einnig lögð áhersla á framboð smærra íbúða, bæði til að lækka þröskuldinn fyrir fyrstu kaupendur/leigjendur inná markaðinn og almennt til að mæta breyttum fjölskyldustærðum og fjölgun einstaklingsheimila. Enn fremur er lykilmarkmið í stefnunni að tryggja blöndun húsagerða á hverjum byggingarreit og stuðla að félagslegri blöndun innan íbúðarhverfa. Þessu hefur meðal annars verið fylgt eftir með ákveðnari skilmálum um hlutfallsskiptingu íbúðargerða í deiliskipulagsverkefnum og almennt með því að fjölga smærra íbúðum. Til lengri tíma litið getur það einnig verið skynsamlegt að setja markmið um að ákveðið lágmarkshlutfall íbúða á nýjum svæðum henti fjölskyldufólki. Einnig hefur verið stuðlað að nýsköpun og þróun hagkvæmra húsnæðislausna fyrir ungt fólk og fyrstu kaupendur á nokkrum völdum þróunarreitum.



„Stefnt verði að því að allt að 25% íbúða verði miðaðar við þarfir þeirra sem ekki vilja leggja eða ekki geta lagt mikið fé í eigið húsnæði. Uppbygging slíks húsnæðis verði einkum á miðlægum svæðum sem auðvelt er þjóna með góðum almenningsamgöngum.“

# Kröftugt og fjölbreytt atvinnulíf

Atvinnulífið í Reykjavík og á höfuðborgarsvæðinu er fjölbreytt. Það er helsti styrkur þess og mikilvægt er að viðhalda þeirri fjölbreytni eftir fremsta megni. Í Reykjavík eru helstu atvinnusvæðin á höfuðborgarsvæðinu og landinu öllu, hvort sem lítið er til starfsemi á sviði hátækni og þekkingar, rannsókna, háskóla, fjármála, verslunar og þjónustu, opinberrar stjórnsýslu, menningar og lista, ferðaþjónustu, matvælaframleiðslu, flutninga eða iðnaðar. Samkvæmt fyrirtækjaskrá þá voru skráð yfir 22 þúsund fyrirtæki í borginni í byrjun árs 2020. Sem dæmi þá voru tæplega 300 skráð á sviði frumvinnslu (landbúnaðar og fiskveiða), um 1100 í smásöluverslun, um 570 í veitingaþjónustu, um 1900 í upplýsingatækni, um 3000 fyrirtæki í sérfræði- og tækniþjónustu, tæplega 2500 í fjármála- og tryggingastarfsemi, um 670 á sviði menningar og íþróttar, um 470 á sviði flutninga og geymslutækni og tæplega 400 vegna sölu eða viðgerða á vélknúnum ökutækjum. Þó að það sé langt í frá að öll skráð fyrirtæki séu virk, þá gefur þetta vísbendingu um mikla grósku í atvinnulífinu og breidd í gerð fyrirtækja.

Reykjavík þarf áfram að styrkja hlutverk sitt sem höfuðborg landsins og forystuafli í vaxandi alþjóðlegri samkeppni um fyrirtæki, vinnuafli og ferðamenn. Það er brýnt að viðhalda breiddinni og fjölbreytninni í atvinnulífinu og skapa samtímis vaxtarskilyrði fyrir nýjar atvinnugreinar, ekki síst á sviði hátækni og nýsköpunar, grænni orkunýtingu, menningar og afþreyingariðnaðar. Einn mikilvægasti þátturinn í þróun atvinnulífsins er að styðja áfram við myndun klasa menntunar, rannsókna, vísinda og heilbrigðisþjónustu á Vatnsmýrarsvæðinu og halda úti áætlunum um niðurlagningu innanlandsflugvallarins

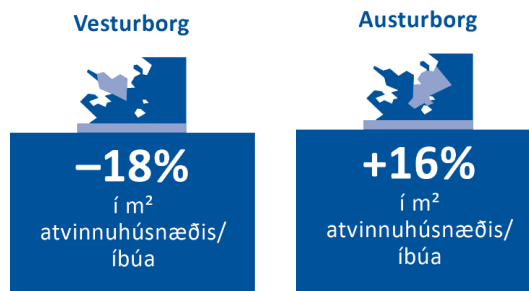
Það eru vissulega ýmsar blíkur á lofti og mikil gerjun og þróun á sviði einstakra atvinnugreina, sem getur haft áhrif á mat á vinnuafliþörfinni og þörfinni fyrir land og húsnæði. Sjálfvirkni og afkastageta í framleiðslu og þjónustu, sem hefur raunar farið stöðugt vaxandi síðan í byrjun 19. aldar, eykst nú sem aldrei fyrr og breytingarnar eru sífellt örari. Hin aukna sjálfvirkni sem stundum er nefnd fjórða iðnbýltingin, getur haft veruleg áhrif á stærðarþarfir iðnaðarins, landþörf og staðarval. Hin opna skrifstofa og að sitja þéttar í vinnurýmum skrifstofa og aukið vægi fjarvinnu, getur sömuleiðis haft veruleg áhrif á

nýbyggingarþörf skrifstofuhúsnæðis. Og aukin netverslun og heimsendingaþjónusta getur haft áhrif smásöluverslun og þar með á þörfina fyrir þjónusturými á jarðhæðum í húsum.

Í ljósi þessa er mikilvægt að skapa meiri sveigjanleika í skipulagsgerðina, stuðla að endurnýtingu eldra atvinnuhúsnæðis, m.a. með heimildum um að umbreyta því í íbúðarhúsnæði og endurskoða reglulegar húsnæðisþarfir og landþarfir. Það er einnig mikilvægt að endurskipuleggja eldri atvinnusvæði í hæfilega stórum áföngum og gæta þess að skapa ekki ótímabæran þrýsting á flutning fyrirtæki á nýtt fjarlægara svæði í útjaðri. Þá þarf að tryggja umhverfi sem auðveldar nýjum og smáum fyrirtækjum inná markaðinn. Það er mögulegt með því að hafa landnotkunarskilmála eins opna og kostur er.

Vegna ýmissa óvissuþátta um framtíðarþróun er enn brýnna en ella, að viðhalda gróskunni í atvinnulífinu og að það hvíli ekki á of fáum stöðum. Þannig getur borgin betur staðið af sér skakkaföll sem verða vegna óvænta ytri aðstæðna. Það er líka mikilvægt að tryggja ákveðna fjölbreytni innan atvinnusvæðanna og þar sé breidd í framboði atvinnu fyrir marga ólíka félagsþópa. Atvinnusvæðin þurfa líka vera vel tengd samgöngulega og í sem mestri nálægð við íbúðarbyggðina og það er sérlega mikilvægt að vinnuafliþrekk fyrirtæki, þar sem mörg láglauastörf eru, séu í göngufæri við góða strætisvagnþjónustu

## Breytingar á jafnvægi íbúa og starfa til 2050



Sjá nánar umhverfisskýrslu VSÓ-ráðgjafar, september 2020.

„Öflugt atvinnulíf er forsenda þess að borgin vaxi og dafni. Í Reykjavík eru helstu atvinnusvæði á höfuðborgarsvæðinu og landinu öllu, hvort sem lítið er til starfsemi á sviði hátækni og þekkingar, háskóla, fjármála, verslunar og þjónustu, opinberrar stjórnsýslu, menningar og lista, ferðaþjónustu, flutninga eða iðnaðar. Styrkur atvinnulífsins í Reykjavík og á höfuðborgarsvæðinu er fjölbreytni þess. Skynsamlegt er að viðhalda þessari fjölbreytni og skapa vaxtarskilyrði fyrir sem flestar atvinnugreinar.“

AR2010-2030, Skapandi borg, bls. 55

„Í Vatnsmýrinni felst einstakt tækifæri til að gera Reykjavík að betri borg. Með uppbyggingu þéttar blandaðrar byggðar í Vatnsmýrinni verður stigið stórt skref í að gera Reykjavík að sjálfbærari, hagkvæmari og fegurri borg. Þróun byggðar á flugvallarsvæðinu leggur grundvöll að nýjum vaxtarpól atvinnulífs á sviði háskóla, rannsókna og hátækni.“

AR2010-2030, Skapandi borg, bls. 48

# Byggjum á því sem við höfum

## Betri nýting lands, húsnæðis og innviða

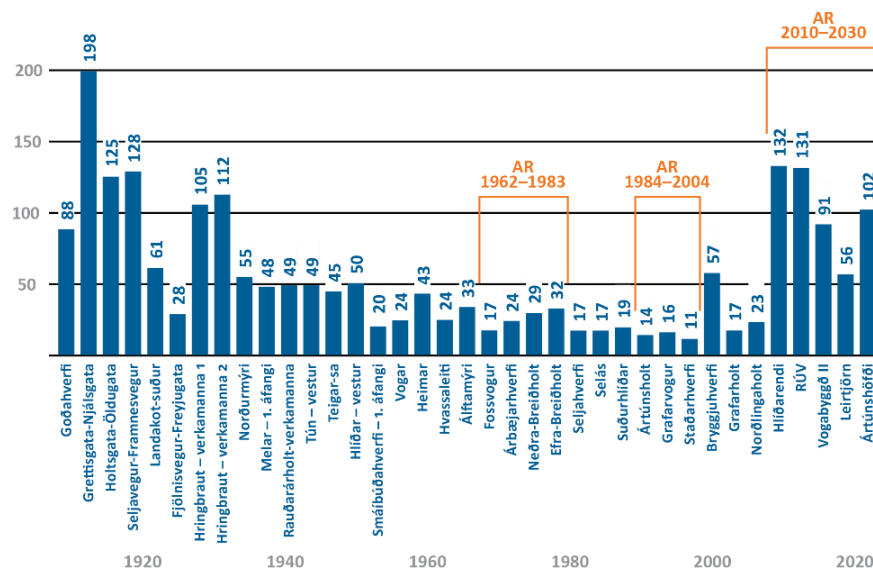
Í stærri borgum og eldri er nokkuð sjálfgefið að áætlun sem horfir til framtíðar, þarf að byggja að stærstum hluta á því sem er til staðar; þeim húsum sem eru til staðar, samfélagsstofnunum, útivistarsvæðum, fjárfestingum atvinnulífsins og innviðum opinberra aðila. Það er ekki hægt að byrja með autt blað, eins og tamt var að hugsa framan af 20. öldinni. Það á sannarleg við í Reykjavík og með hverri skipulagsáætluninni sem gerð er, þá er í meira mæli verið að fylla uppí mynd sem þegar er búið að draga upp í megin atriðum. Þetta á sérstaklega við þegar áhersla skipulagsins er á betri nýtingu þess lands sem þegar er raskað og þess húsnæðis og þeirra innviða sem þegar er búið að fjárfesta í.

Þétting byggðar og ráðdeild í nýtingu lands borgarinnar er ekki nýlunda í Reykjavík og hófst strax í borgarstjórn Knud Zimsen. Sparnaður og hagkvæmni einkenni þróun Reykjavíkur lengi vel framan af 20. öldinni og endurspeglar það að sumu leyti veika fjárhagsstofna bæjarins. Það var ekki fyrr en á síðari hluta 20. aldarinnar, meðal annars með traustari gjaldstofnum eins og gatnagerðargjaldi og með vaxandi stuðningi ríkisins við gatnaframkvæmdir innan bæjarins, að yfirvöld töldu forsvaranlegt að dreifa byggðinni meira og byggja lágrestari byggð. Þetta fór líka saman við bætta efnahag og aukna einkabílaeign. Með þessu var komið til móts við óskir margra bæjarbúa sem dreymdi um sérbyli með eigin garði. Kröfur módernískrar skipulagssýnar um gæði í nýjum skólahverfum og umferðarverkfræðinnar um rými fyrir einkabílinn og aukið umferðaröryggi, ýttu raunar undir að íbúðarhverfin urðu enn lágrestari og gisnari en ella.

Vegna þessarar sögu búum við nú að því, að eiga mjög fjölbreytt íbúðarhverfi, þar sem þéttleiki byggðarinnar er æði misjafn, meðalstærð íbúðanna og húsaerðirnar mjög mismunandi, byggðamynstrið gjörólíkt milli hverfa og náttúrulega umgjörð þeirra. Þau eiga þó flest það sammerkt að vera barnvæn, flest skipulögð í kringum grunnskóla og fjölskylduvæn. Í mörgum hverfanna eru tækifæri til að gefa fleirum möguleika á að njóta þeirra umhverfisgæða, þjónustustofnana og innviða sem eru til staðar innan þeirra, með bættri nýtingu á einstaka reitum, viðbyggingum við núverandi íbúðarhús eða þá fjölgun íbúða innan núverandi húsnæðis. Við mótun framtíðarsýnar

um hina sjálfbæru borg er óhjákvæmilegt að horfa til þeirra hverfa sem við eigum í dag, þess húsnæðisstofns sem er til staðar og þeirra innviða sem búið er að fjárfesta í á undanförunum árum. Það er skynsamlegt að nýta þá innviði sem best, hvort sem sú fjárfesting felst í skólabyggingu, götum, stígum, leikvöllum, almenningsgördum eða vatnsveitu.

Íbúðarhverfi í Reykjavík 1920 til 2020. Þéttleiki sem íbúðir á ha



Menningarsöguleg gildi höfð í heiðri við skipulagningu, hönnun og uppbyggingu borgarinnar á öllum stigum – við skipulagningu hverfa, hönnun bygginga, gatnaumhverfis, torga, garða og almenningsrýma, götugagna og annarra mannvirkja á vegum borgarinnar. Hönnun og skipulagning byggðar feli í sér skilning á samhengi fortíðar og nútíðar, þar sem varðveisla á byggingar- og skipulagsarfi fortíðarinnar og efling byggingarlistar og borgarhönnunar í samtímanum haldist í hendur...

AR2010-2030, Borg fyrir folk, bls. 152-153

„Það er hagkvæm skipulagsstefna að nýta sem best fjárfestingar sveitarfélagsins í grunnþjónustukerfunum, svo sem götum, veitum og skólum. Þétting byggðar er liður í slíkri stefnu. Gamla athuganir og nýjar hafa leitt í ljós að þétting byggðar er þjóðhagslega hagkvæm og hefur jákvæð áhrif á rekstur og fjárfestingar sveitarfélaga... Jafnframt er talið að uppbygging á miðlægum svæðum fremur en í útjaðri sé umhverfisvæn skipulagsstefna. Þar skiptir máli sparnaður við að reka grunnkerfi sveitarfélagsins en ekki síður ávinningurinn af breyttum ferðavenjum, styttri vegalengdum og minna landnámi opinna svæða í útjaðrinum. Ennfremur hefur verið sýnt fram á að þétting byggðar hefur jákvæð umhverfisáhrif vegna minni loftmengunar og samdráttar við orkunotkun í bílsamgöngum.“

AR2010-2030, Borgin við Sundin, bls. 33

# Sýn til lengri tíma

## Græna borgin

Í hinni sögulegu orðræðu hefur borginni og náttúrunni oft verið stillt upp sem andstæðum. Borgin var helsta táknmynd hins mengandi iðnaðarsamfélags. Það vistvæna og ósnortna átti sér vart tilverugrundvöll innan borganna, nema þá mögulega í hinum lágreistu garðúthverfum. Uppúr 1970 tóku borgaryfirvöld víða á Vesturlöndum að boða nýja sýn á borgarskipulagið með aukinni áherslu á umhverfismál og heildarskipulag grænna svæða innan þéttbýlisins. Hugmyndafræðin um sjálfbæra þróun sem fór að njóta aukins stuðnings á 9. áratugnum, studdi enn frekar við nýja sýn á framtíðarskipulag borga og breytta nálgun við gerð skipulagsins. Það auðveldaði mörgum borgum á Vesturlöndum að setja fram grænar stefnuyfirlýsingar um þetta leyti, því hin mengandi iðnaður og frumframleiðsla var ekki lengur burðarstoðin í atvinnulífinu og tækifæri sköpuðust til að fegra og endurbæta hin úr sér gengnu iðnaðarsvæði. Það var ákveðin þversógn fólgin í því, vegna þess að íbúar borganna voru áfram jafnháðir neyslu sinni á iðnvarningi, sem nú var mögulega fluttur lengri vegalengdir frá fjarlægari heimshlutum og einnig vegna að helstu farartæki vesturlandabúa voru og eru enn sótspúandi líkt og verksmiðjur gömlu iðnaðarborgarinnar. Það er líka ljóst að eitt alvarlegasta umhverfisvandamál í samtímanum, hnignun líffræðilegrar fjölbreytni, má að stórum hluta rekja til vaxtar og starfsemi innan borganna og þeirra fjölmörgu þjónustukerfa sem þéttbýlið kallar á og eru utan borgarmarkanna. Það er því stór áskorun fyrir borgaryfirvöld að draga almennt úr neikvæðum umhverfisáhrifum og skapa hina sjálfbæru borg.

Á síðustu árum, með vistvænni hönnunar- og tæknilausnum og almennt nýrri þekkingu, hafa skapast aukin tækifæri til að byggja hina sjálfbæru borg sem getur vaxið og dafnað í sátt við náttúruna. Það getur verið hollt að hætta að tala um borg og náttúru sem skarpar andstæður, heldur fremur sem samfléttaða heild eða vistkerfi. Líkt og borgin þiggur þjónustu náttúrunnar þá á borgin að styðja við og styrkja kerfi náttúrunnar með margvíslegum hætti. Tryggja þarf að náttúran fái að vaxa og dafna innan og í nágrenni borgarinnar, ekki einvörðungu með því að standa vörð um ósnortin búsvæði, gróður og náttúrulegt landslag, heldur einnig með því að skapa ný skilyrði fyrir náttúruna að festa sér rætur innan þétttrar borgarbyggðar.

Það hlýtur að vera grundvallarmarkmið í aðalskipulagi að ekki verði gengið á græn svæði með útivistargildi og náttúru með verndargildi, hvort sem þau svæði eru innan byggðar eða í útjaðri hennar. Með réttum áherslum við endurnýtingu svæða innan byggðarinnar og betri nýtingu núverandi húsnæðis og innviða, er mögulegt að hlífa opnum og óróskuðum svæðum innan borgarinnar og lágmarka nýtt landnám í útjaðri þéttbýlisins. Það getur vissulega verið áskorun að tryggja framgang stefnu um þéttari byggð, ekki síst á tímum húsnæðisskorts, án þess að ganga nokkurn tímann á græn svæði. Það er því mikilvægt að ef slíkt á sér stað, að hlífa eins og kostur er gróskumiklum gróðursvæðum og ekki síður svæðum sem bera vott um ósnortna náttúru. Það eru oft tækifæri að aðlaga nýja byggð að þeirri náttúru sem er fyrir og í leiðinni að skapa skilyrði fyrir nýjan gróður og ný búsvæði. Þau gróðursvæði sem mögulega tapast þarf að bæta upp með grænu yfirbragði innan hinnar nýju byggðar, rúmgóðum og fjölbreyttum garðsvæðum, blágrænum ofanvatnslausnum, grænum húspökum, grænum bílastæðum, gróðri í göturýmum og almennt lausnum sem tryggja gegndræpi yfirborðsins. Það er brýnt að auka seiglu borgarumhverfisins til að geta mætt breyttum veðuraðstæðum í framtíðinni og styrkja almennt náttúruna í borginni og auka líffræðilega fjölbreytni búsvæða, innan sem utan þéttbýlisins.



„Þjónusta náttúrunnar mætir grunnþörfum lífs með hreinu lofti, vatni og hita.... Náttúran sjálf er uppspretta auðs, náttúruauðlinda sem tryggja að þjónustan geti átt sér stað. Líta má á náttúruauðlindir sem höfuðstól og þjónusta náttúrunnar er þá vextirnir eða tekjurnar af þeirri auðlind. Þjónusta náttúrunnar er ómetanleg, án hennar gætum við ekki lifað, og þegar dregur úr þjónustunni hefur það neikvæð áhrif á lífsgæði. Þótt þjónustan sé ómetanleg á hún sér í mörgum tilfellum stað án endurgjalds og á því á hættu að vera vanmetin við ákvarðanatöku.“

AR2010-2030, Umhverfis- og auðlindastefna, bls. 117

„Til að tryggja stöðu líffræðilegrar fjölbreytni í Reykjavík þarf að huga að velferð lífvera og vistkerfa. Verndun og viðhald heilbrigðra búsvæða er þar ein mikilvægasta aðgerðin. Í Reykjavík eru mörg náttúrusvæði og er verndarstaða þeirra missterk. Takmark stefnunnar er að verndun lykilbúsvæða sé tryggð með friðlýsingum, hverfisvernd í skipulagi og öðrum öflugum verndaraðgerðum. Þá þarf að tryggja að staða verndarsvæða sé sterk og að þeim stafi ekki ógn af vexti borgarinnar, athöfnun og umsvifum...“

Stefna Reykjavíkur um líffræðilega fjölbreytni, bls. 14, September 2019

„Umfang og eðli nauðsynlegra framkvæmda til að styrkja græna netið er ekki alltaf það sama og mismunandi hvers konar framkvæmdaþættir koma við sögu. Sums staðar geta framkvæmdirnar verið minni háttar t.d. einfaldar gróðursetningar þar sem rými er fyrir slíkt eða lítils háttar úrbætur á innviðum. Annars staðar er þörf á breytttri landnotkun, gerð samgöngumannvirkja eða umbreytingu svæða t.d. göturými eða öðru landrými með ógegndræpt yfirborð í opin, græn svæði með gróðurþekju. Sums staðar þarf að samræma fjölbætt hlutverk tenginga t.d. fyrir ofanvatnslausnir, samgöngur, útivist og náttúruvernd...“

Græna netið í Reykjavík, Dög að fyrstu framkvæmdaáætlun 2019-2024, janúar 2019

# Borgin er sífelldum breytingum háð

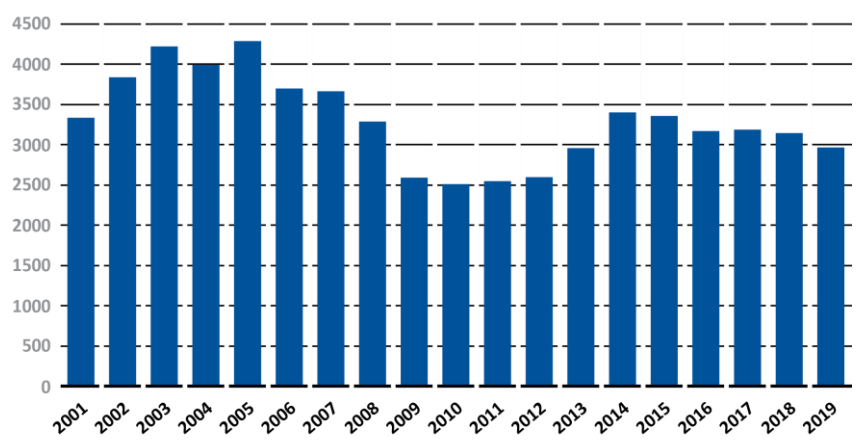
Þeir sem búa í borg þurfa ávallt að vera viðbúnir því að umhverfi þeirra geti tekið breytingum. Það er eðli kraftmikils borgarsamfélags að byggðin taki breytingum. Breytingarnar eru ýmist stórar eða smáar, varða hið byggða umhverfi, breytta starfsemi eða notkun húsnæðis og verið nær eða fjær þínu heimili. Þú eignast stöðugt nýja nágranna sem eru ef til vill af allt öðru sauðahúsa en fyrri nágrannar. Þú þarft líka að reikna með því að verða annað slagið fyrir áreiti vegna smærri framkvæmda í grenndinni, hvort sem þær felast í viðhaldi á húsi nágrannans, nýrri viðbyggingu sem mögulega veldur örlitlu skuggavarpri á þinni lóð, nýbyggingu við næsta götuhorn, ónæði vegna framkvæmda við nýjan sparkvöll í grenndinni eða byggingu nýs búsetukjarna handan götunnar. Og breytingarnar geta líka verið hljóðlátar og hægfare, tilkomnar vegna athafna fjölmargra einstaklinga og þú verður þeirra ekki var fyrir en þær eru yfirstaðnar.

Í gróskumiklum borgarhverfum er skipulagið aldrei endanlegt eða fullmótað. Það er í raun heilbrigðismerki ef stöðugt er verið endurbæta og byggja við innan hverfisins og eðlilegt að íbúarnir hafi tækifæri til að setja sitt mark á hverfið með einhverjum hætti. Það er því mikilvægt að hverfi séu ekki skipulögð til þrautar í upphafi, að hverfisskipulagið sé ekki endanleg stærð og allt sé niðurnjörvað til allrar framtíðar. Það er því að sumu leyti þversagnakennt og umdeilanlegt að skilgreina einhver ákveðin hverfi sem fastmótuð, fullbyggð eða rótgróin, líkt og tamt hefur verið að gera.

Krafan um að hægt sé að njóta friðsældar og öryggis innan íbúðarbyggðar er vissulega rík og réttmæt sem slík. Því þarf að gæta hófs í umfangi breytinga hverju sinni og kynna þær vel í upphafi skipulagsvinnu. Íbúar borgarinnar verða hinsvegar að sýna því skilning ef nauðsynleg þjónusta, starfsemi eða uppbygging sem ríkir almannahagsmunir eru um, risi í þeirra nágrenni. Borgaryfirvöld þurfa aftur móti að tryggja að neikvæð umhverfisáhrif verði lágmörkuð og gætt sé jafnræðis milli hverfanna þegar kemur að staðarvali þjónustu eða þróun nýrrar byggðar. Í borgarsamfélaginu er flest breytingum háð og því er lykिल atriði að allir sem koma að málum temji sér ákveðið umburðarlyndi, jafnhliða því að vera vel meðvitaðir um rétt sinn til að gera athugasemdir og kalla fram umræðu um réttmæti boðaðra breytinga.

Það er eðlilegt að átök verði um hvernig eigi að þróa og byggja borgina upp. Í stærri framkvæmdum takast jafnan á almannahagsmunir í hinu stóra samhengi, nærhagsmunir hverfisins og sérhagsmunir einstakra íbúa eða fyrirtækja. Í borgum þar sem lögð er áhersla á betri nýtingu lands, húsnæðis og innviða og þróun hennar beint inná við fremur en útávið, er líklegt að átök um einstök verkefni verði tíðari. Það er því brýnt að vanda til verka þegar unnið er hverfis- eða deiliskipulag; að gott upplýsingaflæði verði tryggt og samráð haft við alla hagaðila og umhverfisáhrif uppbyggingar verði metin með faglegum hætti í víðu samhengi. Í ljósi þess að í flestum tilvikum þarf að meta nánar áformaða uppbyggingu í deiliskipulagi, meðal annars í samtali við nærsamfélagið, er einnig mikilvægt að endanlegt byggingarmagn á einstökum svæðum sé ekki fest með nákvæmum hætti í aðalskipulagi. Það gefur borgaryfirvöldum meira svigrúm til að veita og meta uppbyggingaráformin og tækifæri til nánara samtals við nærsamfélagið.

Fjöldi byggingarmála hjá Byggingarfulltrúa Reykjavíkur 2001–2019



Heimild: Ársskýrsla Byggingarfulltrúa 2019

## Um fjölgun íbúða í gróinni byggð:

1. Viðbætur á lóð. Viðbætur geta verið þrenns konar:  
A. Viðbyggingar við hús/stækkun núverandi byggingar  
B. Ofanábyggingar á núverandi byggingar, íbúðarhús eða bílageymslu  
C. Viðbótarbyggingar á lóð, uppbygging á lóð með nýbyggingu
  2. Uppskipting á eign. Oft má skipta stórum eignum upp í smærri einingar. Dæmi um það eru stór sérbýlishús. Við slíka uppskiptingu verður annaðhvort til aukaíbúð eða séríbúð, sjá skilgreiningar í hugtakaskýringum.
  3. Breytt notkun rýma. Atvinnuhúsnæði, bílageymslu eða geymsluhúsnæði sem ekki er lengur not fyrir má breyta í íbúðir að uppfylltum skilyrðum.
- Tillögurnar eru hagkvæmar því að ekki þarf að ryðja nýtt land og byggja ný hverfi og innviði. Aðferðin er því vistvæn og sjálfbær og skapar verðmæti fyrir borgina og borgarbúa. Þessar heimildir gætu fjölgað íbúðum í borginni umtalsvert, jafnvel þó að minnihluti húseigenda nýtti sér þær.“

Fjölgun íbúða. Aðferðir og gæðakröfur við að fjölga íbúðum í grónu hverfi, leiðbeiningarit með hverfisskipulagi

# Fjölbreytt borg fyrir alla

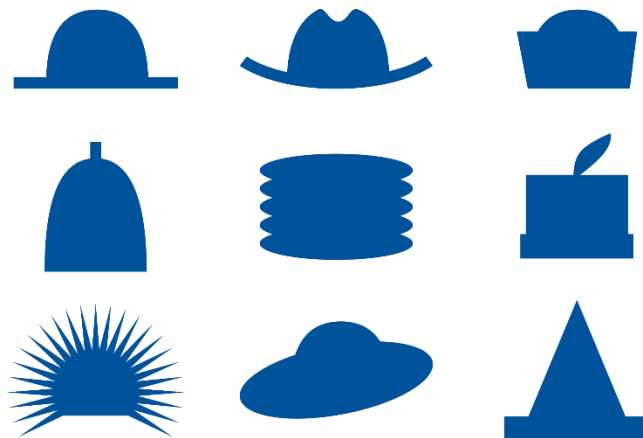
Borgin er fjölbreytt ef hún er fyrir alla. Þéttbýli sem ekki er fjölbreytt stendur ekki undir því að vera borg eða borgarsamfélag. Borg er ekki borg nema hún sé skipuð mörgum ólíkum félags- og menningarhópum. Orðið fjölbreytni er það orð sem ætti alltaf að leggja til grundvallar í stefnumörkun okkar í skipulagsmálum og almennt þegar kemur að ákvarðanatöku um uppbyggingu og þróun borgarinnar. Það er mikilvægt því að það er svo margt í okkar samtíma sem ýtir undir einsleitni, ekki síst þegar kemur að hinu byggða umhverfi borga en einnig í viðleitni okkar að skapa lífvænlegt samfélag. Fjölbreytni er mikilvæg hvort sem við horfum til mannlífsflórunnar, menningarinnar, félagslífsins, atvinnulífsins, lífríkis opnu svæðanna og náttúrunnar sem umvefur borgina, byggingarlistarinnar, húsanna og forma þeirra, bæjarrýmanna, torganna, leikvallanna, götugagnanna, ferðamatanna og hverfissamfélaganna. Það er líka mikilvægt að það sé fjölbreytni og breidd í eignarhaldinu á húsunum, fyrirtækjunum og við þurfum aðkomu fjölbreyttra hópa þegar kemur að ákvörðunartöku og stefnumótun. Gróskumikið og heilbriggt borgarsamfélag þrífst á því að fjölbreytni einkenni flesta þætti borgarinnar og að allir hafi jafnan aðgang að borginni og þeim tækifærum sem hún býður uppá.

Hið smáa fremur en hið stóra skapar fjölbreytnina. Áherslan á hið smáa er ákveðinn undirtónn í aðalskipulaginu. Byggja smátt og smátt á mörgum smærri þróunarreitum í stað þess að hugsa í nýjum borgarhlutum í útjaðri byggðar. Hverfa frá umfangsmiklum gatnaframkvæmdum og nýta betur það gatnakerfi sem er fyrir og aðra innviði borgarsamfélagsins. Hugsa í smærri byggingarreitum, lægri húsum, minni íbúðum og fingerðara byggðamynstri á nýjum þróunarsvæðum. Efla smærri einingar verzlunar- og þjónustu innan hverfanna og takmarka byggingu nýrra stórmarkaða. Í stærri verkefnum, eins og í Ártúnshöfða og Vatnsmýri þarf hinsvegar að varast að hugsa ekki í of stórtækum lausnum og skipuleggja og byggja hverfin í mörgum áföngum.

Mögulega er öruggasta leiðin til að tryggja fjölbreytni og grósku í borgarsamfélaginu, að skipuleggja í eins mörgum áföngum og kostur er á og horfa á skipulagið að einhverju leyti sem bútasam fremur en heildstæða og endanlega lausn. Að vera pragmatísk fremur en útópísk og horfa á

borgarþróunina sem ákveðna tilraunastarfsemi þar sem við prófum okkur áfram, smátt og smátt. Við þurfum líka að vera vel meðvituð um, að það er ekki hægt að stytta sér leið í áttina að nýju sjálfbæru og samheldnu hverfissamfélagi, með vel ígrundaðri skipulagsáætlun einni saman. Því það eru þeir sem fylla húsin af lífi og störfum og nota almenningsrýmin sem skapa endanlega samfélagið, en ekki hin hannaða umgjörð og þjónustukerfi sem boðið er uppá.

Það er mikið lán að sýnin um hina vistvænu borg, sem mætir áskorunum okkar í loftslagsmálum, fer vel saman við sýnina um hina lifandi, skemmtilegu og réttlátu borg sem við viljum skapa. Ef vel er á haldið verður borgin, með meiri þéttleika og blöndun byggðar, ekki einvörðungu sjálfbærari, heldur fallegri, heilsteyptari, líflegri, fjölbreyttari og hagkvæmari. Við þurfum að halda á lofti þeim sérkennum og þeim þáttum sem gera Reykjavík einstaka á heimsvísu, jafnhliða því að tileinka okkur nýjustu tækni og þekkingu á alþjóðavettvangi svo við getum beitt fjölbreyttum og vistvænum lausnum í húsnæðismálum, samgöngumálum og umhverfismálum.



„Reykjavíkurborg viðurkennir rétt sérhverrar manneskju til að búa í heilnæmu umhverfi sem fólki og lífríki stendur ekki ógn af. Þessi réttur er samofinn rétti manna til lífs, frelsis og mannhelgi. Með heilnæmu umhverfi er átt við umhverfi sem er laust við mengað vatn, andrúmsloft eða jarðveg sem spillir heilsu fólks eða lífríki. Umhverfi tekur til borgarumhverfis og náttúrunnar innan borgarmarka. Allir borgarbúar eiga að geta notið þeirra lífsgæða sem felast í heilnæmu og aðgengilegu umhverfi. Þeir eiga jafnframt að geta fengið upplýsingar um og komið að ákvörðunum sem varða umhverfi þeirra. Ávallt skal huga að ólíkri stöðu kynja og áhrifum margþættrar mismununar. Vegna kyns, uppruna, fötlunar, aldurs eða annarrar stöðu getur fólk haft ólíkar þarfir varðandi aðgengi að upplýsingum og þátttöku í ákvörðunum er varða umhverfi þeirra. Þá ber einnig að gera ríkar kröfur til borgarbúa um að minnka vistspor sitt og ber stjórnvöldum að styðja þá til þess.“

Úr Mannréttindastefna Reykjavíkur, bls. 14, samþykkt í borgarstjórn dags. 18. október 2016



Reykjavík

2040

**Vaxtarforsendur og  
mótun valkosta til  
lengri tíma**

**Íbúaspá, mat á  
húsnæðisþörfum og  
valkostir um byggðapróun  
til 2050**

# Breyttar forsendur íbúaspár

Við mótun stefnu til framtíðar er nauðsynlegt að gera sér grein fyrir því hver vöxtur borgarinnar gæti orðið. Til að gera áætlanir um þörf fyrir ný byggingarsvæði, um fjölgun íbúða og um stækkun atvinnuhúsnæðis þurfa að liggja fyrir spár eða viðmið um fjölgun íbúa og starfa. Vöxtur Reykjavíkur ræðst mikið af almennri efnahagsþróun í landinu og því er eðlilegt að horfa til mannfjöldaspár Hagstofu Íslands, um íbúáþróun á landinu öllu, þegar íbúaspá er unnin fyrir Reykjavík. Reykjavík er einnig hluti af húsnæðis- og atvinnumarkaði höfuðborgarsvæðisins og raunar alls Suðvesturlands. Það er því mikilvægt að setja áætlanir um vöxt í Reykjavík í samhengi við þróun á höfuðborgarsvæðinu og gildandi svæðisskipulag. Stefna borgarinnar í atvinnu- og húsnæðismálum, svo sem um framboð byggingarsvæða og um gæði umhverfis og þjónustu, er síðan grundvallarforsenda þegar sett er fram áætlun um fjölgun íbúa og starfa í aðalskipulagi. Viðmið aðalskipulags um vaxtarhraða hljóta því ávallt að byggja annarsvegar á hlutlægarí þáttum. s.s. greiningu á lýðfræðilegum þáttum, landsspá Hagstofunnar og viðmiðum svæðisskipulags og hinsvegar á settum markmiðum borgarinnar um íbúafjölgun og húsnæðisframboð. Hversu hratt viljum við að borgin geti vaxið, hvernig ætlum við að tryggja stöðugleika á húsnæðismarkaði og mæta okkar félagslegu markmiðum um húsnæði?

Íbúaforsendur aðalskipulagsins voru endurskoðaðar síðast haustið 2016. Uppgangur í ferðaþjónustu, nýjar hagspár og íbúaspár Hagstofunnar gáfu þá tilefni til að endurmeta íbúaforsendur aðalskipulagssins og var árleg meðal íbúðarþörf á ári, fyrir tímabilið 2010-2030, hækkuð úr 700 íbúðum í 800. Vegna uppsafnaðrar þarfar og hægari uppbyggingar fyrir hluta skipulagstímabilsins, var áætlað að meðalþörf frá árinu 2016 til 2030 gæti orðið um 1000 íbúðir og enn meiri þegar litið var til skemmri tíma. Samkvæmt gildandi íbúaspá aðalskipulagsins er áætlað að íbúar Reykjavíkur verði 149 þúsund árið 2030.

Það er tímabært að endurmeta íbúaspár og forsendur um húsnæðisþarfir og almennt uppfæra áætlunargrunn aðalskipulagsins. Það er mikilvægt í ljósi þeirra fjölmörgu breytinga sem hafa verið gerðar undanfarin ár á stefnunni en ekki síður vegna áformaðra breytinga á skipulagi í Elliðaárvogi sem felur í sér

verulega fjölgun íbúða. Enn fremur liggur fyrir endurmat á uppbyggingarmöguleikum á fjölmörgum öðrum svæðum og nýir byggingarreitir fyrir íbúðarbyggð hafa verið tilnefndir í tengslum við gerð ramma- og deiliskipulags, gerð hverfisskipulags og almennt við mótun húsnæðisáætlunar. Ljóst er að möguleikar fyrir íbúðarbyggð, innan núverandi vaxtarmarka, er mun meiri en gengið var út frá við mótun aðalskipulagsins á sínum tíma. Hér þarf þó einnig að hafa í huga að fjöldi íbúðareininga sem mögulegt er að byggja, eykst vissulega í takti við meðalstærð íbúðanna, en viðmið um hana hafa farið mjög lækkandi síðustu ár.

Reglubundin framlagning húsnæðisáætlana og lagaákvæði um gerð slíkra áætlana, setja stefnu aðalskipulags í húsnæðismálum í nýtt samhengi. Þó áfram verði sett fram megin viðmið um íbúafjölgun, húsnæðisþörf til langs tíma og megin markmið í húsnæðismálum í aðalskipulagi, þá er eðlilegt að ganga út frá því að stefna í húsnæðismálum verði í reglubundnu endurmati við framlagningu árlegra húsnæðisáætlana. Betri gagnagrunnar og markvissari mælikvarðavinnu gera það líka miklu auðveldar að vakta þróunina og endurskoða reglulega forsendur. Húsnæðisáætlun til skemmri tíma þarf að taka mið af almennri samfélagsþróun, stöðu húsnæðismarkaðarins á hverjum tíma, nánari greiningu á húsnæðisþörfum, stöðu á byggingarmarkaði og efnahagsþróun, samningsmarkmiðum Borgaráðs á hverjum tíma, auk þess að horfa til almennra markmiða aðalskipulags. Vegna þessa breytta umhverfis eru því forsendur til að gera stefnu aðalskipulagsins í húsnæðismálum almennari og tryggja meiri sveigjanleika í framfylgd hennar.

„Í húsnæðisáætluninni eru sett fram töluleg markmið um fjölda íbúða sem þurfa að fara í uppbyggingu til lengri og skemmri tíma. Helstu byggingarsvæði í Reykjavík eru skilgreind og hvernig uppbyggingu íbúðahúsnæðis miðar, bæði á almennum markaði og sem Reykjavíkurborg beitir sér sérstaklega fyrir í samvinnu við verkalýðshreyfinguna, húsnæðissamvinnufélög, samtök eldri borgara, stúdenta, einkaaðila og eigin leigufélag borgarinnar, Félagsbústaði. Jafnframt er fjallað um sértækar stuðningsaðgerðir vegna húsnæðismála; hagkvæmt húsnæði fyrir ungt fólk og fyrstu kaupendur, grænar þróunarlóðir, Borgarlínu og þróun byggðar og stefnumótun í málefnum ferðaþjónustu m.t.t. húsnæðisþróunar.“

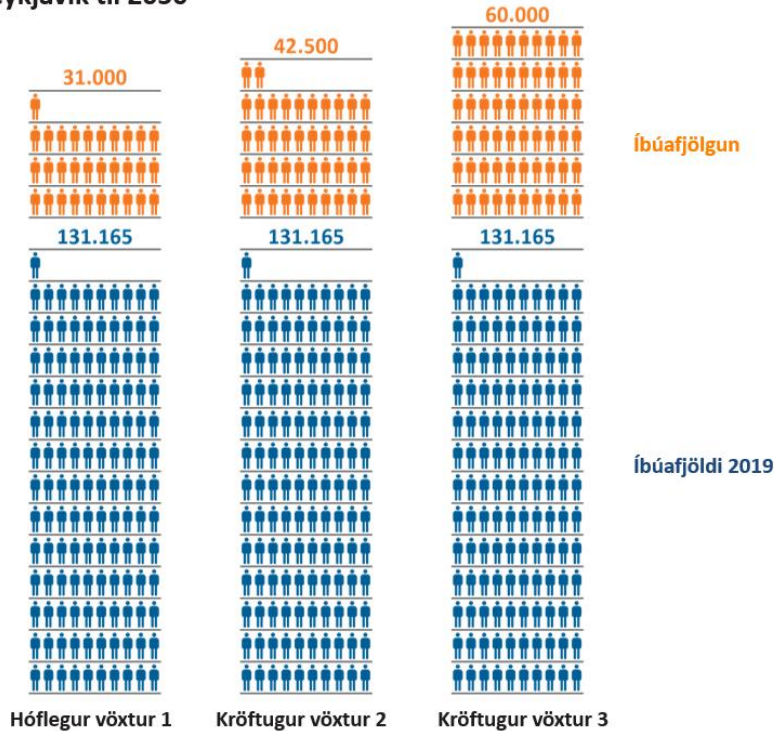
# Verum viðbúin miklum vexti og gerum ráð fyrir kröftugri uppbyggingu?

Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins til ársins 2040, leggur mikla áherslu á sjálfbæra borgarþróun og að hún verði best tryggð með auknum þéttleika byggðar á svæðum sem auðvelt er að þjóna með vistvænum samgöngum. Uppbygging á slíkum svæðum er því sett í forgang og er gert ráð fyrir a.m.k. 66% íbúðarbyggðar á höfuðborgarsvæðinu verði í skilgreindum kjörnum eða samgöngumiðuðum svæðum árið 2040, í stað 30% hlutfalls í dag. Þetta er metnaðarfullt markmið sem rímar vel við stefnu gildandi aðalskipulags.

Það er ljóst að þau svæði á höfuðborgarsvæðinu sem falla undir kjarna og samgöngumiðuð svæði eru langflest í Reykjavík í dag og þar er almennt auðveldast að ná upp þeim lágmarks þéttleika sem tryggir ásættanlegan farþegagrunn fyrir Borgarlínu. Í ljósi þeirra áskorana sem við stöndum frammi fyrir í loftslagsmálum má einnig spyrja sig hvort ekki sé mikilvægt að efla almennt borgarvæðingu landsins og setja aukinn kraft í uppbyggingu þéttbýlis sem getur stutt við vistvænni ferðavenjur og lífsmáta. Það er ljóst að tryggja þarf ákveðinn kraft í uppbyggingu þéttari byggðar á höfuðborgarsvæðinu, líkt og gildandi svæðisskipulag boðar. Að sama skapa þarf að setja í forgang uppbyggingu á svæðum, innan höfuðborgarsvæðisins, þar sem raunhæfast er að ná markmiðum svæðisskipulags og loftslagsstefnu, bæði borgar og ríkis.

Þessi staðreynd gæti þýtt það að hlutur Reykjavíkur í íbúafjölgun landsins og höfuðborgarsvæðisins þurfi að aukast verulega. Núverandi íbúaspá aðalskipulagsins er nokkuð hófstíllt í þessum efnum og því vert að spyrja sig hvort það sé ekki ábyrgðarhlutur, að gera ekki ráð fyrir hraðari vexti í höfuðborginni. Það þarf einnig almennt að stuðla að kröftugri vexti á höfuðborgarsvæðinu og tryggja þróun öflugs borgarssamfélags í landinu. Þetta þýðir að snúa þarf við íbúáþróun síðustu ára, þar sem hlutur höfuðborgarsvæðisins hefur staðið í stað og snúa þarf við áratuga lækandi hlutdeild Reykjavíkur í íbúafjölgun landsins.

## Íbúafjölgun í Reykjavík til 2050



**Hóflægur vöxtur** grundvallast á miðspá Hagstofu Íslands og að höfuðborgarsvæðið vaxi hóflega. Reykjavík vex í takti við önnur sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu.

**Kröftugur vöxtur II** gerir ráð fyrir kröftugri vexti á höfuðborgarsvæðinu og að hlutur Reykjavíkur í vextinum aukist. Byggt á miðspá Hagstofu Íslands.

**Kröftugur vöxtur III**, sömu forsendur og í II nema byggt er á háspá Hagstofu Íslands.

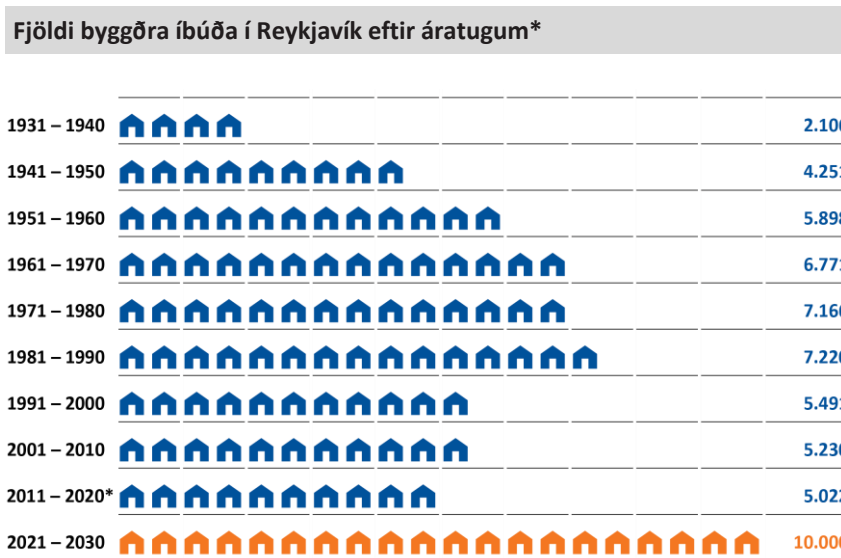
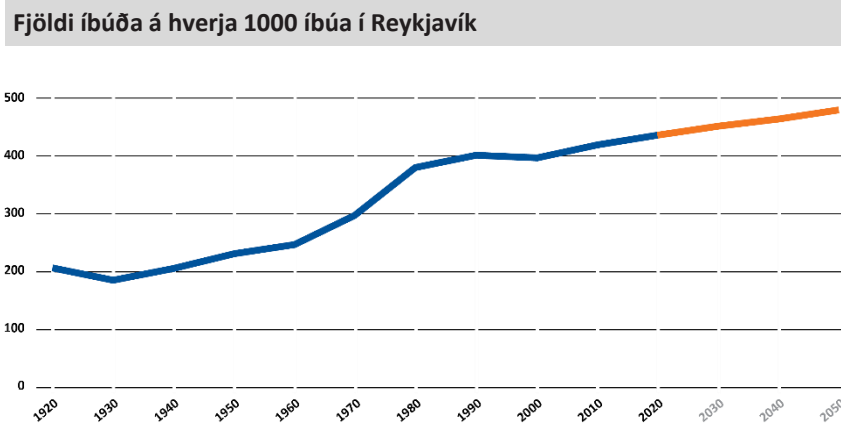
„Framboð landrýmis til uppbyggingar á höfuðborgarsvæðinu gefur tilefni til þess að ætla Reykjavík stærri hlut í framtíðarvexti svæðisins en verið hefur undanfarin ár. Byggingarland í Reykjavík er um 60% af hugsanlegu framtíðarbyggingarsvæði á höfuðborgarsvæðinu samkvæmt svæðisskipulaginu 2001–2024. Þegar tekið er tillit til miðlægrar legu svæða innan Reykjavíkur, þéttingarmöguleika og stefnu sveitarfélaganna um aukinn þéttleika byggðar, þá má ætla að hlutur Reykjavíkur í uppbyggingu á svæðinu gæti orðið meiri en 60% þegar horft er til langrar framtíðar“

AR2010-2030, bls. 31.

# Þúsund íbúðir á ári?

Síðustu ár hefur Reykjavíkurborg unnið markvisst að því að auka uppbyggingu íbúðarhúsnæðis í borginni. Unnið hefur verið á grundvelli húsnæðisáætlunar og markmiða aðalskipulags Reykjavíkur. Í áætlunum hefur verið lagt upp með það að auka heildarframboð íbúða, auka fjölbreytni í íbúðagerðum og búsetuformum og sérstök áhersla hefur verið á að auka framboð smærri íbúða, auk markmiðs um auka hlutdeild húsnæðisfélaga, sem ekki eru rekin í hagnaðarskyni. Mögulega gilda áveðnari tregðulögmál á byggingarmarkaði hér á landi, en víða annars staðar og birtist það í dýpri sveiflum í framboði húsnæðis. Gerð húsnæðisáætlana og aukin hlutdeild öflugra fasteignafélaga á markaðnum, ekki síst þeirra sem ekki eru rekin í hagnaðarskyni, gæti leitt til þess að það dragi úr slíkum sveiflum. Megin tilgangurinn með þessu átaki og gerð húsnæðisáætlunar var að mæta því erfiða ástandi sem skapaðist á byggingarmarkaði á árunum eftir hrun og skapa heilbrigðari húsnæðismarkað þegar til lengri tíma er litið. Leiðarljós í þessari vinnu hefur verið að slá ekki af þeim kröfum sem settar eru fram í aðalskipulagi, varðandi gæði í hinu byggða umhverfi og umhverfisáhrif uppbyggingar. Vanda þarf til verka þegar fjárfest er í nýrri íbúðarbyggð og mikilvægt að íbúðarhúsnæði fyrir alla félagshópa rísi í sjálfbærum hverfum, umhverfislega sem og félagslega.

Stóraukið framboð íbúða er tryggasta leiðin til að skapa ásættanlega húsnæðisverð, á hinum almenna markaði, bæði á miðlægum svæðum og í útjaðri byggða. Eðlilegt er því að setja hærri markmið um fjölgun íbúða á ári og að núverandi langtímaáætlun um 800 íbúðir á ári fari í að minnsta kosti 1000 íbúðir. Og áfram verði stefnt að því að um 250 þeirra íbúða, verði á vegum húsnæðisfélaga sem ekki eru rekin í ágóðaskyni. Það ræðst vitanlega af stöðu á húsnæðismarkaði, atvinnustigi, efnahagshorfum hverju sinni hvort ofangreind markmið gangi eftir á einstökum árum eða árabílum. Umfang og gerð uppbyggingar til skemmri tíma mun á hverjum tíma taka mið af almennum horfum á húsnæðismarkaði og efnahagslífi, landsspá Hagstofunnar, megin markmiðum svæðisskipulags höfuðborgarsvæðis og aðalskipulags, og þróunaráætlun svæðisskipulagsins til fjögurra ára. Markviss áætlun um jafnari fjölgun íbúða, studd af opinberum aðilum, er hinsvegar einnig til þess gerð að draga úr sveiflum á byggingarmarkaði, skapa stöðugri húsnæðismarkað og almennt til að jafna hagsveiflur í samfélaginu.



\* Fjöldi íbúða á tímabilinu 2011-2020 er áætlaður fyrir síðustu árin

## Vendipunktur?

Síðustu misseri hefur sennilega verið í gangi mesta uppbyggingarskeið í sögu borgarinnar varðandi íbúðarhúsnæði, horft til fjölda þeirra íbúða sem eru í byggingu. Vel á þriðja þúsund íbúðir eru nú í smíðum, þar af yfir þúsund íbúðir sem eru á vegum félaga sem ekki eru rekin í hagnaðarskyni.

Síðustu ár hafa verið metár í útgáfu nýrra byggingarleyfa fyrir íbúðir og hefur fjöldi útgefinna leyfa farið um og yfir 900 íbúðir fimm ár í röð og árið 2018 voru gefin út leyfi fyrir 1417 íbúðum. Tala fullgerðra íbúða í Reykjavík náði yfir 1000 á síðasta ári og er það í annað skiptið í sögunni sem það gerist.

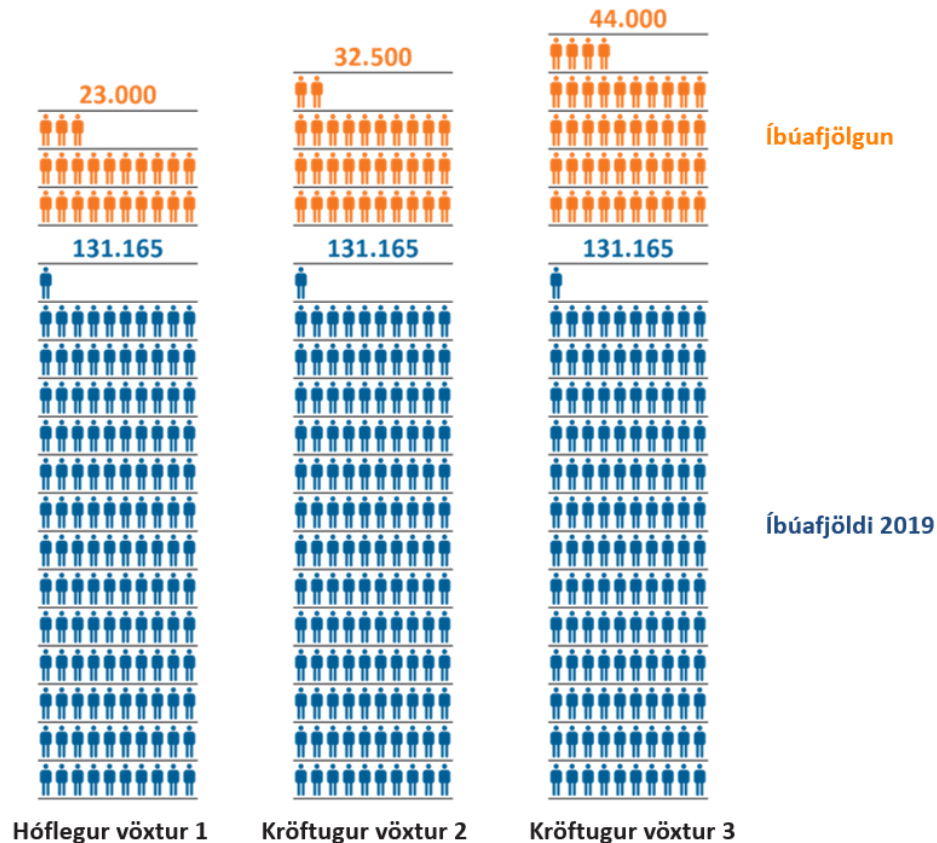
# Vaxtarforsendur til lengri tíma

## Íbúaspá til ársins 2040

### Þrjár sviðsmyndir

Framreikningar taka mið af landsspá Hagstofu Íslands (haust 2019) og grundvallast á sömu megin forsendum og settar eru fram í gildandi aðalskipulagi.

Reikna má með því að íbúafjölgun næstu áratuga verði áfram knúin af aðflutningi fólks erlendis frá. Það mun gera það að verkum að hægja mun lítillega á öldrun samfélagsins, þ.e. yngra fólk skipar fyrst og fremst þá félagshópa sem flytja til landsins. Aðrar grunnforsendur íbúaspár gildandi aðalskipulags hafa ekki breyst mikið og áfram eru að verki þær djúplægu lýðfræðilegu breytur sem einkenna íbúapróun á Vesturlöndum, ekki síst borgarsamfélögin, um öldrun mannfjöldans, fækkun barna, minnkandi fjölskyldustærðir og fjölgun einstaklingsheimila.



Hóflegur vöxtur 1

Kröftugur vöxtur 2

Kröftugur vöxtur 3

**Hóflegur vöxtur** grundvallast á miðspá Hagstofu Íslands og að höfuðborgarsvæðið vaxi hóflega. Reykjavík vex í takti við önnur sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu.

**Kröftugur vöxtur II** gerir ráð fyrir kröftugri vexti á höfuðborgarsvæðinu og að hlutur Reykjavíkur í vextinum aukist. Byggt á miðspá Hagstofu Íslands.

**Kröftugur vöxtur III**, sömu forsendur og í II nema byggt er á háspá Hagstofu Íslands.

### Markmið eða spá?

Íbúaspá aðalskipulags er að grunni til spá byggð á hlutlægum forsendum en ekki síður sóknaráætlun um fjölgun íbúa og starfa. Það eru því margar breytur og þættir sem geta haft áhrif á hversu ör íbúafjölgunin verður. Meðal þeirra má nefna:

- Markvisst húsnæðisframboð fyrir alla félagshópa
- Lífvænleg hverfi, aðlaðandi umhverfi og góð þjónusta
- Fjölbreytt framboð atvinnutækifæra og góðar og vistvænar samgöngur
- Spennandi og fjölbreytt borgarumhverfi
- Ytri aðstæður í efnahagslífi og á húsnæðismarkaði
- Lýðfræðilegir þættir og stefna í innflytjendamálum

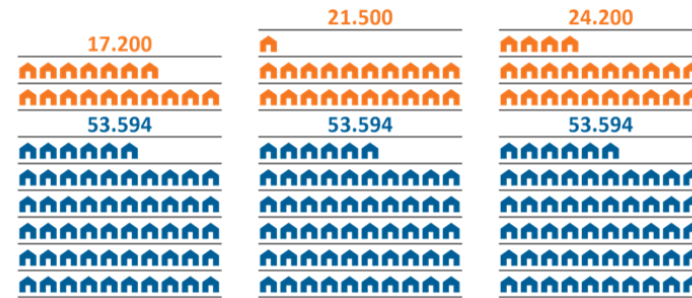
# Fjölgun íbúða til ársins 2040

## Þrjár sviðsmyndir

Við mat á húsnæðisþörfum er gengið útfrá sömu megin forsendum og í gildandi aðalskipulagi. Gert er ráð fyrir að fjöldi íbúa á hverja íbúð haldi áfram að lækka á næstu áratugum í takti við alþjóðlega þróun, minni fjölskyldustærðir, breytta aldursamsetningu, fjölgun einstaklingsheimila og breytingar á lífsstíll. Miðað er við að meðalfjöldi íbúa á íbúð geti verið komin niður í 2,1 árið 2050. Lækkun á þessu meðaltali getur einnig endurspeglad á alþjóðlegu þróun að æ fleiri kaupa íbúðir sem fjárfestingu, til skammtímadvalar eða útleigu til ferðamanna. Þó reynt verði eftir megni að stemma stigu við slíku þá er ekki líklegt að það hafi veruleg áhrif á þróun þessa hlutfall. Þessi þróun merkir í raun einnig að við ætlum að gera vel við okkur í húsnæðismálum og gera sem flestum að eignast sitt eigið heimil. Íbúðir á hverja 1000 íbúa verða þannig mögulega 444 til 459 árið 2040 miðað við rúmlega 420 í dag. Það þarf líka að hafa í huga að eftir því sem fleiri íbúðareiningar eru byggðar á hverja 1000 íbúa, þeim mun hærra verður kolefnisspor uppbyggingar, að öðru óbreyttu.

Mikilvægt er setja áætlaða húsnæðisþörf í samhengi við þann húsnæðisstofn sem er til staðar hverju sinni, sérstaklega þegar þörf fyrir einstakar íbúðagerðir er metin. Einnig er brýnt að skoða með hvaða hætti er hægt að endurnýta og skipta upp núverandi íbúðarhúsnæði í fleiri einingar, sem gætu hentað tveimur heimilum. Unnið verður nánara mat á húsnæðisþörfum mismunandi félags- og aldurs hópa við gerð húsnæðisáætlana og eðlilegt að íbúðalíkan íbúðalánasjóðs verði haft til hliðsjónar. Mikilvægur þáttur í endurmati á húsnæðisþörf er greining á núverandi húsnæðistofni innan borgarinnar. Í því samhengi er eðlilegt að greina stofninn, gerð og stærðir íbúða, eftir skólahverfum eða borgarhlutum í borginni. Umfang mögulegra umbreytinga á núverandi atvinnuhúsnæði í íbúðarhúsnæði þarf einnig að meta á hverju tíma.

Áætlanir um framboð íbúða til skemmri tíma þurfa ávallt að taka mið af samþykktri húsnæðisáætlun og þróunaráætlunum SSH vegna framfylgdar svæðisskipulagsins.



**780 íbúðir/ári**      **980 íbúðir/ári**      **1.100 íbúðir/ári**

**459 íbúðir/1000 íbúa**  
**2,18 íbúar á íbúð**      **459 íbúðir/1000 íbúa**  
**2,18 íbúar á íbúð**      **444 íbúðir/1000 íbúa**  
**2,25 íbúar á íbúð**

**Hóflægur vöxtur** grundvallast á miðspá Hagstofu Íslands og að höfuðborgarsvæðið vaxi hóflega. Reykjavík vex í takti við önnur sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu.

**Kröftugur vöxtur II** gerir ráð fyrir kröftugri vexti á höfuðborgarsvæðinu og að hlutur Reykjavíkur í vextinum aukist. Byggt á miðspá Hagstofu Íslands.

**Kröftugur vöxtur III**, sömu forsendur og í II nema byggt er á háspá Hagstofu Íslands.

Fjölgun íbúða

Fjöldi íbúða 2018

„Meðalfjöldi íbúa á íbúð (heimili) í Reykjavík hefur farið stöðugt lækkandi undanfarna áratugi. Meðalfjöldi íbúa á íbúð lækkaði snarpt á eftirstríðsárunum. Mikil uppbygging á því tímabili var svar við uppsafnaðri eftirspurn og húsnæðisþrengslum í kreppunni og á stríðsárunum. Frá því á áttunda áratugnum hefur hægt mjög á þessari þróun. Langtímaþróunin hefur þó áfram verið sú að íbúum á íbúð fækkar, sem skýrist að mestu af smærri fjölskyldum, fjölgun einstaklingsheimila og bættum efnahag. Þessar breytingar eru í samræmi við þróun í nágrannalöndunum, en eru nokkuð seinni á ferðinni hér á landi. Til framtíðar litið er líklegt að grundvallarbreytingar á aldursamsetningu hafi mun meiri áhrif á þessa þróun en áður. Í aðalskipulaginu er gert er ráð fyrir að meðalfjöldi íbúa á íbúð í Reykjavík haldi til lengdar áfram að lækka. Í áætlunum er miðað við að hlutfallið lækki úr 2,4 árið 2009 í 2,24 árið 2030 og í 2,10 árið 2050. Þessi viðmiðun er í takt við forsendur svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins. Þetta hlutfall endurspeglar meðal annars breytt fjölskyldmynstur, aukna velmegun, breyttan lífsstíl, vöxt í tvöfaldri búsetu og þróun aldursamsetningar í borgarsamfélaginu. Þetta hlutfall þarf líka að skoða í samhengi við meðalstærð íbúða. Á undanföllum áratugum hefur meðalstærð íbúða aukist á sama tíma og íbúum fækkar á íbúð. Með öðrum orðum fjölgar jafnt og þétt fermetrum íbúðarhúsnæðis sem hver einstaklingur hefur til umráða“

AR2010-2030, Borg fyrir folk, bls. 165.

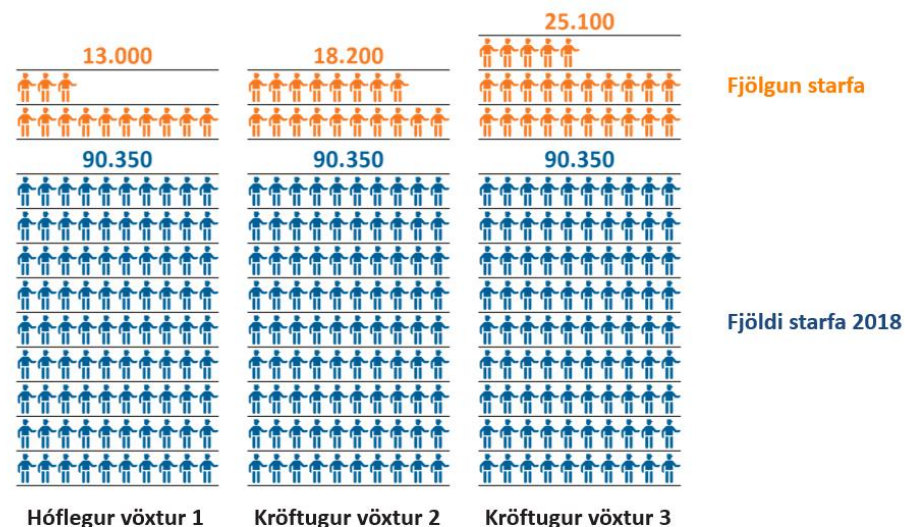
# Fjölgun starfa til ársins 2040

## Þrjár sviðsmyndir

Sem fyrr er gert ráð fyrir að störfum fjölgi í takti við fjölgun íbúa í Reykjavík og áfram haldist hátt atvinnustig. Það er einnig gert ráð fyrir að helstu atvinnukjarnar höfuðborgarsvæðisins verði innan marka Reykjavíkur og íbúar annarra sveitarfélaga sækji í miklum mæli vinnu til höfuðborgarinnar. Mat á húsnæðisþörf atvinnulífsins innan Reykjavíkur til framtíðar er fyrst og fremst reiknað út frá fjölgun íbúa innan borgarinnar. Hlutfallslegt vægi atvinnusvæða í Reykjavík minnkar því mögulega eilítið og er það í takti við stefnu svæðisskipulagsins. Í gildandi aðalskipulagi og með þeim breytingum sem nú er lagðar fram, eru þó áfram sköpuð skilyrði fyrir meiri fjölgun starfa, heldur en íbúafjölgun innan borgarinnar beinlínis kallar á.

Í áætluninni er miðað við að atvinnuþátttaka fólks á aldrinum 16-74 ára (sbr. Vinnumarkaðskannanir) haldist óbreytt og svipað atvinnustig verði áfram. Atvinnuþátttaka verði þannig hátt í 80%, að teknu tilliti til um 3% atvinnuleysis. Stuðst er við landsmeðaltal en reikna má þó með því að hlutfall fólks á vinnualdri verði áfram nokkuð hærra í Reykjavík (+4,5% dag). Til einföldunar er ekki gert ráð fyrir fækkun í núverandi starfastofni vegna almennrar fækkunar fólks á vinnualdri (vegna aldursbreytinga) eða vegna mögulegra áhrifa breyttra atvinnuhátta (aukinnar sjálfvirkni og framleiðni ofl).

Hlutfallsleg skipting atvinnuhúsnæðis á höfuðborgarsvæðinu og niðurstöður Vinnumarkaðskönnunar Hagstofu Íslands eru lagðar til grundvallar. Það eru 128.600 starfandi á öllu svæðinu og áætlaðir fermetrar á starfsmann um 59 m<sup>2</sup> og eilítið lægri í Reykjavík eða 56 m<sup>2</sup>. Heildar nýbyggingarþörf atvinnuhúsnæðis á ári gæti verið í kringum 50-70 þúsund fermetrar á ári. Mat sem þetta er háð stórum skekkjumörkum vegna óvissu um umfang niðurrifs eldra húsnæðis, umbreytingu atvinnuhúsnæðis undir önnur not og ófyrirséðrar þróunar á rýmispörf, t.d. í skrifstofuhúsnæði og smásöluverslun vegna breyttra atvinnu- og neysluháttar.



**Hóflegur vöxtur** grundvallast á miðspá Hagstofu Íslands og að höfuðborgarsvæðið vaxi hóflega. Reykjavík vex í takti við önnur sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu.

**Kröftugur vöxtur II** gerir ráð fyrir kröftugri vexti á höfuðborgarsvæðinu og að hlutur Reykjavíkur í vextinum aukist. Byggt á miðspá Hagstofu Íslands.

**Kröftugur vöxtur III**, sömu forsendur og í II nema byggt er á háspá Hagstofu Íslands.

„Öflugt atvinnulíf er forsenda þess að borgin vaxi og dafni. Í Reykjavík eru helstu atvinnusvæði á höfuðborgarsvæðinu og landinu öllu, hvort sem litið er til starfsemi á sviði hátækni og þekkingar, háskóla, fjármála, verslunar og þjónustu, opinberrar stjórnsýslu, menningar og lista, ferðaþjónustu, flutninga eða iðnaðar. Styrkur atvinnulífsins í Reykjavík og á höfuðborgarsvæðinu er fjölbreytni þess. Skynsamlegt er að viðhalda þessari fjölbreytni og skapa vaxtarskilyrði fyrir sem flestar atvinnugreinar.“

AR2010-2030, Skapandi borg, bls. 55

# Hversu mikið er hægt að byggja af íbúðum innan vaxtarmarka?



Á kortinu er sýnd möguleg fjölgun íbúða eftir svæðum í Reykjavík. Lauslega áætlað eru möguleikar á 16 þúsund íbúðum vestan Kringlumýrabrautar (þ.m.t. Vatnsmýrarsvæðið) og um 7 þúsund íbúðir austan Kringlumýrabrautar eða alls 23 þúsund íbúðir vestan Elliðaárósa. Austan Elliðaárósa er möguleg fjölgun íbúða áætluð um 13-14 þúsund íbúðir á svæðum sem þegar eru skilgreind í aðalskipulaginu. Alls gæti rúmast allt að 37 þúsund íbúðir á þegar skilgreindum svæðum innan vaxtarmarka.

## Miðað við kröftugan vöxt gætum við mögulega byggt innan vaxtarmarka fram yfir 2050?

Við endurmat á möguleikum til þéttingar íbúðarbyggðar í Reykjavík, er byggt á niðurstöðum úr einstökum skipulagsverkefnum sem hafa verið í vinnslu síðustu misseri; þ.e. gerð deiliskipulags á skilgreindum þéttingarreitum, mótun rammaskipulags á stærri þróunarsvæðum, vinnu við hverfisskipulag innan eldri byggðar, niðurstöðum úr hugmyndasamkeppnum, endurnýtingu bensínstöðvalóða og mati á allmörgum nýjum þróunarsvæðum, m.a. lóðum í eigu ríkisins. Fjölgun íbúða á einstökum svæðum ræðst í mörgum tilvikum af því að nú er gert ráð fyrir minni meðalstærð þeirra en fyrri áætlanir gengu útfrá. Í áætluninni er gengið útfrá því að vinna við hverfisskipulag leiði í ljós nýja möguleika til byggingar íbúða, í samræmi við þá reynslu sem hefur fengist í Árbænum og Breiðholti.

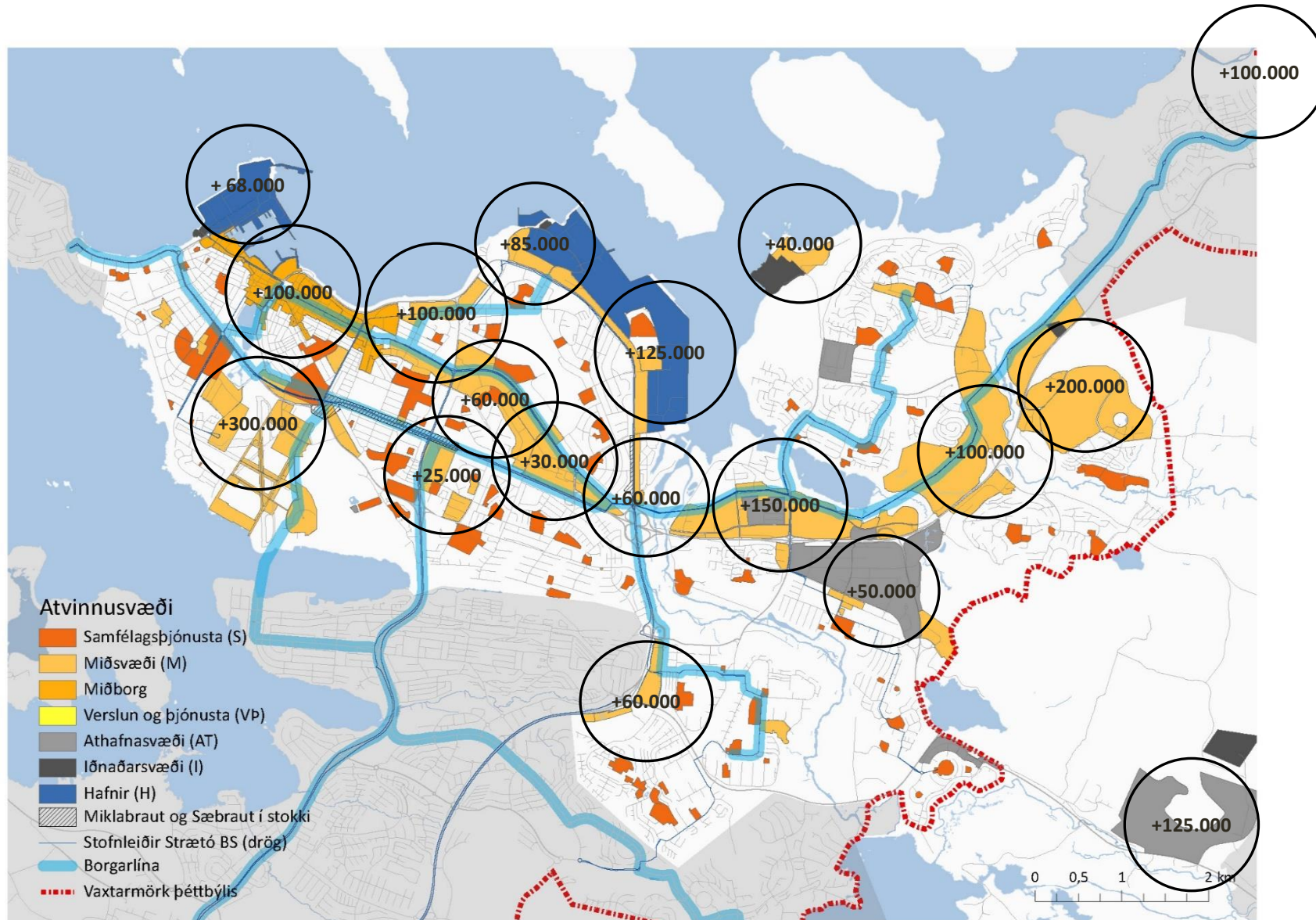
Gert ráð fyrir að íbúðum í Ártúnshöfða fjölgi um allt að 3.500 frá frá gildandi aðalskipulagi, fjölgi um 850 á Kringlusvæði, auk fjölgunar á fjölmörgum öðrum byggingarsvæðum. Auk þess er gert ráð fyrir uppbyggingarmöguleikum sem skapast vegna stokkalausna á Miklubraut og á Sæbraut. Á framtíðar byggingarsvæðum í Vatnsmýri er þéttleikinn uppreiknaður sem meðaltal þéttleika Hlíðarendahverfis og Nýja Skerjafjarðar.

Á svæðum sem nú þegar eru komin á framkvæmdastig er gert ráð fyrir 5 þúsund íbúðum, þar af eru vel á þriðja þúsund í byggingu. Til viðbótar því eru heimildir fyrir hátt í 4 þúsund íbúðir í gildandi deiliskipulagi og á svæðum sem eru í skipulagsferli eða með samþykkt rammaskipulag er ráðgert að byggja allt að 9 þúsund íbúðir. Á öðrum svæðum, sem ekki eru komin til formlegrar skipulagningar mætti rúma allt að um 19 þúsund íbúðir, þar af 7-8 þúsund í Vatnsmýri, á núverandi flugvallarstæði.

**+ 44.000**  
nýir íbúar til ársins 2040?  
**+ 24.000**  
nýjar íbúðir 2040?



# Mögulegt byggingarmagn á helstu atvinnusvæðum



Samkvæmt lauslegu mati rúma núverandi atvinnusvæði sem skilgreind eru í AR2010-2030, yfir 3 milljónir fermetra húsnæðis. Hægt er að mæta þörf fyrir atvinnuuppbyggingu á skilgreindum svæðum til næstu áratuga og vel fram yfir 2050. Atvinnustarfsemi með sérstakar þarfir, s.s. hafnsækin starfsemi, landfrek, orkufrek, óþriflega og mögulega mengandi, gæti þó kallað á skilgreiningu nýrra svæða. Það veltur aftur á stefnu um iðnaðar- og hafnarsvæði í svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins og stefnu Faxaflóahafna.

Stefna ætti að því að lágmarka fjölda starfa sem eru utan vaxtarmarka og hámarka framboð atvinnutækifæra á miðlægum svæðum og við Borgarlínu. Sérstaklega mikilvægt er að fjölmennir vinnustaðir séu staðsettir í grennd við góðar almenningssamgöngur, ekki síst þar sem meirihluta starfsmanna er í láglaunahópum. Einnig er leiðarljósið að tryggja aukið jafnvægi í dreifingu starfa og fjölga störfum á hvern íbúa, þar sem framboð er lítið í dag.

Það er einnig mikilvægt að ekki skapist ótímabær þrýstingur á núverandi atvinnusvæði vegna áforma um þéttingu og endurskipulagningu og þau fái þannig hæfilegan aðlögunartíma og mögulegt verði að endurnýja starfsleyfi í takti við þarfir byggðáþróunar. Það er einnig heilbriggt að leyfa ákveðna blöndun innan atvinnusvæðanna, þannig að léttur iðnaður getir þrífist innan skrifstofu- og verslunarhverfa og þurfi ekki að víkja á fjarlægari svæði.

**+ 25.000**

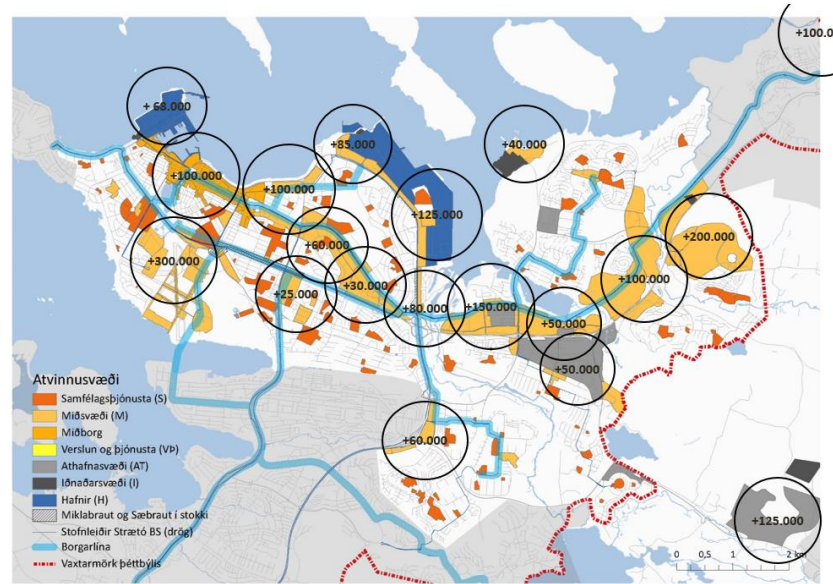
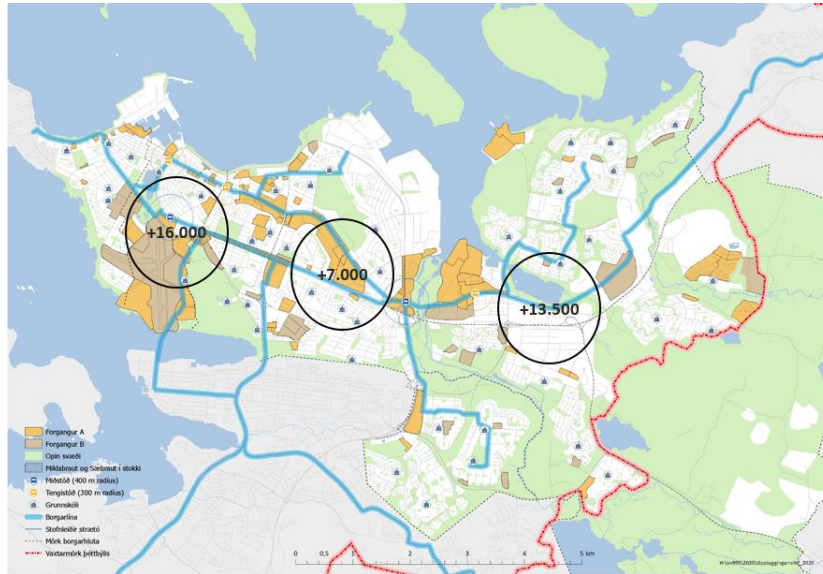
ný störf til ársins 2040?

**+ 1.400.000 m<sup>2</sup>**

atvinnuhúsnæðis til ársins 2040?

# Fjölgun íbúa og starfa til 2050

Lauslegt mat á breyttu jafnvægi íbúa og starfa



Í gildandi aðalskipulagi er lögð áhersla á jafnari dreifingu starfa og íbúa um borgina, meðal annars til að draga úr akstursvegalengdum, jafna umferðarflæði og skapa grundvöll að vistvænni ferðavenjum. Því markmiði verður helst náð með því, annarsvegar að fjölga hlutfallslega íbúum þar sem störfin eru einkum í dag, þ.e. í vesturhluta borgarinnar og hinsvegar að fjölga hlutfallslega störfum í austurhluta borgarinnar, þar sem íbúðarbyggðin er einkum ráðandi. Jafnvægi í dreifingu íbúa og starfa er einn af lykil mælikvörðum vegna framfylgdar aðalskipulagsins.

**+ 60.000**

nýir íbúar til ársins 2050

**+ 34.000**

ný störf til ársins 2050

**+ 1.900.000 m<sup>2</sup>**

atvinnuhúsnæðis til ársins 2050?

**Vesturborg: 973.000 m<sup>2</sup>**

**Austurborg: 700.000 m<sup>2</sup>**

**Utan vaxtarmarka: 225.000 m<sup>2</sup>**

Aukning á íbúabéttleika til ársins 2050?



**+ 56%**

Aukinn íbúabéttleiki 2019 – 2050, miðað við kröftugan vöxt og sömu vaxtarmörk til 2050

**Vesturborg**



**-18%**

í m<sup>2</sup> atvinnuhúsnæðis/ íbúa

**Austurborg**



**+16%**

í m<sup>2</sup> atvinnuhúsnæðis/ íbúa

# Mótun valkosta til ársins 2050

## Helstu forsendur samanburðar og umhverfismats

Við undirbúning tillagna voru mótaðir almennir valkostir um mögulega byggðapróun til ársins 2050 sem bornir voru saman út frá ýmsum umhverfisþáttum. Áhersla var lögð á að skoða áhrif byggðapróunar út frá mismunandi viðmiðum um þéttleika (íbúðir/ha) og meðalstærð íbúða, þar sem kolefnisspor uppbyggingar var sérstaklega metið. **Sjá nánar umhverfisskýrslu VSÓ-ráðgjafar.**

Kostir byggja á spá um kröftuga íbúafjölgun til ársins 2050, þar sem íbúum fjölgar um 60 þúsund og störfum um 34 þúsund. Byggja þarf um 33 þúsund nýjar íbúðir eða yfir 1000 árlega og skapa skilyrði fyrir uppbyggingu um 1.900 þúsund fermetra atvinnuhúsnæði. Fjöldi íbúða á hverja 1000 íbúa verði á bilinu 456 til 476 (2,1-2,2 íbúar/íbúð)

### Kostur 0

90% þétting  
Gildandi stefna

- Lágmark 60 íbúðir/ha
- Í reynd 80 íbúðir/ha
- Engin ákvæði um stærðir íbúða en meðalstærð íbúða í byggingu er um 90 m<sup>2</sup>

### Kostur A – mikill þéttleiki

100% þétting  
Borgarlína

- 120 íbúðir/ha
  - 70 m<sup>2</sup> meðalstærð íbúða
  - Íbúðaruppbygging við Borgarlínu í hæsta forgangi
  - Þétting starfa miðlægt og við Borgarlínustöðvar
- Landþörf áætluð: 285 ha
- Forgangsröðun helstu svæða:
- Ártúnshöfði
  - Vatnsmýri
  - Keldur

### Kostur B – meðal þéttleiki

100% þétting  
Borgarlína

- 90 íbúðir/ha
  - 80 m<sup>2</sup> meðalstærð íbúða
  - Íbúðaruppbygging við Borgarlínu í hæsta forgangi
  - Þétting starfa miðlægt og við Borgarlínustöðvar
- Landþörf áætluð: 336 ha
- Forgangsröðun helstu svæða:
- Ártúnshöfði
  - Vatnsmýri
  - Keldur

### Kostur C – hóflegur þéttleiki

90% þétting  
Jafnari dreifing starfa

- 60 íbúðir/ha
  - 100 m<sup>2</sup> meðalstærð íbúða
  - Íbúðaruppbygging við Borgarlínu í forgangi
  - Jafnari dreifing starfa. Áhersla á fjölgun starfa í austurborginni
- Landþörf áætluð: 437 ha
- Forgangsröðun helstu svæða:
- Ártúnshöfði
  - Keldur (hærra hlutfall atvinnuhúsnæðis)
  - Úlfarsárdalur (stækkun)
  - Vatnsmýri

### Helstu viðmið til hliðsjónar:

Áætlaður farþegagrunnur Borgarlínu (störf/íbúar) innan við 300/500 m frá stöð, árið 2030 og 2040

Meðalfjarlægð byggingarsvæða frá reiknaðri þungamiðju atvinnuhúsnæðis

Hlutfall nýrra íbúða innan við 600 m frá skóla/þjónustukjarna

Kolefnisspor húsnæðis og innviða

Græn svæði undir byggð

Íbúar/ha innan vaxtarmarka 2040

Fótspor þéttbýlispróunar

# Umhverfismat valkosta til ársins 2050

Helstu niðurstöður, sjá nánar skýrslu VSÓ-ráðgjafar, september 2020

Matsþáttur	Viðmið	A	B	C
<b>Íbúapróun</b>				
Félagsleg fjölbreytni í hverfum	Minni íbúðir þjóna fleiri samfélagsþópum	+	+	0
<b>Atvinnustarfsemi og byggðarmynstur</b>				
Nýting núverandi húsnæðis (íbúða- og atvinnuhúsnæðis)	Atvinnuhúsnæði sem vikur fyrir íbúðum	—	0	+
Fjölbreytt framboði húsnæðis	Breidd í tegund húsnæðis	0	+	++
Mæta spám um þörf fyrir minna húsnæði	Minna húsnæði	++	+	0
Gæði hins byggða umhverfis (Ásýnd og yfirbragð)	Háð skilmálum í skipulagi	0	0	0
<b>Samgöngur, ferðavenjur og þjónustuframboð</b>				
Uppbygging íbúðarhúsnæðis í nálægð við þungamiðju atvinnulífs	Þungamiðja nálægt Skeifu	+	+	—
Farþegagrunnur Borgarlínu 2030/2040	Fjöldi íbúða/atvinnu nálægt Borgarlínu	++	+	0
Aukið jafnvægi í dreifingu íbúa og starfa um borgina	Störf í austurhluta og dreifing starfa	0	0	+
Markmið aðalskipulags um breyttar ferðavenjur	Nálægð við Borgarlínu, vinnu og þjónustu	++	+	—/0
Áhrif á skólahverfi	Háð skilmálum í skipulagi	/	/	/
Markmið um aðgengi að verslun og þjónustu	Fjöldi íbúa í göngufjarlægð	++	+	0
Áhrif á núverandi atvinnusvæði	Atvinnusvæði sem vikur	—	—	0/+

Matsþáttur	Viðmið	A	B	C
<b>Loftslag</b>				
kolefnisspor vegna uppbyggingar íbúða	Minni íbúðir og kolefnisspor	0	—	—
Nýta betur núverandi húsnæði, val á byggingarefnum	Minni losun við endurnýtingu en niðurrif. Velja byggingarefni.	—	—	0
Losun frá samgöngum og kolefnisspor vegna innviða	Dreifðari byggð kallar á meiri innviði	0	—	—
<b>Heilsa og öryggi</b>				
Áhrif á loftgæði, sbr. markmið um minni svifryksmengun	Færri bílar en fleiri búa nálægt umferðargötum	0	0	0
Áhrif á hljóðvist	Minni umferð, minni hávaði en fleiri nær umferð	0	0	0
Lýðheilsa; aðstaða til heilsueflingar, útivistarsvæði	Háð útfærslu í skipulagi	/	/	/
<b>Menningarminjar</b>				
Menningarminjar	Háð skilmálum skipulags	/	/	/
<b>Auðlindir, óraskað land og líffræðileg fjölbreytni</b>				
Vistkerfi og líffræðilega fjölbreytni	Nýtt land undir byggð	0	0	—
Áhrif á nýtingu lands	Nýting lands, þéttleiki	++	+	—
Hlutfall uppbyggingar á röskuðum svæðum	Raskað eða ósnert landsvæði	+	+	—
Áhrif á gegndræpi jarðvegs	Minna land tekið undir. Bæta núverandi svæði	+	0	—
Áhrif á afkastagetu innviða; frárennsli, heitt og kalt vatn	Styrkja þarf innviði í öllum valkostum	0	0	0
Þörf á efnistöku	Land undir byggð. Efnisþörf	0	—	—

Niðurstaða samanburðar á valkostum til ársins 2050 var að almennt hefur valkostur A jákvæðari áhrif á umhverfisþætti og umfang neikvæðra áhrifa metið minna. Sú niðurstaða varð m.a. til þess að einkum var litið til útfærslu valkosta A við mótun endanlegra breytingartillagna. Byggt á þessum samanburði var við mótun tillagna lögð áhersla á að draga úr raski á opin svæði, stuðla að fjölbreyttu framboði húsnæðis, bæta frekar dreifingu starfa, huga að gæðum og öryggi byggðar, tryggja lífsgæði og að leggja til skipulagstillögu sem styður við markmið um breyttar ferðavenjur.

Reykjavík  
2040

# Breytingartillögur og leiðarljós

(drög september 2020)

**Ný megin markmið og  
yfirlit breytinga**

# Hert á framfylgd gildandi stefnu um sjálfbæra borgarþróun

Þær breytingar á aðalskipulaginu sem hér eru kynntar miða allar að því að tryggja betur framfylgd megin markmiða gildandi aðalskipulags (AR2010-2030) um sjálfbæra borgarþróun. Breytingartillögur grundvallast einnig á áherslum sem koma fram í ýmsum öðrum samþykktum stefnuskjölum Reykjavíkurborgar, s.s. *Húsnæðisáætlun*, *Loftslagsstefna*, *Stefnu Reykjavíkur um líffræðilega fjölbreytni* og taka mið af yfirstandandi vinnu við *Velferðarstefnu*, *Lýðheilsustefnu* og gerð *Græna plansins*. Breytingarnar eru einnig í samræmi við megin markmið svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins og markmið um uppbyggingu Borgarlínu, Loftslagsstefnu ríkisins, áherslur Landsskipulagsstefnu og markmið í öðrum stefnuskjölum stjórnvalda á sviði umhverfismála. Breytingartillögurnar ganga einnig í takti við heimsmarkmið SP.

Það er rétt að minna á að aðalskipulag er margþætt heildaráætlun sem tekur til fjölmargra málaflokka. Aðalskipulagsáætlun felur ekki einvörðungu í sér almenna framtíðarsýn, stefnumörkun og megin markmið um þróun borgarinnar. Í aðalskipulagi eru líka teknar bindandi ákvarðanir um landnotkun og innviðaskipulag á einstökum svæðum. Í því eru settar leikreglur um hvað má byggja á hverju svæði og hverskonar íbúðir, þjónusta og starfsemi eru leyfileg á viðkomandi svæði. Aðalskipulagið setur einnig viðmið um hámarks byggingarmagn og hæðir húsa á öllum helstu þróunarsvæðum. Í því eru settir þeir ramar sem taka þarf tillit til við gerð hverfis- og/eða deiliskipulags og einnig í mörgum tilvikum við útgáfu framkvæmda-, starfs-, rekstrar- og byggingarleyfa. Aðalskipulag er líka áætlun um uppbyggingu og vöxt, sem byggir á hagrænum forsendum um íbúafjölgun og fjölgun starfa. Í því eru sett fram markmið um fjölgun íbúða og uppbyggingu atvinnusvæða.

Hér á landi er aðalskipulag lagalega bindandi skipulagsáætlun og hefðin er að setja það fram með nákvæmum hætti. Í ljósi þessa og þeirrar staðreyndar að forsendur áætlunar eins og aðalskipulags er sífelldum breytingum háðar, meðal annars vegna ytri aðstæðna, er óhjákvæmilegt að horfa á aðalskipulag sem áætlun sem er í sífelldri endurskoðun og endurmati. Síðan aðalskipulagið var samþykkt í þrjú árs 2014 hafa verið gerðar á þriðja tug breytinga á því.

Sumar breytinganna eru stórar en aðrar minni, en allar eiga það sammerkt að ekki er hreyft við grundvallar markmiðum aðalskipulagsins og þeirri framtíðarsýn sem skipulagið byggir á. Það sama á við um þær umfangsmiklu breytingar sem hér eru boðaðar. Þær fela þó í raun í sér heildar endurmat á stefnunni um íbúðarbyggð og blandaða byggð og lengingu skipulagstímabilsins um 10 ár. Breytingar leiða hinsvegar ekki nema til óverulegra breytinga á landnotkunaruppdrætti aðalskipulagsins, boða ekki landnám nýrra svæði í útjaðri eða breytingar á vaxtarmörkum þéttbýlis. Með breytingartillögum er sýnt fram á að þau landsvæði sem við höfum tekið frá undir íbúðarbyggð, atvinnusvæði og samgöngumannvirki í aðalskipulagi undanfarna áratugi, geta dugað okkur, jafnvel miðað við mjög kröftugan vöxt, til ársins 2040 og sennilega mun lengur. Þetta þýðir að auðveldar er að framfylgja núgildandi markmiðum borgarinnar um sjálfbæra þróun, verndun ósnortinna svæði í útjaðri, líffræðilega fjölbreytna, kolefnishlutleysi og styðja við núgildandi stefnu um þéttari og blandaðri byggð og vistvænni ferðavenjur Auk breytinga á skipulagsákvæðum fyrir einstök svæði og stefnumörkunar í völdum málaflokkum, eru lagðar til ýmsar úrbætur á framsetningu stefnunnar og skerpt á því hvernig beri að túlka hana. Markmiðið með því er að gera aðalskipulagið að betra stjórnþæki; að auðveldar verði að tryggja gæði byggðar í samræmi við sett markmið og styrkja samningsstöðu borgaryfirvalda í viðræðum um magn og gerð uppbyggingar á einstaka reitum. Jafnhliða því er takmarkið að gera aðalskipulagið almennara og sveigjanlegra sem ætti að leiða til færri breytinga á því í framtíðinni.

Formlegar breytingar á gildandi stefnu eru settar fram í áður nefndu riti *Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2040. Landnotkun og helstu byggingarsvæði* (september 2020) og umfjöllun um umhverfisáhrif breytingartillagna er lýst í sérstakri umhverfisskýrslu (sjá fylgiskjal (VSÓ-ráðgjafar, september 2020). Við yfirferð á breytingartillögum hér að neðan, er rétt að hafa umrædd rit til hliðsjónar.

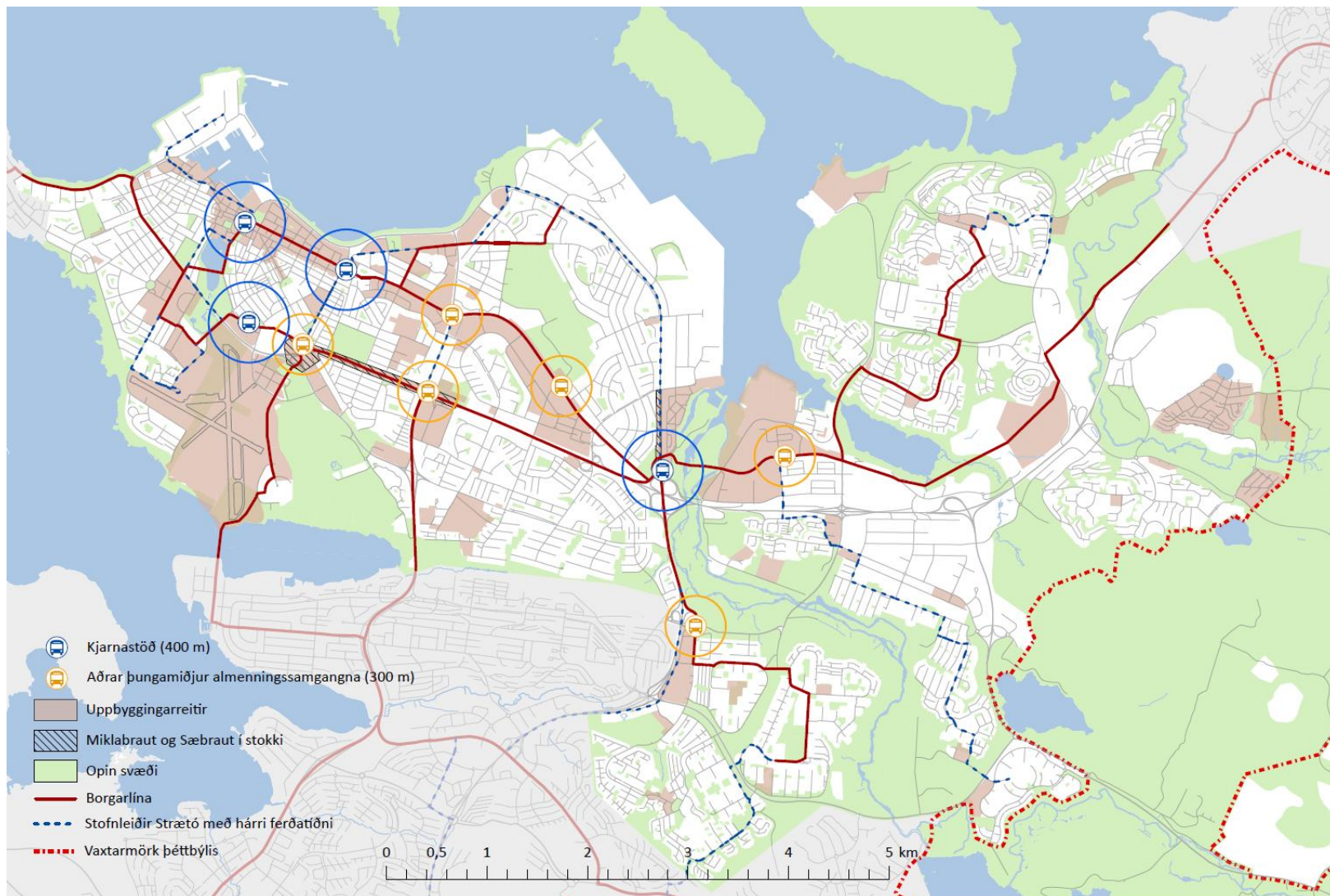
„Aðalskipulag er skipulagsáætlun fyrir eitt sveitarfélag og skal taka til alls lands innan marka sveitarfélagsins. Í aðalskipulagi er sett fram stefna sveitarstjórnar um þróun sveitarfélagsins varðandi landnotkun, byggðapróun, byggðamynstur, samgöngu- og þjónustukerfi og umhverfismál. Í aðalskipulagi er lagður grundvöllur fyrir gerð deiliskipulags varðandi landnotkun, takmarkanir á landnotkun, samgöngu- og þjónustukerfi og byggðamynstur, þ.m.t. þéttleika byggðar. Í aðalskipulagi eða breytingu á því er heimilt að setja fram nánari stefnu, svo sem um nýbyggingarsvæði eða endurbyggingarsvæði í eldri byggð eða um einstök viðfangsefni. Við gerð aðalskipulags skal byggt á markmiðum laga þessara, landsskipulagsstefnu, svæðisskipulagi, liggi það fyrir, og áætlunum um þróun og þarfir sveitarfélagsins. „

Skipulagslög nr.123/2010, 28. gr

„Í aðalskipulagi er sett fram stefna um þróun borgarinnar til langrar framtíðar. Í aðalskipulagi er ákveðið hvar íbúðarhverfin og atvinnusvæðin eiga að vera, hvar nýjar götur og stígar liggja og hvaða svæði verða tekin frá til útivistar. Reykjavík er ung borg og vöxtur hennar hefur verið ör undanfarna áratugi. Megináherslan í aðalskipulagi undanfarinna ára hefur verið að skapa skilyrði fyrir áframhaldandi vöxt borgarinnar, að tryggja að borgin sé undir það búin að mæta væntanlegri fjölgun íbúa og starfa. Aðalskipulag fjallar þó ekki eingöngu um hvar megi byggja og hversu mikið, heldur einnig um mótun og yfirbragð nýrri og eldri byggðar. Hverskonar hverfi viljum við skapa? Hvaða ferðamáta viljum við styrkja? Hvaða svæði viljum við vernda? Hvernig tryggjum við umhverfisgæði og aukum aðdráttarafi borgarinnar fyrir nýja íbúa og fyrirtæki? Hvernig við getum gert Reykjavík að enn betri borg?“

AR2010-2030, bls. 19

# Þróun byggðar innan vaxtarmarka til lengri framtíðar



## Leiðarljós

**Íbúðarbyggð og blönduð byggð rísi innan vaxtarmarka til ársins 2040\***

**80% nýrra íbúða til 2040 verði innan áhrifasvæðis Borgarlínu**

**80% nýrra íbúða verði í grennd við öflugan atvinnukjarna**

**Minnst 90% nýrra íbúða rísi á röskuðum eða þegar byggðum svæðum og ekki verði gengið á opín svæði með hátt náttúrufars- og /eða útivistargildi\*\***

**Yfir 90% starfa í Reykjavík verði innan vaxtarmarka árið 2040 og 80% nýrra starfa til ársins 2040 verði við Borgarlínu**

\* Vaxtarmörk AR lagfærð til samræmis við vaxtarmörk svæðisskipulags. Sér vaxtarmörk eru utan um þéttbýlið í Grundarhverfi

\*\* Núverandi byggðasvæði, bílastæði, helgunarsvæði stofnbrauta, land sem áður hefur verið ráðstafað undir byggingarlóðir eða þéttbýli. Um mat á gildi opinna svæða, sjá umhverfisskýrslu og ennfremur *Grænir innviðir í skipulagi. Gátlistar fyrir deiliskipulag og hverfisskipulag*. Umhverfis- og skipulagssvið, september 2016

# Megin markmið

- Stuðla að kröftugum og sjálfbærum vexti borgar sem styður við markmið um kolefnishlutleysi, vernd náttúrusvæða, líffræðilega fjölbreytni og um samkeppnishæft, lífvænlegt, réttlátt og fjölbreytt borgarsamfélag.
- Að skapa sjálfbær og heilbrigð borgarhverfi þar sem allir félagshópar hafa tækifæri til búsetu. Þróaðar verði sterkar hverfisheildir sem standi undir grunnþjónustu, öflugri verslun og þjónustu, íþrótt- og frístundastarfsemi og fjölbreyttu mannlífi. Atvinnutækifærum innan hverfa verði fjölgað og atvinnukjarnar í grennd við einsleit íbúðarhverfi verði styrktir.
- Tryggt verði fjölbreytt framboð húsagerða og búsetukosta fyrir alla félagshópa. Rúm verði fyrir þá alla og hverskonar búsetuúrræði innan íbúðarhverfa og blandaðra svæða. Félagsleg blöndun og fjölbreytni verði ávallt leiðarljós í nýrri uppbyggingu. Lögð verði sérstök áhersla á uppbyggingu hagkvæms húsnæðis og leiguhúsnæðis á reitum í grennd við Borgarlínustöðvar.
- Lýðheilsa borgarbúa verði ávallt höfð að leiðarljósi við skipulagningu og hönnun borgarumhverfisins. Skipulag hverfa örvi almennt hreyfingu, samveru, mannlíf og vistvænar ferðavenjur.
- Að íbúar allra hverfa borgarinnar hafi gott aðgengi að grænum svæðum og fjölbreyttum almenningsrýmum. Lagður verði sérstakur metnaður í eflingu almenningsrýma innan eldri hverfa sem og nýrra; við hönnun stærri og minni torga, göngugatna, smærri andrýma og gróðursvæða, stærri útivistarsvæða, leik- og íþróttasvæða og almennt dvalarsvæða fyrir alla aldurs- og félagshópa.
- Við skipulagningu og hönnun íbúðarbyggðar verði gæði húsnæðisins og nærumhverfis þess í fyrirrúmi. Í því samhengi þarf horfa sérstaklega til birtuskilyrða, hljóðgæða og loftgæða innandyrna sem og í inngörðum. Tryggja þarf að ákveðið lágmarkshlutfall lóða verði gróðursæl og sólrík útissvæði.
- Að uppbygging sjálfbærra borgarhverfa og vistvænna samgönguinnviða haldist í hendur. Ákvarðanir í húsnæðismálum og samgöngumálum verði ávallt rækilega samfléttaðar.
- Nálægð við almenningssamgöngur, vistvæna samgönguinnviði og fjölbreytta atvinnukjarna verði lögð til grundvallar við mat á þéttleika og yfirbragði íbúðarbyggðar á nýjum byggingarsvæðum.
- Uppbyggingu verði forgangsraðað í þágu Borgarlínu.\* Fjölgun íbúa og starfa verði einkum innan áhrifasvæðis Borgarlínu.
- Götur borgarinnar verði vistlegar, gróðursælar og öruggar og þjóni öllum ferðamátum. Svæði meðfram stofnbrautum verði endurheimt og þróuð fyrir þetta borgarbyggð, með stokkalausnum og endurhönnun umferðargatna.
- Hlutdeild einkabílsins í öllum ferðum verði komin undir 50% árið 2040.
- Bílastæðum á landi borgarinnar verði markvisst fækkað á skipulagstímabilinu. Unnin verði áætlun um endurheimt lands sem fer undir bílastæði og það land tekið undir önnur not í almannapágu; s.s. sem opin græn svæði, leiksvæði og önnur almenningsrými, sem rými fyrir hjólastæði og götugögn. Sett verði fram mælanleg markmið um fækkun bílastæða.
- Innviðir verði almennt styrktir til að greiða fyrir orkuskiptum í samgöngum.
- Þróun nýs borgarhverfis í Ártúnshöfða og Elliðaárvogi verði í forgangi fyrir 2030, en eftir 2030 verði Vatnsmýri lykil byggingarsvæði borgarinnar.\*\*
- Flest ný störf verði staðsett innan vaxtarmarkna þéttbýlis og einkum á miðlægum svæðum sem þjónað er af Borgarlínu og strætisvagnaþjónustu með hárrí ferðatíðni.
- Eldri atvinnusvæði verði endurskipulögð markvisst og í áföngum og tryggt verði að ekki skapist ótímabær þrýstingur á núverandi starfsemi að finna sér nýjan stað.
- Betri nýting núverandi húsnæðis og endurnýting þess - og annarra innviða – gegni veigamiklu hlutverki þegar framtíðar uppbyggingarþörf er mætt.
- Reykjavík verði kolefnishlutlaus eigi síðar en 2040. Við mat á skipulagstillögum og öllum byggingaráformum verði ávallt hugað að kolefnisspori húsnæðis og allra innviða

\* „Samkomulag um skipulag og fjármögnun uppbyggingar á samgönguinnviðum, þar með talið innviðum almenningsgangna, á höfuborgarsvæðinu til 15 ára, þ.e. til og með ársins 2033“, dagsett og undirritað, 27. september 2019, af íslenska ríkinu og sveitarfélögum á höfuborgarsvæðinu. Sjá einnig tillögu að að uppfærðri samgönguáætlun 2020-2034.

\*\* Sjá samkomulag borgarstjóra og samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra, dagsett 28. nóvember 2019 um rannsóknir á Hvassahrauni og flutning flugstarfsemi þangað.; „Samkomulag um rannsóknir á möguleikum á byggingu nýs flugvallar í Hvassahrauni“



# Reykjavík 2040

Borgin við Sundin

## Stefna um íbúðarbyggð og blandaða byggð

“Markmiðið er að skapa heildstæðari og þéttari borgarbyggð og nýta þar með betur land og fjárfestingar í gatna- og veitukerfum og þjónustustofnunum. Með þéttari byggð dregur almennt úr vegalengdum, samgöngukostnaði og umhverfisáhrifum samgangna. Til að framylgja þessu markmiði er uppbygging á miðlægum svæðum í algjörum forgangi...Markmiðið er að skapa heilsteypta byggð með borgarmiðuðu gatnakerfi þar sem vistvænir ferðamátar verða í fyrirrúmi. Á þróunarsvæðum innan núverandi byggðar rísi þétt blönduð byggð í manneskjulegum mælikvarða. Á slíkum svæðum samtvinnast íbúðir, skrifstofur, verslun og þjónusta innan sömu göturreita. Byggðin verði yfirleitt 3-5 hæðir og þéttleiki ekki minni en 60 íbúðir á hektara. Þess verði gætt að þétting byggðarinnar samræmist vel sögulegu byggðamynstri miðborgarinnar. Ekki verði gengið á opin græn svæði með útivistar- eða verndargildi.”

(AR2010-2030, bls. 45)

# Húsnæði fyrir alla\*



- Leitast verði við að tryggja fjölbreytt framboð húsa og búsetukosta fyrir alla félagshópa.
- Innan hvers skólahverfis og eftir atvikum götoreita verði fjölbreytt framboð húsa, minni og stærri íbúða í fjölbýli og sérþýli, til að tryggja félagslega fjölbreytni. Við mat á uppbyggingu íbúðarhúsnæðis á einstökum reitum verði ávallt tekið mið af félagslegri stöðu viðkomandi hverfis og almennum markmiðum húsnæðisstefnu fyrir borgina í heild.
- Tryggt verði að hverskonar búsetuúrræði, fyrir alla félagshópa, rúmist innan íbúðarbyggðar, miðsvæða þar sem gert er ráð fyrir íbúðarhúsnæði eða í annarri blandaðri byggð.
- Stefnt verði að því að um 25% nýrra íbúða verði á vegum húsnæðisfélaga sem ekki eru rekin í ágóðaskyni. Leitast verði eftir því á hverjum tíma að koma til móts við þarfir þeirra sem ekki vilja leggja eða ekki geta lagt mikið fé í eigið húsnæði. Horft verði sérstaklega á húsnæðisþarfir ungs fólks og þeirra sem eru að fóta sig í fyrsta skipti á húsnæðismarkaði.
- Lögð verði áhersla á að fjölga almennt leigu- og búseturéttaríbúðum, hvort sem þær eru í eigu húsnæðissamvinnufélaga, félagasamtaka og/eða einkaaðila, ekki síst á miðlægum svæðum sem auðvelt er að þjóna með almenningssamgöngum.
- Uppbygging húsnæðis sem hentar lægri tekjuhópum verði einkum á svæðum sem auðvelt er að þjóna með góðum almenningssamgöngum og/eða í grennd við stóra atvinnukjarna og fjölbreytta þjónustu. Húsnæði sem hentar ungu fólki og fyrstu kaupendum – og öðrum þeim sem eru líklegir til að nýta sér þjónusta almenningssamgangna – verði í forgangi á reitum í grennd við Borgarlínustöðvar.
- Að ávallt verði horft til samhengis húsnæðiskostnaður og kostnaðar vegna samgangna, við mótun húsnæðisstefnu og gerð húsnæðisáætlana.
- Húsnæðisstefnu aðalskipulagsins verði fylgt eftir með húsnæðisáætlunum sem eru endurskoðaðar reglubundið og taka mið af þróun samfélagsins og húsnæðismarkaðarins á hverjum tíma, svo sem um fjölskyldustærðir, aldursbreytingar, stöðu á byggingarmarkaði og efnahagsþróun – og samningsmarkmiðum Borgaráðs hverju sinni.
- Húsnæðisstefnan og framfylgd hennar í húsnæðisáætlunum, skal ávallt byggjast á markmiðum um sjálfbæra þróun og hagkvæma uppbyggingu borgarinnar.

\* Breytingar og viðbætur við gildandi stefnu eru feitletraðar

# Íbúðarhverfið og gæði byggðar\*

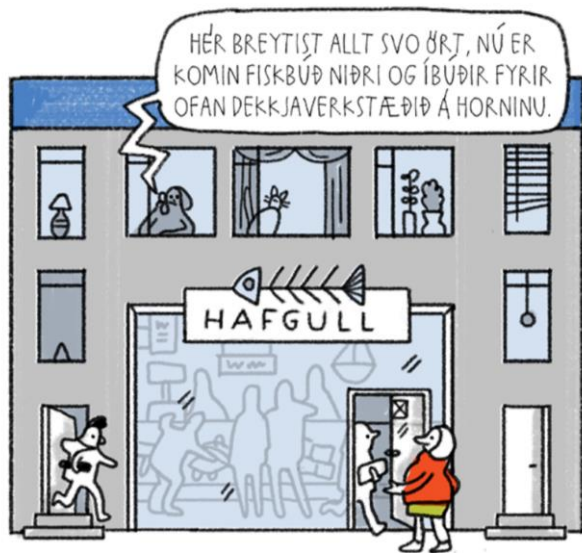


Að skapa sjálfbær, heilbrigð og fjölbreytt borgarhverfi þar sem allir félagshópar hafa tækifæri til búsetu. Þróaðar verði sterkar hverfisheildir sem standi undir grunnþjónustu, öflugri verslun og þjónustu, íþrótt- og frístundastarfsemi og fjölbreyttu mannlífi. Dagleg verslun og þjónusta séu í sem mestri nálægð við íbúana og fólk geti notað virka ferðamáta til að sækja þjónustu innan hverfisins Atvinnutækifærum innan hverfa verði fjölgað og atvinnukjarnar í grennd við einsleit íbúðarhverfi verði styrktir. Íbúar hafi gott aðgengi að grænum svæðum og fjölbreyttum almenningsrýmum og skipulag hverfa örvi almennt heyfingu, samveru, mannlíf og vistvænar ferðavenjur.

- Skapaðar verði sterkar hverfisheildir sem standi undir grunnþjónustu, fjölbreyttri verslun og þjónustu, íþrótt- og frístundastarfsemi og fjölbreyttu mannlífi. Leitast verði við að hvert hverfi hafi sinn kjarna, þannig að íbúarnir eigi sem styst að sækja daglega verslun og þjónustu og sem flestir sjái sér fært að sækja þjónustu innan hverfisins gangandi eða hjólandi.
- **Félagsleg blöndun og fjölbreytni verði ávallt leiðarljós við skipulagningu nýrra hverfa og húsnæðisframboð verði með þeim hætti að sem flestir geti flutt innan hverfis, þegar stækka eða minnka þarf við sig húsnæði.**
- Skólahverfið verði áfram grunneining í skipulagi íbúðarhverfa borgarinnar
- **Innan íbúðarbyggðar** verði ákveðnir **kjarnar** festar í sessi til að tryggja verslun og þjónustu innan hverfanna. Sjá **nánar** kaflann Kaupmanninn á horninu.
- Áform um þéttingu byggðar og gerð nýs íbúðarhúsnæðis verði ávallt metin með hliðsjón af núverandi stöðu í viðkomandi skólahverfi, svo sem framboði þjónustuþátta, félagslegri stöðu og núverandi blöndun húsagerða.
- Við ákvörðun um umfang, gerð og tímasetningu íbúðarþéttingar verði horft sérstaklega til stöðu grunn- og leikskóla í hverfunum.
- **Við skipulagningu og hönnun íbúðarbyggðar verði gæði húsnæðisins og nærumhverfis þess í fyrirrúmi. Í því samhengi þarf m.a. að horfa til stærða íbúða fyrir mismunandi fjölskyldugerðir og sambýlisform, birtuskilyrða, hljóðgæða og loftgæða í íbúðum, sem og inngörðum og nærumhverfi húsnæðisins, hæð bygginga og fjarlægða milli þeirra, dýpt húsbygginga og hlutfall útisvæða til leiks og dvalar þar sem sólar nýtur bróðurpart dags. Í þéttri og samfelldri byggð, s.s. randbyggð, verði horft til þess að gera hóflega forgarða þar sem því verður við komið. Sjá **nánar** kafli 3.6.**
- **Visthæfar og sjálfbærar hönnunarlausnir verði ávallt leiðarljósi við mótun nýrrar íbúðarbyggðar, hvort sem hún rís innan hefðbundinna íbúðarhverfa eða á blönduðum svæðum. Tryggt verði að byggðin og umhverfið milli húsanna beri með sér grænt og manneskjulegt yfirbragð. Gætt verði sérstaklega að blágrænum yfirborðslausnum, að gegndræpi yfirborðs minnki ekki, að lágmarkshlutfall lóðar sé gróður- og dvalarsvæði og þess gætt að við uppbyggingu verði ekki gengið á gróskumikil gróðursvæði sem eru til staðar.**

\* Breytingar og viðbætur við gildandi stefnu eru feitletraðar

# Íbúðarhverfið og blöndun byggðar



Það getur verið áskorun að fylgja eftir markmiðum um blandaða byggð og félagslega blöndun húsnæðis. Þegar byggt er íbúðarhúsnæði innan blandaðra atvinnuverfa, þarf að huga sérstaklega að umhverfisgæðum við hönnun húsnæðis og lóðar og almennt nálægð við grunnþjónustu og öruggum gönguleiðum að skóla. Ef heimildir um þjónustu og atvinnustarfsemi eru rýmkaðar innan gróinnar íbúðarbyggðar, þarf að huga að umfangi starfseminnar, hvort hún geti valdið ónæði vegna lyktar, hávaða, umferðar eða sé til lýta í umhverfinu, kalli á umferð stærri atvinnubíla og á hvaða tíma sólarhrings starfsemin fer fram. Það er ljóst að það er rík krafa um að hægt sé að njóta friðsældar innan íbúðarbyggðar, en það er líka vaxandi óskir um að hverfið iði af mannlífi og að fjölbreytt verslun, þjónusta, starfsemi og almenningsrými séu í göngufæri við heimilið. Umburðarlyndi fyrir atvinnustarfsemi og þjónustu (s.s. sérstökum búsetuúrræðum) innan gróinna hverfa, þarf að haldast í hendur við áherslur á blönduð, fjölbreytt og lifandi hverfi.

Að glæða íbúðarhverfi meira lífi og fjölbreytni er eitt af megin markmiðum aðalskipulagsins. Það er lykil markmið að auka blöndun byggðar með því að flétta betur saman atvinnustarfsemi og íbúðarbyggð og draga þannig almennt úr fjarlægð milli vinnustaða og heimila og þar með umferðarálagi milli borgarhluta. Það er hægt að gera það með því að skipuleggja markvisst íbúðarbyggð í næsta nágrenni við öflugra atvinnukjarna, endurskipuleggja svæði þar sem jöfnum höndum er heimiluð atvinnustarfsemi og íbúðarhúsnæði og með því að skapa rýmri heimildir um starfsemi og þjónustu innan gróinna íbúðarhverfa. Aðalskipulagið gerir ráð fyrir að allar þessar leiðir séu farnar. Í samræmi við þetta er yfirskrift stefnunnar ekki eingöngu íbúðarbyggð heldur einnig blönduð byggð, þar sem gert er ráð fyrir að verulegur hluti uppbyggingar nýs íbúðarhúsnæðis fari fram á svæðum með blandaðri landnotkun, sbr. skilgreining miðsvæða. Að sama skapi er það lykilmarkmið í aðalskipulaginu að tryggja að í hverju hverfi séu búsetukostir fyrir alla félagshópa. Það er grundvallaratriði til að skapa félagslega sjálfbær hverfi, auka möguleika þessa að flytja innan sama hverfis þegar hagir viðkomandi breytast, tryggja breidd í mannlífsflórunni og fyrirbyggja að hverfin verði félagslega einsleit. Þessu er fylgt almennt eftir með því að tryggja fjölbreytni í húsagerðum, skapa mikla breidd í stærð íbúða og herbergjafjölda og sérstaklega með því að leggja áherslu á að verulegur hluti uppbyggingar sé á vegum húsnæðisfélaga sem ekki eru rekin í ágóðaskyni

# Íbúðarhverfið og blöndun byggðar



## Skilgreining landnotkunar.

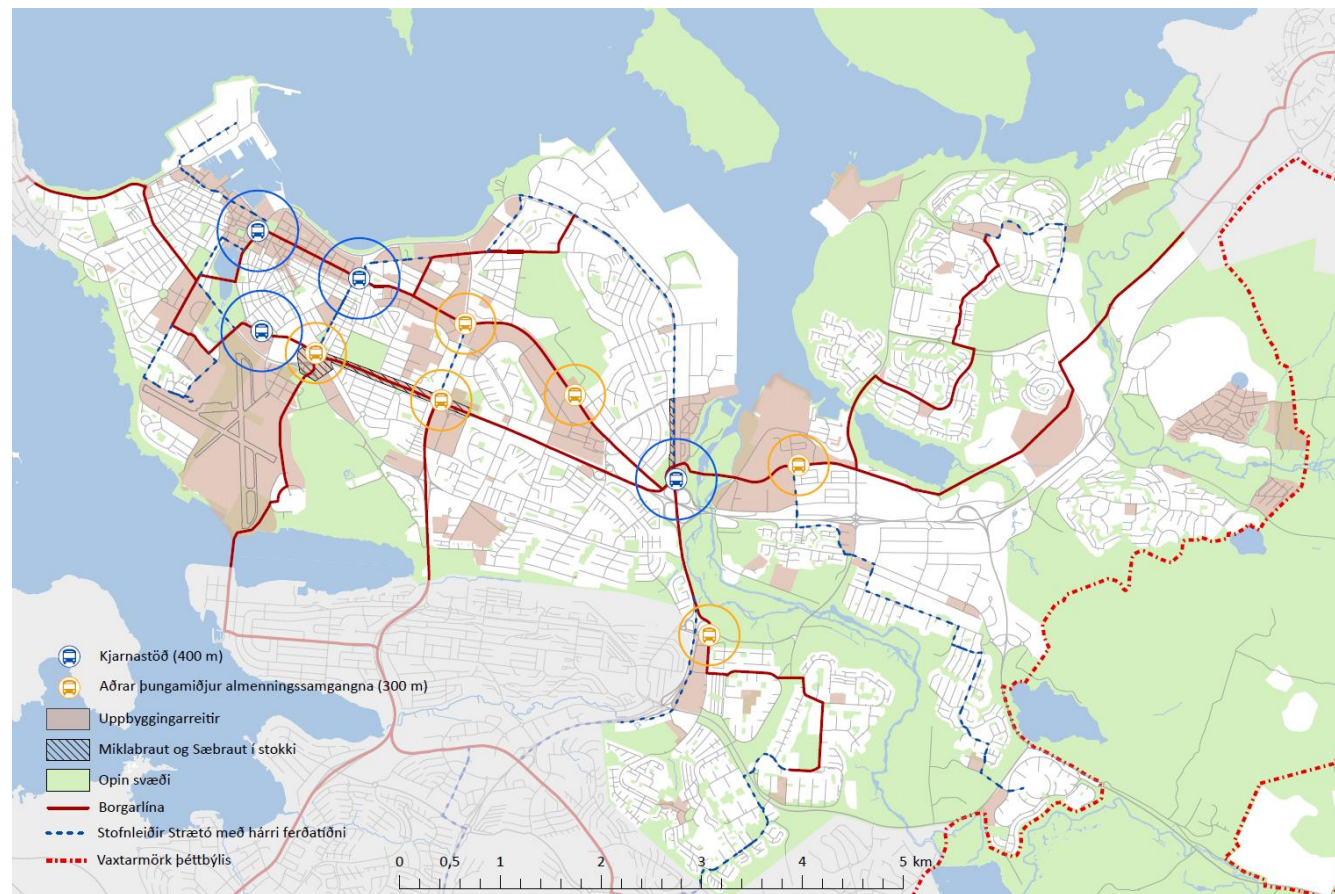
Í íbúðarbyggð er almennt gert ráð fyrir íbúðarhúsnæði\* ásamt tilheyrandi opinberri grunnþjónustu, almennri verslun og þjónustustarfsemi og minni útivistarsvæðum. Helstu þjónustukjarnar (s.s. hverfiskjarnar með stærri matvörubúðum) og stofnanir (s.s. grunnskólar) og stærri útivistarsvæði eru afmörkuð sérstaklega á uppdrætti. Innan íbúðarbyggðar er einnig mögulegt að gera ráð fyrir fjölbreyttri atvinnustarfsemi, enda sé um að ræða þrífalega starfsemi sem ekki veldur ónæði,\*\* og almennri opinberri þjónustu (þ.m.t. búsetukjarnar). Fjölbreyttari landnotkun er heimil í íbúðarbyggð sem fellur undir skilgreininguna aðalgata eða nærþjónustukjarni (sjá kafla 3.3). Hægt er að setja nánari ákvæði og heimildir um starfsemi innan íbúðarbyggðar í hverfis- og/eða deiliskipulagi.

Ofangreind skilgreining á við um öll svæði fyrir íbúðarbyggð í aðalskipulaginu; ÍB1-ÍB62, sbr. framsetning á skipulagsuppdráttum.

\*Íbúðir sbr. kröfur byggingarreglugerðar, námsmannaíbúðir, aukaíbúðir sbr. skilgreiningar hverfisskipulags, stúdíóíbúðir, þjónustuíbúðir, íbúðarherbergi sem leigð eru tímabundið og íbúar deila eldhúsi með öðrum, auk hverskyns búsetuúrræði fyrir hópa með sérstakar húsnæðis- og þjónustuþarfir og eru með lögheimili í viðkomandi húsnæði. Búsetuúrræði þar sem krafist er gæslu allan sólarhringinn og/eða umfang starfsemi er umtalsvert geta einnig verið heimil en eru háð því að gerð sé grein fyrir þeim í deiliskipulagi (sjá nánar kafla 3.4). Hjúkrunarheimil eru einnig almennt heimil innan svæða sem skilgreind eru sem íbúðarbyggð.

\*\* Undir almenna verslun, þjónustu- og atvinnustarfsemi falla s.s. minni matvöruverslanir (sbr. nærþjónustukjarnar), aðrar dagvöruverslanir, stakar sérvöruverslanir, ýmis þjónustustarfsemi (s.s. hárgreiðslustofur, lækni- og heilbrigðisþjónusta, snyrtistofur, húðflúrstofur ofl.), veitingastaðir í flokki I og eftir atvikum í flokki II, menningarhús, söfn, líkamsræktarstöðvar, minni íþróttahús, gallerí, litlar vinnustofur og skrifstofur í sérhæfðri starfsemi (1-3 starfsmanna, s.s. listamenn, handverksfólk, saumastofur, lögfræðistofur, arkitektþjónusta, auglýsingastofur, hugbúnaðargerð, bókhaldsþjónusta osfrv.) og þrífalegur smáíðnaður (s.s. rammagerð, skóviðgerðir, gullsmíðir, húsgagnasmíði, bólstrun, hjólaverkstæði, prentstofur ofl), enda sé starfsemin í skráðu atvinnuhúsnæði. Undirstrikað er að ofangreind starfsemi og þjónusta er nefnd í dæmaskyni og er ekki tæmandi upptalning á því sem getur verið heimilt innan íbúðarbyggðar. Sjá nánar Starfsemi í íbúðarbyggð. Skilyrði og takmarkanir á atvinnustarfsemi í íbúðarbyggð, leiðbeiningarit með hverfisskipulagi.

# Stefna um íbúðarbyggð og blandaða byggð 2010-2040. Yfirlit byggingarsvæða



\* Almennt er miðað við 100 m<sup>2</sup> brúttóstærð íbúða, sem samsvarar 85 m<sup>2</sup> í birtu flatarmáli. Uppbygging 49 íbúða samsvarar því um 4.900 m<sup>2</sup> og er heimilt að byggja nemendagarða (og annað íbúðarhúsnæði sem ekki samanstendur af hefðbundnum íbúðum) af þeirri stærð á öðrum svæðum en gerð er grein fyrir á myndum 3a og b. Í aðalskipulagi er fyrst og fremst mörkuð stefna um svæðayfingu og þéttleika byggðar á stærri reitum og landnotkunarsvæðum (sbr. skipulagsreglugerð nr. 90/2013) en nýtingarhlutfall á smærri reitum og einstökum lóðum er alfarið ákveðið í hverfis- og/ eða deiliskipulagi. Þéttleiki íbúðarbyggðar og blandaðrar byggðar er almennt gefinn til kynna með stærðinni svæðisnýtingarhlutfalli (byggðir fermetrar/fermetrar svæðis) eða fjölda íbúða á ha en aukin þéttleiki helstu atvinnusvæði með fermetrum atvinnuhúsnæðis sem áformað er að byggja eða auka við á viðkomandi svæði.

Miðað við kröftugan vöxt til ársins 2040 þarf að byggja allt að 24 þúsund íbúðir í Reykjavík, að teknu tilliti til minnkandi fjölskyldustærða, breyttrar aldursamsetningar og lífsstílsbreytinga.. Markmiðið er að fjölgi íbúðum um 1000 á árum og að fjöldi íbúða á hverja 1000 íbúa verði um 450 árið 2040. Til að skapa sveigjanleika við framfylgd húsnæðisstefnu og vegna óvissu um framgang þróunar á einstökum svæðum, er í aðalskipulaginu gert ráð fyrir byggingar- og þróunarsvæðum sem rúma um 25% fleiri íbúðir en hin reiknaða þörf er. Á mynd 3a og b er gerð grein fyrir svæðum sem sérstaklega eru skilgreind fyrir nýja íbúðarbyggð og geta mögulega byggst upp fyrir 2040.

Ekki er sett fram bindandi ákvæði um nákvæman fjölda íbúða á einstökum reitum og svæðum. Fjöldi íbúða, þéttleiki og yfirbragð byggðar á einstökum byggingarsvæðum er ákvarðað í samþykktu deiliskipulagi, að undangengu kynningar- og samráðsferli og sérstöku mati þar sem tekið er mið af þeim ákvæðum og gæðakröfum sem settar eru fram í kafla 3.6. Við ákvörðun um fjölda og gerð íbúða er einnig horft til megin markmiða aðalskipulagsins og sértækari markmiða um uppbyggingu íbúðarhúsnæðis, sbr. kafla 3.1. Lykil þættir við ákvörðun um fjölda íbúða, þéttleika byggðar á einstökum svæðum og forgangsröðun þeirra, eru settir fram til hliðsjónar á mynd 5, s.s. leiðir Borgarlínu og almenningsgangna, staðsetning núverandi og fyrirhugaðra grunnskóla, útivistarsvæða og helstu þjónustukjarna.

Uppbygging nýs íbúðarhúsnæðis er heimil á öðrum svæðum en afmörkuð er á myndum 3a og b og þá jafnan samkvæmt ákvörðunum í hverfis- og/eða deiliskipulagi, enda á landnotkunarsvæðum þar sem íbúðir eru almennt heimil og einstök byggingarverkefni gera ekki ráð fyrir fleiri en 49 íbúðum á einum og sama reitnum.\* Ákvæði hverfisskipulags um „hægfara“ fjölgun íbúða innan einstakra hverfa, s.s. með ofanábyggingum, viðbyggingum, einstaka nýbyggingum innan núverandi lóða, aukaíbúðum vegna uppskiptingu núverandi íbúðareigna eða breyttrar notkunar, samræmist almennum heimildum um fjölgun íbúða, enda fjölgun íbúða innan einstakra reita eða lóða undir 49 íbúðum. Áætluð heildarfjölgun íbúða í einstaka hverfum til lengri tíma, samkvæmt hverfisskipulagi, er tekin með í reikninginn við mat á húsnæðisþörfum, gerð húsnæðisáætlana og við vöktun á þróun íbúðarbyggðar, sbr. kafla 3.5.3.

# Mynd 3a

Alls 25 nýir reitir, þar af eru 12 reitir sem kalla á breytingu á landnotkun.



## Svæði fyrir íbúðarbyggð

Nýir reitir eru feitletraðir

### Vesturbær:

1. Vesturbugt
2. Héðinsreitir
3. Landhelgisgæslureitur
4. Steindórsreitir
5. **KR-svæði**
6. **Ægisíða 102**
7. HÍ-svæði – vestan Suðurgötu
105. **JL-hús**

### Vatnsmýri:

8. HÍ-svæði – austan Suðurgötu
9. Vísindagarðar -áhalda húslóð
10. Vatnsmýri
11. Fluggarðar
- 12 a. Skerjabýggð I
- 12 b. Skerjabýggð II
13. Öskjuhlíð-Nauthólsvegur
14. **Loftleiðasvæði**
15. Hlíðarendi

### Miðborgin:

16. Hafnartorg-Austurhöfn
17. Miðborg -Kvos-Miðbakk
18. Miðborg -Laugavegur
- a. Brynjureitur
- b. Barónsreitir - Hverfisgata 85-93
- c. Hverfisgata 94-96
- d. Barónsreitir-Hverfisgata 88-92
- e. Barónsreitir-Skúlagata 26-Vitastígur 3
- f. Frakkastígur-Skúlagata
- g. Vatnssstígsreitir
19. **Egils-gata-Snorrabraut**
20. **BSÍ-reitir**

### Hlíðar:

21. Laugavegur-Holt I
22. Laugavegur-Holt II (Heklureitur)
23. Sjómannaskóla-reitur
24. KHÍ-lóð-nemendagarðar - Austurhlíð
25. Veðurstofuhæð
26. **Laugavegur 180**
27. Valhöll
28. Skógarhlíð (M7)
29. **Miklabraut-stokkur-vestur**
30. **Miklabraut-stokkur-austur**

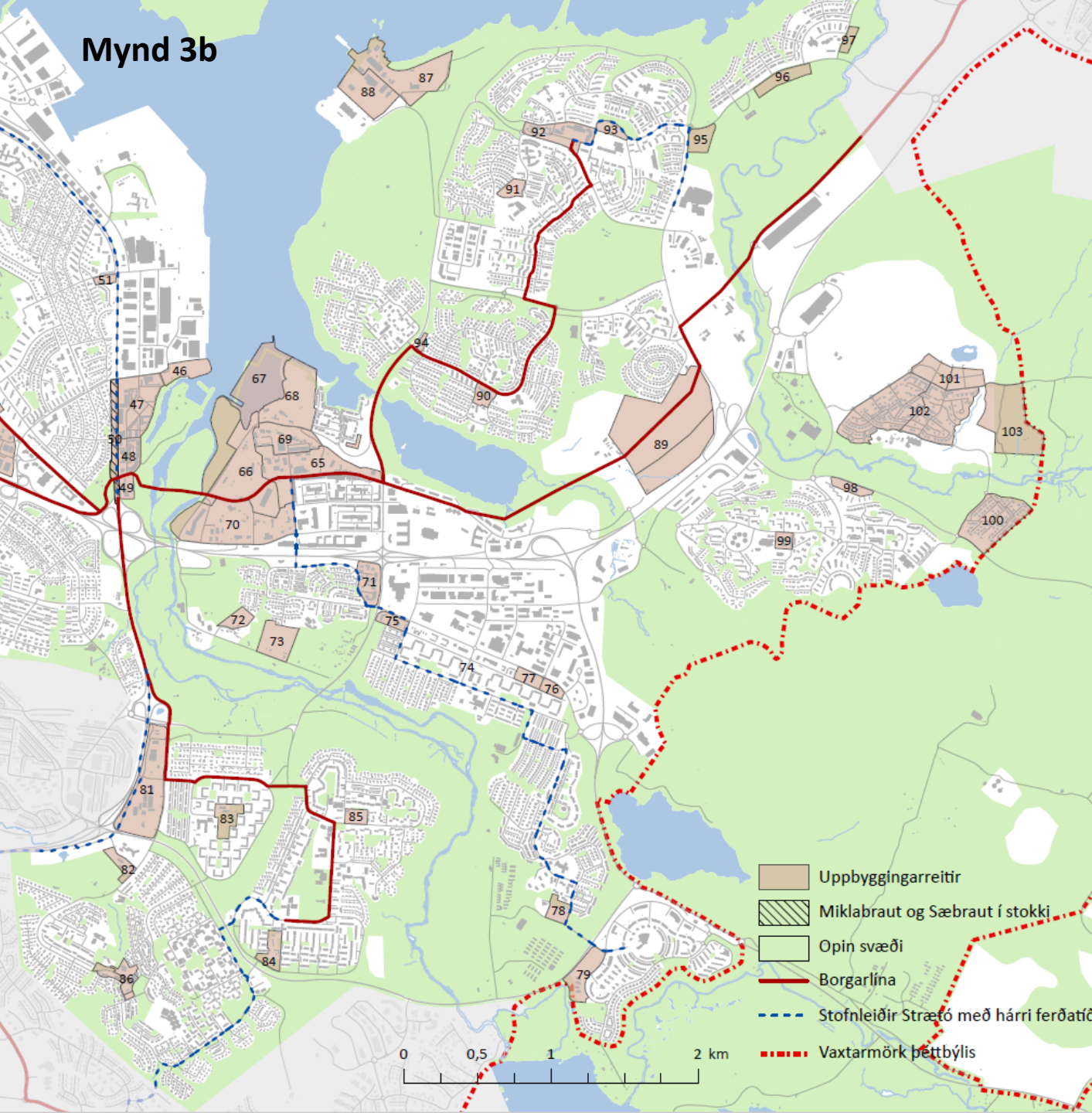
### Laugardalur:

31. Lögreglustöðvarreitur
32. Guðrúnartúnsreitir
33. Höfðatorg
34. Borgartúnsreitir
- Borgartún 34-36
- Borgartún 28
35. Sóltún 2-4
36. **Hátún+**
37. Kirkjusandur
38. Kirkjusandur-SÍS-reitur
39. Blómavalsreitir
40. SS-reitur
42. **Suðurlandsbraut-Engjavegur (Glæsibær)**
43. Suðurlandsbraut-Laugardalur
44. **Álfheimar 49**
45. Skeifan
46. Vogabýggð I
47. Vogabýggð II
48. Vogabýggð III
49. Vogabýggð IV
50. **Sæbraut-stokkur**
51. **Hólmasund-Próttaraheimili**

### Háaleiti-Bústaðir:

52. Kringlan
53. Sléttuvegur
- Skógarvegur 16
- Sléttuvegur-eldri borgarar ofl
- Sléttuvegur 25-27 -hjúkrunarheimili
- Sléttuvegur-Skógavegur 6-8
54. **Háaleitisbraut 12**
55. Borgarspítalareitur
56. Fossvogsvegur 8
57. **Stóragerði 40**
58. Sogavegur 73-77
59. **Fram-svæði-Miklabraut 101**
60. Lág múli (C40)
61. Ármúli-Suðurlandsbraut
62. Síðumúli
63. Orkureitur-Suðurlandsbraut
64. Háaleitisbraut-Miklabraut
41. Furugerði

## Mynd 3b



## Svæði fyrir íbúðarbyggð

### Ártúnshöfði:

- 65. Ártúnshöfði- Krossamýrartorg - svæði 1
- 66. Ártúnshöfði- Vogur - svæði 2
- 67. Ártúnshöfði-landfylling- svæði 3
- 68. Bryggjuhverfi III (Ártúnshöfði svæði 4)
- 69. Ártúnshöfði-Höfði- svæði 5
- 70. Ártúnshöfði -Bíldshöfði (svæði 6)

### Árbær:

- 71. Hylir
- 72. Rafstöðvarvegur – Ártúnsholt-vestur
- 73. Rafstöðvarvegur – Ártúnsholt-vestur
- 74. Árbær –Rofabær - nokkrir reitir
- 75. Hraunbær 103-105
- 76. Hraunbær-Bæjarháls-austur
- 77. Hraunbær-Bæjarháls-vestur
- 78. Brekknaás-Vindás
- 79. Elliðabraut-Norðlingaholt
- 80. Hraunbær 102

### Breiðholt:

- 81. Mjódd-Norður-Mjódd
- 82. Suður-Mjódd - **Skógarsel 10**
- 83. Arnarbakki
- 84. Völvufell-**Suðurfell**
- 85. Suðurrhólar
- 86. Rangársel
- 106. Suðurfell

### Grafarvogur:

- 87. Gufunes I
- 88. **Gufunes II**
- 89. Keldur
- 90. Foldahverfi-hverfiskjarni
- 91. Sóleyjarrimi
- 92. Spöngin-Móavegur
- 93. Borgarholtsreitir
- 94. **Fjallkonuvegur 1**
- 95. **Korpa I-Egilshöll**
- 96. **Korpa II-Korpúlfsstaðir**
- 97. **Korpa III-Korpa**

### Grafarholt-Úlfarsárdalur:

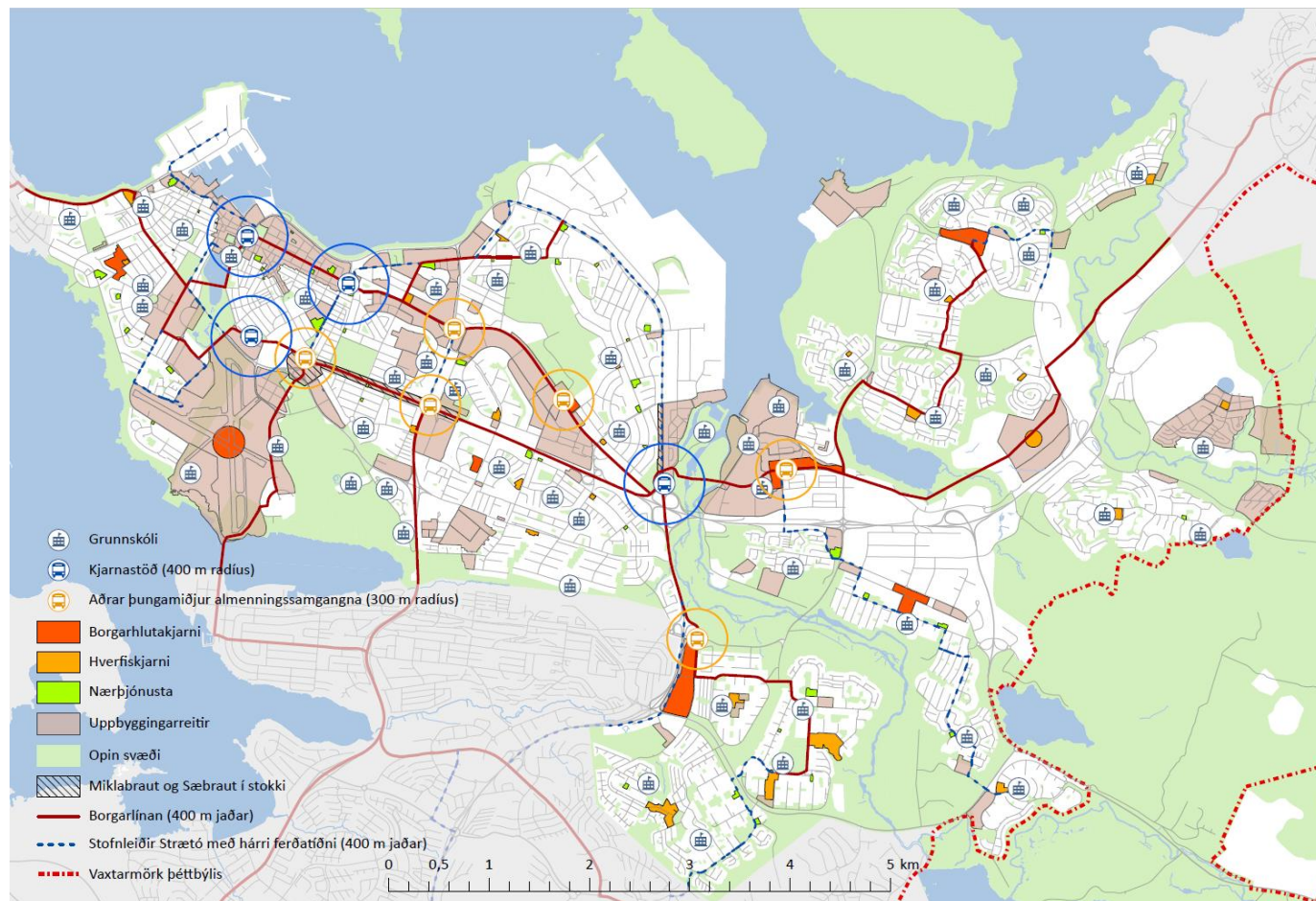
- 98. Grafarholt-Klausturstígur-Kapellustígur
- 99. Kristnibraut-Kirkjustétt (hverfiskjarni, áður nærbjónustukjarni)
- 100. Reynisvatnsás
- 101. Úlfarsárdalur - Leirtjörn
- 102. Úlfarsárdalur- núverandi hverfi
- 103. **Úlfarsárdalur – austurreitir**

### Kjalarnes:

- 104. Kjalarnes - Grundarhverfi



# Markmið um forgangsröðun uppbyggingar



Ekki eru forsendur til að setja fram nákvæma áfangaskiptingu fyrir hin fjölmörgu smærri byggingarsvæði sem eru skilgreind. Bindandi forgangsröðun er fyrst og fremst mikilvæg vegna þróunar stærstu byggingarsvæðanna, sem kalla á flutning starfsemi sem er fyrir, uppkaup eigna, fjárfrekar framkvæmdir, s.s. skóla- og íþróttamannvirki, samgöngumannvirki og önnur stofnkerfi. Horft til stóru byggingarsvæðanna er gert ráð fyrir að þróun nýrra borgarhverfa í Ártúnshöfða og Elliðaárvogi verði í forgangi fyrir 2030, en eftir 2030 verði Vatnsmýri lykil byggingarsvæði borgarinnar (sjá kafla 17.3, mynd 13). Á næstu árum verður nýtt skólahverfi í Skerjafirði lykil byggingarsvæði og haldið verður áfram með uppbyggingu íbúðarhverfa í Úlfarsádal, Gufunesi, Bryggjuhverfi og í Vogabyggð. Í sérstökum forgangi er uppbygging á fjölmörgum byggingarreitum meðfram fyrsta fasa uppbyggingar Borgarlínu (Hamraborg-Ártún, sbr. einnig þróunarás Örfirisey-Keldur). Áform um uppbyggingu í landi Keldna er háð tímasetningu um uppbyggingu Borgarlínu um svæðið.

Við mótun húsnæðisáætlana til skemmri tíma, ákvarðanatöku um gerð rammaskipulags, gerð deiliskipulags og annan undirbúning uppbyggingar, skal að öðru leyti leggja eftirfarandi til grundvallar við forgangsröðun einstakra svæða. Uppbygging á svæðum sem njóta forgangs skal:

**-þjónað með hágæða almenningsamgöngum (Borgarlínu, strætisvagnaleiðum sem eru með háa ferðatíðni) og öðrum vistvænum fararmátum**

**-vera í grennd við eða innan fjölbreytts atvinnukjarna**

**-vera í nálægð við grunnskóli og að nærþjónusta sé í boði innan hæfilegrar göngu- eða hjólavegalengdar**

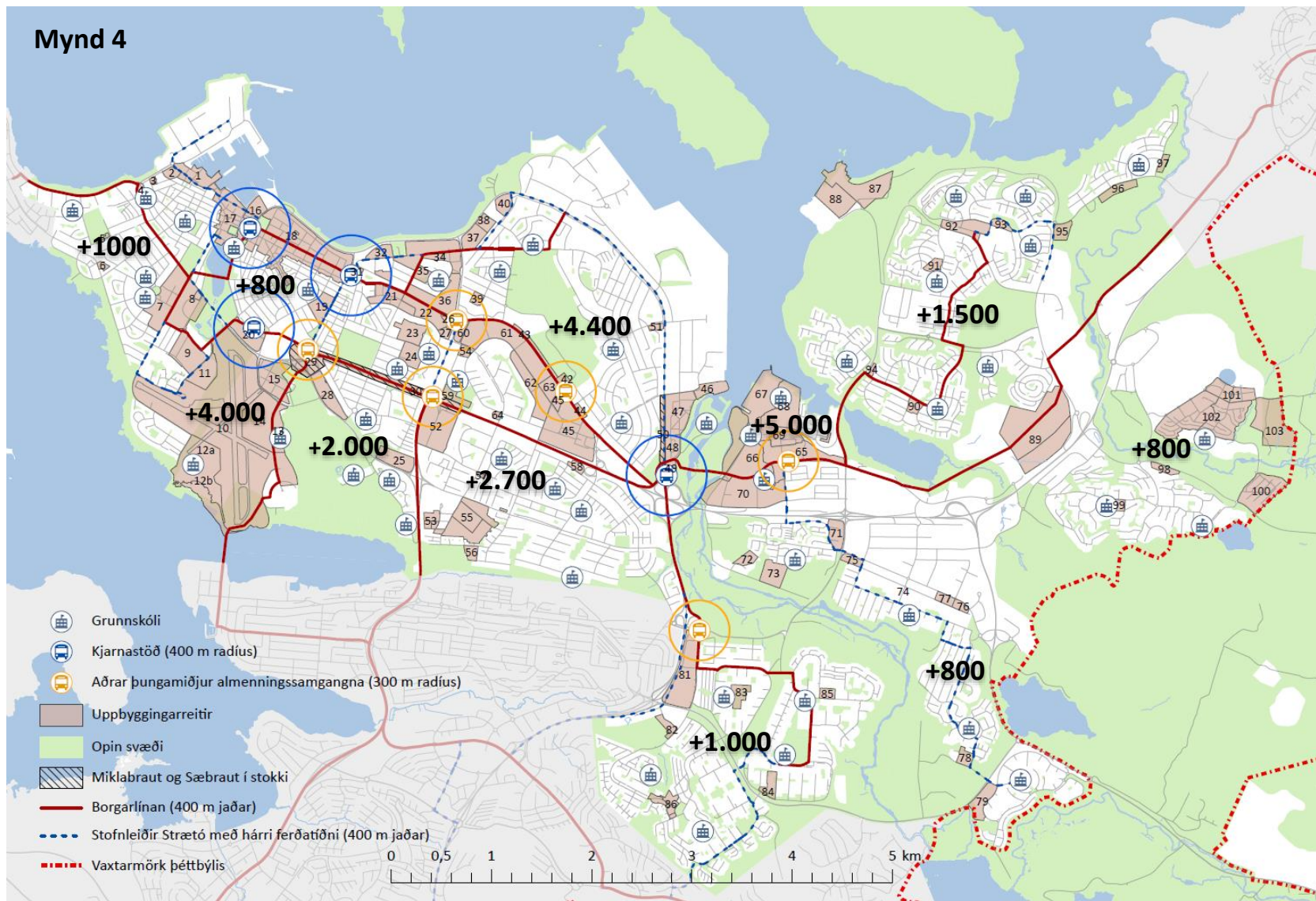
**-vera í göngufæri við matvöruverslun og aðra dagvöruverslun**

**-vera í grennd við góð og fjölbreytt útivistarsvæði og stígakerfi sem þjóna þeim**

**-styðja við og styrkja þá byggð sem er fyrir og efla félagslega sjálfsbærni**

Núverandi byggingarsvæði og svæði sem eru þegar með samþykkt deiliskipulag koma væntanlega til uppbyggingar á tímabilinu 2020-2030 og það sama á við um svæði þar sem þegar liggur samþykkt rammaskipulag fyrir.

# Möguleg fjölgun íbúða eftir borgarhlutum til ársins 2040\*



Á mynd 4 er sýnd áætluð fjölgun íbúða eftir borgarhlutum til ársins til 2040, samanber markmið um íbúðafjölgun.

Ekki er um bindandi tölur um fjölda íbúða að ræða en þær er gefnar upp til leiðbeiningar við mat á mögulegum áhrifum uppbyggingar á fjárfestingar til lengri tíma, samgöngumannvirki, grunnskóla og aðrar samfélagsstofnanir og grunn innviði.

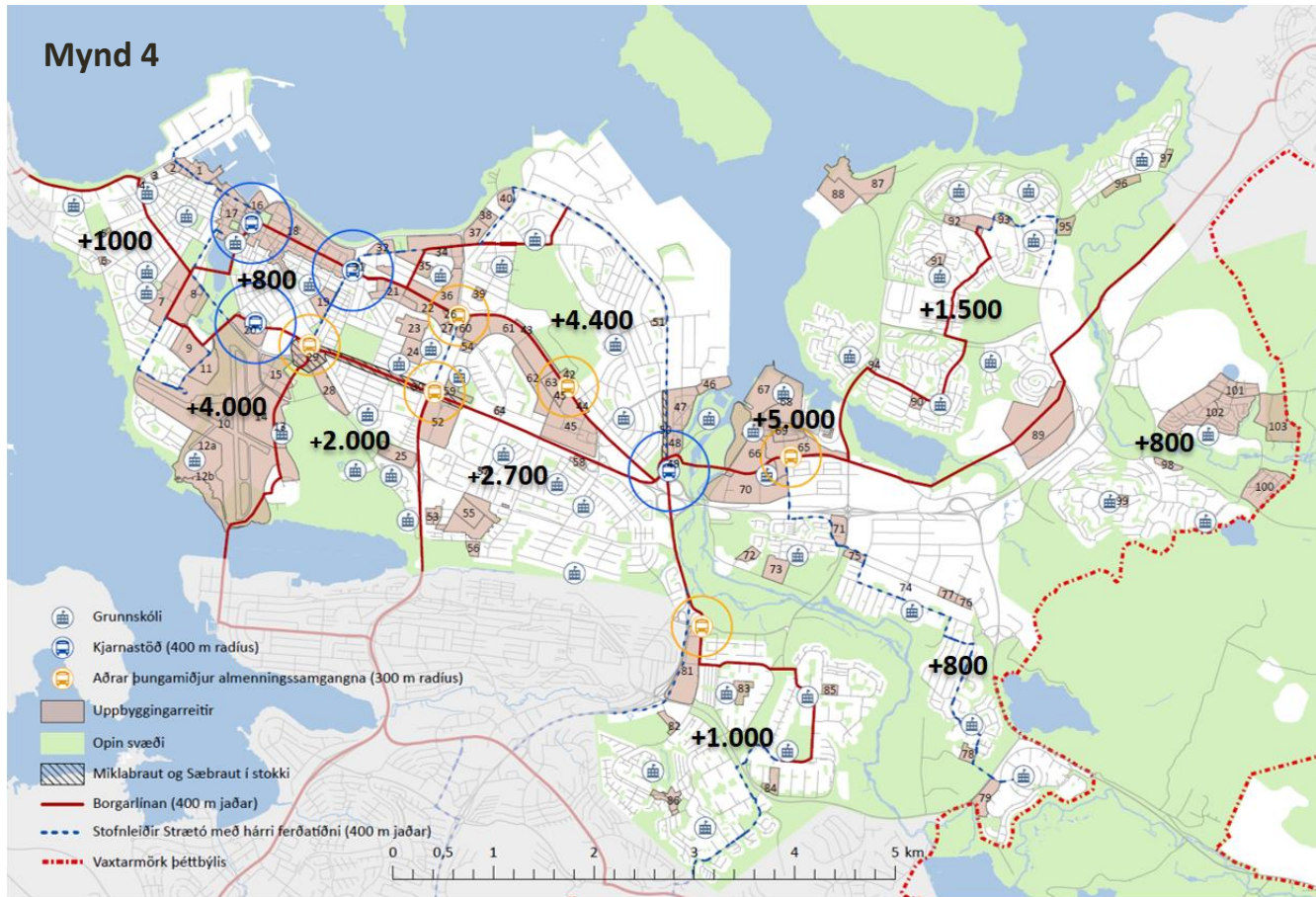
Markmiðið er að skapa skilyrði fyrir uppbyggingu minnst 1000 nýrra íbúða á ári að meðaltali. Þar af er gert ráð fyrir að byggja um 250 íbúðir á vegum húsnæðisfélaga sem ekki eru rekin í ágóðaskyni.

Það ræðst vitanlega af stöðu á húsnæðismarkaði, atvinnustigi, efnahagshorfum hverju sinni hvort ofangreind markmið gangi eftir á einstökum árum eða árabílum.

Umfang og gerð uppbyggingar til skemmri tíma mun á hverjum tíma taka mið af almennum horfum á húsnæðismarkaði og efnahagslífi, landspá Hagstofunnar, megin markmiðum svæðisskipulags höfuðborgarsvæðis og aðalskipulags og þróunaráætlunum svæðisskipulagsins til fjögurra ára.

\* Miðað við mjög kröftugan vöxt (1100 íbúðir/ári) og góða nýtingu svæða. Endanlegur fjöldi á hverju svæði er háður sérstöku mati um hvað er ásættanlegur þéttleiki og fjöldi íbúða.

# Möguleg fjölgun íbúða eftir borgarhlutum og vöktun á þróun



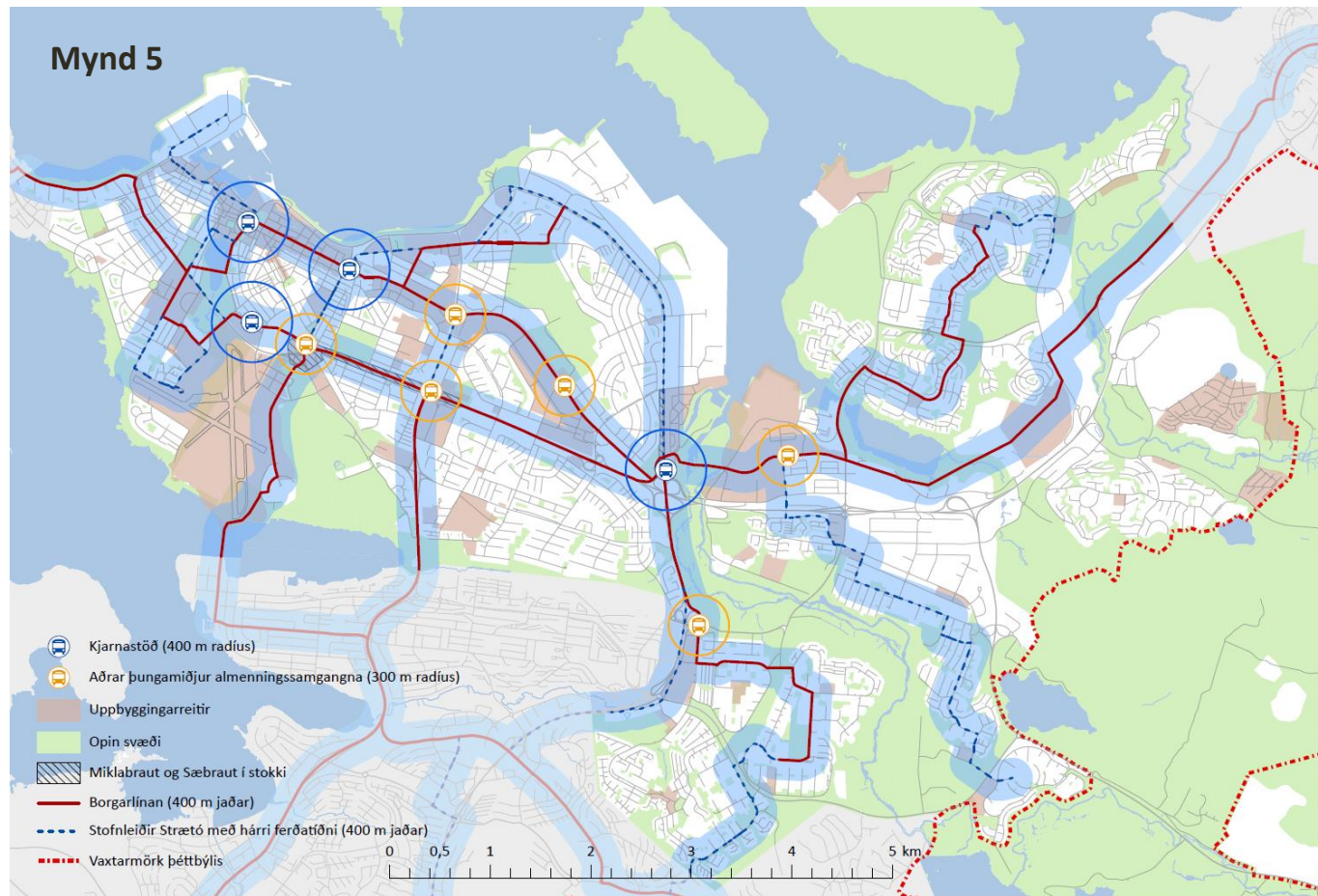
Gengið er útfrá að uppbygging íbúðarhúsnæðis verði vöktuð með eftirfarandi hætti:

- Haldið verði utan um uppbyggingu íbúðarhúsnæðis til skemmri tíma í *húsnæðisáætlun* sem endurskoðuð eru með reglubundnum hætti og samþykkt í borgarstjórn. Áætlunin skal taka mið af almennri samfélagsþróun, stöðu húsnæðismarkaðarins á hverjum tíma, greiningu á húsnæðisþörfum, stöðu á byggingarmarkaði og efnahagsþróun, auk samningsmarkmiða Borgaráðs og húsnæðisstefnu aðalskipulags. Jafnframt skal horft til langtímaþróunar um breyttar fjölskyldustærðir, aldursbreytingar og annarra grundvallar breytinga á borgarsamfélaginu.
- Með gerð þróunaráætlana fyrir höfuðborgarsvæðið, sbr. ákvæði svæðisskipulags þar sem gætt verður samræmis við markmið svæðisskipulags
- Með vöktun og mælikvarðavinnu, sbr. skýrslur um framfylgd aðalskipulags. Nýir mælikvarðar verða m.a.: Fjöldi og árleg fjölgun íbúða (íbúa) eftir borgarhlutum og skólahverfum; Fjöldi íbúða á hverja 1000 íbúa í Reykjavík, auk eldri mælikvarða sem þegar hafa verið skilgreindir.

Við endanlega ákvörðun um byggingarmagn og fjölda íbúða á einstökum svæðum í deiliskipulagi skal m.a. leggja til grundvallar niðurstöður úr samgöngumati (sbr. bíla- og hjólastæðastefna) og samgöngulíkani. Fyrir stærri byggingarreiði (yfir 400 íbúðir eða sambærilegt byggingarmagn) skal beita nýju samgöngulíkani Vegagerðarinnar og SSH vegna áhrifa á stofnbrautir og stærri tengibrautir. Einnig skal meta sérstaklega áhrif á önnur stofnkerfi, s.s. veitukerfi.

Ennfremur verða áhrif á skólastofnanir og grunnþjónustu metin hverju sinni á grundvelli nemendaspáa til skemmri og lengri tíma. Einnig þarf að horfa til gönguleiða barna að skóla og fjarlægðar byggingarsvæði frá skólastofnun. Ekki þarf að beita ofangreindu mati við uppbyggingu reita þar sem gert er ráð fyrir færri en 50 íbúðum eða sambærilegu byggingarmagni nemendagarða eða hjúkrunarheimila. Þá skal ávallt leggja til grundvallar við mat á umfangi uppbyggingar og yfirbragði byggðar þær kröfur um gæði íbúðarbyggðar sem settar eru fram í kafla 3.6.

# Viðmið um þéttleika íbúðarbyggðar og blandaðrar byggðar



Stefna og viðmið aðalskipulags um þéttleika byggðar og byggingarmagn gefur einvörðungu til kynna mögulega hámarksnýtingu svæða. Endanleg ákvörðun um magn bygginga og þéttleika á einstökum svæðum er ávallt tekin við gerð deiliskipulags, með tilliti til megin markmiða aðalskipulags um sjálfbæra þróun og gæði byggðar, að undangengnu kynningar- og samráðsferli, mati á umhverfisáhrifum og með sérstöku tilliti til þeirra viðmiða og ákvæða sem sett er fram í köflum 3.6.2, 3.6.3 og 3.6.4.

Markmiðið er að ný íbúðarbyggð verði yfirleitt 2-5 hæðir og þéttleiki ekki minni en 40-60 íbúðir á hektara, þegar um er að ræða „hreina“ íbúðarbyggð. Mögulegt er að byggja þéttar sbr. neðangreind viðmið eftir staðsetningu í borginni. Viðmið þessi eru lögð til grundvallar þegar teknar eru ákvarðanir um hámarks byggingarmagn og yfirbragð byggðar í deiliskipulagi fyrir einstaka reiti og svæði:

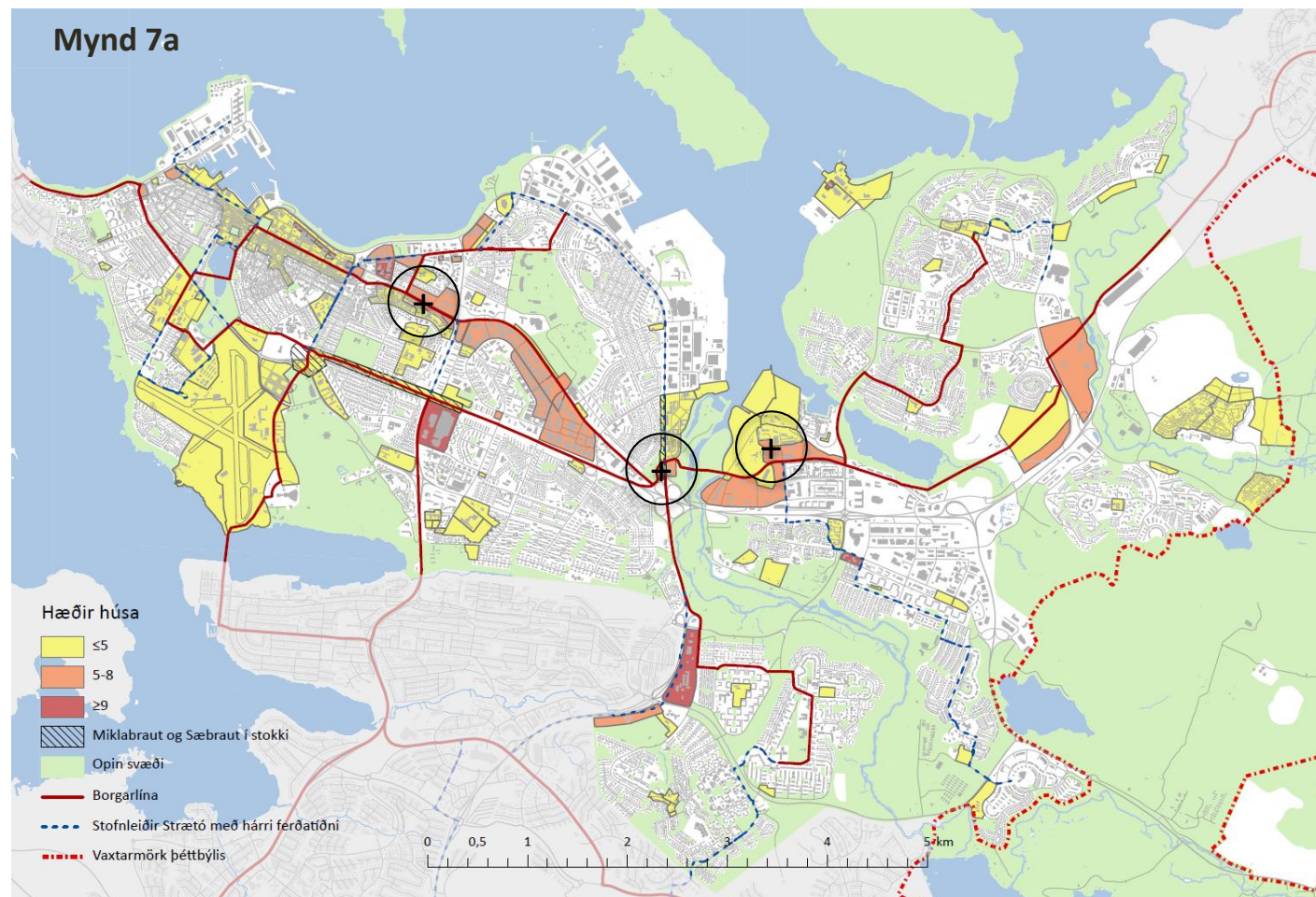
- A: Svæðisnýting mögulega hærrí en 1,5 innan áhrifasvæðis kjarnastöðva Borgarlínu (0-150 m). Það samsvarar um 150 íbúðum á ha eða meira.\*
- B: Svæðisnýting á bilinu 1,0-1,5 innan áhrifasvæðis kjarnastöðva Borgarlínu (150-300 m) og áhrifasvæðis annarra lykilstöðva Borgarlínu (0-150 m). Það samsvarar 100-150 íbúðum á ha.\*
- C: Svæðisnýting á bilinu 0,6-1,2 innan áhrifasvæðis lykilstöðva Borgarlínu (150-300 m) og almennra biðstöðva Borgarlínu og strætisvagnaleiða með hárrí tíðni (0-300 m). Það samsvarar 60-120 íbúðum á ha.\*
- D: Svæðisnýting á bilinu 0,4-0,6 á öðrum íbúðarsvæðum innan við 400 m frá biðstöð almenningsgangna. Það samsvarar 40-60 íbúðum á ha.\*
- E: Önnur svæði fyrir íbúðarbyggð. Yfirbragð og þéttleiki byggðar taki mið af nærliggjandi byggð.

Þéttleiki sbr. A B og C getur einnig verið mögulegur innan skilgreindra miðsvæða, sem falla undir flokkinn samgöngumiðuð svæði sbr. stefna svæðisskipulags og/eða búa við blandaða landnotkun íbúða og atvinnustarfsemi.

\* Svæðisnýting er brúttó nýtingarhlutfall sem segir til um áætlað heildar byggingarmagn sem hlutfall af landstærð þess hluta áhrifasvæðis sem er bygganlegt. Ef innan viðkomandi áhrifasvæðis er t.d. sjór, ár, vötn, vernduð náttúrusvæði eða aðrar takmarkanir, skilgreind útivistarsvæði sem fest eru í sessi í aðalskipulagi, kirkjugarðar eða stofnbrautir, þá er landstærð slíkra svæða undaskilin við útreikning á hlutfalli. Land sem fer undir s.s. innra gatnakerfi, stíga, minni samfélagsstofnanir og minni almenningsrými er hinsvegar hluti hins bygganlega lands við útreikning. Sem dæmi þá gæti svæðisnýting uppá 1,0, samsvarað um 1,43 í nýtingarhlutfall lóðar, ef 30% bygganlegs fer undir götur og önnur almenningsrými, en 70% lands nýtist undir byggingarlóðir. Við mótun viðmiða var til einföldunar miðað við 100 m<sup>2</sup> brúttóstærð íbúða, sem samsvarar 85 m<sup>2</sup> í birtu flatarmáli. Horft var til viðmiða sem sett eru í staðfestu svæðisskipulagi Borgarlínu. Ofangreind viðmið eru ekki afturvirk og leiða þannig ekki til lækkunar, að óbreyttu, á þegar samþykktu byggingarmagni í deiliskipulagi.

# Hæðir húsa\*

Bindandi ákvæði um hæðir húsa á helstu þróunarsvæðum íbúðarbyggðar og blandaðrar byggðar eru sett fram á mynd 7a. Stefnan taki mið af sögu borgarinnar og hefðum, yfirbragði núverandi byggðar og sjónásam til lykilkennileita, náttúrulegra og manngerðra. Við gerð hverfis- og/eða deiliskipulags og við mat á einstökum byggingarumsóknum skal ávallt leggja til grundvallar stefnu um hæðir húsa



**Mynd 7a. Stefna um hæðir húsa.** Möguleg frávik frá viðmiðum í deiliskipulagi -1/+2 hæðir (einkum inndregið og við götuhorn, varðandi frávik til hækkunar), verði rökstudd sérstaklega. Leyfileg frávik í miðborginni innan gömlu Hringbrautar, sbr. afmörkun, eru -1/+1 og þá aðeins ef um inndregna hæð er að ræða. Við mat á hæð nýbygginga skal almennt miða við að jarðhæð sé um 4 m en meðalhæð annarra hæða um 3 m. **Við mótun deiliskipulags á skilgreindum svæðum skal ávallt taka mið af megin markmiðum stefnunnar. Leitast skal við að skapa fjölbreytni í hæðum húsa innan hvers svæðis og aðeins stakar byggingar njóti hámarksheimilda um hæðir húsa á viðkomandi svæði**

\* Breytingar og viðbætur við gildandi stefnu eru feitletraðar

**Lagt er til að eftirfarandi svæði verði í flokknum 5-8 hæðir: Krossmýrartorg (M26), Knarrarvogur (M19) og reitir við Laugaveg, norðan (Hátún+) og sunnan megin (Heklureitir).**

Öll svæði þar sem til álita kemur að reisa háhýsi eða ný kennileiti í borginni verður að skoða í samhengi við umhverfi sitt og setja gæðakröfur um útlit þeirra og tilgang. Skýra þarf í hverfisskipulagi og/eða deiliskipulagi tilgang háhýsa og kennileita og hvað þau leggja til fyrir nær- og fjærumhverfið, ásamt því að tryggja samspil nýrra og núverandi kennileita.

- Lágrest byggð einkennir Reykjavík og ber að virða það.
- Varðveita skal ýmis sérkenni úr þróunarsögu borgarinnar og skerpa á þeim sérkennum sem mest gildi hafa.
- Hæðir húsa skulu almennt ákvarðast af hnattrænni legu borgarinnar, náttúrulegri umgjörð hennar, sögulegu byggðarmynstri, gatnaskipan og rýmismyndun, og yfirbragði aðliggjandi byggðar.
- Á svæði innan Hringbrautar (sjá mynd 7b) er ekki heimilt að reisa hærri byggingar en 5 hæðir.
- Á skilgreindum þróunarsvæðum, einkum meðfram samgönguásam, **við lykilstöðvar Borgarlínu** og strandlengju í norðri eru hærri hús heimil (sjá mynd 7a).
- Háhýsi og önnur áberandi kennileiti (mannvirki sem rísa upp úr umhverfi sínu) skulu, þar sem þau fá að rísa, styrkja borgarmyndina í heild sinni og þá götumynd sem fyrir er. Öll svæði þar sem til álita kemur að reisa háhýsi eða ný kennileiti í borginni verður að skoða í samhengi við umhverfi sitt og setja gæðakröfur um útlit þeirra og tilgang. Skýra þarf í hverfisskipulagi og/eða deiliskipulagi tilgang háhýsa og kennileita og hvað þau leggja til fyrir nær- og fjærumhverfið, ásamt því að tryggja samspil nýrra og núverandi kennileita. Háhýsi verða ekki heimilud nema að ákveðnum kröfum og skilyrðum uppfylltum.\*

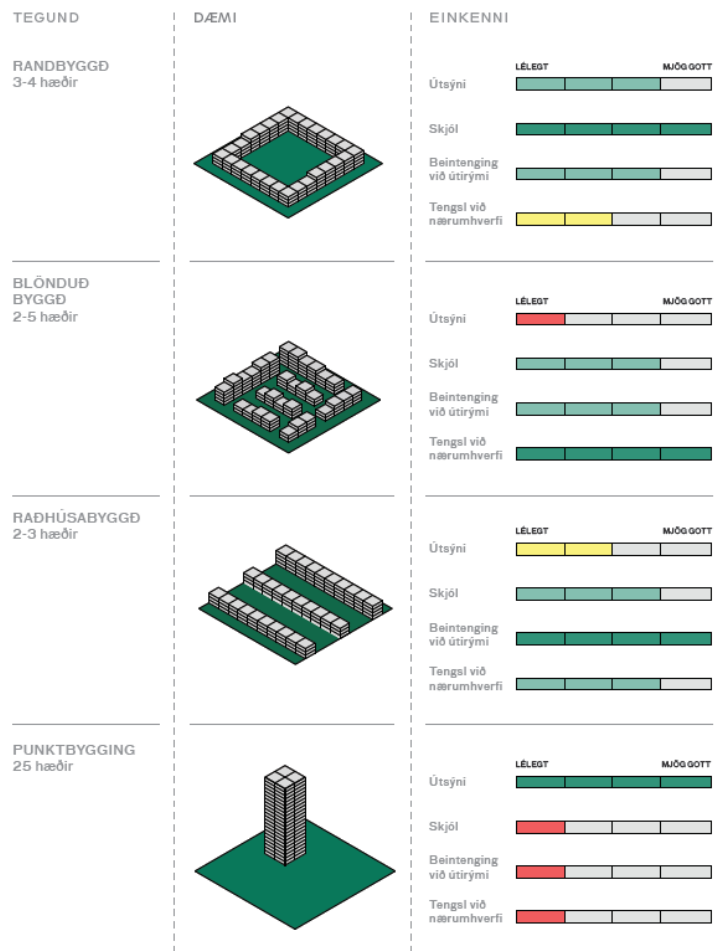
\* Hús hærri en 8 hæðir teljast háhýsi. Viðmið fyrir mat á umhverfisáhrifum háhýsa í hverfis- og/eða deiliskipulagi. Háhýsi og kennileiti verði ávallt metin út frá aðliggjandi byggð og umhverfi, legu í náttúrulegu landslagi, áhrifum á ásýnd, útsýni og sjónásam, skuggavarp og aðlögun að viðkomandi götumynd og borgarrými. Settar verði ákveðnar gæðakröfur um útlit þeirra, skýr rök færð fyrir tilgangi þeirra og útskýrt með hvaða hætti þau bæta aðliggjandi byggð og samfélag.

# Gæði íbúðarbyggðar

## Viðmið við hönnun íbúðarhúsnæðis og nærumhverfis þess

Við mótun íbúðarbyggðar í deiliskipulagi þarf að huga jöfnum höndum að þeim gæðum sem eru innandyrna, innan íbúðanna og utandyra í þeim rýmum sem myndast milli húsanna og ætluð eru til útiveru, samveru og leiks. Við endanlegt mat á umfangi uppbyggingar, ákvörðunum um hæðir húsa og byggingarform í deiliskipulagi, þarf ávallt að taka mið af fjölmörgum atriðum sem snerta umhverfisgæði; svo sem dagsbirtu inni sem úti, skuggavarp, útsýnis, loftræstingar, loftgæða, hljóðvistar og sólríkra og skjólgóðra garðsvæða og annarra útisvæða. Hönnun íbúðarhúsnæðis á einstökum reitum þarf einnig ávallt að skoða í samhengi við heildarskipulag viðkomandi hverfis, þau umhverfisgæði og þjónustu sem í boði eru í næsta nágrenni og þá byggð sem er fyrir eða áformuð á nærliggjandi svæðum.

Hreint loft, góð dagsbirta og nægt sólarljós, góð loftræsting, útsýni til náttúrunnar og nálægð við fallegan og gróskumikinn gróður gerir okkur gott líkamlega og andlega og eflir lýðheilsuna í samfélaginu. Það sama gerir umhverfi sem er jafnan friðsælt, rólegt og öruggt. En lýðheilsan er einnig háð því að umhverfið sé fjölbreytt, litríkt og iði af mannlífi og að verslun, grunnþjónusta, afþreying og starfsemi séu í göngufæri við heimilið og örvi þannig hreyfingu og samveru í almenningsrýmum hverfisins. Reynsla síðustu ára í mörgum borgum á Vesturlöndum, sýnir að auðvelt er að ná fram öllum þeim umhverfisgæðum sem við sækjumst eftir í þéttri og blandaðri borgarbyggð. Það gerist hinsvegar ekki af sjálfum sér og því er mikilvægt að setja fram ákveðin markmið og viðmið í aðalskipulag um lágmarksgæði við hönnun nýrrar íbúðarbyggðar. Það er aftur á móti ekki auðvelt að setja fram algild viðmið eða kröfur sem geta ávallt átt við, því staðhættir og aðrar kringumstæður geta verið mismunandi eftir því hvar uppbygging á sér stað og hvert umfang hennar er. Oftast eru þó margar leiðir og fjölbreyttar hönnunarlausnir mögulegar til að ná settum markmiðum um gæði í íbúðarbyggð.



Dæmin sýna íbúðarþéttleikann 100 íbúðir á hektara, hver íbúð er 100 m<sup>2</sup> og hver reitur er 1 hektari eða 100x100m en íbúðirnar 10x10m að flatarmáli. Útisvæði eru lituð í grænu. Umferðarrými eða gerð útirými eru ekki skilgreind.

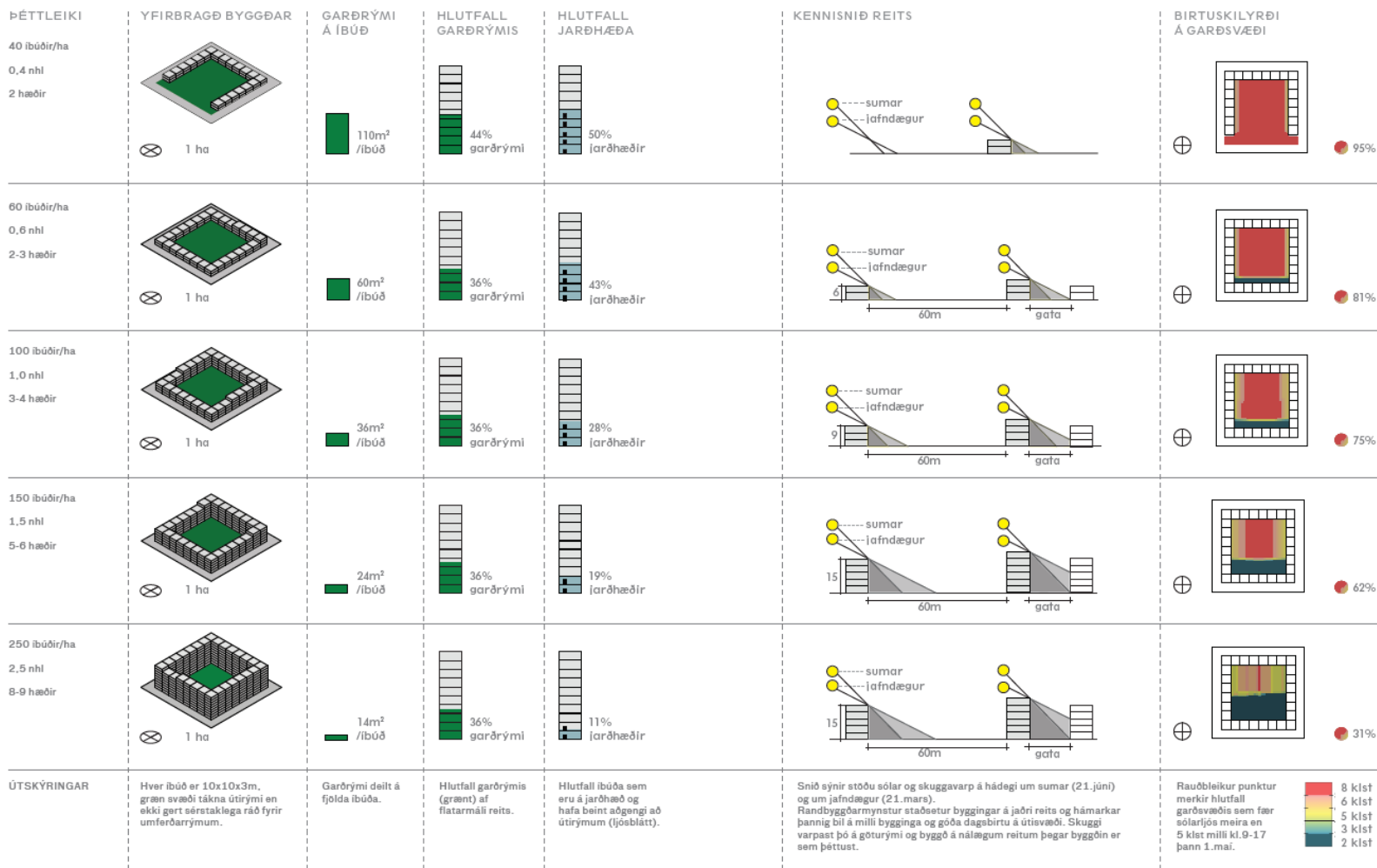
„Samfélagið hefur verulegan kostnað af lélegum og gölluðum byggingum. Góð hönnun skilar hins vegar virðisauka og eykur arðsemi byggingarinnar. Virðisaukinn getur falið í sér mikil ósýnileg gæði, svo sem betri heilsu, aukid öryggi og meiri vellíðan. Það er á ábyrgð borgaryfirvalda að nýta fjármuni skynsamlega. Mannvirki sem vandað er til ávaxtar þá fjármuni sem í það er lagt, bæði þegar tekið er tillit til lægri viðhalds- og rekstarkostnaðar og notagildis á líftíma þess. Byggingarlist er fjárfesting til langs tíma.“

# Gæði íbúðarbyggðar

## Viðmið við hönnun íbúðarhúsnæðis og nærumhverfis þess

Markmið um að tryggja gæði innandyrna sem utan í íbúðarbyggð, s.s. um rúmgóð og sólrík dvalar- og leiksvæði, fara vel saman við markmið um grænna yfirbragð nýrrar byggðar, gegndræpi jarðvegs, vistvænar ofanvatnslausnir og almennt við markmið um bættu lýðheilsu, meira aðlaðandi íbúðarbyggð og barnvænna umhverfi. Hér að neðan eru sett fram nokkur lykil viðmið og leiðarljós sem huga þarf að við mótun og hönnun íbúðarbyggðar:

- Mælt er með því að meiri en helmingur leiksvæðis barna og önnur dvalarsvæði utandyra, innan lóða sem og á sameiginlegum svæðum, geti notið sólar að lágmarki í 5 klukkustundir þann 1. maí (milli kl. 09 til 17). Mögulegt er þó að víkja frá þessu viðmiði ef sýnt er fram á nálægð við vönduð og sólrík útsvæði í næsta nágrenni.
- Tryggt verði að byggðin og umhverfið milli húsanna beri með sér grænt og manneskjulegt yfirbragð. Gætt verði sérstaklega að blágrænum yfirborðslausnum, að gegndræpi yfirborðs, að lágmarkshlutfall lóðar sé gróður- og dvalarsvæði og þess gætt að við uppbyggingu verði ekki gengið á gróskumikil gróðursvæði sem eru til staðar. Við mótun byggðar verði einnig hugað sérstaklega að skjólmyndun.
- Leitast verði við að tryggja náð samspil bygginga og almenningsrýma svo og íbúða og inngarða; að byggingin og inngangar hennar séu í nánum tengslum við virk almenningsrými, s.s. með því að láta byggingu mæta gangstétt í göturýminu, einkarými og almenningsrými séu almennt í nánum tengslum, s.s. með opnum inngörðum í randbyggð og almennum umferðarleiðum um sameiginleg útirými á fjölbýlishúsalóðum og að jafnan séu góð sjónræn tengsl séu milli íbúða og leiksvæða.
- Í þétttri og samfelldri byggð, s.s. randbyggð, verði hugað sérstaklega að gróðursvæðum í gatnarýminu, til dæmis með hóflegum forgörðum þar sem því verður við komið.
- Við hönnun íbúðarhúsnæðis verði tryggð fjölbreytni í yfirbragði, áferð, hæðum húsa og uppbroti bygginga, gæði og sjálfbærar hönnunarlausnir verði ávallt höfð að leiðarljósi.



# Gæði íbúðarbyggðar

Viðmið við hönnun íbúðarhúsnæðis og nærumhverfis þess

Auk ofangreinds þarf að horfa til almennra markmiða húsnæðisstefnu og markmiða um þróun íbúðarhverfisins, sbr. kafli 3.1., markmiða um grænt yfirbragð íbúðarbyggðar og blágrænar yfirborðslausnir\* og enn fremur viðmið svæðisskipulags, sbr. kafli „Gott nærumhverfi eykur gæði borgarbyggðar“.

Í sérstöku fylgiskjali með aðalskipulagstillögunni má finna frekara fræðslufni um samspil byggingarforma og gæða í íbúðarbyggð, sjá *Markmið um gæði í íbúðarbyggð*, Teiknistofan Stika, september 2020.

\* Sjá Blágrænar ofanvatnslausnir. Stefna, forsendur og verkferli (Reykjavíkurborg & Veitur, október 2019)

ÞÉTTLEIKI	YFIRBRAGÐ BYGGÐAR	GARÐRÝMI Á ÍBÚÐ	HLUTFALL GARÐRÝMIS	HLUTFALL JARÐHÆÐA	KENNISNIÐ REITS	BIRTUSKILYRÐI Á GARÐSVÆÐI	GARÐSVÆÐI
<p><b>SKEIDARVOGUR</b> 30 íbúðir/ha Meðalstærð íbúða: 158m<sup>2</sup></p> <p>0,5 nhl 2 hæðir</p>		208m <sup>2</sup> /íbúð	66% garðrými	50% jarðhæðir	<p>sumar jafndægur</p> <p>7m, 8,3m, 25m, 8,3m</p>	89%	
<p><b>OTRÁTEIGUR</b> 34 íbúðir/ha Meðalstærð íbúða: 168m<sup>2</sup></p> <p>0,7 nhl 2 hæðir</p>		126m <sup>2</sup> /íbúð	40% garðrými	64% jarðhæðir	<p>sumar jafndægur</p> <p>7,5m, 10,3m, 19m, 11m</p>	71%	
<p><b>MÁVAHLÍÐ</b> 58 íbúðir/ha Meðalstærð íbúða: 94m<sup>2</sup></p> <p>0,7 nhl 3 hæðir</p>		101m <sup>2</sup> /íbúð	58% garðrými	46% jarðhæðir	<p>sumar jafndægur</p> <p>12m, 11m, 25m, 12m</p>	67%	
<p><b>EYJABAKKI</b> 60 íbúðir/ha Meðalstærð íbúða: 89m<sup>2</sup></p> <p>0,7 nhl 3 hæðir</p>		54m <sup>2</sup> /íbúð	34% garðrými	33% jarðhæðir	<p>sumar jafndægur</p> <p>12,9m, 42m, 11m</p>	92%	
<p><b>HRINGBRAUT</b> 80 íbúðir/ha Meðalstærð íbúða: 64m<sup>2</sup></p> <p>0,7 nhl 2 hæðir</p>		81m <sup>2</sup> /íbúð	50% garðrými	50% jarðhæðir	<p>sumar jafndægur</p> <p>9m, 8m, 43m, 7m</p>	83%	
<p>Meðalstærð íbúða er reiknuð út frá bruttostærð án sameignar og gæmsalu. Nýtingarhlutfall er reiknað út frá heildarfjölda byggðra fermetra ofanjarðar.</p>	Græn svæði tákna garðrými og grá umferðarrými.	Garðrými deilt á fjölda íbúða.	Hlutfall garðrýmis (grænt) af flatarmáli reits.	Hlutfall íbúða sem eru á jarðhæð og hafa beint aðgengi að útirýmum (ljósblátt).	Snið sýnir stoðu sólar og skuggavarp á hádegis um sumar (21. júní) og um jafndægur (21. mars).	Rauðbleikir punktur merkir hlutfall garðsvæðis sem fær sólarljós meira en 5 klst milli kl. 9-17 þann 1. maí.	



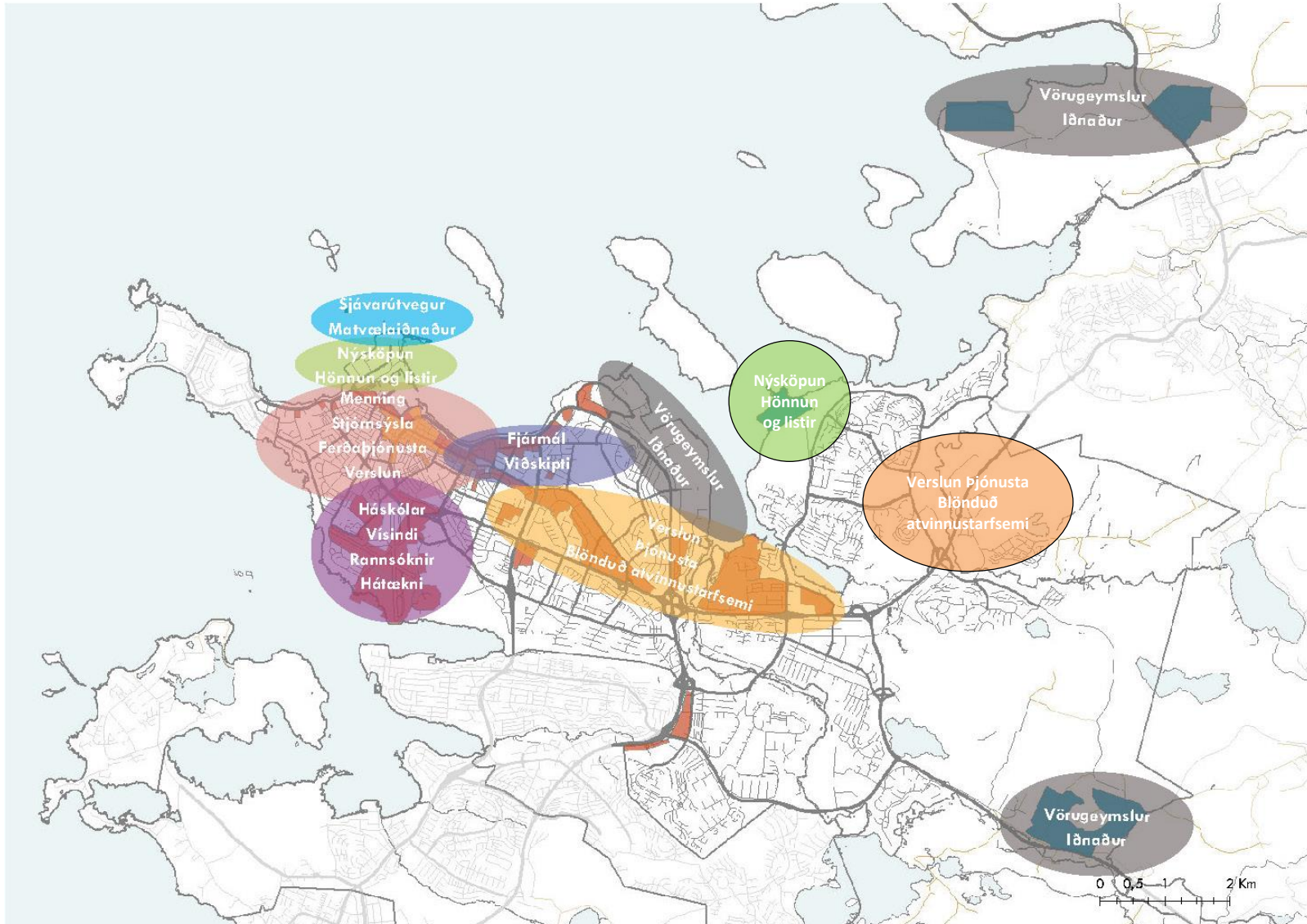
# Reykjavík 2040

## Skapandi borg Stefna um atvinnusvæði

**“Í Reykjavík eru helstu atvinnusvæði á höfuðborgarsvæðinu og landinu öllu, hvort sem litið er til starfsemi á sviði hátækni og þekkingar, háskóla, fjármála, verslunar og þjónustu, opinberrar stjórnsýslu, menningar og lista, ferðaþjónustu, matvælaframleiðslu, flutninga eða iðnaðar. Styrkur atvinnulífsins í Reykjavík er fjölbreytni þess. Skynsamlegt er að viðhalda þessari fjölbreytni og skapa samtímis vaxtarskilyrði fyrir nýjar atvinnugreinar, einkum á sviði hátækni, grænnar orkunýtingar og menningar.”**

(AR2010-2030, bls. 45)

## Skapandi borg



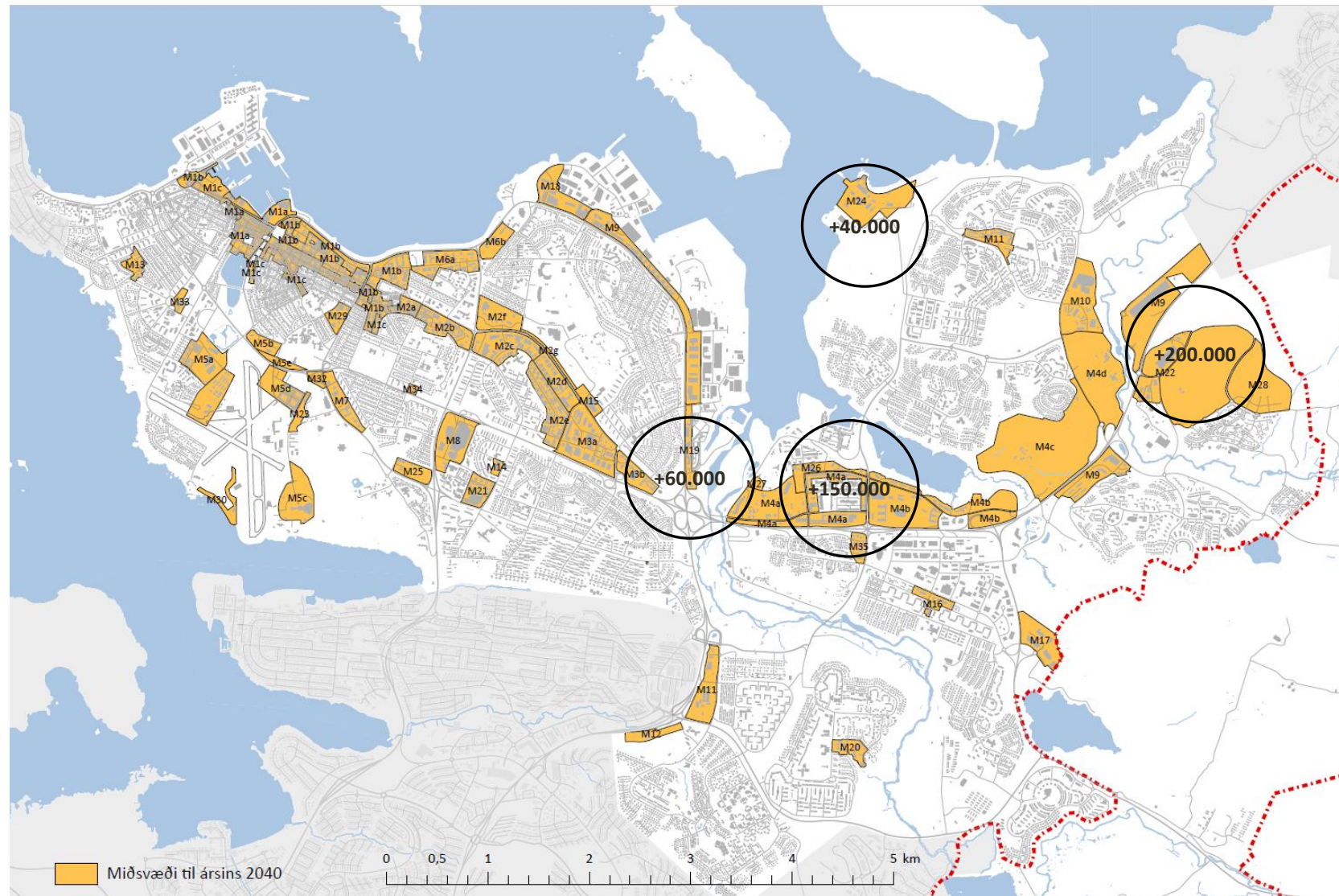
## Atvinnustefna. Megin áherslur

„Öflugt atvinnulíf er forsenda þess að borgin vaxi og dafni. Í Reykjavík eru helstu atvinnusvæði á höfuðborgarsvæðinu og landinu öllu, hvort sem litið er til starfsemi á sviði hátækni og þekkingar, háskóla, fjármála, verslunar og þjónustu, opinberrar stjórnsýslu, menningar og lista, ferðapjónustu, flutninga eða iðnaðar. Styrkur atvinnulífsins í Reykjavík og á höfuðborgarsvæðinu er fjölbreytni þess. Skynsamlegt er að viðhalda þessari fjölbreytni og skapa vaxtarskilyrði fyrir sem flestar atvinnugreinar.“

- Að skapa vaxtarskilyrði fyrir fjölbreytt atvinnulíf.
- Að setja fram markvissa stefnu um atvinnusvæði og hlutverk hvers svæðis í þróun atvinnulífs.
- Að tryggja rými fyrir atvinnustarfsemi á sviði sjávarútvegs, iðnaðar, flutninga, verslunar og þjónustu, viðskipta, stjórnsýslu, hátækni, rannsókna og þekkingar, ferðamennsku, menningar og afþreyingar.“

(AR2010-2030, bls. 46)

# Helstu breytingar á atvinnusvæðum



## Helstu breytingartillögur:

**M22 Hallar.** Fyrst og fremst gert ráð fyrir rýmisfrekum verslunum, heildsólum, léttum iðnaði og verkstæðum. Matvælaíðnaður og annar þrifalegur iðnaður getur verið heimill, svo og skrifstofur samkvæmt ákvæðum þar um í deiliskipulagi. Ekki er gert ráð fyrir íbúðarhúsnæði á svæðinu og gistiheimili eða hótél eru ekki heimil nema það sé sérstaklega tilgreint í deiliskipulagi. Matvöruverslun er ekki heimil. Snýrtileg starfsemi skal einkenna jaðar svæðisins til austurs og norðurs.

**M26. Krossamýrartorg - borgarhlutakjarni.** Einkum gert ráð fyrir verslun og þjónustu, skrifstofum, stofnunum og íbúðum. Léttur iðnaður getur verið heimill, svo og hótél og gististarfsemi. Matvöruverslun er heimil.

**M19. Knarrarvogur.** Einkum gert ráð fyrir verslun og þjónustu, skrifstofum, stofnunum og íbúðum. Hótél og gististarfsemi er heimil. Matvöruverslun er heimil.

**M32. Snorrabraut-Hringbraut.** Einkum gert ráð fyrir verslun og þjónustu, skrifstofum og stofnunum. Hótél og gististarfsemi er heimil. Matvöruverslun er heimil.

**M24 Gufunes** skilgreint sem svæði fyrir *Skapandi greinar, nýsköpun, hönnun og listir* – og svæði stækkað um 8,5 ha. Syðsti hluti svæðis verður áfram iðnaðarsvæði (móttökustöð Sorpu).

**Svæði H1b og H2 í Örfirisey,** fái einnig skilgreiningu sem svæði fyrir *Skapandi greinar, nýsköpun, hönnun og listir*, en haldi áfram sinni grunnskilgreiningu.

Ákvæði um stærðir matvöruverslana á miðsvæðum eru einnig hertar, sjá *Kaupmanninn á horninu*.

Sjá nánar í ritinu *Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2040. Landnotkun og helstu byggingarsvæði (drög)*, um breyttar skilgreiningar einstakra svæða og endurmat á byggingarmagni.

Reykjavík  
2040

Ártúnshöfði

**Nýr borgarhluti með 3  
skólahverfum**

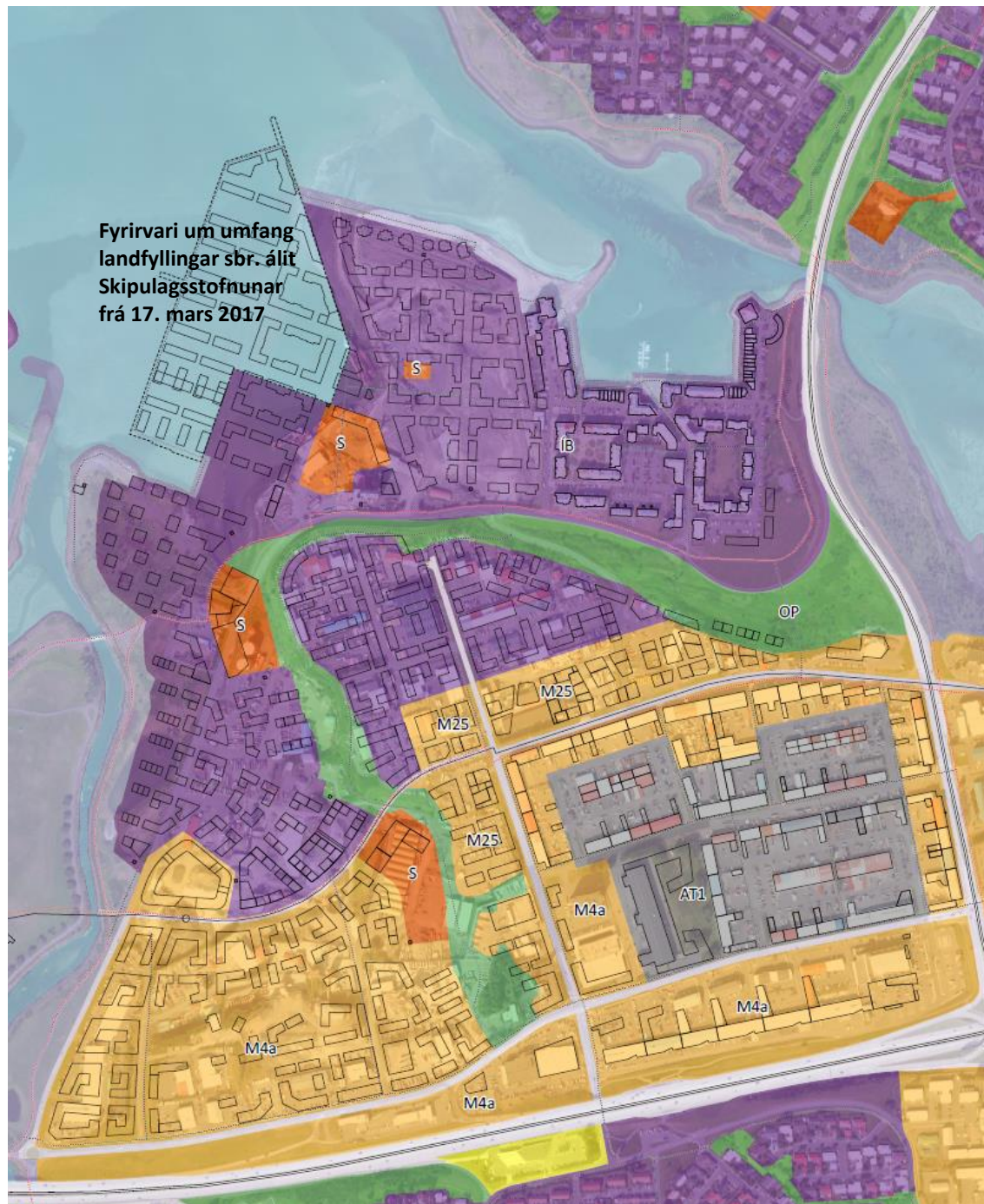
# Ártúnshöfði

Mótun nýs borgarluta í Ártúnshöfðanum markar mikil tímamót að því leytnu að um er að ræða nýja gerð hverfis í Reykjavík. Ártúnshöfðinn verður í raun fyrsta heildstæða borgarhverfið sem byggt verður í Reykjavík og grundvallast á alþjóðlegri sýn á sjálfbæra borgarþróun, sem hefur verið að mótast á síðustu árum og áratugum. Það eru breyttir tímar frá því að íbúðarhverfin í Grafarvogi voru skipulögð á landsvæði sem var hátt í 400 ha að stærð, en rúmuðu einvörðungu um 6.000 íbúðir. Ártúnshöfðinn tekur yfir um 80 ha svæði en gæti samt rúmað svipaðan fjölda íbúða og er í Grafarvoginum í dag. Líklega mun það kalla á um þrjú skólahverfi. Til samanburðar var Grafarvogurinn skipulagður sem 8 skólahverfi. Breytingartillögur fela eftirfarandi í sér:

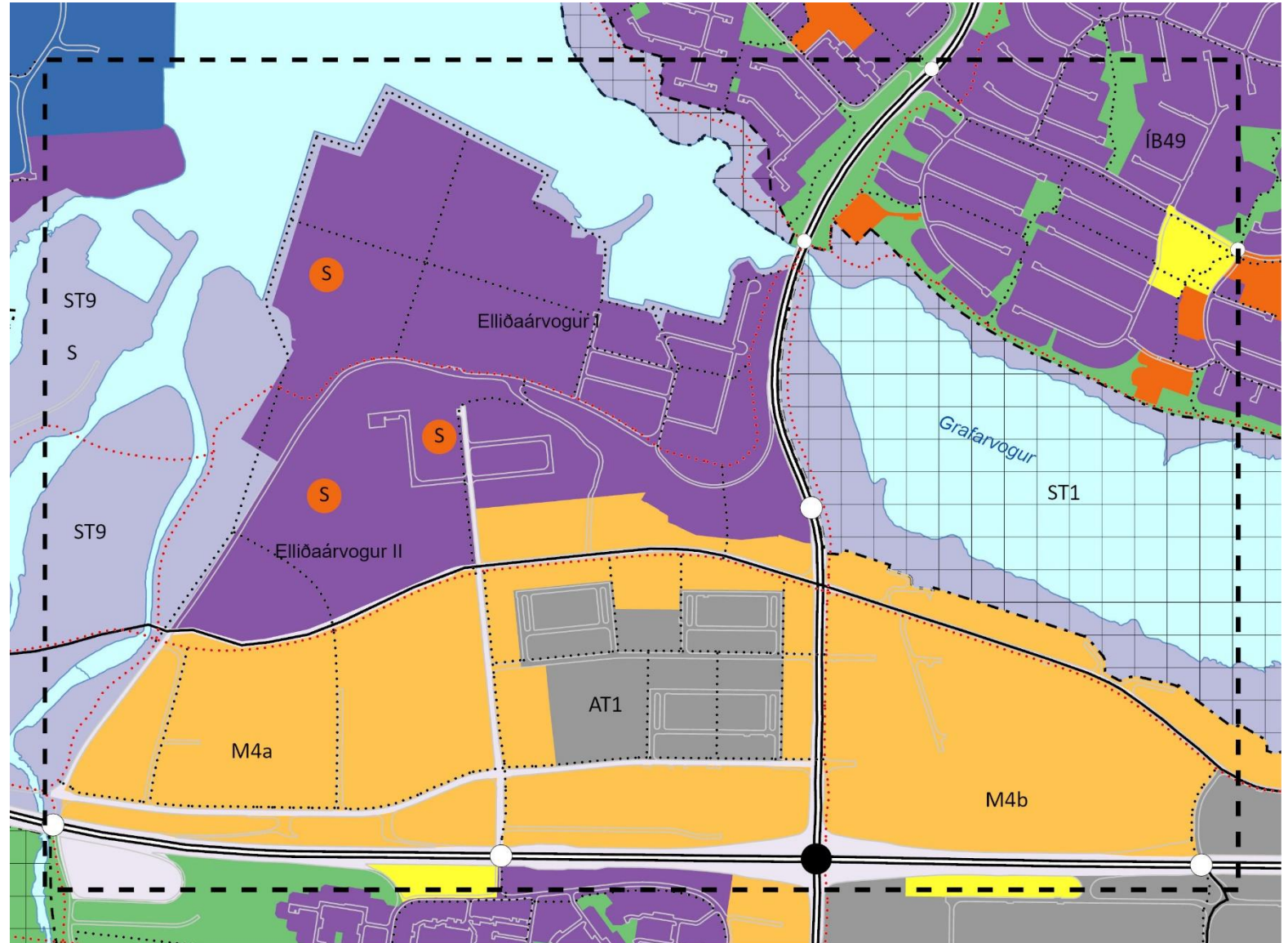
- ✓ Íbúðum fjölgað verulega
- ✓ Staðsetning skólastofnana og skólahverfa ákveðin
- ✓ Skilgreining borgarhlutakjarna við Krossamýrartorg (M26)
- ✓ Útivistarsvæði og önnur almenningsrými skilgreind
- ✓ Stærð landfyllinga óbreytt, en lítillega breytt afmörkun



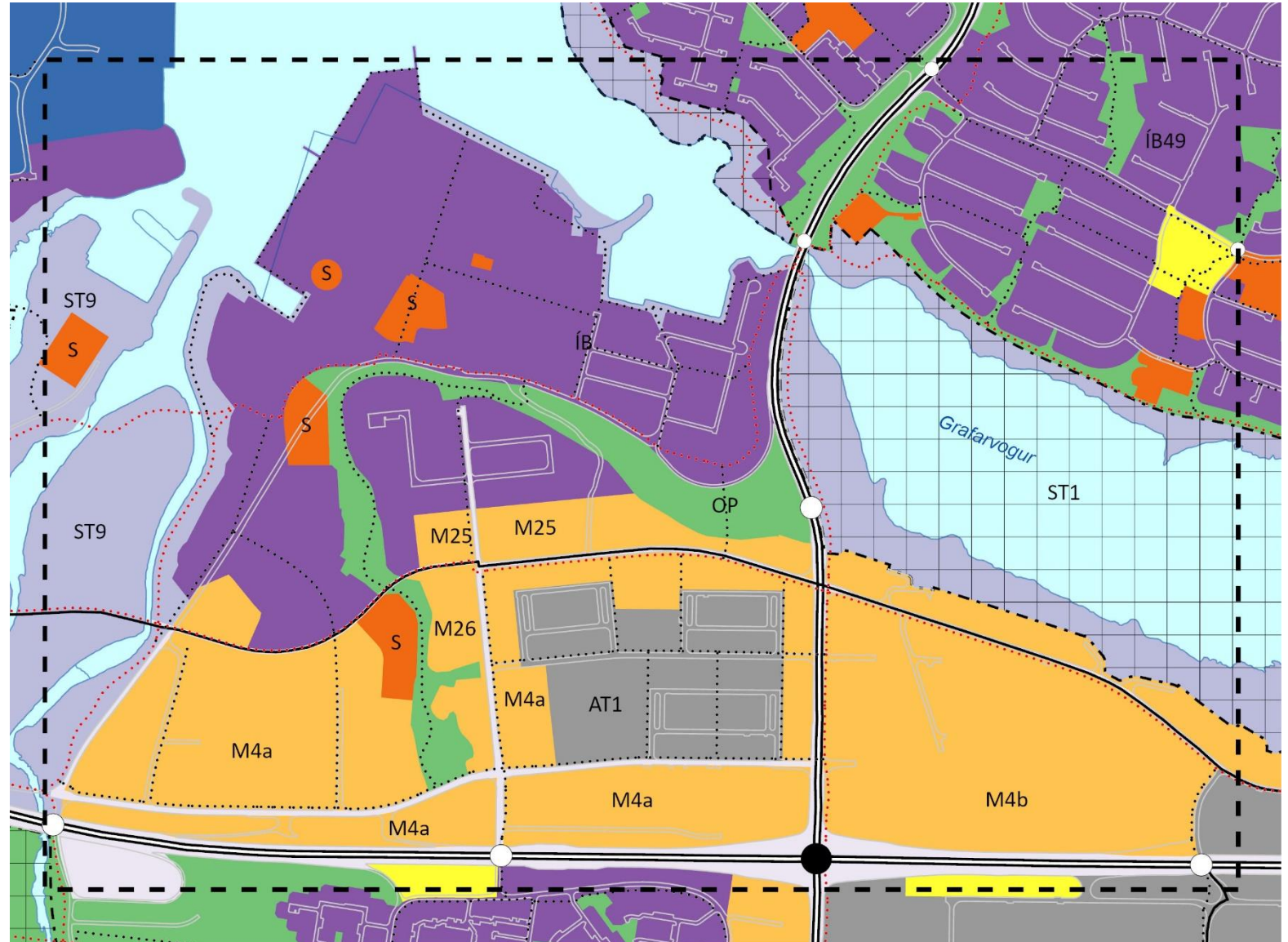
Íbúðum fjölgi úr 2.800 íbúðum (gildandi skipulag) í 6.000



# Ártúnshöfði – gildandi skipulag



# Ártúnshöfði – tillaga



## Aðrar breytingar

Tímabundin ákvæði í Vatnsmýri  
Stokkar á Miklubraut og Sæbraut  
Arnarnesvegur-Breiðholtshbraut – útfærsla gatnamóta  
Breyttar ferðavenjur (ný markmið)  
Bíla- og hjólastæðastefna Kaupmaðurinn á  
horninu (ný ákvæði)  
Aðrar breytingar



# Landnotkun í Vatnsmýri

## Tímabundnar heimildir um starfsemi flugvallar

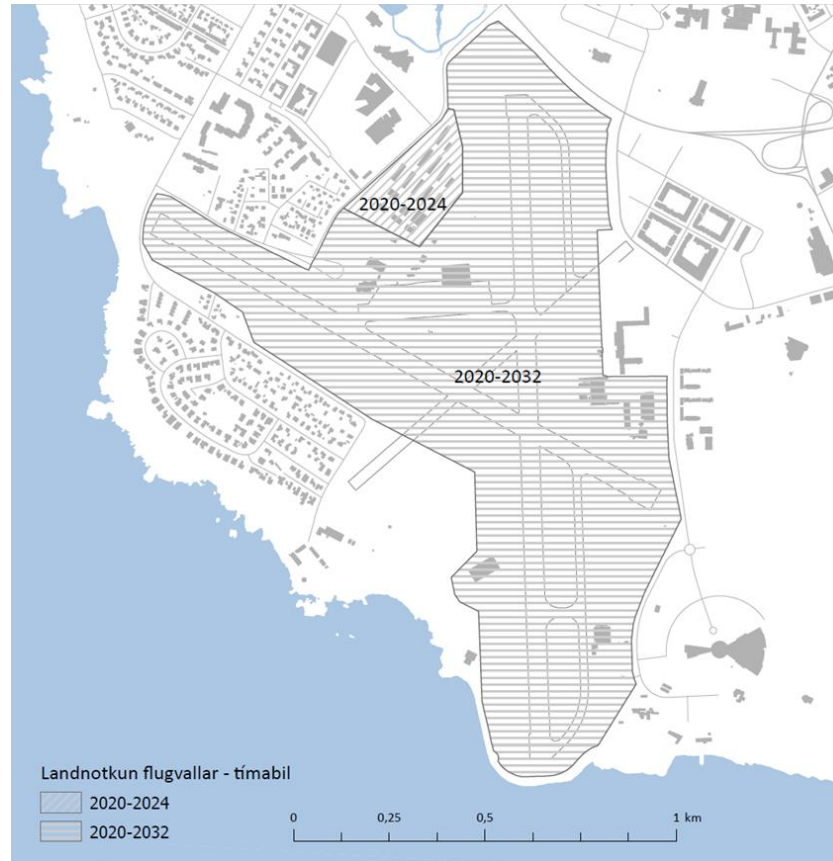
Aflagning flugvallar í Vatnsmýri hefur verið á stefnuskrá borgaryfirvalda um langt skeið og raunar baráttumál borgaryfirvalda í rúm 60 ár, með nokkrum hléum þó. Augljóslega er það mikið hagsmunamál og stórt umhverfismál fyrir Reykjavíkurborg að losa það dýrmæta byggingarland, næst miðborginni, sem er í Vatnsmýrinni og er 60% í eigu borgarinnar.

Þróun borgar, þar sem hagkvæmni og sjálfbærni er höfð að leiðarljósi, felur það óhjákvæmilega í sér að nýta land og fjárfestingar sem best. Landfrek starfsemi eða þjónusta eins og flugvöllur, er að jafnaði staðsett í útjaðri byggðar, ef nokkur kostur er á. Það er eðli borgarþróunar að slík starfsemi leiti til jaðranna, hvort sem markaður ræður för eða skynsamleg og ábyrg skipulagsstefna borgaryfirvalda. Það væri óábyrgt af borgaryfirvöldum að leita ekki allra leiða til að losa það land sem fer undir flugvöllinn og finna nýja ásættanlega staðsetningu fyrir miðstöð innanlandsflugsins.

Borgaryfirvöld hafa sannarlega lagt því máli lið í gegnum áratugina og nú liggur fyrir samkomulag borgarstjóra og samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra, dagsett 28. nóvember 2019, um að stefna beri að uppbyggingu nýs innanlandsflugvallar í Hvassahrauni, að undangengnum frekari rannsóknnum á flugvallarstæðinu á næstu árum. Þar segir m.a. orðrétt : „**Aðilar eru sammála um að stefnt skuli að því að flytja núverandi flugstarfsemi af Reykjavíkflugvelli yfir á nýjan flugvöll í Hvassahrauni, reynist það vera vænlegur kostur...**“

**Aðalskipulagið gerir ráð fyrir að flugvallarstarfsemi í Vatnsmýri verði lögð af á skipulagstímabilinu. Mögulegt verður að reka flugstarfsemi á flugvöllinum, sbr. bindandi tímaákvæði um landnotkun á mynd 13.\***

\* Metið verður hvort ástæða er til að endurskoða tímaákvæðin þegar fyrri áfanga rannsóknna í Hvassahrauni er lokið í lok árs 2022 og svo aftur í lok árs 2024, þegar fullnægjandi rannsóknir og frumhönnun nýs flugvallar liggur fyrir, sbr. 2. gr. samkomulags um byggingu nýs flugvallar í Hvassahrauni.



**Mynd 13. Landnotkun í Vatnsmýri. Tímabundnar heimildir um starfsemi flugvallar.** Sjá samkomulag borgarstjóra og samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra, dagsett 28. nóvember 2019 um rannsóknir á Hvassahrauni og flutning flugstarfsemi þangað.; „Samkomulag um rannsóknir á möguleikum á byggingu nýs flugvallar í Hvassahrauni“. Sjá ennfremur ákvæði eldra samkomulags Reykjavíkurborgar, ríkisins og Icelandair Group og viðbótarsamkomulag ríkis og borgar, dagsett 25. október 2013 og framfylgd þeirra.

„Í Vatnsmýrinni felst einstakt tækifæri til að gera Reykjavík að betri borg. Með uppbyggingu þéttar blandaðrar byggðar í Vatnsmýrinni verður stigið stórt skref í að gera Reykjavík að sjálfbærari, hagkvæmari og fegurri borg. Þróun byggðar á flugvallarsvæðinu leggur grundvöll að nýjum vaxtarpól atvinnulífs á sviði háskóla, rannsókna og hátækni.“

AR2010-2030, bls. 48

# Miklabraut og Sæbraut í stökk

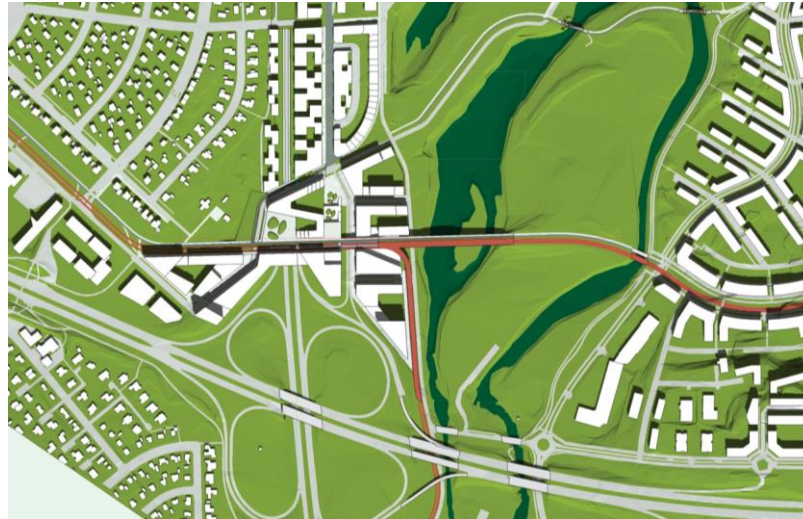
Megin markmið með gerð stokka er að bæta umhverfisgæði í aðliggjandi byggð og tengja betur saman hverfi sem eru aðskilin með umferðarpungum stofnbrautum.

Stokkalausnir greiða götu Borgarlínunnar, þar sem hún þarf að þvera stofnbrautir og bæta almennt skilyrði fyrir vistvæna ferðamáta.

Stokkalausnir tryggja einnig ný byggingarsvæði fyrir íbúðir og blandaða byggð og skapa skilyrði fyrir borgargötur með rólegu yfirbragði.

Mögulegt er að skapa ný almenningsrými og útivistarsvæði á helgunarsvæðum stofnbrautanna.

Auðveldar að ná sátt um gatnamót helstu stofnbrauta borgarinnar.



Á síðustu misserum hafa valkostir um nýja uppbyggingu verið kannaðir í tengslum við mögulega stokka á Miklubraut og Sæbraut og einnig vegna nauðsynlegra gatnatenginga fyrir Borgarlínu. Endanleg útfærsla stokkalausna er háð niðurstöðum hugmyndaleitar og frumhönnun gatnamannvirkja (Teikningar: Kanon-arkitektar og Tröð)

„Markvisst verði unnið að því að endurmeta helgunarsvæði stofn- og tengibrauta í því skyni að skilgreina uppbyggingarmöguleika og til að bæta umhverfisgæði í gatnaumhverfinu og í aðliggjandi byggð...“

AR2010-2030, Borg fyrir fólk, bls. 156

Um stökk á Miklubraut í gildandi aðalskipulagi:  
„Stokkalausnir/jarðgöng. Þörf á framkvæmdum verður fyrst og fremst metin út frá loftgæðum og hljóðvist í aðliggjandi byggð og þeim tækifærum sem skapast við að tengja hverfi betur saman norðan og sunnan götunnar“

AR2010-2030, Vistvænni samgöngur, bls. 136

# Miklabraut, stofnbraut (2+2) færð í jörð.

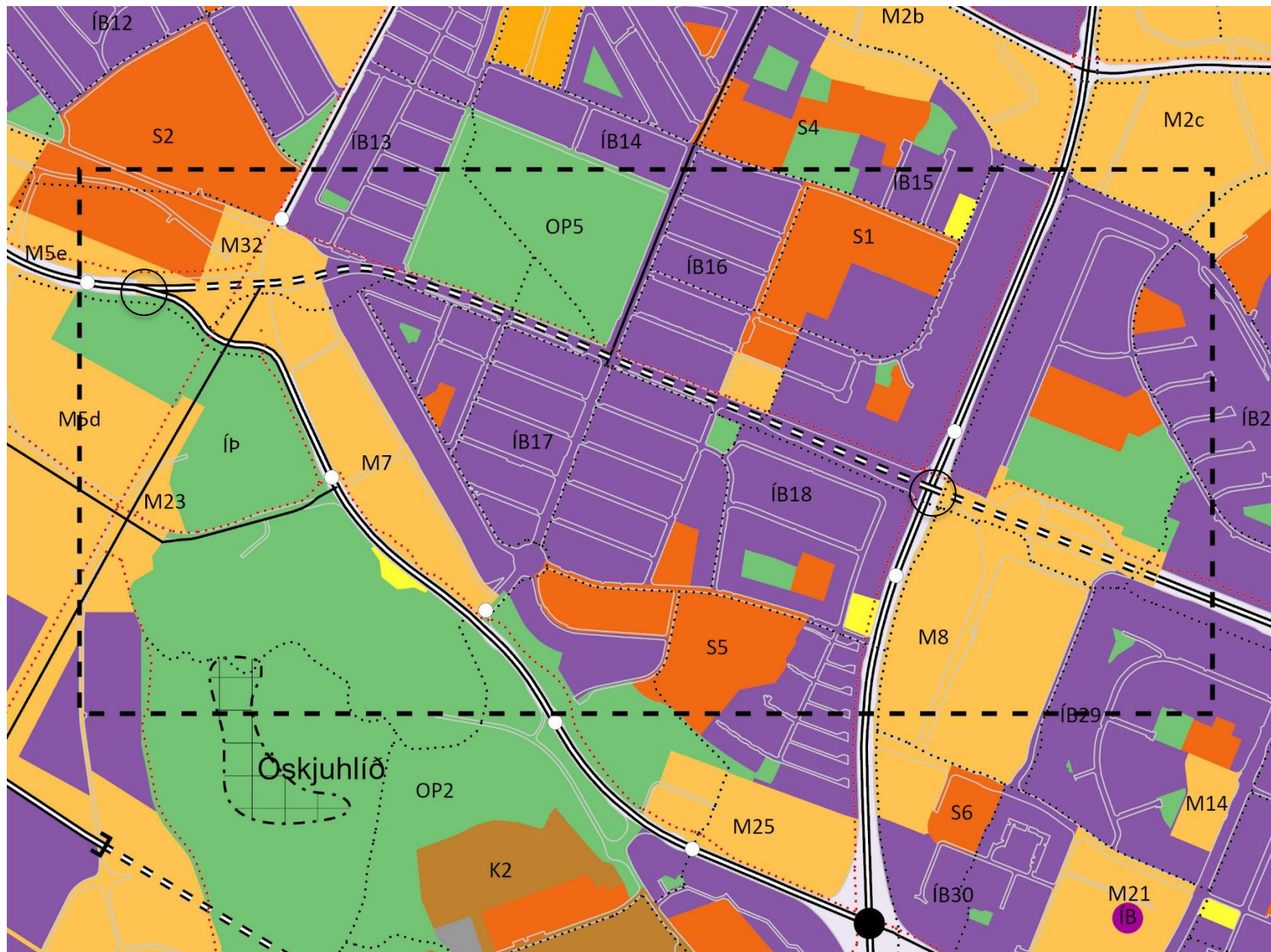
Umferðarrým dóbreytt. Ný borgargata eða vistgata á yfirborðinu. Breyting snýr einkum að landnotkun en útfærsla stokkalausnar verður til frekari skoðunar í sér breytingu aðalskipulags vegna Borgarlínu. Stofnbrautin yrði færð í stökk á um 1,7 km kafla og mögulegt nýtt byggingarland gæti orðið um 11 ha



Fyrir

# Miklabraut, stofnbraut (2+2) færð í jörð.

Umferðarrýmð óbreytt. Ný borgargata eða vistgata á yfirborðinu. Breyting snýr einkum að landnotkun en útfærsla stokkalausnar verður til frekari skoðunar í sér breytingu aðalskipulags vegna Borgarlínu. Stofnbrautin yrði færð í stokk á um 1,7 km kafla og mögulegt nýtt byggingarland gæti orðið um 11 ha.



## Eftir

Nýtt miðsvæðis:

**M32. Snorrabraut-Hringbraut**. Gert ráð fyrir verslun og þjónustu, skrifstofum, stofnunum, íbúðum og skiptistöð fyrir almenningsangöngur. Matvöruverslun er heimil.

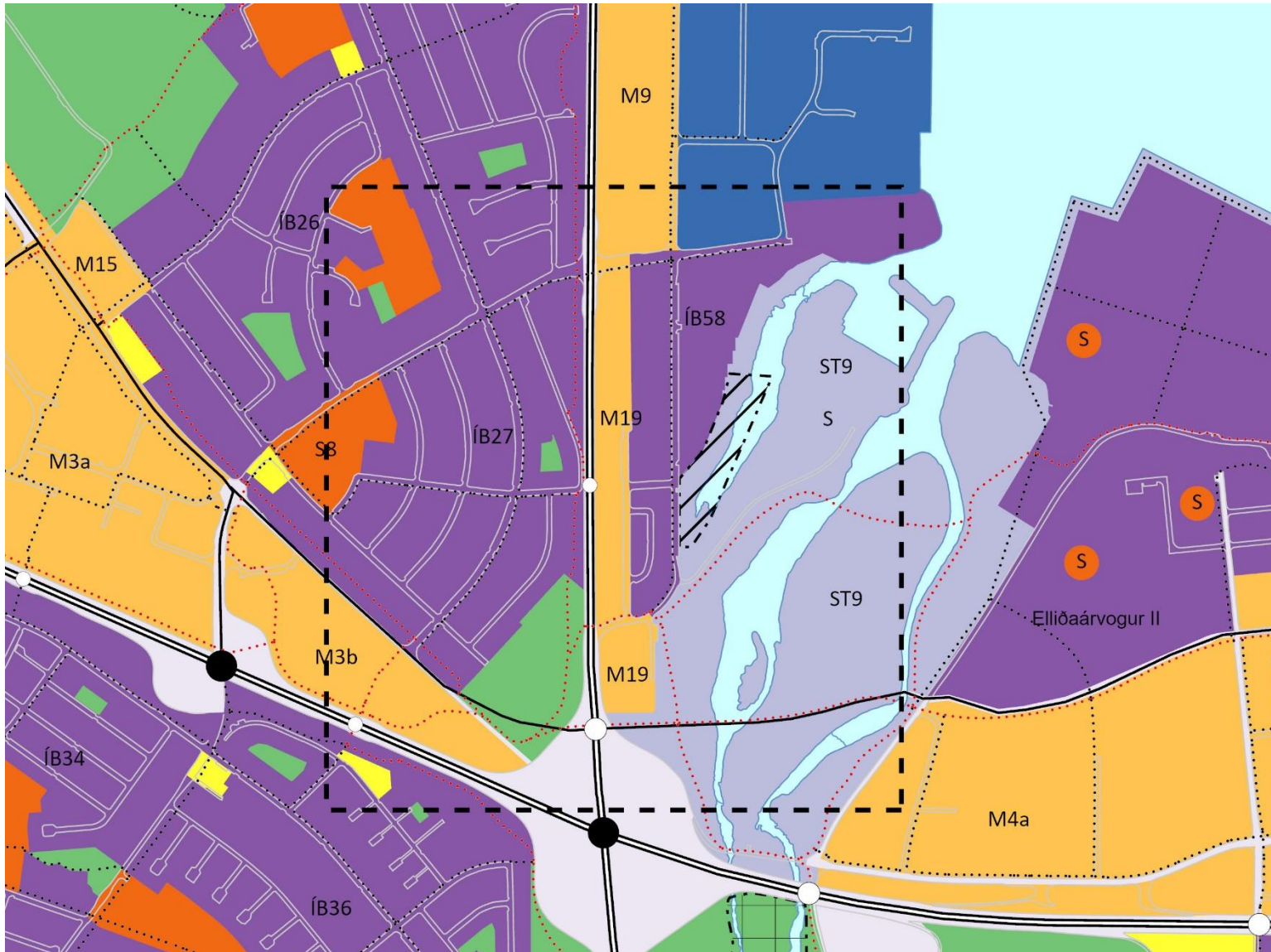
Fyrirvari:

Útfærsla gatnamóta Bústaðavegur, Hringbrautar og Snorrabrautar, háð niðurstöðum hugmyndaleitar, frekari hönnunar og mati á umhverfisáhrifum.

Gatnamót Miklubrautar og Kringlumýrarbrautar fá sérstaka skilgreiningu

# Sæbraut- stokkur. Stofnbraut færð í jörð

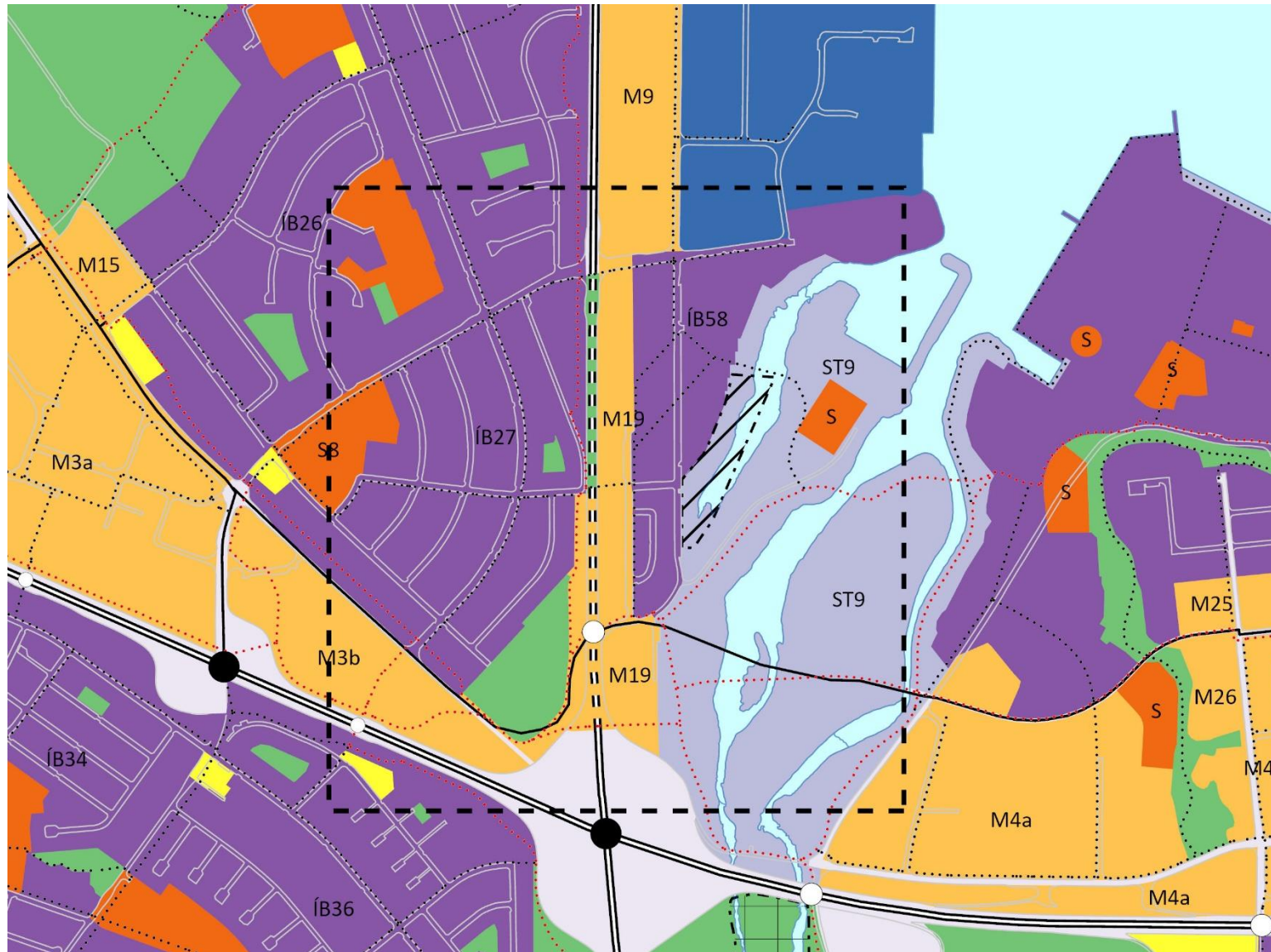
Breyting snýr einkum að landnotkun en útfærsla stokkalausnar verður til frekari skoðunar í sér breytingu aðalskipulags vegna Borgarlínu



Fyrir

# Sæbraut- stokkur. Stofnbraut færð í jörð

Breyting snýr einkum að landnotkun en útfærsla stokkalausnar verður til frekari skoðunar í sér breytingu aðalskipulags vegna Borgarlínu



## Eftir

Land sem mögulega losnar er rúmlega 4 ha.

Lengd stokks tæpur 1 km

Norðursvæði Sæbrautar: 1,5 ha

Suðursvæði Sæbrautar : 1,2 ha (2ja akreina gata á yfirborði)

Svæði umhverfis Borgarlínu (háð nálægð við mislæg gatnamót og Steinahlíð): 1,5 ha

Svæði á norðurhluta stokks skilgreint sem íbúðarbyggð með grænum ás

Stækkun miðsvæðis (M19) :

**M19. Knarrarvogur.** Einkum gert ráð fyrir verslun og þjónustu, skrifstofum, stofnunum og íbúðum. Hótel og gististarfsemi eru heimil. Matvöruverslun er heimil.

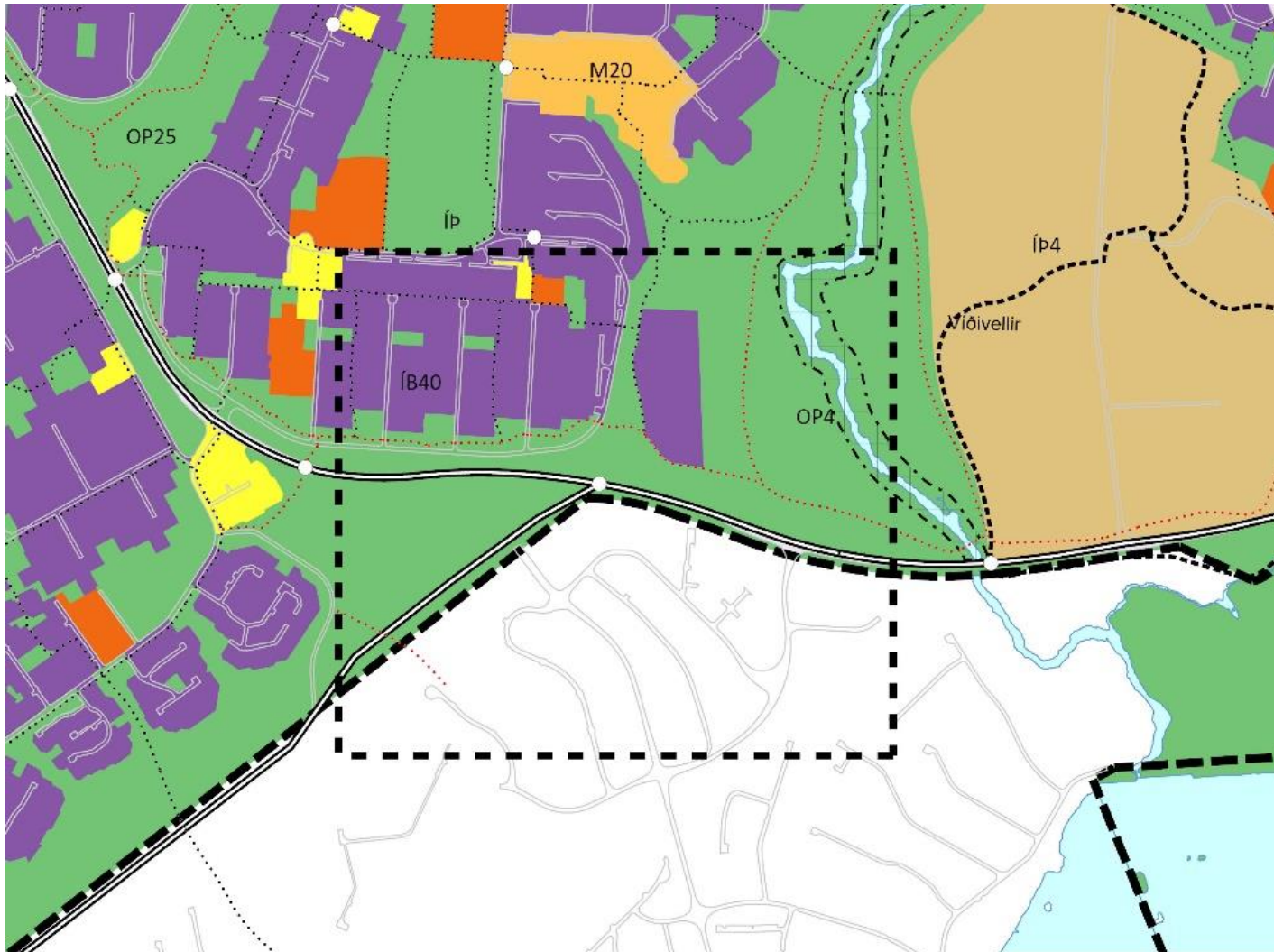
## Fyrirvari:

Útfærsla stokks og gatnatenginga háð niðurstöðum hugmyndaleitar, frekari hönnunar og mati á umhverfisáhrifum.

# Arnarnesvegur-Breiðholtsbraut, breytt útfærsla gatnamóta

Stefna um umrædd gatnamót var sett fram með fyrirvara vegna samræmis við þágildandi svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins, sem ráðgerði mislæg gatnamót. Í AR2010-2030 var hinsvegar gert ráð fyrir plan gatnamótum. Breytt útfærsla sem hér er lögð fram byggir á samráði Vegagerðar, Reykjavíkurborgar og Kópavogs\* og felur í sér blandaða lausn, þar sem gert er ráð fyrir að Arnarnesvegur fari á brú yfir Breiðholtsbraut en mæti götunni í plani á ljósastýrðum gatnamótum. Með þessari lausn verða gatnamótin ekki eins landfrek og inngrip í landslag og jarðrask (efnisflutningar) verða mun minni en í öðrum mögulegum lausnum.

\* Sbr. Samkomulag um skipulag og fjármögnun uppbyggingar á samgönguinnviðum, þar með talið innviðum almenningsgangna, á höfuðborgarsvæðinu til 15 ára, þ.e. til og með ársins 2033, dagsett og undirritað, 27. september 2019, af íslenska ríkinu og sveitarfélögunum á höfuðborgarsvæðinu. Sjá einnig tillögu að uppfærðri samgönguáætlun 2020-2034

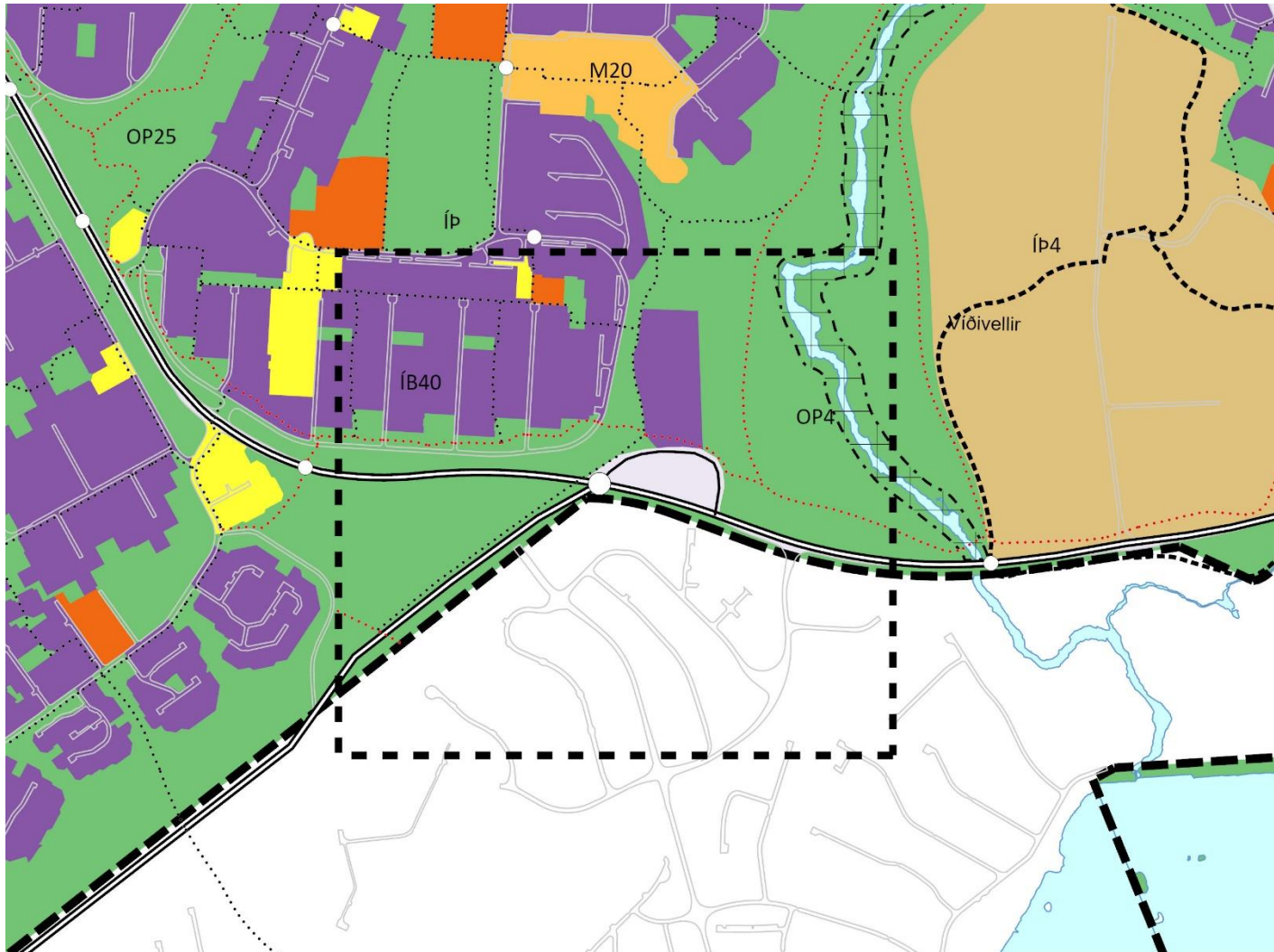


Fyrir

# Arnarnesvegur-Breiðholtsbraut, breytt útfærsla gatnamóta

Stefna um umrædd gatnamót var sett fram með fyrirvara vegna samræmis við þágildandi svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins, sem ráðgerði mislæg gatnamót. Í AR2010-2030 var hinsvegar gert ráð fyrir plan gatnamótum. Breytt útfærsla sem hér er lögð fram byggir á samráði Vegagerðar, Reykjavíkurborgar og Kópavogs\* og felur í sér blandaða lausn, þar sem gert er ráð fyrir að Arnarnesvegur fari á brú yfir Breiðholtsbraut en mæti götunni í plani á ljósastýrðum gatnamótum. Með þessari lausn verða gatnamótin ekki eins landfrek og inngrip í landslag og jarðrask (efnisflutningar) verða mun minni en í öðrum mögulegum lausnum.

\* Sbr. Samkomulag um skipulag og fjármögnun uppbyggingar á samgönguinnviðum, þar með talið innviðum almenningsamgangna, á höfuðborgarsvæðinu til 15 ára, þ.e. til og með ársins 2033, dagsett og undirritað, 27. september 2019, af íslenska ríkinu og sveitarfélögunum á höfuðborgarsvæðinu. Sjá einnig tillögu að uppfærðri samgönguáætlun 2020-2034



Eftir



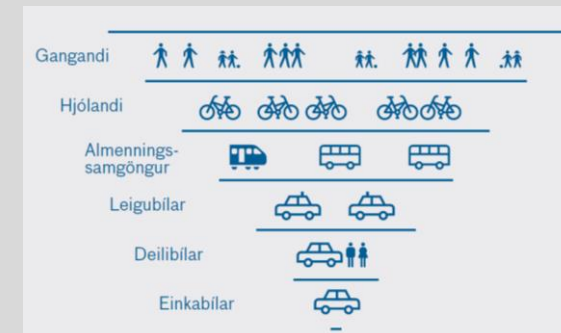
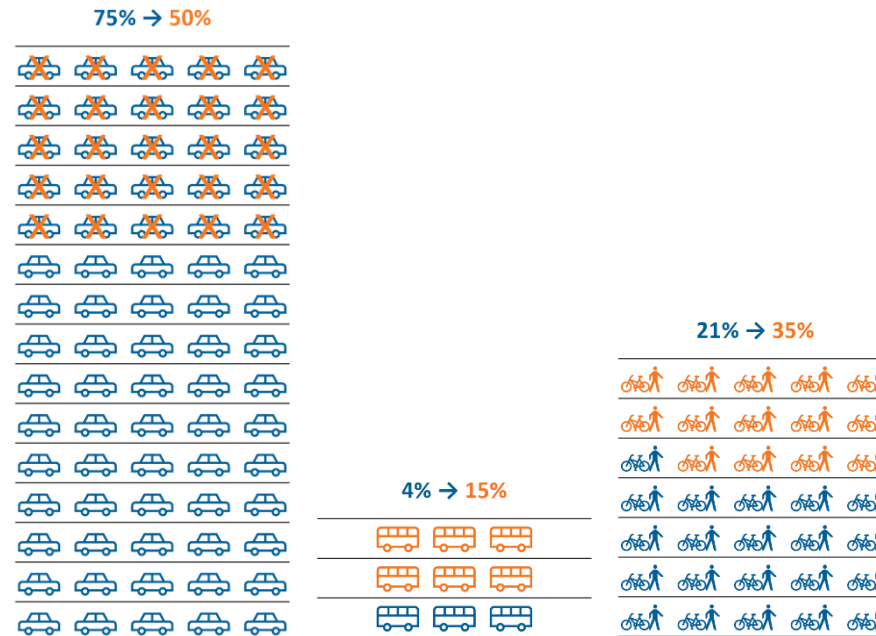
# Markmið um breyttar ferðavenjur

Að breyta ferðavenjum innan borgarinnar, stuðla að orkuskiptum í samgöngum og draga úr kolefnisspori samgangna og byggðaðróunar eru sennilega stærstu áskoranirnar sem borgaryfirvöld standa frammi fyrir í skipulagsmálum í dag. Breyttar ferðavenjur og minni notkun einkabíla eru um margt forsenda þess að framtíðarsýn AR2010-2030 um sjálfbæra borgarþróun og lífvænlegri hverfi geti ræst. Að sama skapi er þéttari byggð og blöndun landnotkunar forsenda þess að auðveldar verði að breyta ferðavenjum, byggja upp öflugar almenningssamgöngur og draga úr umhverfisáhrifum bílsamgangna.

Nauðsynlegt er að setja háleitari markmið um breyttar ferðavenjur og aukna hlutdeild vistvænna ferðamáta, í samræmi við framfylgd loftslagsstefnu til ársins 2040 og almenn markmið um betri borg. Leiðarljósið á að vera það að vistvænsti og fyrirferðarminnsti ferðamátinn verði ávallt í forgangi við mótun skipulags byggðar og samgangna. Það er ekki auðvelt að reikna sig nákvæmlega niður á slík markmið en mikilvægt er að horfa til þeirra afleiðinga ef ekki er gripið í taumana í tíma. Út frá þeim greiningum sem liggja fyrir er ljóst að markmiðin þurfa að vera metnaðarfull og róttæk. Ekki dugir það eitt að ná árangri í að breyta ferðavenjum, heldur bendir allt til þess að nauðsynlegt sé að draga verulega úr bílumferð og ekinni vegalengd frá því sem hún er í dag, miðað við raunhæft mat á mögulegum hraða orkuskipta.\*

Lagt er til að eftirfarandi megin markmiðum verði bætt við í stefnu aðalskipulagsins:

- ✓ Samgöngur í borginni verði kolefnishlutlausar árið 2040
- ✓ Hlutdeild einkabíla í heildarfjölda ferða verði komin undir 50% árið 2040
- ✓ Bílumferð og heildarekin vegalengd farartækja knúin jarðefnaeldsneyti dragist verulega saman og í takti við markmið Parísarsamkomulagsins og markmið um kolefnishlutleysi árið 2040



„Lykillinn að því að ná árangri í að breyta ferðavenjum og draga úr vegalengdum er að samstillta ákvarðanir um þéttingu og blöndun byggðar, bílastæðakröfur, hönnun gatnarýmis og umbætur sem varða almenningssamgöngur, hjólréiðar og gangandi vegfarendur.“

AR2010-2030, Vistænni samgöngur, bls. 125

\*"Mat á losun bifreiða á höfuðborgarsvæðinu árið 2030" (álit sérfræðinga Háskóla Íslands og Háskólans í Reykjavík, apríl 2019). Við vöktun á því hvernig miðar að ná markmiðum, miðað við þróun skipulags, hertari bílastæðareglur, uppbyggingu samgönguinnviða osfrv., verður stuðst við nýtt samgöngulíkan COWI & Mannvits (vor 2020).

# Bíla- og hjólastæðastefna



## Breytingartillögur:

Í aðalskipulaginu eru ekki sett fram bindandi ákvæði eða reglur um fjölda bíla- eða hjólastæði, gjaldskyldu eða aðra gjaldtöku vegna stæða fyrir farartæki. Reglur um slíkt verði á hverjum tíma samþykktar í borgarstjórn og skipulags- og samgönguráði, svo og aðferðir við hvernig meta skuli þörfina.

- Marka skal skýra stefnu um bíla- og hjólastæði í sérstakri stefnumörkun sem samþykkt er af borgarstjórn og skal hún taka mið af megin markmiðum aðalskipulags hverju sinni. Skilyrði og kröfur um fjölda bílastæða taki ávallt mið af stöðu viðkomandi svæðis í borginni, staðsetningu, gerð húsnæðis og hlutverki svæðis og hversu vel það er þjónað af vistvænum samgöngumátum.
- Í hverfis- og deiliskipulagi og almennt vegna nýrrar uppbyggingar skal meta þörfina og ákvarða fjölda bíla- og hjólastæða í samræmi við samþykka stefnumörkun borgarstjórnar og reglur henni tengdri. Beita skal samgöngumati þegar um meiriháttar uppbyggingu er að ræða, sbr. ákvæði þar um í umræddum reglum.\*

\* Reykjavíkurborg (2018): *Bíla- og hjólastæðastefna. Reglur um fjölda bíla- og hjólastæða*. Reglurnar voru samþykktar í skipulags- og samgönguráði 19. desember 2018 og í borgarráði 10. janúar 2019. Breytingar á reglum þessum skal leggja fyrir skipulags- og samgöngurád til samþykktar og til staðfestingar í borgarráði.

# Kaupmaðurinn á horninu\*

\* Breytingar og viðbætur við gildandi stefnu eru feitletraðar



Matvöruverslanir og aðrar dagvöruverslanir verði fyrst og fremst staðsettar **innan íbúðarhverfa og blandaðra svæða, einkum** í skilgreindum hverfiskjörnum og nærþjónustukjörnum, svo og í borgarhlutakjörnum. Minni dagvöruverslanir geta einnig verið heimilar við aðalgötur innan íbúðarhverfa. **Nýjar matvöruverslanir verði felldar að ríkjandi byggðamynstri, efri hæðir nýttar fyrir íbúðir eða atvinnustarfsemi og aðgengi vistvænna ferðamáta verði í forgangi.**

## Breytingartillögur:

Í aðalskipulaginu 2010-2030 eru sett fram eftirfarandi markmið og ákvæði um eflingu verslunar og þjónustu innan hverfa:

- Matvöruverslanir og aðrar dagvöruverslanir\* verði fyrst og fremst staðsettar innan **íbúðarhverfa og blandaðra svæða, einkum** í skilgreindum hverfiskjörnum og nærþjónustukjörnum, svo og í borgarhlutakjörnum. Minni dagvöruverslanir geta einnig verið heimilar við aðalgötur innan íbúðarhverfa. **Nýjar matvöruverslanir verði felldar að ríkjandi byggðamynstri, efri hæðir nýttar fyrir íbúðir eða atvinnustarfsemi og aðgengi vistvænna ferðamáta verði í forgangi.**

- Í hverfum borgarinnar verði núverandi verslunar- og þjónustulóðir dagvöruverslana festar í sessi til að tryggja betur stöðu verslunar og þjónustu innan hverfanna. Hverfiskjarnar og helstu nærþjónustukjarnar verði afmarkaðar á landnotkunaruppdrætti og minni nærþjónustukjarnar tilgreindir í texta og á þemakorti.

- Núverandi matvöruverslanir og aðrar dagvöruverslanir innan íbúðarhverfa verði festar í sessi og því verði fylgt eftir við gerð hverfisskipulags. Sjá lista og kortlagningu í Skipulagi borgarhluta.

- Ekki verði heimilt að breyta verslunarhúsnæði á jarðhæð í skilgreindum kjörnum í íbúðarhúsnæði.

- Skapaðar verði forsendur til að endurbyggja og stækka verslunarhúsnæði þar sem rótgróin dagvöruverslun er nú til staðar.

- Heimildir um matvöruverslanir á atvinnusvæðum utan íbúðarhverfa verði takmarkaðar:

- Matvöruverslanir eru ekki heimilar á hafnarsvæðum, iðnaðarsvæðum og athafnasvæðum (sjá nánar skilgreiningu landnotkunar á viðkomandi svæðum).

- Matvöruverslanir eru almennt ekki heimilar innan svæða fyrir samfélagsþjónustu (stofnanasvæðum). Á slíkum svæðum getur þó verið heimilt að reka **minni** matvöruverslun og skal þá gera grein fyrir því í deiliskipulagi fyrir viðkomandi svæði.

- Dagvöruverslanir eru almennt heimilar á svæðum sem skilgreind eru sem miðsvæði. Á miðsvæðum með einsleita starfsemi og þar sem ekki er gert ráð fyrir íbúðarbyggð í næsta nágrenni eru settar ákveðnar takmarkanir á opnun nýrra matvöruverslana (sjá nánar skilgreiningar fyrir viðkomandi miðsvæði). Gera skal grein fyrir matvöruverslunum sem eru stærri en **400** fermetrar í deiliskipulagi og skal meta áhrif þeirra á dagvöruverslun innan nærliggjandi íbúðarhverfa. Almennt verði nýjar matvöruverslanir á miðsvæðum, þar sem þær verða heimilar, ekki stærri en **700** fermetrar.\*\*

- Bakland hverfisverslunar og þjónustu verði styrkt með fjölgun íbúa og starfa. Fjölbreytt atvinnustarfsemi verði heimil eins og kostur er í skilgreindum hverfiskjörnum og íbúðir verði heimilaðar á efri hæðum bygginga í hverfiskjörnum og nærþjónustukjörnum.

- Hlutfall þeirra íbúa sem eru í innan við 400 m göngufjarlægð (300 m loftlína/radíus) frá dagvöruverslun hækki verulega á skipulagstímabilinu frá **því sem mælt var árið 2015**\*\*\*

Breytingar á þessu hlutfalli verði vaktar og niðurstöður hafðar til hliðsjónar við mat á einstökum umsóknunum um opnun nýrra matvöruverslana.

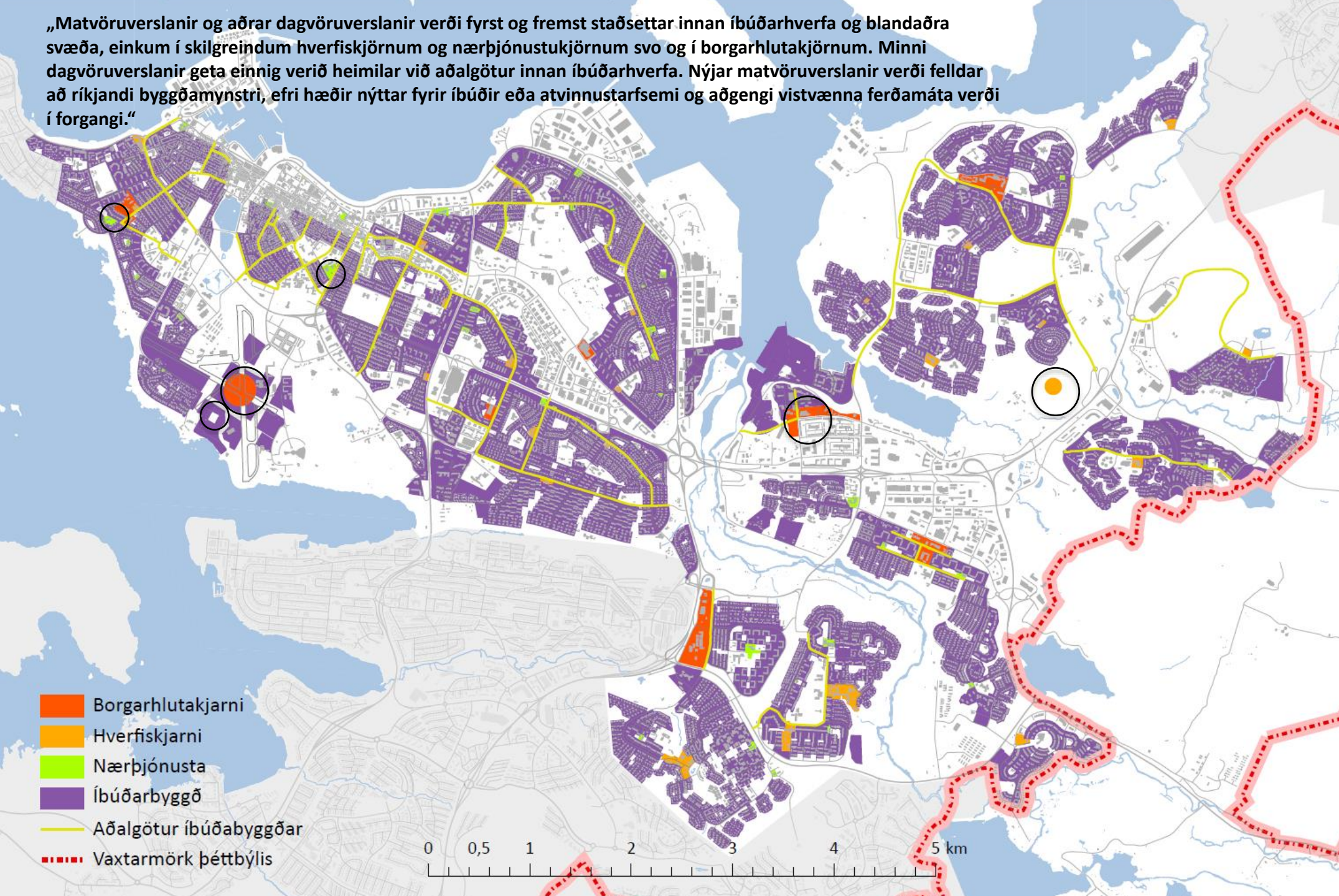
\* Dagvöruverslanir eru verslanir sem selja almennar neysluvörur til daglegra þarfa á heimilum. Hér eru matvöruverslanir skilgreindar sem verslanir sem selja neysluvörur til daglegra þarfa í öllum helstu vöruflokkum. Minni dagvöruverslanir eru bakarí, fiskbúðir, kjötbúðir og aðrar ferskvöruverslanir í völdum vöruflokkum.

\*\* Stærðir miðast við gölfflöt verslunarrýmis

\*\*\* 43% íbúa innan vaxtarmarka bjó innan við 400 m (loftlína) frá matvöruverslun, samkvæmt mælingu Landupplýsingadeildar 1. desember 2015.

Áður miðað við 1000 m<sup>2</sup> og 2.500 m<sup>2</sup>

„Matvöruverslanir og aðrar dagvöruverslanir verði fyrst og fremst staðsettar innan íbúðarhverfa og blandaðra svæða, einkum í skilgreindum hverfiskjörnum og nærþjónustukjörnum svo og í borgarhlutakjörnum. Minni dagvöruverslanir geta einnig verið heimilar við aðalgötur innan íbúðarhverfa. Nýjar matvöruverslanir verði felldar að ríkjandi byggðamynstri, efri hæðir nýttar fyrir íbúðir eða atvinnustarfsemi og aðgengi vistvænna ferðamáta verði í forgangi.“



○ Nýir kjarnar

- Borgarhlutakjarni
- Hverfiskjarni
- Nærþjónusta
- Íbúðarbyggð
- Aðalgötur íbúðarbyggðar
- - - Vaxtarmörk þéttbýlis

Nýir nærþjónustukjarnar: 1) Ægisíða 102; 2) Snorrabraut-Egilsgata. Auk nýrra kjarna samkvæmt ákvörðun í deiliskipulagi í Ártúnshöfða.

Nýir hverfiskjarnar: 1) Nýi-Skerjafjöldur; 2) Lóuhólar (áður nærþjónustukjarni); 3) Árvað (áður nærþjónustukjarni); 3) Brautarholtsvegur, Grundarhverfi. 4) Keldur. Auk nýrra kjarna samkvæmt ákvörðun í deiliskipulagi í Ártúnshöfða.

Nýir borgarhlutakjarnar eru: 1) Krossamýrartorg; 2) Vatnsmýri

# Aðrar breytingar

Nánar útfærðar í endanlegri tillögu

## I. Þéttbýlisuppráttur (1:20.000) / sveitarfélagsuppráttur (1:50.000)

- Borgarlína**, sbr. staðfest svæðisskipulag - og með hliðsjón af tillögum um legu sbr. verklýsing sérbreytingar - fært inná þéttbýlisupprátt, sbr. einnig það sem sýnt er á þemakortum í breytingartillögu.
- Fram-svæði**: Íbúðarbyggð stækkar um 2 ha á svæði sem nú er skilgreint sem opið svæði (OP), sbr. reitur 59 á mynd 3a.
- Laugardalur-Laugardalshöll**. Svæði fyrir samfélagsþjónustu (S12) endurskilgreint sem *ÍP1 Þjóðarleikvangur í Laugardal*, sem er einnig stækkað til suðvesturs, næst Suðurlandsbraut, um 3 ha, þar sem nú er skilgreint opið svæði (OP).
- Glæsibær**. Miðsvæði M15 stækkar til vesturs um 1 ha, yfir svæði sem áður var opið svæði (OP) og miðsvæði M2g, sbr. reitur nr. 42 á mynd 3a.
- Bensínstöðvalóðir á eftirtöldum svæðum endurskilgreindar**: Stóragerði 40, verður íbúðarbyggð; Fjallkonuvegur 1, verður verslunar- og þjónustulóð; Háaleitisbraut 12, verður verslunar- og þjónustulóð; Skógarsel, verður íbúðarbyggð; Álfheimar 49, verður íbúðarbyggð. Sbr. reitir 57, 44, 54, 82, 94 á myndum 3a og 3b.
- Korpa, golfvöllur, Egilshöll**. Skilgreind íbúðarbyggð á áður opnu svæði (OP) norðan Egilshallar (æfingasvæði golfvallar) og á tveimur reitum innan núverandi golfvallar (ÍP2), við Korpúlfsstaði og Korpu. Sbr. reitir 95-97 á mynd 3b.
- Grafarholt, golfvöllur**. Athafnasvæði AT3, stækkað um 1 ha á kostnað golfvallar (ÍP3).
- Hagatorg, miðsvæði**. Afmörkun miðsvæðis leiðrétt í samræmi við gildandi lóðamörk.
- Úlfarsárdalur, austursvæði**. Íbúðarbyggð (ÍB) stækkuð til austurs yfir svæði sem er skilgreint sem opið svæði (OP), allt að 11 ha, sbr. reitur 103 á mynd 3b. Svæði fyrir íbúðarbyggð næst núverandi hverfi minnka á móti um 5 ha.
- Reynisvatn, fyrirhuguð íbúðarbyggð**. Svæði fyrir íbúðarbyggð, um 4,3 ha fellt út og verður skilgreint sem opið svæði (OP).
- KR-svæði**. Skilgreint svæði fyrir íbúðarbyggð og verslun og þjónustu, næst Kaplaskjólsvegi og Flyðrugranda, sjá eldri verklýsingu á adalskipulag.is, sbr. reitur 6 á mynd 3a
- Veitur- skólþælustöðvar**. Endurskilgreining vegna framtíðarþarfa hreinsistöðva
- Vatnsverndarsvæði uppfærð sbr. staðfest svæðisskipulag vatnsverndar
- Breytt sveitarfélagsmörk, sbr. dómur Hæstaréttar.

## I. Greinargerð. Einstök markmið og skipulagsákvæði

- Töflur yfir atvinnusvæði (miðsvæði og sérhæfð atvinnusvæði) uppfærðar í samræmi við framlagðar breytingartillögur, endurmat á byggingarheimildum m.t.t. þróunar 2010-2020 og lagfæring samanber fyrirliggjandi heimildir í deiliskipulagi.
- Stefna um bensínstöðvar, sbr. samþykkt borgarráðs, leysir eldri stefnu af hólmi. Sjá *Stefna um orkustöðvar fyrir einkabíla* (apríl 2019) – „Skipulagsleg sýn og megin markmið“ - sem lögð var fram við samþykkt samningsmarkmiða um fækkun bensínstöðva á fundi borgarráðs þann 9. maí 2019. Þar var einnig samþykkt á að herða tímamarkmiðum um fækkun stöðva, þ.e. 50% fækkun fyrir 2025 í stað 2030.
- Sett skýrari ákvæði um mögulega endurnýjun starfsleyfa á svæðum sem eru að taka breytingum samkvæmt stefnu aðalskipulagsins

Reykjavík  
2040

# Umhverfisáhrif og heimsmarkmið

(drög september 2020)

**Samantekt umhverfisáhrifa,  
samræmi við heimsmarkmið  
og mat á þörf fyrir nýja  
innviði**

Sjá nánar umhverfisskýrslu VSÓ-ráðgjafar,  
september 2020

# Helstu umhverfisáhrif – samantekt (sjá að öðru leyti umhverfisskýrslu VSÓ-ráðgjafar, september 2020)

Umhverfisþættir	Áhrifaþættir	Lýsing
Íbúaþróun Íbúðir	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fjölbreytt framboð íbúðargerða, aukið framboð af minni íbúðum og ákvæði um húsnæðisfélög.</li> <li>Sveigjanleiki í framfylgd húsnæðisstefnu vegna óvissu um framgang þróunar á einstökum svæðum.</li> <li>Viss hættu er á að gengið sé of langt í þéttingu byggðar og framboð af minni íbúðum verði umfram þörf.</li> </ul>	Líkleg jákvæð áhrif (+)
Byggð Atvinnuhúsnæði Atvinnulíf Byggðamynstur	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aukið jafnvægi í dreifingu starfa um borgina með atvinnu á þéttingareitum í kringum samgönguása og innan hverfa.</li> <li>Uppbygging innan þéttbýlismarka og á eldri iðnaðar- og atvinnusvæðum eldra húsnæði víki. Finna þarf starfsemi nýja staði.</li> <li>Nýting uppgerðs og nýs húsnæðis mun falla betur að breyttum þörfum samfélagsins.</li> <li>Skipulagsákvæði stuðla að gæðum byggðar við skipulagningu og hönnun íbúðarbyggðar.</li> </ul>	Líkleg jákvæð áhrif (+)
Þjónustuframboð Efnahagur Samfélag	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stutt er við nærþjónustu. Viðmið um þjónustu í hverfum breytt og fjölbreytt atvinnustarfsemi verður heimil í hverfiskjörnum.</li> <li>Bakland hverfisverslunar og þjónustu verður styrkt með fjölgun íbúa og starfa. Ákvæði um matvöruverslanir á miðsvæðum breytast.</li> <li>Skólahverfið verði áfram grunneining í skipulagi íbúðarhverfa borgarinnar.</li> </ul>	Líkleg jákvæð áhrif (+)
Samgöngur Ferðavenjur	<ul style="list-style-type: none"> <li>Breyttar ferðavenjur með betri almenningssamgöngum, hjóla- og göngustígum og breytingum á stefnu um bíla- og hjólastæði.</li> <li>Stutt er við farþegagrunn Borgarlínu þar sem lágmarkshlutfall nýrra íbúða rís í göngufjarlægð frá Borgarlínu.</li> </ul>	Líkleg jákvæð áhrif (+)
Loftslag	<ul style="list-style-type: none"> <li>Skipulagstillagan stuðlar að minni losun en vænta má miðað við óbreytta stefnu - uppbygging húsnæðis og losun frá samgöngum.</li> <li>Stuðla má að endurnýtingu húsnæðis eða að valin séu byggingarefni sem losa minna kolefni á lífsferli sínum.</li> <li>Áhersla á almenningssamgöngur, virka ferðamáta og orkuskipti. Losun frá umferð minnkar og kolefni bundið í samgönguinnviðum.</li> <li>Hluti skipulagssvæða eru græn svæði en viðhalda má bindingu kolefnis í gróðri með grænum reitum.</li> </ul>	Líkleg jákvæð áhrif (+)
Náttúruvá	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hluti byggingarreita eru á landfyllingum þar sem gæta þarf að hækkaðri sjávarstöðu.</li> <li>Álag á fráveitukerfi eykst með aukinni úrkomu.</li> </ul>	Engin eða óveruleg áhrif (0)
Heilsa og öryggi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ef markmið um breyttar ferðavenjur næst verða neikvæð áhrif vegna umferðar minni en vænta má miðað við óbreytta stefnu.</li> <li>Þétting byggðar nálægt umferðagötum og fleiri munu búa nær helstu uppsprettum svifryksmengunar og hávaða.</li> <li>Orkuskipti hafa takmörkuð áhrif á hávaða og svifryksmengun.</li> <li>Ef fleiri hjóla og ganga hefur það jákvæð áhrif á lýðheilsu. Breytt bíla- og hjólastæðastefna getur stutt við þessa þróun.</li> </ul>	Neikvæð áhrif (—)
Menningarminjar	<ul style="list-style-type: none"> <li>Miðað við fyrirliggjandi gögn um skráðar minjar eru áhrif á minjar talin lítil eða óveruleg.</li> <li>Í deiliskipulagi nýrrar byggðar þarf að gera grein fyrir menningarminjum og mögulegum áhrifum skipulags á þær.</li> </ul>	Engin eða óveruleg áhrif (0)
Auðlindir Opin svæði Óraskað land	<ul style="list-style-type: none"> <li>Þétting byggðar er að mestu á röskuðum svæðum eða svæðum sem þegar hefur verið ráðstafað undir byggð.</li> <li>Ákveðin byggðarsvæði eru minnkuð frá núgildandi skipulagi svo flatarmál óraskaðra útivistarsvæða jafnast er óbreytt.</li> <li>Skerpt er á sýn um grænt og manneskjulegt yfirbragð byggðarinnar og blágrænar ofanvatnslausnir.</li> <li>Gera þarf ráð fyrir rými fyrir innviði rafmagns, vatns, frárennslis og úrgangs. Fjöldi íbúa kallar á aukna vinnslu á háhitasvæðum.</li> </ul>	Óveruleg / neikvæð áhrif (0)

Ný íbúðarbyggð og blönduð byggð byggist upp á svæðum sem alls nema hátt í 500 ha. Þar af eru um 450 ha þegar röskuð, byggð eða ráðstafað undir byggð samkvæmt AR2010-2030 (þ.m.t. helgunarsvæði stofnbrauta). Um 33 ha eru svæði sem eru græn og með útivistargildi (þ.m.t. golfvellir), þar af allt að 11 ha á austurreitum í Úlfarsárdal. Um 17 ha eru nýtt land vegna landfyllinga í Skerjafirði og Elliðaárvogi.

Á móti eru felldir út byggingarreitir við Reynisvatn (-4,3 ha), mögulega í Suðurfelli (-3,0 ha) og mikilvægt er að skilgreina eða setja ákveðin viðmið um opin svæði í Keldnalandi (-20,0 ha), auk þess eru skilgreind ný opin svæði (áður ráðstafað undir byggð) í Ártúnshöfða (-2,0 ha) og Úlfarsárdal (-5,0 ha).

Tákn	Lýsing
++	Líkleg veruleg jákvæð áhrif
+	Líkleg jákvæð áhrif
0	Engin eða óveruleg áhrif
-	Neikvæð áhrif
--	Líkleg veruleg neikvæð áhrif
/	Óvissa eða óþekkt áhrif

# Heimsmarkmið SP og áherslur í breytingartillögum

**8 GÓÐ ATVINNA OG HAGVÖXTUR**

Bakland hverfisverslunar og þjónustu styrkt. Fjölbreytt atvinnustarfsemi í hverfiskjörnum. Eldri atvinnusvæði endurskipulögð markvisst svo ekki skapist ótímabær þrýstingur. Jafnari dreifing íbúa og starfa um borgina.

Styrkja innviði og greiða fyrir orkuskiptum í samgöngum. Fjölgun íbúa og starfa nálægt samgönguásum. Skapa hagkvæmari borg, með betri nýtingu fjárfestinga.

**9 NÝSKÖPUN OG UPPBYGGING**

Stuðla að kröftugum og sjálfbærum vexti borgarinnar sem styður við markmið um kolefnishlutleysi, vernd náttúrusvæða, líffræðilega fjölbreytni og um samkeppnishæft, lífvænlegt, réttlátt og fjölbreytt borgarsamfélag.

**11 SJÁLFBÆRAR BORGIR OG SAMFÉLÖG**

Uppbygging borgarhverfa og vistvænna samgangna haldist í hendur. Stefnt að aukinni hlutdeild almenningsamgangna, hjólandi og gangandi.

**3 HEILSA OG VELLÍÐAN**

Nálægð við almenningsamgöngur og fjölbreytta atvinnukjarna. Auka gæði manngerðs umhverfis, grænt yfirbragð, kröfur um birtuskilyrði, leiksvæði ofi Gott aðgengi að grænum svæðum og almenningsrymum.

Fjölbreytt framboð húsa gerða fyrir alla. Uppbygging hagkvæms húsnæðis í nánd við samgönguása og atvinnutækifærum fjölggi innan hverfa. Sterkar hverfisheildir sem standi undir grunnþjónustu.

**10 AUKINN JÖFNUBUR**

**15 LÍF Á LANDI**

Uppbyggingarsvæði innan núverandi byggðar og land í útjaðri ekki tekið undir byggð. Markmið um græna netið og líffræðilega fjölbreytni lögð til grundvallar. Kröfur um grænt yfirbragð og eflingu almenningsryma.

Ávallt hugað að kolefnisspori við mat á skipulagstillögum og byggingaráformum. Þéttari byggð og blönduð landnotkun styður við breytingar á ferðavenjum og uppbyggingu á almenningsamgöngum. Hugað verði að mikilvægi græna netsins og gróðurþekju fyrir kolefnisbindingu.

**13 AÐGERDIR Í LOFTSLAGSMÁLUM**

**8 GÓÐ ATVINNA OG HAGVÖXTUR**

**Heimsmarkmið**  
8.2 Aukinni framleiðni í atvinnulífinu verði náð með fjölbreytni, tækninýjungum og nýsköpun, meðal annars með því að beina athygli að vinnuafslökum geirum sem fela í sér mikinn virðisauka.

Bakland hverfisverslunar og þjónustu styrkt. Fjölbreytt atvinnustarfsemi í hverfiskjörnum. Eldri atvinnusvæði endurskipulögð markvisst svo ekki skapist ótímabær þrýstingur. Jafnari dreifing íbúa og starfa um borgina.

Styrkja innviði og greiða fyrir orkuskiptum í samgöngum. Fjölgun íbúa og starfa nálægt samgönguásum. Skapa hagkvæmari borg, með betri nýtingu fjárfestinga.

**Heimsmarkmið**  
9.1 Þróðir verði traustir innviðir, sjálfbærir og sveigjanlegir, hvort sem er staðbundnir eða yfir landamæri, í því skyni að styðja við efnahagsþróun og velmegun þar sem lögð verði áhersla á jafnt aðgengi á viðráðanlegu verði fyrir alla.

**9 NÝSKÖPUN OG UPPBYGGING**

**11 SJÁLFBÆRAR BORGIR OG SAMFÉLÖG**

**Heimsmarkmið**  
11.1 Eigi síðar en árið 2030 geti allir orðið sér úti um fullnægjandi og öruggt húsnæði á viðráðanlegu verði, fátækrahverfi verði endurbætt og grunnþjónusta standi öllum til boða.  
11.2 Eigi síðar en árið 2030 geti allir ferðast með öruggum sjálfbærum samgöngutækjum á viðráðanlegu verði á bættu vegakerfi. Lögð verði áhersla á betri almenningsamgöngur sem taka mið af fólki í viðkvæmri stöðu, konum, börnum, fötlöðu fólki og örluðum.

Uppbygging borgarhverfa og vistvænna samgangna haldist í hendur. Stefnt að aukinni hlutdeild almenningsamgangna, hjólandi og gangandi. Stuðla að kröftugum og sjálfbærum vexti borgarinnar sem styður við markmið um kolefnishlutleysi, vernd náttúrusvæða, líffræðilega fjölbreytni og um samkeppnishæft, lífvænlegt, réttlátt og fjölbreytt borgarsamfélag.

**10 AUKINN JÖFNUBUR**

Fjölbreytt framboð húsa gerða fyrir alla. Uppbygging hagkvæms húsnæðis í nánd við samgönguása og atvinnutækifærum fjölggi innan hverfa. Sterkar hverfisheildir sem standi undir grunnþjónustu.

**Heimsmarkmið**  
10.3 Tryggt verði jöfn tækifæri og dregið úr ójfnuði, meðal annars með afnámi laga, breyttri stefnumótun og starfsháttum sem ala á mismunum, samhliða því að þrýsta á lagasetningu, stefnumótun og starfshætti sem styðja við markmiðið.

**10 AUKINN JÖFNUBUR**

**3 HEILSA OG VELLÍÐAN**

**Heimsmarkmið**  
3.4 Eigi síðar en árið 2030 hafi ótímabærum dauðsföllum af völdum annarra sjúkdóma en smitsjúkdóma verið fækkað um þriðjung með fyrirbyggjandi aðgerðum og meðferð og stuðlað að geðheilbrigði og vellíðan.

Nálægð við almenningsamgöngur og fjölbreytta atvinnukjarna. Auka gæði manngerðs umhverfis, grænt yfirbragð, kröfur um birtuskilyrði, leiksvæði ofi Gott aðgengi að grænum svæðum og almenningsrymum.

**13 AÐGERDIR Í LOFTSLAGSMÁLUM**

Ávallt hugað að kolefnisspori við mat á skipulagstillögum og byggingaráformum. Þéttari byggð og blönduð landnotkun styður við breytingar á ferðavenjum og uppbyggingu á almenningsamgöngum. Hugað verði að mikilvægi græna netsins og gróðurþekju fyrir kolefnisbindingu.

**Heimsmarkmið**  
13.2 Ráðstafanir vegna loftslagsbreytinga verði að finna í landsáætlunum, stefnumótunum og skipulagi.

**13 AÐGERDIR Í LOFTSLAGSMÁLUM**

**15 LÍF Á LANDI**

**Heimsmarkmið**  
15.9 Eigi síðar en árið 2020 verði tekið tillit til gildis vistkerfis og líffræðilegrar fjölbreytni við gerð lands- og svæðisáætlana og í öllu brúnaferli, skýrslugerðum og aðgerðum til að draga úr fátækni.

Uppbyggingarsvæði innan núverandi byggðar og land í útjaðri ekki tekið undir byggð. Markmið um græna netið og líffræðilega fjölbreytni lögð til grundvallar. Kröfur um grænt yfirbragð og eflingu almenningsryma.

**15 LÍF Á LANDI**



# Áhrif á fjárfestingar og álag á innviði

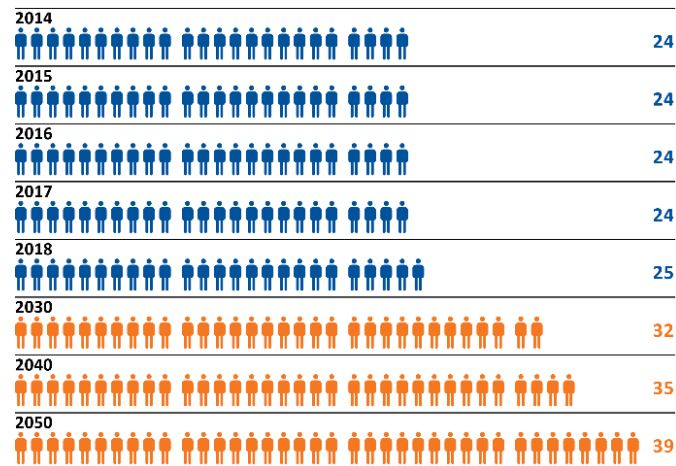
Það er ávallt vandasamt að gera spár til langrar framtíðar og það getur verið umdeilanlegt að taka ákvarðanir um stórar fjárfestingar, sem eingöngu eru byggðar á niðurstöðum úr reiknilíkönum, sem jafnan eru háðar stórum skekkjumörkum. Forsendur breytast, þróun verður með öðrum hætti en reiknað var með og viðhorf til skipulagsmála breytast. Það getur líka verið dýrkeypt að vanáætla þörf, taka ekki frá nægjanlegt land vegna framtíðarþarfa eða ráðast ekki í úrbætur á innviðum í tíma. Borgaryfirvöld þurfa í raun ávallt að vera viðbúin að gera breytingar á aðalskipulaginu því þær forsendur sem lagt er upp með, eru sífelldum breytingum háðar. Í dag er mun betri tæki til að meta stakar breytingar á aðalskipulaginu; bæði til að meta staðbundin áhrif uppbyggingar sem og áhrif í hinu stærra samhengi útfrá áhrifum á valda þætti. Þar kemur m.a. að notum nýtt samgöngulíkan Vegagerðar og SSH. Með reglubundinni vöktun og stöðumati, sem nú er farið að tíðkast, er líka hægt að tryggja reglubundið endurmat á stefnunni.

Í breytingartillögunum eru settar fram ákveðnar kröfur um hverskonar mat hvert uppbyggingarverkefni þarf að undirgangast, áður en byggingarmagn og fjöldi íbúða er endanleg ákveðin í deiliskipulagi. Í samræmi við það setur aðalskipulagið ekki nákvæm og bindandi viðmið um heildarfjölda íbúða á einstökum svæðum. Það eru því ekki beinlínis forsendur til að reikna út heildaráhrif uppbyggingar og ef til vill ekki raunhæft að gera það til lengri framtíðar. Tölur um fjölgun íbúða eftir borgarhlutum, sbr. mynd 4 að framan, byggist á þeirri gefnu forsendu að hámarksnýtingu verði náð á hverjum reit sem heimilar íbúðir og þróun byggðar verði í samræmi við hámarksspá um íbúafjölgun eða allt að 1100 íbúðir á ári. Það er því rétt að undirstrika að endanlegt byggingarmagn er líklegt til að verða mun minna en þar er tilgreint. Mat á áhrifum uppbyggingar á innviði, þjónustustofnanir, settar gæðakröfur og almennt mat á umhverfisáhrifum geta leitt til fækkunar íbúða. Áhrif á skólastofnanir og grunnþjónustu verða metin hverju sinni á grundvelli nemendaspáa til skemmri og lengri tíma og með vöktun á fjölda íbúða og íbúapróun eftir skólahverfum. Fyrir stærri byggingarreiði (yfir 400 íbúðir eða sambærilegt byggingarmagn) skal beita nýju samgöngulíkani og meta sérstaklega áhrif á stofnlagnir veitna. Það skal einnig áreittað að þó íbúðum fjölgi mögulega um allt að 44%, má reikna með að fjölgun íbúanna verði aðeins 30%, vegna fækkunar íbúa að meðaltali á íbúð.

Áætlanir um uppbyggingu þurfa einnig ávallt að taka mið af öðrum megin markmiðum sem sett eru fram, til dæmis um breyttar ferðavenjur og að dregið verði úr heildar ekinni vegalengd einkabíla, sbr. Loftslagsstefna. Í því samhengi væri óeðlilegt að taka stórar ákvarðanir um fjárfestingar í nýjum gatnainnviðum, eingöngu útfrá hefðbundnum umferðarspám um mögulega aukningu bílumferðar, þegar slík innviðauppbygging kynti í raun undir enn frekari aukningu bílumferðar og ynni þannig gegn markmiðum um breyttar ferðavenjur. Hefðbundnum reiknilíkönunum hættir til að framreikna fyrst og fremst ríkjandi ástand. Þau geta til dæmis ekki auðveldlega tekið með í reikninginn, að vitund fólks um neikvæð umhverfisáhrif samgangna gætu aukist verulega og að fólk verði tilbúið að breyta ferðavenjum, jafnvel þó það þýði mun lengri ferðatíma á leið til vinnu. Nýtt samgöngulíkan Vegagerðarinnar og SSH gefur fjölbreytta möguleika til að spá fyrir um þróun umferðar og ferðavenja til framtíðar, útfrá fjölmörgum mismunandi breytum og er mikið framfaraskref frá hefðbundnum reiknilíkönunum umferðar.

Sjá nánar um álag á innviði í umhverfisskýrslu VSÓ-ráðgjafar.

## Fjöldi íbúa á ha lands



## Afhverju að þetta byggðina?

Með auknum þéttleika og blöndun landnotkunar, styttest vegalengdir, ferðavenjur breytast og þróun byggðar verður almennt umhverfisvænni. Og með meiri þéttleika og blöndun byggðar, verður borgin fallegri, heilsteypari, líflegri, fjölbreyttari og hagkvæmari.

- Draga úr vegalengdum, samgöngukostnaði, mengun og losun CO<sub>2</sub>
- Styrkja vistvænni ferðamáta
- Endurnýta úr sér gengin svæði og fegra í leiðinni borgarumhverfið
- Spara land í útjaðri og stuðla að verndun náttúrulegra svæða
- Skapa hagkvæmari borg, með betri nýtingu fjárfestinga, s.s. í skólum, opnum svæðum, götum og veitukerfum
- Styrkja bakland þjónustu og verslunar sem er til staðar innan hverfanna og auka félagslega sjálfbærni þeirra.
- Skapa lifandi og spennandi borg með heildstæðum götumyndum, lífvænlegri og skjólbetri hverfum og betri almenningsrýmum

„Þétting byggðar er ekki án hliðarverkana. Hún getur haft neikvæð umhverfisáhrif innan eldri hverfa og aukið óþarflega álag á umferðaræðar og þjónustustofnanir. Mikil áhersla á þéttingu byggðar, þar sem einkum er gert ráð fyrir íbúðum í fjölbýli, getur einnig leitt til einhæfara húsnæðisframboðs. Við framfylgd stefnu um þéttari borg þarf alltaf að hafa til hliðsjónar markmið aðalskipulagsins um aukin gæði byggðar og um lífsgæði í hverfunum, og stefnu borgarinnar í húsnæðismálum.“

# Áhrif íbúafjölgunar á grunnskóla

Möguleg fjölgun íbúða miðað við mjög kröftugan vöxt (hámarksspá). Þar sem reikna má með því að meðalfjöldi íbúa á íbúð haldi áfram að lækka - m.a. vegna breyttrar aldurssamsetningar og fjölskyldustærða og í takti við það verði byggðar að meðaltali minni íbúðir – þá má gera ráð fyrir því að meðan íbúðum fjölgi allt 44% til ársins 2040, þá fjölgi íbúunum um 30%. Hlutfall nemenda á íbúð fer þar af leiðandi lækkandi.

Ef íbúaspá um kröftuga íbúafjölgun til ársins gengur eftir og möguleikar til fjölgunar íbúða innan núverandi hverfa verða nánast fullnýttir, þá mætti ætla að nemendum á grunnskólaaldri gæti fjölgað um hátt í 4 þúsund til ársins 2040. Samkvæmt áætlunum aðalskipulagsins mætti gera ráð fyrir að 3 nýir grunnskólar risu í nýjum borgarhluta í Ártúnshöfða, auk grunnskóla sem þjónaði Vogabyggð. Þá er gert ráð fyrir nýjum grunnskóla í Skerjafirði, sem verður fyrsti grunnskólinn í væntanlegum borgarhluta í Vatnsmýri. Þessi áform um nýja grunnskóla leysa hinsvegar ekki álag sem getur skapast á núverandi grunnskóla vegna þéttingar byggðar í einstökum skólahverfum. Því verður að gera ráð fyrir að aukinn nemendafjöldi í núverandi skólahverfum verði leystur með mögulegum viðbyggingum, öðrum húsnaðislausnum og færanlegum kennslustofum til að mæta tímabundnum uppsveiflum í nemendafjölda. Það er því mikilvægt að hvert uppbyggingarverkefni verði ávallt metið með tilliti til áhrifa á grunn- og leikskóla til bæði skemmri og lengri tíma. Slíkt mat getur haft áhrif á tímasetningar uppbyggingar og gerð og umfang fyrirhugaðrar uppbyggingar.

AR2040 - Fjölgun íbúða eftir borgarhlutum (frumdrög) og mat á fjölgun nemenda til lengri tíma?					2020	2040	
Borgarhluti	Fjöldi íbúða 2020**	Fjölgun íbúða til 2040*	Fjöldi íbúða 2040	Nýir skólar	0,29 nemendur/íbúð	0,25 nemendur/íbúð	Fjölgun nemenda?
Vesturbær	6.587	975	7.562				
Miðborg	5.408	822	6.230				
Vatnsmýri	2.056	4.137	6.193	1 / 3			
Hlíðar	4.747	2.045	6.792				
Laugardalur	7.550	4.407	11.957	1			
Háaleiti-Bústaðir	6.542	2.741	9.283				
Höfðinn	669	4.920	5.589	3			
Árbær	3.941	844	4.785				
Breiðholt	7.868	1.005	8.873				
Grafarvogur	6.271	1.536	7.807				
Úlfarsárdalur-Grafarholt	2.976	768	3.744				
	54.615	24.200	78.815		15.838	19.704	3.865
* Miðað við háspá - kröftugur vöxtur og minnst 1000 íbúðir byggðar á ári. Endanlegur fjöldi íbúða á hverjum reit er háður sérstöku mati, sbr. að framan, þar sem m.a. eru metin áhrif uppbyggingar á skólastofnanir							
** LUKR-maí 2020							

# Heildaryfirlit breytinga (drög)

## I. Þéttbýlisuppráttur (1:20.000)

- Ártúnshöfði – Elliðaárvogur.** Breytt afmörkun svæða fyrir íbúðarbyggð og miðsvæði. Íbúðarbyggð stækkar um 4,4 ha til vesturs yfir svæði sem áður var skilgreint sem strandsvæði (ST9). Miðsvæði stækkar um 4,5 ha á kostnað íbúðarbyggðar og skilgreind eru tvö ný miðsvæði M26. Krossamýrartorg og M27. Malarhöfði. Grænir geirar milli hverfa er skilgreindir sem opin svæði (OP) og skólalóðir (S) afmarkaðar og minnka svæði fyrir íbúðarbyggð og miðsvæði samsvarandi. Stærð landfyllingar er óbreytt en lögun hennar breytt í samræmi við rammaskipulag Elliðaárvogs. Settur er fyrirvari við stærð og lögun vegna frekara mats á umhverfisáhrifum. Lega stíga og tengibrautar fyrir Borgarlínu breytist einnig lítillega
- Miklabraut-stokkur.** Stofnbraut færð í jörð og helgunarsvæði og gatnarými á yfirborði skilgreint sem íbúðarbyggð (ÍB).
- Sæbraut-stokkur.** Stofnbraut færð í jörð og helgunarsvæði og gatnarými á yfirborði skilgreint sem íbúðarbyggð (ÍB) og opið svæði (OP).
- Gufunes.** Miðsvæði M24 stækkar um 8,5 ha á kostnað iðnaðarsvæði (I4). Strandsvæði (ST2) stækkað til suðurs.
- Hallar.** Miðsvæði M22 og M9 í Höllum skilgreint sem eitt svæði, M22.
- Fram-svæði:** Íbúðarbyggð stækkar um 2 ha á svæði sem nú er skilgreint sem opið svæði (OP)
- Laugardalur-Laugardalshöll.** Svæði fyrir samfélagsþjónustu (S12) endurskilgreint sem *ÍP1 Þjóðarleikvangar í Laugardal*, sem er mögulega einnig stækkað til suðvesturs, næst Suðurlandsbraut, um 3 ha, þar sem nú er skilgreint opið svæði (OP).
- Glæsibær.** Miðsvæði M15 stækkar til vesturs um 1 ha, yfir svæði sem áður var opið svæði (OP) og miðsvæði M2g.
- Bensínstöðvalóðir á eftirtöldum svæðum endurskilgreindar:** Stóragerði 40, verður íbúðarbyggð; Fjallkonuvegur 1, verður verslunar- og þjónustulóð; Háaleitisbraut 12, verður verslunar- og þjónustulóð; Skógarsel, verður íbúðarbyggð; Álfheimar 49, verður íbúðarbyggð.
- Korpa, golfvöllur, Egilshöll.** Skilgreind íbúðarbyggð á áður opnu svæði (OP) norðan Egilshallar (æfingasvæði golfvallar) og á tveimur reitum innan núverandi golfvallar (ÍP2), við Korpúlfsstaði og Korpu.
- Grafarholt, golfvöllur.** Athafnasvæði AT3, stækkað um 1 ha á kostnað golfvallar (ÍP3).
- Hagatorg, miðsvæði.** Afmörkun miðsvæðis leiðrétt í samræmi við gildandi lóðamörk.
- Úlfarsárdalur, austursvæði.** Íbúðarbyggð (ÍB) stækkuð til austurs yfir svæði sem er skilgreint sem opið svæði (OP), allt að 15 ha. Svæði fyrir íbúðarbyggð næst núverandi hverfi minnka á móti um 5 ha.
- Suðurfell, fyrirhuguð íbúðarbyggð í jaðri Elliðaárdals.** Svæði fyrir íbúðarbyggð, um 3 ha felld út og verður skilgreint sem opið svæði (OP). Íbúðarbyggð við Suðurfell, næst Breiðholtsbrautar, stækkað um allt að 2 ha þar sem nú er skilgreint opið svæði (OP) meðfram Suðurfelli / Breiðholtsbraut.
- Reynisvatn, fyrirhuguð íbúðarbyggð.** Svæði fyrir íbúðarbyggð, um 4,3 ha felld út og verður skilgreint sem opið svæði (OP).
- KR-svæði.** Skilgreint svæði fyrir íbúðarbyggð og verslun og þjónustu, næst Kaplaskjólsvégi og Flyðrugranda, sjá eldri verklýsingu á adalskipulag.is.
- Veitur- skólþælustöðvar.** Endurskilgreining vegna framtíðarparfa.

# Heildaryfirlit breytinga (drög)

**II. Nýir reitir fyrir íbúðarbyggð /blandaða byggð, sbr. framsetning á mynd 3 (áður mynd 13 í kaflanum Borgin við Sundin). Alls 29 nýir reitir, þar af nokkrir reitir sem eru til umfjöllunar í sérbreytingum:**

**Vesturbær:**

1. KR-svæði (nr. 5)
2. Ægisíða 102 (nr. 6)

**Vatnsmýri:**

3. Loftleiðasvæði ( nr.14)

**Miðborgin:**

4. Egilsgata-Snorrabraut (nr. 19)
5. BSÍ-reitur (nr. 20)

**Hlíðar:**

6. Laugavegur 180 (nr. 26)
7. Valhöll (nr. 27)
8. Miklabraut-stokkur-vestur (nr. 29)
9. Miklabraut-stokkur-austur (nr. 30)

**Laugardalur:**

10. Hátún+ (nr. 36)
11. Suðurlandsbraut-Engjavegur (Glæsibær) (nr. 42)
12. Álfheimar 49 (nr. 44)
13. Sæbraut-stokkur (nr. 50)
14. Hólmasund-Próttaraheimili (nr. 51)

**Háaleiti-Bústaðir:**

15. Háaleitisbraut 12 (nr. 54)
16. Stóragerði 40 (nr. 57)
17. Fram-svæði-Miklabraut 101 (nr. 59)
18. Háaleitisbraut-Miklabraut (nr. 64)
19. Furugerði (nr. 41)

**Ártúnshöfði:**

Sjá lið III.

**Árbær:**

**Breiðholt:**

- 20.Skógarsel 10 (hluti Suður-Mjóddar) (nr. 82)
21. Arnarbakki (nr. 83)
22. Völvufell-Suðurfell (nr. 84)
23. Rangársel (nr. 86)

**Grafarvogur:**

24. Gufunes II (nr. 88)
25. Fjallkonuvegur 1 (nr. 94)
26. Korpa I-Egilshöll (nr. 95)
27. Korpa II-Korpúlfsstaðir (nr. 96)
28. Korpa III-Korpa (nr. 97)

**Grafarholt-Úlfarsárdalur:**

29. Úlfarsárdalur – austurreitir (nr. 103)

**Kjalarnes:**

# Heildaryfirlit breytinga (drög)

## III. Áður skilgreind svæði fyrir íbúðarbyggð /blandaða byggð sbr. framsetning á mynd 3 (áður mynd 13 í kaflanum *Borgin við Sundin*), þar sem gert er ráð fyrir verulegri fjölgun íbúða miðað við fyrri stefnu:

1. **Ártúnshöfði-Elliðaárvogur.** Reitaskiptingu breytt og gert ráð fyrir um 6.000 íbúðum á svæðinu í stað 2.800.
2. **Kringlan.** Gert ráð fyrir að íbúðum geti fjölgað verulega og verði allt 1.000 í stað 150 íbúða áður. Aukning atvinnuhúsnæðis minnkar að sama skapi.
3. **Múlar-Suðurlandsbraut M2c-e).** Gert ráð fyrir að íbúðum geti fjölgað verulega og verði allt 1.000 í stað 300 íbúða áður. Aukning atvinnuhúsnæðis minnkar að sama skapi.
4. **Skeifan (M3a).** Gert ráð fyrir að íbúðum geti fjölgað verulega og verði allt 750 í stað 500 íbúða áður. Aukning atvinnuhúsnæðis minnkar að sama skapi.
5. **Knarrarvogur (M19).** Gert ráð fyrir að íbúðum geti fjölgað og verði allt 600, einkum vegna þess að Sæbraut er sett í stokk, með bættri hljóðvist og vegna endurskipulagningar í Vogabyggð IV, syðst á svæðinu.
6. **Gufunes (M24).** Með stækkun miðsvæðisins er gert ráð fyrir að íbúðum geti fjölgað um allt að 500.

## IV. Helstu breytingar á atvinnusvæðum; ný svæði, skilgreiningar landnotkunar og byggingarmagns

1. **Krossamýrartorg, M26.** Nýtt miðsvæði með blandaðri byggð, ppbyggingu skrifstofa, verslunar- og þjónustu, auk íbúða.
2. **Hallar, M22.** Svæði endurskilgreint og sameinað svæði M9 næst Vesturlandsvegi. Miðsvæði með blandaðri atvinnustarfsemi, skrifstofur, verslun, þjónusta, léttur og þrifalegur iðnaður, m.a. matvælaíðnaður.
3. **Gufunes, M24.** Svæði stækkað. Skilgreining miðsvæðis óbreytt.
4. **Snorrabraut-Hringbraut, M31.** Uppbyggingarsvæði sem skapast með Miklubraut í stokk og breyttri hönnun gatnamóta Snorrabrautar, Hringbrautar og Bústaðavegar, vegna Borgarlínu.
5. **Breytingar á byggingarmagni.** Stærsta breytingin felst í aukningu áætlaðs byggingarmagns á svæði M22 Hallar og minnkun á byggingarmagni í Hólmsheiði, AT4. Einnig eru gefnar auknar byggingarheimildir á M24 Gufunesi, með stækkun svæðis og breyttri skilgreiningu landnotkunar, sömuleiðis á M26 Krossamýrartorgi og M19 Knarrarvogi þar sem ráðgerðar eru lykilstöðvar Borgarlínu. Áætlað byggingarmagn hefur einnig verið aukið á svæði H1-H2 í Örfirisey, til samræmis við breyttar heimildir í deiliskipulagi. Reikna má með minni aukningu atvinnuhúsnæðis á miðsvæðum þar sem íbúðum er fjölgað á kostnað atvinnuhúsnæðis, s.s. á Kringlureit, Skeifunni og Múlum.

# Heildaryfirlit breytinga (drög)

## V. Breytingar á almennum skipulagsákvæðum og markmiðum í einstökum málaflokkum:

- Ný og breytt viðmið um þéttleika byggðar á uppbyggingarsvæðum sem taka ríkari tillit til nálægðar við almenningsamgöngur, Borgarlínu og vistvæna samgöngumáta.** Í stað þess að setja fram bindandi tölur um fjölda íbúða eða byggingarmagn á einstökum svæðum í aðalskipulagi, skal uppbygging á hverju svæði undirgangast ákveðið mat sem tekur m.a. tillit til staðsetningar reitsins, nálægðar við almenningsamgöngur, nálægð við atvinnu og þjónustu, ríkari krafna um gæði við hönnun byggðar og almennra viðmiða aðalskipulags um svæðisnýtingu, sbr. einnig stefna um hæðir húsa. Einnig eru settar fram ný viðmið og leikreglur hvernig þróun uppbyggingar og fjölgun íbúða er vöktuð og hvaða atriði eru ráðandi við forgangsröðun byggingarsvæða.
- Húsnæðisstefna – almenn markmið.** Stefnan uppfærð og endurbætt í takti við áherslur í Húsnæðisáætlun, ný megin markmið aðalskipulagsins og breyttar forsendur á húsnæðismarkaði.
- Íbúðarhverfið og gæði byggðar.** Sett fram ákveðnari markmið og kröfur um þróun íbúðarbyggðar, eflingu hverfisheilda, grænna yfirbragð byggðar og gæði í hönnun íbúðarhúsnæðis og almenningsrýma innan íbúðarbyggðar..
- Blöndun byggðar og skilgreining landnotkunar í íbúðarbyggð.** Settar skýrari leikreglur um starfsemi, þjónustu og búsetuúrræði innan íbúðarbyggðar.
- Hæðir húsa.** Ákvæði um hæðir húsa breytast ekki að öðru leyti en því að svæði M2a og b, næst Laugavegi má gera ráð fyrir 5-8 hæða húsum, sbr. stefna um Suðurlandsbrautina. Á miðsvæði M19 Knarrarvog, syðst og á nýju miðsvæði við Krossamýrartorg í Ártúnshöfða á miðsvæði M26, má gera ráð fyrir 5-8 hæða húsum. Einnig er skerpt á túlkun hæðaviðmiða, m.a. að frávik verði einkum leyfð við götuhorn og háhýsi (> 9 hæðir) verði aðeins leyfð í undantekningartilvikum á öllum svæðum. Almenn markmið og ákvæði stefnunnar að öðru leyti óbreytt.
- Kaupmaðurinn á horninu.** Sett fram ákveðnari stærðarviðmið um matvöruverslanir sem eru staðsettar utan íbúðarhverfa eða þéttrar íbúðarbyggðar og skerpt á heimildum um matvöruverslanir í borgarhlutakjörnum og hverfi- og nærþjónustukjörnum.
- Áður samþykktar stefnur um bíla- og hjólastæði og fækkun bensínstöðva verða hluti af breyttu aðalskipulagi.**
- Tímasetningar landnotkunar í Vatnsmýri eru endurskoðaðar í samræmi við samkomulag um nýjan innanlandsflugvöll í Hvassahrauni**
- Nýjum megin markmiðum bætt við stefnuna, sbr. meðfylgjandi Viðauki , sem verða leiðarljós við alla ákvarðanatöku til framtíðar og endurspeгла helstu áskoranir sem borgin stendur fram fyrir á næstu árum, s.s. í loftslagsmálum, uppbyggingu Borgarlínu, húsnæðismálum, atvinnumálum og að skapa lífvænlegt borgarsamfélag.**

## VI. Breyttar forsendur, viðmið um vöxt og uppbyggingarhraða og lengd skipulagstímabils

- Íbúaspár uppfærðar á grundvelli mannfjöldaspár Hagstofunnar (2019) ig sett fram ný viðmið vaxtarhraða og markmið um fjölgun íbúða.
- Á grundvelli endurmats á uppbyggingarmöguleikum á þegar byggðum svæðum og skilgreindum landnotkunar svæðum sbr. AR2010-2030, fyrir bæði íbúðir og atvinnuhúsnæði, er lagt til að skipulagstímabil aðalskipulagsins verði lengt til ársins 2040.

Drög þessi eru sett fram með ritinu  
**Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2040.**  
**Landnotkun og helstu byggingarsvæði**  
(drög, september 2020) ásamt  
umhverfisskýrslu VSÓ-ráðgjafar, drög,  
september 2020

Umhverfis- og skipulagssvið  
Reykjavíkurborgar, september 2020.

Grafík og ráðgjöf við uppsetningu:  
Vinnustofa Atla Hilmarssonar





# **AÐALSKIPULAG REYKJAVÍKUR – ÍBÚÐARBYGGÐ OG BLÖNDUÐ BYGGÐ TIL ÁRSINS 2040**

Umhverfisskýrsla

September 2020





19163

Nr. útg.	Dagsetning	Unnið	Yfirfarið	Samþykkt
1	24.09.2020	BS/AM/SÓB/BB	SGT	BS

**Unnið af:**

VSÓ Ráðgjöf  
Borgartúni 20, 105 Reykjavík

[www.vso.is](http://www.vso.is)

**Unnið fyrir:**



Reykjavíkurborg Umhverfis og skipulagssvið  
Borgartún 12 – 14, 105 Reykjavík



## Efnisyfirlit

<b>1</b>	<b>Inngangur</b>	<b>4</b>
1.1	Yfirlit yfir breytingar á skipulagi	4
1.2	Tilgangur og matsskylda	5
1.3	Nálgun matsvinnu	5
1.4	Áhrifa- og umhverfisþættir	6
1.5	Matsspurningar, gögn og viðmið	7
1.6	Breytingar á matsspurningum	8
1.7	Vægiseinkunn umhverfisáhrifa	9
<b>2</b>	<b>Samanburður valkosta um framtíðarstefnu</b>	<b>10</b>
2.1	Íbúapróun	12
2.2	Atvinnustarfsemi og byggðamynstur	12
2.3	Samgöngur, ferðavenjur og þjónustuframboð	12
2.4	Loftslag	13
2.5	Heilsa og öryggi	15
2.6	Menningarminjar	15
2.7	Auðlindir, óraskað land og líffræðileg fjölbreytni	16
2.8	Niðurstaða samanburðar og val á stefnukosti	16
<b>3</b>	<b>Umhverfismat skipulagstillögu</b>	<b>17</b>
3.1	Íbúapróun	19
3.2	Atvinnustarfsemi og byggðamynstur	20
3.3	Samgöngur, ferðavenjur og þjónustuframboð	22
3.4	Loftslag	24
3.5	Náttúruvá	28
3.6	Heilsa og öryggi	30
3.7	Menningarminjar	33
3.8	Auðlindir, óraskað land og líffræðileg fjölbreytni	34
3.9	Áhrif skipulags á umferð	40
<b>4</b>	<b>Samræmi við heimsmarkmið Sameinuðu þjóðanna</b>	<b>44</b>
<b>5</b>	<b>Borgarhlutar</b>	<b>48</b>
5.1	Ártúnshöfði – Elliðaárvogur	48
5.1.1	Íbúapróun	48
5.1.2	Atvinnustarfsemi og byggðamynstur	48
5.1.3	Samgöngur, ferðavenjur og þjónustuframboð	49
5.1.4	Loftslag	50
5.1.5	Náttúruvá	50
5.1.6	Heilsa og öryggi	51



---

5.1.7	<i>Menningarminjar</i>	52
5.1.8	<i>Auðlindir, óraskað land og líffræðileg fjölbreytni</i>	52
<b>6</b>	<b>Stakar framkvæmdir</b>	<b>55</b>
6.1	Stokkar á Miklabraut og Sæbraut	55
6.2	Landfylling í Elliðaárvogi	56
<b>7</b>	<b>Vöktun og eftirfylgni</b>	<b>56</b>
<b>8</b>	<b>Heimildarskrá</b>	<b>59</b>



## 1 Inngangur

Fyrirhuguð breyting á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 felur í sér endurmat íbúaspár og húsnæðisþarfar og heildræna skoðun á stefnu um íbúðarbyggð og forgangsröðun byggingarsvæða, þéttleika byggðar, fjölda íbúða og blandaða byggð. Áhersla er lögð á samþættingu byggðar og samgangna, þar sem horft er til þess að forgangsráða uppbyggingu svæða í grennd við fyrstu áfanga Borgarlínu.

Í útfærslu breytingarinnar er höfð að leiðarljósi m.a. markmið húsnæðisstefnu Reykjavíkurborgar, húsnæðisáætlun og markmið Loftslagsstefnu 2040. Breytingin varðar einkum stefnu aðalskipulags um íbúðarbyggð og blandaða byggð, en hefur bein og óbein áhrif á fjölmarga aðra málaflokka.

### 1.1 Yfirlit yfir breytingar á skipulagi

Breytingin er framsett sem viðauki við Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030 og tímabil skipulagsins verði framlengt til ársins 2040. Uppfærð eru í heild sinni bindandi stefna um landnotkun, ákvæði um byggingarmagn og markmið um þéttleika byggðar til ársins 2040.

Skipulagstillagan felur því annars vegar í sér almenna sýn um þróun borgarinnar til lengri tíma, sem verði leiðarljós við frekari breytingar á aðalskipulaginu og hins vegar formlega uppfærslu á kaflanum um *Landnotkun* sem lýsir bindandi stefnu og heimildum um byggingarmagn og landnotkun. Auk þess eru gerðar sér breytingar á einstökum meginmarkmiðum aðalskipulagsins, s.s. varðandi breyttar ferðavenjur og almenningssamgöngur, loftslagsmál, húsnæðisstefnu og stefnu um kaupmanninn á horninu. Stefna aðalskipulagsins 2010-2030 eins og hún er sett fram í aðalskipulagsbókinni heldur að öðru leyti gildi sínu.

#### Helstu breytingar

- Markmið og forsendur um íbúðapróun og fjölgun starfa uppfærðar og miðaðar við 2040. Skipulagstímabilið lengt til 2040
- Stefna um íbúðarbyggðendurskoðuð í heild sinni, uppfærð og sett fram á nýjan hátt og samtvinnuð húsnæðisstefnu. Skýrari markmið og viðmið um staðsetningu, þéttleika og yfirbragð íbúðarbyggðar
- Auknar kröfur um gæði íbúðarbyggðar og almenningsrýma
- Skipulag Ártúnshöfða sett fram í samræmi við rammaskipulag og yfirstandandi deiliskipulagsvinnu
- Nýjar tímasetningar varðandi landnotkun í Vatnsmýri
- Borgarlínan fest niður og lykilstöðvar hennar\*
- Breyttar skilgreiningar stofnbrauta. Nýr stokkur skilgreindur fyrir Sæbraut og skerpt á stefnu um stökk fyrir Miklubraut.
- Stefna um byggingarmagn og skilgreining landnotkunar á einstökum atvinnusvæðum endurskoðuð
- Ný meginmarkmið og skipulagsákvæði sett fram varðandi breyttar ferðavenjur, loftslagsmál, húsnæðisstefnu, kaupmanninn á horninu og hæðir húsa
- Bygðapróun til 2040 takmarkist við núverandi vaxtarmörk\*\*

\* Samanber staðfest breyting svæðisskipulags (maí 2018) og frumdrög að hönnun Borgarlínu. Brýr yfir Fossvog og Elliðaárvog nánar skilgreindar (tengibrautir almenningssamgangna). Sjá sérstaka breytingu á aðalskipulagi vegna Borgarlínu (verklýsing, mars 2020).

\*\*Vaxtarmörk AR lagfærð til samræmis við vaxtarmörk svæðisskipulags



## 1.2 Tilgangur og matsskylda

Umhverfisskýrslan er unnin í samræmi við verkefnislýsingu skipulagsgerðar og umhverfismats frá 22. maí 2019 og 6. gr. laga nr. 105/2006 um umhverfismat áætlana.

Skipulagsbreytingin er háð lögum um umhverfismat áætlana og taka skal saman umhverfisskýrslu sem gerir grein fyrir niðurstöðum mats á umhverfisáhrifum skipulagsins og forsendum þess. Tilgangur umhverfisskýrslu er að upplýsa almenning, hagsmunaaðila, umsagnaraðila og þá sem bera ábyrgð á áætluninni um hvaða áhrif tiltekið skipulag getur haft á umhverfið og leggja til aðgerðir og vöktun til að draga úr umhverfisáhrifum og fylgjast með þróun umhverfispáttá.

Umhverfismatið byggir á að skoða helstu áhrifaþætti sem felast í skipulagstillögunni, skilgreina umhverfisþætti sem kunna að verða fyrir áhrifum og leggja mat á umfang og vægi áhrifa. Ef niðurstaða umhverfismatsins gefur tilefni til verða skilgreindar mótvægisáðgerðir til að draga úr eða koma í veg fyrir umhverfisáhrif lagt fram yfirlit yfir vöktun og eftirfylgni ákveðinna umhverfispáttá.

## 1.3 Nálgun matsvinnu

Vinna við umhverfismat viðauka aðalskipulags Reykjavíkurborgar um íbúðarbyggð fór fram samhliða vinnu við skipulagstillöguna. Þannig var tekið mið af umhverfissjónarmiðum við mótun skipulagstillögu. Matsvinnan skiptist í fjóra verkþætti. Í byrjun voru metnir valkostir um stefnumið, sem sneru að mismunandi þéttingu byggðar. Samanburður valkosta dró fram sjónarmið um áhrif af þéttingu byggðar, helstu kosti og galla og hvað beri að varast ef þétting verður mikil.

Á grunni þeirrar stefnu sem var valin var mótuð skipulagstillaga, sem tók ýmsum breytingum á vinnslutímanum. Unnið var að umhverfismati tillögunnar samhliða og var það mat ítarlegra en í fyrsta þrepi. Í matsferlinu breyttust matsspurningar frá því sem kynnt var í verkefnislýsingu. Ítarlegar er fjallað um loftslagsmál, innviði, náttúruvá og samgöngur. Vinnan við umhverfismat leiddi til breytinga á skipulagstillögu og þar má helst nefna að dregið var úr raski á grænum svæðum.

Í þriðja verkþætti var kannað hvernig skipulagstillagan fellur að heimsmarkmiðum sameinuðu þjóðanna. Unnin var greining á hvaða þættir styðja við eða tengjast heimsmarkmiðum varðandi íbúðarbyggð, samgöngur og önnur atriði sem eiga við. Fjallað er um þau markmið sem breytingartillagan hefur mest áhrif á. Í framhaldinu var skerpt á skipulagstillögunni, m.a. sem varðar afleiðingar loftslagsbreytinga og líffræðilega fjölbreytni.

Loka verkþáttur fólst í að meta helstu áhrif einstakra framkvæmda sem felast í tillögunni.



#### 1.4 Áhrifa- og umhverfisþættir

Breytingartillagan snýst um endurmat á nýtingu þróunarsvæða, þ.e. heimiluðu byggingarmagni, fjölda íbúða og endurskoðaðri forgangsröðun á uppbyggingu svæðanna.

Helstu áhrifaþættir skipulagsbreytingar eru skilgreind sem:

- Fjölgun íbúa, þéttleiki byggðar, fjölbreyttara framboð húsnæðis og félagsleg fjölbreytni.
- Jafnari dreifing íbúa og starfa, breyttar ferðavenjur, betra aðgengi að almenningssamgöngum, verslun og þjónustu, aukin gæði byggðar.
- Kolefnisspor húsnæðis miðað við stærð íbúða, losun frá samgöngum og vegna innviða.
- Þéttari byggð með betri nýtingu landsvæða.

Umhverfisþættir sem eru teknir til skoðunar eru:

- Íbúápróun, húsnæði og byggðamynstur.
- Atvinna, samgöngur, verslun og þjónusta.
- Loftslag með tillit til samgangna og kolefnislosunar vegna uppbyggingar.
- Heilsa og öryggi með hliðsjón af hljóðvist, loftgæðum, lýðheilsu og náttúruvá.
- Náttúrufar, landnotkun, menningarminjar og auðlindir.



## 1.5 Matsspurningar, gögn og viðmið

Í matslýsingu eru skilgreindar matsspurningar fyrir hvern umhverfispátt og sett fram viðmið sem notuð eru við matið (Tafla 1-1). Viðmið í umhverfismatinu eru einkum leiðarljós og markmið í stefnu stjórnvalda í viðkomandi málaflokkum og skipulagsáætlunum, Landsskipulagsstefnu 2015-2026, svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins til ársins 2040 og Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030. Önnur viðmið eru heimsmarkmið Sameinuðu þjóðanna og markmið og viðmið í lögum og reglugerðum.

Tafla 1-1 Samantekt umhverfispáttá, helstu matsspurningar og viðmið.

Umhverfispættir	Matsspurningar	Viðmið
Íbúðarþróun Fjölbreytt húsnæði	<ul style="list-style-type: none"><li>Styður tillagan markmið um félagslega fjölbreytni í hverfum?</li><li>Stuðlar tillagan að fjölbreyttu framboði húsnæðis?</li><li>Mætir tillagan spám um þörf fyrir minna húsnæði?</li></ul>	Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030 sbr.: <ul style="list-style-type: none"><li>Borg fyrir fólk (Húsnæði fyrir alla).</li><li>Íbúðarbyggð og blönduð byggð – breyting samþykkt í nóv. 2018.</li></ul> Húsnæðisstefna Reykjavíkurborgar.
Atvinnulíf og dreifing starfa Byggðamynstur	<ul style="list-style-type: none"><li>Hefur tillagan áhrif á nýtingu núverandi húsnæðis (íbúða- og atvinnuhúsnæðis)?</li><li>Stuðlar tillagan að auknu jafnvægi í dreifingu íbúa og starfa um borgina?</li><li>Stuðlar tillagan að uppbyggingu íbúðarhúsnæðis í nálægð við þungamiðju atvinnulífs?</li><li>Hvaða áhrif hefur tillagan á gæði hins byggða umhverfis, ásýnd og yfirbragð?</li></ul>	Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030 sbr.: <ul style="list-style-type: none"><li>Borgin við Sundin, Borg fyrir fólk og Græna borgin, sbr. markmið um þéttleika byggðar, forgangsröðun, gæði byggðar og hæðir húsa.</li><li>Íbúðarbyggð og blönduð byggð – breyting samþykkt í nóv. 2018.</li><li>Skapandi borg og byggingarmagn atvinnuhúsnæðis sbr. töflu 3.</li></ul> Höfuðborgarsvæðið 2040, svæðisskipulag – sbr. leiðarljós 1 og 5 um hagkvæman vöxt og gott nærumhverfi Landsskipulagsstefna 2015-2026 sbr. markmið <ul style="list-style-type: none"><li>3.2 Sjálfbært skipulag þéttbýlis.</li><li>3.3 Gæði hins byggða umhverfis.</li></ul> Skipulagslög nr. 123/2010, sbr. markmið laganna um skýnsamlega og hagkvæma nýtingu lands og landgæða með sjálfbæra þróun að leiðarljósi.
Samgöngur og ferðavenjur Þjónustuframboð Efnahagur og samfélag	<ul style="list-style-type: none"><li>Hefur tillagan áhrif á farþegagrunn Borgarlínunnar og annarra almenningssamgangna?</li><li>Styður tillagan við markmið aðalskipulags um breyttar ferðavenjur?</li><li>Hefur tillagan áhrif á skólahverfi?</li><li>Styður tillagan markmið um aðgengi að verslun og þjónustu?</li></ul>	Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030 sbr.: <ul style="list-style-type: none"><li>Græna borgin og stefna aðalskipulags um vistvænni samgöngur.</li><li>Markmið um aðgengi að verslun- og þjónustu.</li></ul> Höfuðborgarsvæðið 2040, svæðisskipulag <ul style="list-style-type: none"><li>Leiðarljós 2 um skilvirkar samgöngur; samgöngukerfi sem uppfyllir ferðaparfir fólks með sem minnstum tilkostnaði og umhverfisáhrifum.</li></ul> Landsskipulagsstefna 2015-2026, sbr. markmið 3.3 Gæði hins byggða umhverfis. Samgönguáætlun 2019-2033, sbr. markmið um almenningssamgöngur á höfuðborgarsvæðinu og framkvæmd Borgarlínu. Viðmið um lágmarksstærð skólahverfis.
Loftslag	<ul style="list-style-type: none"><li>Hvaða áhrif hefur tillagan á losun frá samgöngum og kolefnisspor innviða og landnotkun?</li><li>Hvert er kolefnisspor vegna uppbyggingar húsnæðis?</li></ul>	Loftslagsstefna Reykjavíkurborgar og aðgerðaráætlun til 2020. Umferðarlíkan Aðalskipulags Reykjavíkur. Aðgerðaáætlun í loftslagsmálum 2018 – 2030. Umhverfis- og auðlindaráðuneytið.



Umhverfisþættir	Matsspurningar	Viðmið
	<ul style="list-style-type: none"><li>Hver eru áhrif af því að nýta betur núverandi húsnæði og velja byggingarefni?</li></ul>	Losun gróðurhúsalofttegunda í Reykjavík í CO2 ígilda. Útreikningar á kolefnisspori mismunandi útfærslna á byggingum.
Náttúruvá	<ul style="list-style-type: none"><li>Hver er staða byggingarsvæða með tilliti til náttúruvá?</li></ul>	Skipulagsreglugerð nr. 90/2013, gr. 5.3.2.18 um náttúruvá. Fyrirliggjandi gögn um flóðasvæði miðað við 4 m sjávarflóð. Viðmiðunarreglur um landhæð á lágsvæðum. Fyrirliggjandi gögn um bergsprungur og byggingar á höfuðborgarsvæðinu.
Heilsa og öryggi	<ul style="list-style-type: none"><li>Hvaða áhrif hefur tillagan á loftgæði, sbr. markmið um að draga úr svifryksmengun?</li><li>Hvaða áhrif hefur tillagan á hljóðvist?</li><li>Hefur tillagan áhrif á lýðheilsu, s.s. aðstæður til heilsueflingar, aðgengi að útivistarsvæðum?</li></ul>	Hreint loft til framtíðar – Áætlun um loftgæði á Íslandi 2018-2029, sbr. markmið um að draga úr svifryksmengun. Reglugerð um hávaða nr. 724/2008, sbr. markmið og kröfur um hljóðstig. Kortlagning hávaða - Fjöldi/stærð svæða þar sem hljóðstig er yfir viðmiðunarmörkum.  Lýðheilsustefna og aðgerðir sem stuðla að heilsueflandi samfélagi. Velferðarráðuneytið. Sept. 2016. Lýðheilsuvísar 2017, Embætti Landlæknis, sbr. Virkir ferðamátar. Kortlagning grænna svæða/útivistarsvæða og borgargarða/opinna svæða í Reykjavík.
Menningarminjar	<ul style="list-style-type: none"><li>Hefur tillagan áhrif á menningarminjar?</li></ul>	Lög um menningarminjar nr. 80/2012. Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030 – sbr. markmið um Borgarvernd.
Auðlindir Líffræðileg fjölbreytni Opin svæði og óraskað land	<ul style="list-style-type: none"><li>Hefur tillagan áhrif á vistkerfi/líffræðilega fjölbreytni?</li><li>Hefur tillagan áhrif á nýtingu lands?</li><li>Hefur tillagan áhrif á hlutfall uppbyggingar á röskuðum svæðum?</li><li>Hefur tillagan áhrif á gegndræpi jarðvegs?</li><li>Hvað þola innviðir; frárennsli, heitt vatn, kalt vatn og úrgangur?</li><li>Hver er þörf á efnistöku?</li></ul>	Lög um náttúruvernd nr. 60/2013, sbr. 61. gr. Alþjóðasamningar um líffræðilega fjölbreytni Stefna Reykjavíkurborgar um líffræðilega fjölbreytni. Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030 sbr.: Græna borgin, markmið um að ekki verði gengið á græn svæði sem hafa útivistargildi. Borgin við sundin, markmið um að þétting verði á vannýttum iðnaðar- og athafnasvæðum.

## 1.6 Breytingar á matsspurningum

Nokkrar breytingar eru gerðar á matsspurningum miðað við framsetningu í matslýsingu. Einni spurningu var skipt upp í tvær og fjórar spurningar voru umorðaðar og þremur nýjum spurningum er bætt við (Tafla 1-2). Lausleg greining á umferðarspá er sett fram í sérkafla.





Tafla 1-2 Breytingar og viðbætur við matsspurningar miðað við framsetningu í matslýsingu.

Spurning í matslýsingu	Breyting eða ný spurning
<ul style="list-style-type: none"><li>Stuðlar valkostur að fjölbreyttu framboði húsnæðis til að mæta þörf?</li></ul>	Skipt upp í tvær spurningar: <ul style="list-style-type: none"><li>Stuðlar valkostur að fjölbreyttu framboði húsnæðis?</li><li>Mætir valkostur spám um þörf fyrir minna húsnæði?</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>Hvaða áhrif hefur valkostur á ásýnd og yfirbragð byggðar?</li></ul>	Spurning umorðuð: <ul style="list-style-type: none"><li>Hvaða áhrif hefur valkostur á gæði hins byggða umhverfis, ásýnd og yfirbragð?</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>Hvaða áhrif hefur valkostur á kolefnisspor og losun gróðurhúsalofttegunda vegna uppbyggingar og innviða?</li><li>Hver eru áhrif af því að: Minnka íbúðir? Nýta betur núverandi húsnæði? Nota mismunandi efnisval?</li><li>Hvaða áhrif hefur valkostur á breyttar ferðavenjur og hver eru möguleg áhrif þeirra á losun gróðurhúsalofttegunda?</li></ul>	Spurningar umorðuðar: <ul style="list-style-type: none"><li>Hvert er kolefnisspor vegna uppbyggingar húsnæðis?</li><li>Hver eru áhrif af því að nýta betur núverandi húsnæði og velja byggingarefni?</li><li>Hvaða áhrif hefur valkostur á losun frá samgöngum og kolefnisspor innviða og landnotkun?</li></ul>
	Nýjar spurningar: <ul style="list-style-type: none"><li>Hvað þola innviðir; frárennsli, heitt vatn, kalt vatn og úrgangur?</li><li>Hver er þörf á efnistöku?</li><li>Hver er staða byggingarsvæða með tilliti til náttúruvár?</li></ul>

## 1.7 Vægiseinkunn umhverfisáhrifa

Í matsvinnunni eru verulega neikvæð áhrif skilgreind ef eitt eða fleiri af eftirfarandi atriðum eiga við: Áhrif eru varanleg, skapa hættu fyrir heilbrigði fólks og umhverfið, ná til stórs svæðis og/eða fjölda fólks, gengur gegn stefnumiðum stjórnvalda, lögum og reglum, alþjóðlegum samningum eða öðrum áætlunum sem í gildi eru.

Á sama hátt eru áhrif metin sem verulega jákvæð, ef þau eru varanleg, eru til bóta fyrir heilbrigði og umhverfið, ná til stórs svæðis og/eða fjölda fólks, falla að og eru í samræmi við stefnu stjórnvalda, lög og reglur.

Ef umhverfisáhrif eru talin verulega neikvæð er kannað hvort unnt sé að draga úr áhrifum með mótvægisáðgerðum eða að þörf sé á vöktunaráætlun fyrir viðkomandi umhverfisþátt.

Í þeim tilvikum þar sem óvissa er um eðli og umfang umhverfisáhrifa er gerð grein fyrir óvissu og hvort að hún sé háð útfærslu á stefnu aðalskipulagsins á síðari stigum s.s. við gerð deiliskipulags eða mat á umhverfisáhrifum framkvæmda.

Vægi á áhrifum eru sett fram á eftirfarandi hátt:

Tákn	Lýsing
++	Líkleg veruleg jákvæð áhrif
+	Líkleg jákvæð áhrif
0	Engin eða óveruleg áhrif
-	Neikvæð áhrif
--	Líkleg veruleg neikvæð áhrif
/	Óvissa eða óþekkt áhrif



## 2 Samanburður valkosta um framtíðarstefnu

Í upphafi matsvinnu voru borin saman umhverfisáhrif valkosta um stefnu aðalskipulagsins um mismikinn þéttleika byggðar. Lagt er mat á þrjá valkosti um þéttleika byggðar til ársins 2050 (Tafla 2-1). Valkostirnir byggja á spá um kröftuga íbúafjölgun til ársins 2050, þar sem íbúum fjölgar um 60 þúsund og störfum um 34 þúsund. Byggja þarf um 33 þúsund nýjar íbúðir eða um 1.000 íbúðir árlega og skapa skilyrði fyrir uppbyggingu um 1.900 þúsund m<sup>2</sup> atvinnuhúsnæði fram til ársins 2050.

Tafla 2-1 Samanburður valkosta um þéttleika byggðar.

A – Mikill þéttleiki	B – Meðal þéttleiki	C – Hóflegur þéttleiki
100% þétting innan vaxtarmarka	100% þétting innan vaxtarmarka	90% þétting innan vaxtarmarka
Íbúðaruppbygging við Borgarlínu í forgangi	Íbúðaruppbygging við Borgarlínu í forgangi	Íbúðaruppbygging við Borgarlínu í forgangi
Þétting starfa miðlægt, við stöðvar Borgarlínu og í vesturborginni	Þétting starfa miðlægt, við stöðvar Borgarlínu og í vesturborginni	Jafnari dreifing starfa. Áhersla á fjölgun starfa í austurborginni
Íbúðir/ha: 120	Íbúðir/ha: 90	Íbúðir/ha: 60
Meðalstærð íbúða: 70 m <sup>2</sup>	Meðalstærð íbúða: 90 m <sup>2</sup>	Meðalstærð íbúða: 100 m <sup>2</sup>
Áætluð heildarlandþörf: 285 ha	Áætluð heildarlandþörf: 336 ha	Áætluð heildarlandþörf: 437 ha

Niðurstaða samanburðar á stefnukostum er að aukinn þéttleiki styður matsþætti sem snúa að íbúðapróun, félagslega fjölbreytni í hverfum og spár um íbúðapróun. Verði gengið mjög langt í þéttingu byggðar getur það haft neikvæð áhrif á fjölbreytileika framboðs og að framboð á litlum íbúðum verði umfram þörf (Tafla 2-2).

Áhrif á ferðavenjur og samgöngur eru jákvæðust í valkostum með mikinn þéttleika, þar sem betri grunnur er fyrir almenningsamgöngur og aðgengi íbúa að þeim verður betra. Fleiri búa í göngufjarlægð frá almenningsamgöngum og styttri vegalengdir styðja við virka ferðamáta. Auðveldari tengingar verða við atvinnustarfsemi og þjónustu.

Mikill þéttleiki hefur jákvæð áhrif á uppbyggingu starfa í nánd við samgönguása en á móti þarf að huga að því að þéttari uppbygging á eldri atvinnusvæðum kallar á að meira af núverandi húsnæði þarf að víkja og atvinnurekstur þarf að færast á nýjan stað.

Áhrif á losun gróðurhúsalofttegunda og auðlindanýtingu eru beintengd byggingarmagni, landnotkun og breyttum ferðavenjur. Mikill þéttleiki kallar á minna byggingamagn og landnotkun og styður við markmið um breyttar ferðavenjur. Þannig eru áhrifin minni á þessa þætti. Þó þarf að taka til greina að neikvæð áhrif á loftslag verða af niðurrif eldri bygginga á uppbyggingarsvæðum en endurnýting bygginga getur vegið á móti.

Í eftirfarandi köflum er gerð grein fyrir helstu áhrifum á umhverfisáhrifum stefnukosta.



Tafla 2-2 Yfirlit yfir samanburð á umhverfisáhrifum valkosta A – Mikill þéttleiki, B-Meðal þéttleiki og C-Hóflægur þéttleiki.

Matsþáttur	Viðmið	A	B	C
<b>Íbúðarþróun</b>				
Félagsleg fjölbreytni í hverfum	Minni íbúðir þjóna fleiri samfélagshópum	+	+	0
<b>Atvinnustarfsemi og byggðarmynstur</b>				
Nýting núverandi húsnæðis (íbúða- og atvinnuhúsnæðis)	Atvinnuhúsnæði sem vikur fyrir íbúðum	—	0	+
Fjölbreytt framboði húsnæðis	Breidd í tegund húsnæðis	0	+	++
Mæta spám um þörf fyrir minna húsnæði	Minna húsnæði	++	+	0
Gæði hins byggða umhverfis (Ásýnd og yfirbragð)	Háð skilmálum í skipulagi	0	0	0
<b>Samgöngur, ferðavenjur og þjónustuframboð</b>				
Uppbygging íbúðarhúsnæðis í nálægð við þungamiðju atvinnulífs	Þungamiðja nálægt Skeifu.	+	+	—
Farþegagrunnur Borgarlínu 2030/2040	Fjöldi íbúða/atvinnu nálægt Borgarlínu	++	+	0
Aukið jafnvægi í dreifingu íbúa og starfa um borgina	Störf í austurhluta og dreifing starfa	0	0	+
Markmið aðalskipulags um breyttar ferðavenjur	Nálægð við Borgarlínu, vinnu og þjónustu	++	+	—/0
Áhrif á skólahverfi	Háð skilmálum í skipulagi	/	/	/
Markmið um aðgengi að verslun og þjónustu	Fjöldi íbúa í göngufjarlægð	++	+	0
Áhrif á núverandi atvinnusvæði	Atvinnusvæði sem vikur	—	—	0/+
<b>Loftslag</b>				
Kolefnisspor vegna uppbyggingar íbúða	Minni íbúðir og kolefnisspor	0	—	---
Nýta betur núverandi húsnæði, val á byggingarefnum	Minni losun við endurnýtingu en niðurrif. Velja byggingarefni.	---	—	0
Losun frá samgöngum og kolefnisspor vegna innviða	Dreifðari byggð kallar á meiri innviði	0	—	---
<b>Heilsa og öryggi</b>				
Áhrif á loftgæði, sbr. markmið um minni svifryksmengun	Færri bílar en fleiri búa nálægt umferðargötum	0	0	0
Áhrif á hljóðvist	Minni umferð, minni hávaði en fleiri nær umferð	0	0	0
Lýðheilsa; aðstaða til heilsueflingar, útivistarsvæði	Háð útfærslu í skipulagi	/	/	/
<b>Menningarminjar</b>				
Menningarminjar	Háð skilmálum skipulags	/	/	/
<b>Auðlindir, óraskað land og líffræðileg fjölbreytni</b>				
Vistkerfi og líffræðilega fjölbreytni	Nýtt land undir byggð	0	0	—
Áhrif á nýtingu lands	Nýting lands, þéttleiki	++	+	—



Matspáttur	Viðmið	A	B	C
Hlutfall uppbyggingar á röskuðum svæðum	Raskað eða ósnert landsvæði	+	+	—
Áhrif á gegndræpi jarðvegs	Minna land tekið undir. Bæta núverandi svæði	+	0	—
Áhrif á afkastagetu innviða; frárennsli, heitt og kalt vatn	Styrkja þarf innviði í öllum valkostum	0	0	0
Þörf á efnistöku	Land undir byggð. Efnisþörf	0	—	---

## 2.1 Íbúapróun

Valkostir A og B eru með minni íbúðir að meðaltali og meiri breidd í stærðum íbúða. Það gefur kost á meiri félagslegri fjölbreytni; nemendur, einstaklingar, eldri borgarar ásamt stærri fjölskyldum. Valkostur C er sambærilegur stefnunni sem er í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2010 með stærri íbúðir að meðaltali, dreifðari byggð og fleiri íbúar eru á svæðum með verri samgöngutengingum og fjarri þjónustukjörnum.

## 2.2 Atvinnustarfsemi og byggðamynstur

Nýting núverandi húsnæðis snýst mest um þéttingarreiti þar sem atvinnusvæði víkur fyrir íbúðum. Nýtingin er best í valkosti C en minnst í valkosti A þar sem mikil áhersla er á uppbyggingu íbúðahverfa á núverandi atvinnusvæðum. Því meiri þétting íbúðarbyggðar, því meiri verður þörf á að endurnýja atvinnuhúsnæði annars staðar.

Fjölbreytt framboð húsnæðis er mest í valkosti C þar sem byggðin dreifist og hverfin eru blanda af einbýlishúshverfum og fjölbýlishúsum. Í þéttari hverfum er minna um stærra húsnæði. Á móti kemur að valkostir með þéttingu mæta betur spám um aukinni eftirspurn eftir minna húsnæði.

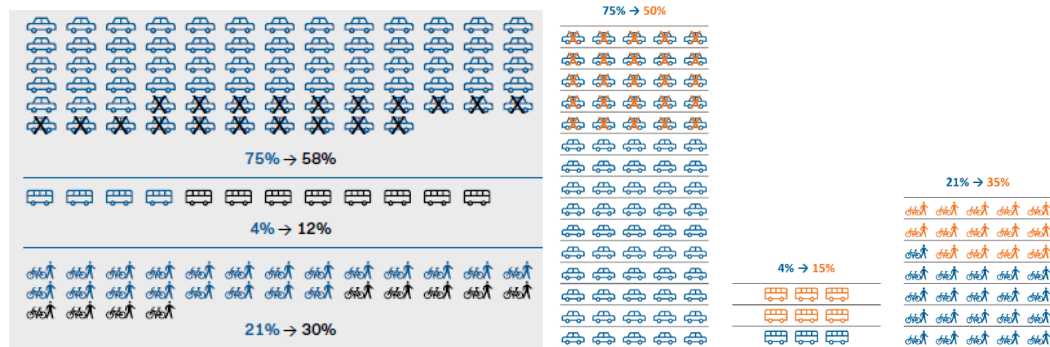
## 2.3 Samgöngur, ferðavenjur og þjónustuframboð

Valkostir A og B stefna að uppbyggingu íbúðarhúsnæðis í nálægð við þungamiðju atvinnulífs. Áhersla er á að bæði störf og íbúðarhúsnæði séu nálægt Borgarlínunni og miðborg. Valkostur C er með jafnari dreifingu starfa og áherslu á störf í austurborginni en ekki sérstaklega í nánd við Borgarlínuna. Þétting byggðar og uppbygging starfa nálægt Borgarlínunni er mest í valkosti A. Valkostur C styrkir ekki almenningsamgöngur og Borgarlínuna umfram núverandi stefnu aðalskipulagsins.

Í valkosti C er áhersla á uppbyggingu atvinnuhúsnæðis í austurborginni sem jafnar dreifingu starfa miðað við stöðuna í dag. Samanburður á valkostum með tilliti til gæða byggðar, ásýndar og yfirbragðs er ekki raunhæfur á þessu stigi, þar sem þessi páttur er háður skilmálum í skipulagi.

Valkostur A styður best við markmið um breyttar ferðavenjur. Þéttari byggð og meiri nálægð við störf og þjónustukjarna auðveldar íbúum að nýta almenningsamgöngur, hjól eða göngu sem ferðamáta. Dreifðari byggð gerir íbúum erfiðara fyrir að breyta ferðavenjum.

Markmið tillögunnar er að árið 2040 verði 50% ferða með bíl. Eldra markmið var 58% ferða með bíl árið 2030. Mynd 2-1 sýnir breytingar á markmiðum um breyttar ferðavenjur.



Mynd 2-1 Breyting á markmiði aðalskipulags um breyttar ferðavenjur. Vinstra megin eru núgildandi markmið 2030 og hægra megin ný markmið fyrir árið 2040.

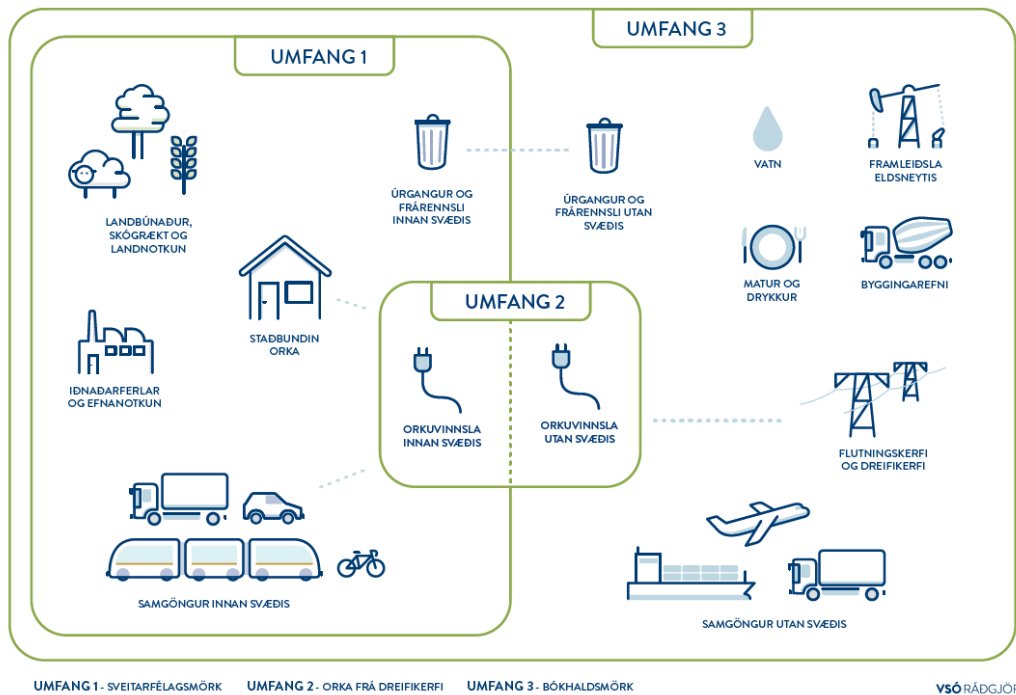
Valkostur A styður best við aðgengi að verslun og þjónustu því fleiri íbúar eru í innan við 400 m göngufjarlægð frá kjarna en í hinum valkostunum. Þéttari byggð styður þannig við grunn fyrir hverfisþjónustu, en eitt af markmiðum gildandi aðalskipulags er að dagleg verslun og þjónusta sé í sem mestri nálægð við íbúana og sem flestum gert kleift að nálgast verslun og þjónustu fótgangandi eða hjólandi, innan síns hverfis. Valkostur C er lítil breyting frá núverandi stefnu.

## 2.4 Loftslag

Til eru ýmsar aðferðir við mat á kolefnisspori sveitarfélags en við gerð þessarar umhverfisskýrslu var tekið mið af PAS 2070 (The British Standards Institution, 2013). Í staðlinum er losun gróðurhúsalofttegunda skipt í umfang (e. scope) 1, 2 og 3 (Mynd 2-2).

- Umfang 1 er losun gróðurhúsalofttegunda frá uppsprettum sem eru innan borgarmarka eins og samgöngur, landbúnaður og iðnaðarlosun.
- Umfang 2 er losun gróðurhúsalofttegunda vegna framleiðslu rafmagns, hita eða gufu sem notuð er innan borgarmarka og er dreift með veitu- eða dreifikerfi.
- Umfang 3 er öll önnur losun gróðurhúsalofttegunda utan borgarmarka sem verður vegna starfsemi sem á sér stað innan borgarmarka, þ.e.a.s. óbein losun sem verður ofar eða neðar í virðiskeðjunni.

### SVÆÐISBUNDIÐ KOLEFNISSPOR



Mynd 2-2 Skipting losunar í umfang 1, 2 og 3 fyrir svæðisbundið kolefnisspor, samkvæmt PAS2070.

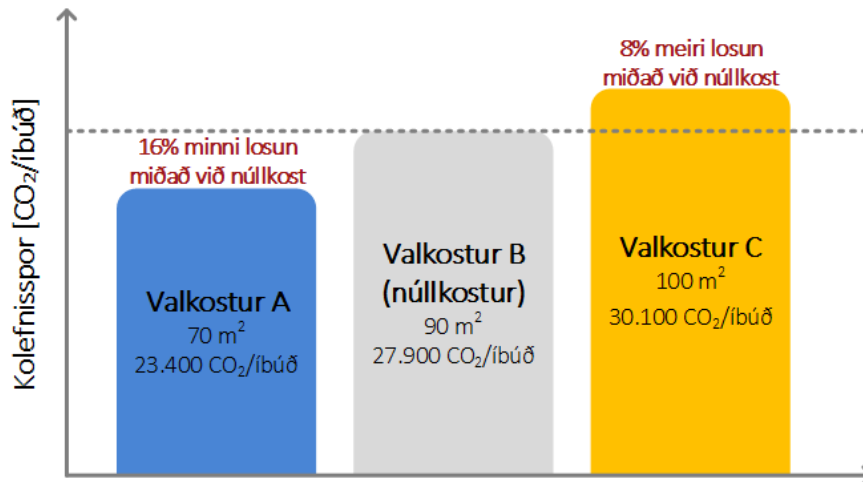
Horft var til áhrifa skipulagsbreytinganna á loftslag með tvennum hætti, annars vegar kolefnisspor vegna uppbyggingar húsnæðis og landnotkunar og hins vegar breytinga í samgöngumáta og losun gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum. Í loftslagsbókhalda Reykjavíkur eru samgöngur stærsti hluti eða um 70% af losuninni (Reykjavíkurborg, 2020).

Unnin var lausleg greining á kolefnisspori uppbyggingar þar sem eingöngu var tekið tillit til innbyggðs kolefnis en ekki losun vegna rekstrar.

- Innbyggt kolefni á við það kolefni sem er losað við öflun hráefna, meðhöndlun og framleiðslu, flutning, uppbyggingu, niðurrif, úrgangsmeðhöndlun og endurvinnslu.
- Kolefnislosun vegna rekstrar verður á notkunartíma byggingar, s.s. losun vegna loftræsingar, rafmagnsnotkunar og viðhalds.

Skoðað var kolefnisspor valkostanna vegna innbyggðs kolefnis uppbyggingar íbúða. Matið er miðað við núllkost, þar sem miðað er við 90 m<sup>2</sup> íbúð að meðaltali. Til einföldunar var gert ráð fyrir samskonar byggingarefnum og hönnun en hafa má áhrif á losunin á hönnunarstigi á margvíslegan hátt.

Minnst kolefni er innbyggt í hverja íbúð í valkosti A því íbúðir eru minnstar að meðaltali. Í valkosti A eru íbúðir að meðaltali um 22% minni en í valkosti B og það skilar sér í 16% lægra kolefnisspori. Valkostur C er með 11% stærri íbúðir að meðaltali en valkostur A og það skilar sér í 8% hærra kolefnisspori (Mynd 2-3). Notað var forritið OneClickLCA og miðað við sambærilegt húsnæði í öllum sviðsmyndum.



Mynd 2-3 Samanburður á kolefnisspor misstórra íbúða (unnið með forritinu OneClickLCA)

Sé horft til atvinnuhúsnæðis má reikna með að valkostur C valdi minnstri kolefnislosun því minna er fjarlægð af atvinnuhúsnæði en í hinum valkostunum. Gróflega má reikna með að kolefnisspor sem endurnýting húsnæðis veldur sé allt að 60% lægri en kolefnisspor vegna niðurrifs og nýbyggingar. Þetta fæst með því að bera saman annars vegar kolefnisspor þess að rífa gamalt hús og byggja nýtt og hins vegar að endurgera eldra hús þannig að það uppfylli nýjustu kröfur og viðmið.

Valkostur A styður best við markmið um breyttar ferðavenjur með uppbyggingu í nánd við almenningssamgöngur og þjónustukjarna. Dreifðari byggð í valkostum B og C kallar á meiri innviði fyrir samgöngur og þar með aukið bundið kolefni í samgönguinnviðum. Losun gróðurhúsalofttegunda frá samöngum veltur fyrst og fremst á því hvort markmið um breyttar ferðavenjur náist, þ.e. að fleiri velji almenningssamgöngur og virka ferðamáta. Þetta breytir beinni losun vegna samgangna. Aukin umferð og dreifðari byggð helst í hendur við aukið innbyggt kolefni í innviðum í breiðari götum, fleiri mislægum gatnamótum og meira viðhaldi.

Fjallað er um aðlögun að áhrifum hnattrænar hlýnunar í kafla 3.5.

## 2.5 Heilsa og öryggi

Áhrif á heilsu og öryggi tengjast m.a. breyttum ferðavenjum, aðgengi að útivistarsvæðum og grænum svæðum. Ef markmið um breyttar ferðavenjur næst verða áhrif vegna umferðar minni, þ.m.t. áhrif á loftgæði og hljóðvist. Ef fleiri hjóla og ganga hefur það góð áhrif á lýðheilsu. Í samanburði valkosta þarf þó að taka tillit til þess að fleiri búa nálægt umferðagötum í valkosti A og B. Í valkosti C búa fleiri í úthverfum, fjarri skarkala umferðar. Að einhverju leyti vegur þetta hvort annað upp og því eru valkostir metnir eins.

Valkostur A með mikilli þéttingu byggðar gefur möguleika á að skerða lítið græn svæði og útivistarsvæði. Valkostur C kallar á að meira af nýju landi verði tekið undir byggð. Aðgengi og fjarlægð íbúa frá svæðunum er þó háð útfærslum í skipulagi.

## 2.6 Menningarminjar

Samunburður á valkostum með tilliti til menningarminja er ekki raunhæfur á þessu stigi, þar sem þessi þáttur er háður nánari útfærslu í skipulagi.



## 2.7 Auðlindir, óraskað land og líffræðileg fjölbreytni

Áhrif valkosta á nýtingu lands er metin út frá lýsingu á sviðsmyndum og hver áætluð heildarþörf lands er og hvernig nýting landssvæða yrði. Hlutfall uppbyggingar á röskuðum svæðum er borið saman hversu stór hluti uppbyggingarsvæða er á annars vegar nú þegar röskuðum svæðum og hins vegar hve mikið nýtt land er tekið undir byggð. Valkostur A er með mesta þéttleika byggðar og nýting lands miðað við íbúafjölda og þétting er mest á þegar röskuðum svæðum. Mest af nýju landi er tekið undir í valkosti C.

Meginþátturinn í mati valkosta á vistkerfi og líffræðilega fjölbreytni er markmið nr. 3.a. í stefnu um líffræðilega fjölbreytni; *Að unnið sé gegn helstu ógnun við líffræðilega fjölbreytni – Búsvæðaeýðing.* Í valkosti C er nýtt land tekið undir íbúðarbyggð og óhjákvæmilega verða búsvæði sem þar eru fyrir áhrifum. Í valkostum A og B er uppbygging meira á þegar röskuðum svæðum. Það er háð skilyrðum í skipulagi og útfærslu byggðar hvernig til tekst með að skipuleggja svæðin þannig að þau styðji við líffræðilega fjölbreytni, t.d. með grænum þökum, gróðurreitum, tengingar á milli svæða og grænum ofanvatnslausnum.

Gegndræp yfirborð eru svæði þar sem vatn á greiða leið niður í jarðveg og minnkar þannig álag á fráveitu. Þar sem nýtt land er tekið undir byggð hefur það mikil áhrif á gegndræpi á því svæði þannig að gegndræpi minnkar. Áhrifin eru því neikvæðust í valkosti C. Á nú þegar byggðum svæðum eru tækifæri til að setja skilmála í skipulag sem miða að því að gegndræpi aukist frá því sem nú er.

Varðandi álag á innviði er í heild er ekki mikill munur og skoða þarf styrkingu innviða sérstaklega.

Mat á þörf fyrir efnistöku byggist á því að því minna land sem er tekið undir byggð því minna þarf að grafa út ef efni á svæðunum og að sama skapi þarf minna aðflutt efni inn á svæðin.

## 2.8 Niðurstaða samanburðar og val á stefnukosti

Niðurstaða samanburðar var að tillagan sem unnin var tók almennt mið af valkosti A en einnig var horft til valkosta B og C, einkum út frá þéttleikaviðmiðum og meðalstærð íbúða. Valin er blönduð leið og þannig er unnið með jákvæða kosti allra valkosta.

Byggt á þessum samanburði var við mótun skipulagstillögu lögð áhersla á að draga úr raski á opin svæði, stuðla að fjölbreyttu framboði húsnæðis, dreifingu starfa, huga að gæðum og öryggi byggðar, tryggja lífsgæði og að leggja til skipulagstillögu sem styður við markmið um breyttar ferðavenjur.





### 3 Umhverfismat skipulagstillögu

Helstu niðurstöður umhverfismats skipulagstillögunnar eru teknar saman í töflu 3-1. Metið er að áhrifin verði líklega jákvæð á íbúapróun, atvinnustarfsemi og byggðamynstur, samgöngur, ferðavenjur, þjónustuframboð og loftslag. Metið er að áhrifin verði engin eða óveruleg á menningarminjar, auðlindir, öröskuð svæði og líffræðilega fjölbreytni eða vegna náttúruvár. Áhrifin eru metin neikvæð á heilsu og öryggi, einkum vegna hávaða og loftmengunar við umferðaræðar.

Tafla 3-1. Samantekt niðurstöðu umhverfismats

Umhverfisþættir	Áhrifaþættir	Lýsing
Íbúapróun Fjölbreytt húsnæði	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tillagan styður við fjölbreytt framboð íbúðargerða með auknu framboði af minni íbúðum en verið hefur og ákvæði er um húsnæðisfélög.</li> <li>Skapaður er sveigjanleiki í framfylgd húsnæðisstefnu vegna óvissu um framgang þróunar á einstökum svæðum.</li> <li>Viss hættu er á að gengið sé of langt í þéttingu byggðar og framboð af minni íbúðum verði umfram þörf.</li> </ul>	Líkleg jákvæð áhrif (+)
Atvinnulíf og dreifing starfa Byggðamynstur	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aukið jafnvægi í dreifingu starfa um borgina er fyrirsjáanlegt því atvinnutækifærum innan hverfa verður fjölgað og uppbygging atvinnuhúsnæðis á þéttingareitum í kringum samgönguása er aukin.</li> <li>Uppbygging verði innan þéttbýlismarka og á eldri iðnaðar- og atvinnusvæðum sem kallar á að eldra húsnæði víki. Finna þarf starfsemi nýja staði.</li> <li>Nýting uppgerðs og nýs húsnæðis mun falla betur að breyttum þörfum samfélagsins.</li> <li>Skipulagsákvæði stuðla að gæðum byggðar við skipulagningu og hönnun íbúðarbyggðar.</li> </ul>	Líkleg jákvæð áhrif (+)
Samgöngur og ferðavenjur Þjónustuframboð Efnahagur og samfélag	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tillagan mun líklega styðja við markmið um breyttar ferðavenjur með bættu aðgengi að almenningssamgöngum, hjóla- og göngustígum og breytingum á stefnu um bíla- og hjólastæði í hverfis- og deiliskipulagi.</li> <li>Stutt er við farþegagrunn Borgarlínu þar sem miðað er við að ákveðið lágmarkshlutfall nýrra íbúða risi í göngufjarlægð frá Borgarlínu.</li> <li>Stutt er við nærþjónustu. Viðmið um þjónustu í hverfum breytt og fjölbreytt atvinnustarfsemi verður heimil í skilgreindum hverfiskjörnum.</li> <li>Bakland hverfisverslunar og þjónustu verður styrkt með fjölgun íbúa og starfa. Hlutfall íbúa sem eru í göngufjarlægð frá dagvöruverslun og annarri þjónustu eykst. Ákvæði um matvöruverslanir á miðsvæðum breytast.</li> <li>Ítrekað er að skólahverfið verði áfram grunneining í skipulagi íbúðarhverfa borgarinnar.</li> </ul>	Líkleg jákvæð áhrif (+)
Loftslag	<ul style="list-style-type: none"> <li>Uppbygging húsnæðis veldur losun gróðurhúsalofttegunda og losun borgarinnar mun aukast. Skipulagstillagan stuðlar að minni losun en vænta má miðað við óbreytta stefnu.</li> <li>Áhrif skipulagsbreytinganna á loftslag felast einkum í tvennu, annars vegar kolefnisspor vegna uppbyggingar húsnæðis og hins vegar breytingar í losun gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum.</li> </ul>	Líkleg jákvæð áhrif (+)



	<ul style="list-style-type: none"><li>• Stuðla má að endurnýtingu húsnæðis eða að valin séu byggingarefni sem losa minna kolefni á lífsferli sínum, með ákvæðum um að skoða kolefnisspor húsnæðis og innviða í deiliskipulagsgerð.</li><li>• Áhersla á almenningssamgöngur og virka ferðamáta er grundvallarstef. Náist markmið um breyttar ferðavenjur mun það minnka losun gróðurhúsalofttegunda frá umferð sem og minnka kolefni bundið í samgönguinnviðum.</li><li>• Styrkja á innviði til að greiða fyrir orkuskiptum í samgöngum.</li><li>• Hluti skipulagssvæða eru græn svæði en viðhalda má bindingu kolefnis í gróðri með grænum reitum.</li></ul>	
Náttúruvá	<ul style="list-style-type: none"><li>• Hluti byggingarreita eru á landfyllingum þar sem gæta þarf að hækkaðri sjávarstöðu.</li><li>• Álag á fráveitukerfi eykst með aukinni úrkomu.</li><li>• Með mótvægisáðgerðum má lágmarka áhættu.</li></ul>	Engin eða óveruleg áhrif (0)
Heilsa og öryggi	<ul style="list-style-type: none"><li>• Áhrif á heilsu og öryggi tengjast breyttum ferðavenjum.</li><li>• Fyrirséð er að umferð aukist með auknum hávaða og loftmengun við helstu umferðaræðar.</li><li>• Ef markmið um breyttar ferðavenjur næst verða neikvæð áhrif vegna umferðar minni en vænta má miðað við óbreytta stefnu.</li><li>• Þétting byggðar nálægt umferðagötum er umtalsverð og fleiri munu búa nær helstu uppsprettum svífryksmengunar og hávaða. Orkuskipti hafa takmörkuð áhrif á þessa þætti.</li><li>• Ef fleiri hjóla og ganga hefur það jákvæð áhrif á lýðheilsu. Breytt bíla- og hjólastæðastefna getur stutt við þessa þróun.</li></ul>	Neikvæð áhrif (—)
Menningarminjar	<ul style="list-style-type: none"><li>• Miðað við fyrirliggjandi gögn um skráðar minjar eru áhrif á minjar talin lítil eða óveruleg.</li><li>• Í deiliskipulagi nýrrar byggðar þarf að gera grein fyrir menningarminjum og mögulegum áhrifum skipulags á þær.</li></ul>	Engin eða óveruleg áhrif (0)
Auðlindi Líffræðileg fjölbreytni Opin svæði og óraskað land	<ul style="list-style-type: none"><li>• Þétting byggðar er að mestu á röskuðum svæðum eða svæðum sem þegar hefur verið ráðstafað undir byggð.</li><li>• Um 9% skipulagsreitanna er óraskað land, útivistarsvæði eða landfyllingar sem ekki hafa þegar verið ráðstafað undir byggð. Önnur byggðarsvæði eru minnkuð, til að draga úr raski á grænum svæðum. Áhrifin jafnast því út að einhverju leyti en þó þarf að horfa til gildi svæða, gerð og staðsetningu.</li><li>• Skerpt er á sýn um grænt og manneskjulegt yfirbragð byggðarinnar. Markmið um að viðhalda græna netinu styrkir líffræðilegri fjölbreytni innan borgarmarkanna.</li><li>• Uppbygging getur þrengrt að vinnslu á heitu vatni innan borgarmarkanna og fjölgun íbúa kallar á aukna vinnslu á háhitasvæðum.</li><li>• Gera þarf ráð fyrir rými fyrir innviði, t.d. lagnir, varmaendurvinnslustöðvar fyrir heitt vatn, stækkun dælustöðva fráveitu og nýjar aðveitustöðvar rafmagns.</li><li>• Gera þarf ráð fyrir blágrænum ofanvatnslausnum til að minnka álag á kerfin.</li><li>• Ekki liggur fyrir breyting á efnistökusvæðum.</li></ul>	Óveruleg / neikvæð áhrif (0)



Í eftirfarandi köflum er gerð grein fyrir umhverfisáhrifum skipulagstillögu á einstaka umhverfisþætti.

### 3.1 Íbúapróun

Umhverfisþættir	Matsspurningar og viðmið	
Íbúapróun Fjölbreytt húsnæði	<ul style="list-style-type: none"><li>• Styður tillagan markmið um félagslega fjölbreytni í hverfum?</li><li>• Stuðlar tillagan að fjölbreyttu framboði húsnæðis?</li><li>• Mætir tillagan spám um þörf fyrir minna húsnæði?</li></ul>	Líkleg jákvæð áhrif

Viðmið	Samræmi
<b>Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030</b>	
Markmið um húsnæði fyrir alla. Leitast verði við að tryggja fjölbreytt framboð húsnæðis og búsetukosta fyrir alla félagshópa.	+
Stefnt verði að því að allt að 25% íbúða verði miðaðar við þarfir þeirra sem ekki vilja leggja eða ekki geta lagt mikið fé í eigið húsnæði. Uppbygging slíks húsnæðis verði einkum á miðlægum svæðum sem auðvelt er þjóna með góðum almenningsamgöngum.	+
Stefna um framboð húsnæðis og búsetukosta taki mið af þróun samfélagsins og húsnæðismarkaðarinnar á hverjum tíma, svo sem um fjölskyldustærðir, aldursbreytingar, stöðu á byggingarmarkaði og efnahagsþróun.	+
<b>Húsnæðisstefna Reykjavíkurborgar</b>	
Markmið um öruggt húsnæði á viðráðanlegu verði fyrir alla borgarbúa.	+
Markmið um að tryggja félagslega fjölbreytileika með fjölbreyttu framboði íbúðagerða, hvað varðar stærð, gerð og eignarform.	+
<b>Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins</b>	
Markmið um að á höfuðborgarsvæðinu verði fjölbreyttur húsnæðismarkaður sem uppfylli þarfir íbúa. Hugað verði sérstaklega að framboði á húsnæði á viðráðanlegu verði.	+

Eitt af markmiðum skipulagsbreytingarinnar er að á hverjum tíma verði tryggt fjölbreytt framboð húsnæðis og búsetukosta fyrir alla félagshópa. Rúm verði fyrir þá alla og hverskonar búsetuúrræði innan íbúðarhverfa og blandaðra svæða. Félagleg blöndun og fjölbreytni verði ávallt leiðarljós við skipulagningu nýrra hverfa. Lögð verði sérstök áhersla á uppbyggingu hagkvæms húsnæðis og leiguhúsnæðis á reitum í grennd við Borgarlínustöðvar.

Það er stefnt er að því að minnst 25% nýrra íbúða verði á vegum húsnæðisfélaga sem ekki eru rekin í ágóðaskyni. Leitast verði eftir því á hverjum tíma að koma til móts við þarfir þeirra sem ekki vilja leggja eða ekki geta lagt mikið fé í eigið húsnæði. Horft verði sérstaklega á húsnæðisþarfir ungs fólks og þeirra sem eru að fóta sig í fyrsta skipti á húsnæðismarkaði. Félagleg blöndun og fjölbreytni verði höfð að leiðarljósi við skipulagningu nýrra hverfa og húsnæðisframboð verði með þeim hætti að sem flestir geti flutt innan hverfis, þegar stækka eða minnka þarf við sig húsnæði.



Tillagan styður við fjölbreytt framboð íbúðargerða með auknu framboði af minni íbúðum. Tillagan tekur því tillit til samfélagsbreytinga, sem eru minni fjölskyldur, fjölgun einstaklingsheimila og breyttur lífsstíll. Viss hættu er þó á að gengið sé of langt í þéttingu byggðar og framboð af minni íbúðum verði umfram þörf. Varðandi framfylgd húsnæðisstefnu er skapaður sveigjanleiki í skipulagstillögu vegna óvissu um framgang þróunar á einstökum svæðum. Skýringaruppdrættir sýna því rúma íbúðapróun. Húsnæðisstefnu aðalskipulagsins verður fylgt eftir með húsnæðisáætlunum sem eru endurskoðaðar reglubundið og taka mið af þróun samfélagsins og byggja á markmiðum um sjálfbæra þróun og hagkvæma uppbyggingu borgarinnar. Þannig má aðlaga stefnuna að breytingum á þörf fyrir húsnæði ef til þess kemur.

### 3.2 Atvinnustarfsemi og byggðamynstur

Umhverfisþættir	Matsspurningar og viðmið	
Atvinnulíf og dreifing starfa Byggðamynstur	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hefur tillagan áhrif á nýtingu núverandi húsnæðis (íbúða- og atvinnuhúsnæðis)?</li> <li>Stuðlar tillagan að auknu jafnvægi í dreifingu íbúa og starfa um borgina?</li> <li>Stuðlar tillagan að uppbyggingu íbúðarhúsnæðis í nálægð við þungamiðju atvinnulífs?</li> <li>Hvaða áhrif hefur tillagan á gæði hins byggða umhverfis, ásýnd og yfirbragð?</li> </ul>	Líkleg jákvæð áhrif

Viðmið	Samræmi
<b>Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030</b>	
Þétting og endurnýjun byggðar eigi sér einkum stað á vannýttum iðnaðar- og athafnasvæðum.	+
Stuðla að uppbyggingu atvinnusvæða í grennd við íbúðarbyggð og draga þannig úr vegalengdum milli heimila og vinnustaða. Leitast við að jafna sem mest dreifingu starfa og uppbyggingu atvinnukjarna um borgina og tryggja jafnara umferðarflæði á stofnbrautum á álagstímum.	+
Þétting byggðar leiði til meiri gæða í borgarumhverfinu.	+
Byggð á þéttingarreitum beri yfirbragð borgar, þar sem skipulag bygginga, gatna og opinna svæða verði samtvinnuð á heildrænan hátt.	+
<b>Landsskipulagsstefna</b>	
Sjálfbært skipulag þéttbýlis: Skipulag byggðar stuðli að sjálfbærri þróun þéttbýlisstaða með þéttri, samfelldri byggð, endurskipulagningu vannýttra svæða og eflingu nærsamfélags. Uppbygging íbúðar- og atvinnuhúsnæðis verði í samræmi við þarfir samfélagsins á hverjum tíma og til framtíðar.	+
Gæði hins byggða umhverfis: Skipulag byggðar og bæjahönnun stuðli að gæðum í hinu byggða umhverfi og að yfirbragð og mælikvarði nýrrar byggðar falli að bæjarmynd viðkomandi staðar og sögulegri byggð. Jafnframt verði stuðlað að heilnæmu umhverfi sem veiti góð skilyrði til búsetu og möguleika til fjölbreyttrar útiveru.	+
<b>Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins</b>	
Þróun þéttbýlis verði innan vaxtarmarka.	+



Meginþunga vaxtar verður beint á miðkjarna og önnur samgöngumiðuð þróunarsvæði.	+
Kjarnar með nútíma samgöngum skapa möguleika á spennandi uppbyggingu fyrir fjölbreytta atvinnustarfsemi um alla borgarbyggðina.	+
<b>Skipulagslög nr. 123/2010</b>	
Markmið um skynsamlega og hagkvæma nýtingu lands og landgæða með sjálfbæra þróun að leiðarljósi.	+

Skipulagstillagan er í samræmi við markmið Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030, Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2040 og Landsskipulagsstefnu um að þróun byggðar verði innan þéttbýlismarka og á eldri iðnaðar- og atvinnusvæðum. Þetta veldur því að áhrif á nýtingu núverandi húsnæðis eru að vissu marki neikvæð því þétting kallar á að eldra húsnæði víki, einkum iðnaðar- og atvinnuhúsnæði. Það vegur á móti að nýting uppgerðs og nýs húsnæðis mun falla betur að breyttum þörfum samfélagsins.

### Jafnvægi í dreifingu starfa

Aukið jafnvægi í dreifingu starfa um borgina er fyrirsjáanlegt því atvinnutækifærum innan hverfa verður fjölgað og atvinnukjarnar í grennd við íbúðarhverfi styrkjast. Tímabundið getur skapast ótryggt ástand fyrir atvinnustarfsemi á svæðum sem verða endurskipulögð. Í skipulagsbreytingunni er miðað við að eldri atvinnusvæði verði endurskipulögð markvisst í áföngum og til að ekki skapist ótímabær þrýstingur á núverandi starfsemi að finna sér nýjan stað. Gert er ráð fyrir svæði undir starfsemi innan vaxtarmarka borgarinnar og að vinnuafsfreikir staðir verði staðsettir við góðar samgöngur. Einhver starfsemi getur þó verið áfram innan hverfanna í samræmi við áætlanir um nálægð íbúða og þjónustu.

Gert er ráð fyrir uppbyggingu atvinnuhúsnæðis á þéttingareitum í kringum samgönguása. Íbúum er fjölgað í vesturborginni þar sem störf eru fleiri og störfum er fjölgað í austurhluta þar sem íbúðarbyggð er ráðandi. Þannig er miðað við að þungamiðja atvinnulífs færast austar. Í dag eru um 44 m<sup>2</sup> atvinnuhúsnæðis á íbúa í vesturborginni á móti um 22 m<sup>2</sup> atvinnuhúsnæðis á íbúa í austurborginni. Lauslegt mat er að hlutfall fermetra atvinnuhúsnæðis á hvern íbúa lækki um 18% í vesturborginni en hækki um 16% í austurborginni. Þessu til viðbótar styrkjast atvinnusvæði í nánd við samgönguása með betra aðgengi að almenningsamgöngum.

### Gæði hins byggða umhverfis

Gæði hins byggða umhverfis, ásýnd og yfirbragð er rammað inn í markmið skipulagstillögunnar um að hverfi borgarinnar verði sjálfbærari, mannvænni og fjölbreyttari. Áhrif breytinganna eru ólík milli byggingarreita en gert er ráð fyrir að nýtingarhlutfall verði þéttast næst kjarnastöðvum Borgarlínunnar og þéttleiki minni er fjær dregur. Ákvæði um hæð húsa og húsagerð tryggja samræmt yfirbragð byggðar. Ákvæði í tillögunni stuðla að gæðum byggðar, s.s. að við skipulagningu og hönnun íbúðarbyggðar verði gæði húsnæðisins og nærumhverfis þess í fyrirrúmi og horft til birtuskilyrða, hljóðgæða og loftgæða í íbúðum, sem og inngörðum og nærumhverfi húsnæðis, hæð bygginga og fjarlægð á milli þeirra, dýpt húsbygginga og hlutfall útisvæða til leiks og dvalar þar sem sólar nýtur bróðurpart dags. Einnig er stuðlað að auknum gæðum byggðar með ákvæðum um visthæfar og sjálfbærar hönnunarlausnir verði ávallt leiðarljós við mótun nýrrar íbúðarbyggðar og tryggt að byggðin og umhverfið milli húsanna beri með sér grænt og manneskjulegt yfirbragð. Samkvæmt skipulagstillögunni verður unnin nánari stefna um gæðaviðmið við hönnun íbúðarbyggðar sem samþykkt verði af borgarstjórn.

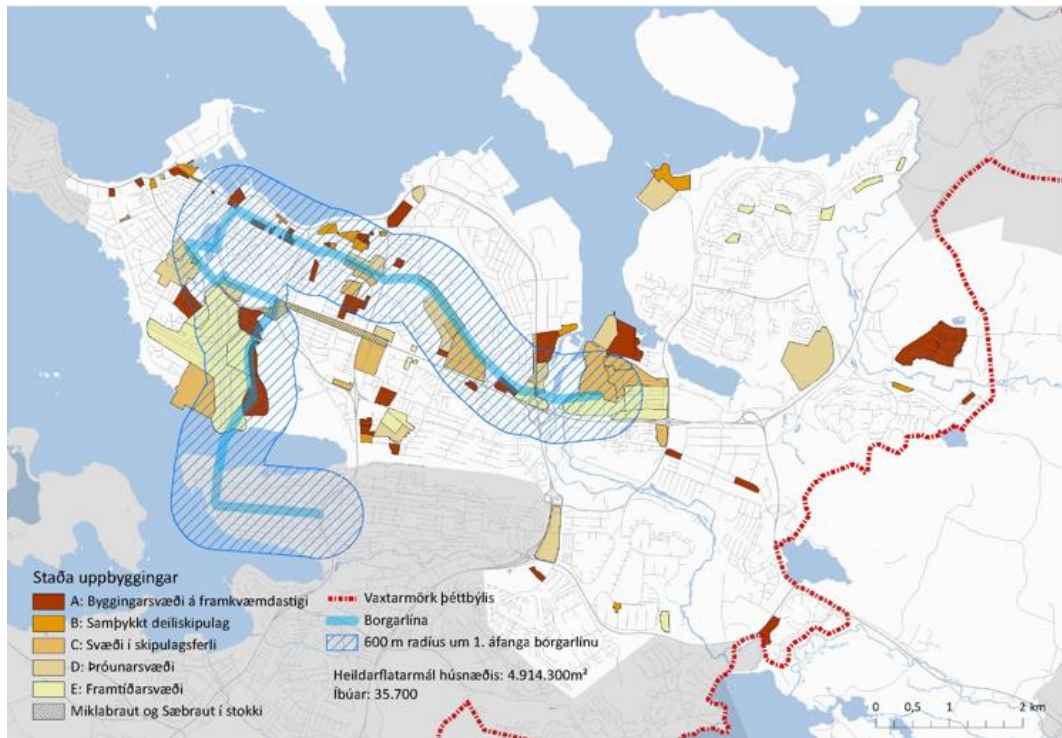


### 3.3 Samgöngur, ferðavenjur og þjónustuframboð

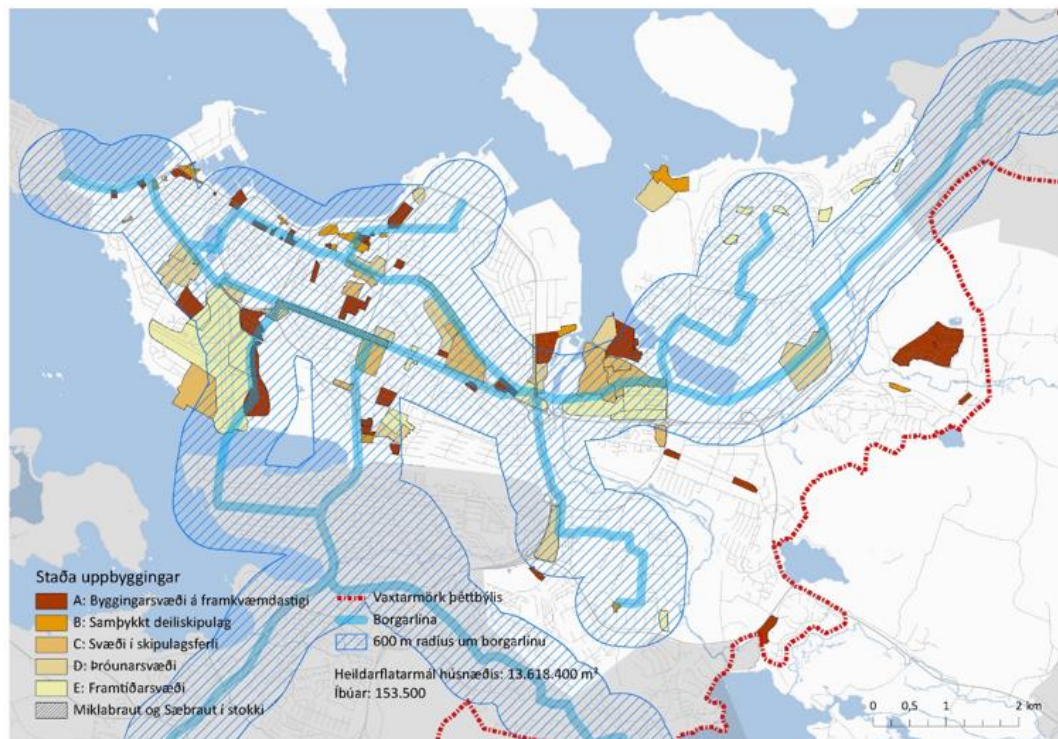
Umhverfisþættir	Matsspurningar og viðmið	
Samgöngur og ferðavenjur þjónustuframboð Efnahagur og samfélag	<ul style="list-style-type: none"><li>Hefur tillagan áhrif á farþegagrunn Borgarlínu?</li><li>Styður tillagan við markmið aðalskipulags um breyttar ferðavenjur?</li><li>Hefur tillagan áhrif á skólahverfi?</li><li>Styður tillagan markmið um aðgengi að verslun og þjónustu?</li></ul>	Líkleg jákvæð áhrif

Viðmið	Samræmi
<b>Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030</b>	
Græna borgin og stefna aðalskipulags um vistvænni samgöngur.	+
Markmið um bætt aðgengi að verslun- og þjónustu.	+
Uppbyggingin verði í manneskjulegum mælikvarða og styðji við almenningsamgöngur, hjólandi og gangandi.	+
Skólahverfið verði áfram grunneining í skipulagi íbúðarhverfa borgarinnar.	+
<b>Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins</b>	
Leiðarljós um skilvirkar samgöngur; samgöngukerfi sem uppfyllir ferðaþarfir fólks með sem minnstum tilkostnaði og umhverfisáhrifum.	+
Meginþunga vaxtar verði beint á miðkjarna og önnur samgöngumiðuð þróunarsvæði.	+
Á höfuðborgarsvæðinu verði raunhæft val um skilvirka samgöngumáta.	+
<b>Samgönguáætlun 2019-2033</b>	
Markmið um almenningsamgöngur á höfuðborgarsvæðinu og framkvæmd Borgarlínu.	+

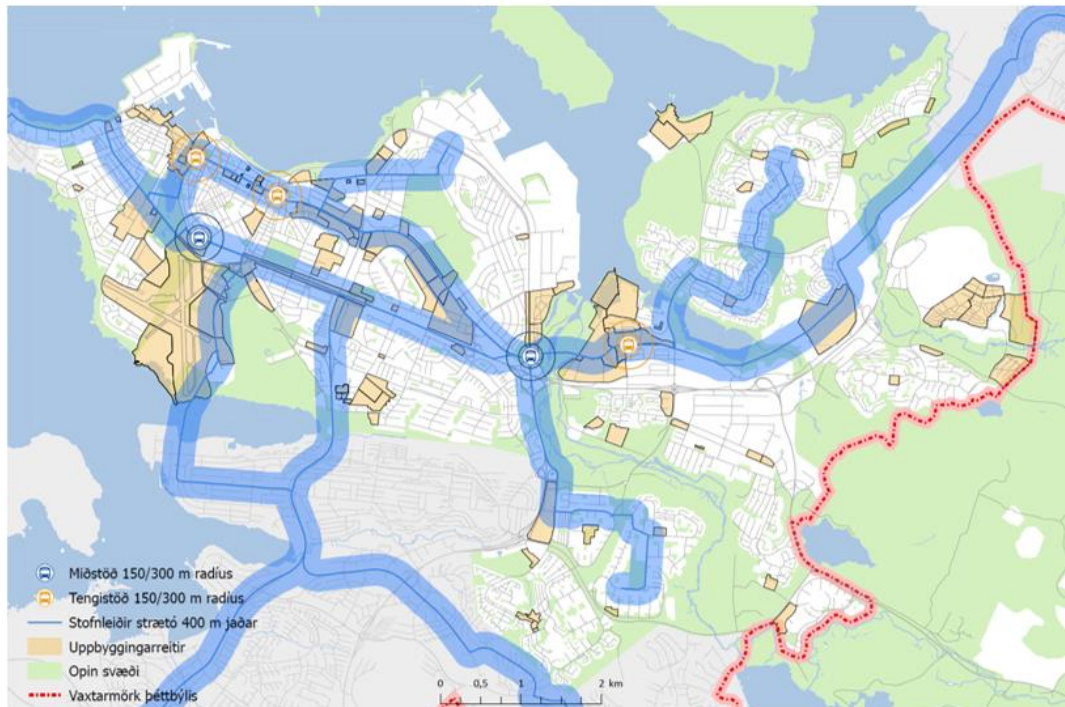
Í svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins eru sett fram metnaðarfull markmið um breyttar ferðavenjur, markmiðið er að fleiri velji almenningsamgöngur, hjóli eða gangi. Þetta markmið endurspeglast í Samgöngusáttmálanum og Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030. Skipulagstillögunni er ætlað að styðja við markmið um breyttar ferðavenjur og auka hlut borgarbúa sem velja almenningsamgöngur og virka ferðamáta. Þannig er byggt undir samgöngumiðuð skipulag. Samkvæmt stefnu svæðisskipulagsins er miðað við að 66% nýrra íbúða til ársins 2040 rísi við skilgreinda samgönguása. Skipulagstillagan er í samræmi við stefnu svæðisskipulagsins því flest þróunarsvæðin liggja á samgönguásam Borgarlínunnar (Mynd 3-1, Mynd 3-2 og Mynd 3-3). Í stefnu aðalskipulagsins er mörkuð stefna um bíla- og hjólastæði í hverfis- og deiliskipulagi á grundvelli markmiða aðalskipulags. Einnig er áhersla á stígakerfi fyrir gangandi og hjólandi. Allt þarf þetta að vinna saman að því að breyta ferðavenjum.



Mynd 3-1 Svæði sem fellur innan 600 m ræðis um 1. áfanga Borgarlínunnar



Mynd 3-2 Svæði sem fellur innan 600 m ræðis um Borgarlínuna



Mynd 3-3 Svæði sem fellur innan 300 m radiusar við Borgarlínuna

Sett eru fram breytt viðmið um þjónustu í hverfum og eitt af markmiðum með tillögunni er að bakland hverfisverslunar og þjónustu verði styrkt með fjölgun íbúa og starfa. Fjölbreytt atvinnustarfsemi verði heimil eins og kostur er í skilgreindum hverfiskjörnum og íbúðir verði heimilaðar á efri hæðum bygginga í hverfiskjörnum og nær þjónustukjörnum. Þannig má ætla að hlutfall íbúa sem eru í göngufjarlægð frá dagvöruverslun og annarri þjónustu hækki verulega á skipulagstímabilinu. Einnig eru ákvæði um matvöruverslanir á miðsvæðum breytt og styður það við markmið um að þjónusta sé í nánd við íbúa.

Í skipulagstillögunni er ítrekað að skólahverfið verði áfram grunneining í skipulagi íbúðarhverfa borgarinnar. Áform um þéttingu byggðar og gerð nýs íbúðarhúsnæðis verði ávallt metin með hliðsjón af núverandi stöðu í viðkomandi skólahverfi, svo sem framboði þjónustupátta, félagslegri stöðu og núverandi blöndun húsaagerða. Við ákvörðun um umfang, gerð og tímasetningu íbúðarþéttingar verði horft sérstaklega til stöðu grunn- og leikskóla í hverfunum.

### 3.4 Loftslag

Umhverfisþættir	Matsspurningar og viðmið	
Loftslag	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hvert er kolefnisspor vegna uppbyggingar húsnæðis?</li> <li>Hver eru áhrif af því að nýta betur núverandi húsnæði og velja byggingarefni?</li> <li>Hvaða áhrif hefur tillagan á losun frá samgöngum og kolefnisspor innviða og landnotkun?</li> </ul>	Líkleg jákvæð áhrif

Viðmið	Samræmi
Loftslagsstefna Reykjavíkurborgar 2018-2030 og aðgerðaráætlun til 2020	





Hlutdeild bílaumferðar minnki. Efling almenningsgangna og hjólréiða.	+
Draga úr ferðarþörf og þjónusta veitt sem næst notendum eða gerð aðgengileg með vistvænum fararmátum.	+
<b>Aðgerðaáætlun í loftslagsmálum 2018–2030, Umhverfis- og auðlindaráðuneytið</b>	
Efling á almenningsgöngum, hjólréiðum og göngu sem samgöngumáta.	+
Samgöngumiðað skipulag sem gerir aðra ferðamáta en einstaklingsbíla að raunhæfum valkostum.	+
Breyta ferðavenjum með öflugum almenningsgöngum, deiliahagkerfisláusnum og styrkingu innviða fyrir gangandi og hjólandi.	+

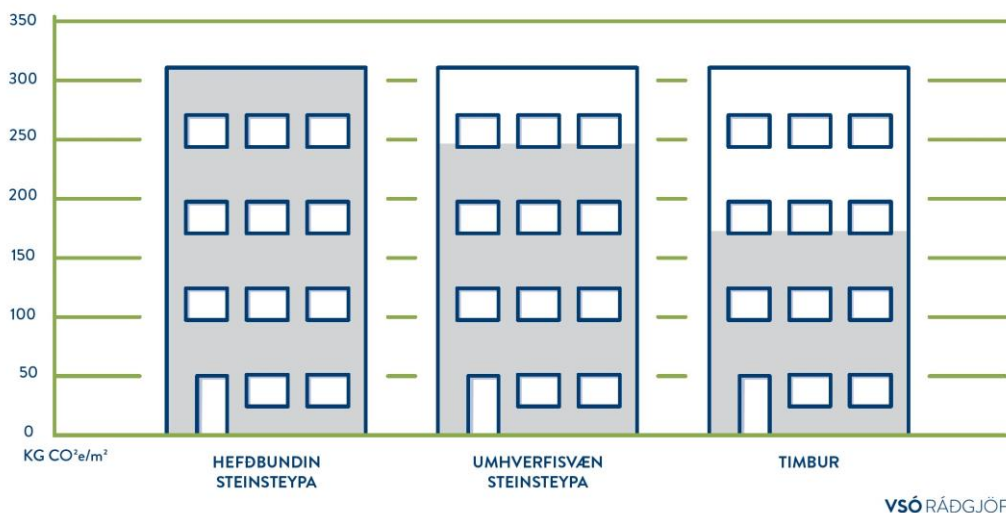
Áhrif skipulagsbreytinganna á loftslag felast helst í tvennu, annars vegar kolefnisspor vegna uppbyggingar húsnæðis og hins vegar breytingar í losun gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum og landnotkun.

### Húsnæði

Í skipulagstillögunni eru ákvæði um að við mat á skipulagstillögum verði hugað að kolefnisspori húsnæðis og innviða. Í kafla 2.4 um áhrif valkosta á loftslag er fjallað um losun gróðurhúsalofttegunda frá byggingum miðað við stær húsnæðis. Einnig má hafa áhrif á losun með vali á byggingarefnum.

Í skilmálum og útfærslum í deiliskipulagi má stuðla að endurnýtingu húsnæðis eða vali á byggingarefnum sem losa minna kolefni á lífsferlinum. Reykjavík hefur sett sér markmið að vera kolefnishlutlaus borg fyrir árið 2040. Ákvarðanatataka á hönnunarstigi hefur mikil áhrif á kolefnisspor uppbyggingar og borgarinnar, m.a. val á byggingarefnum (Mynd 3-4).

## KOLEFNISLOSUN BYGGINGAREFNIS



Mynd 3-4 Val á byggingarefnum og áhrif þess á kolefnisspor

Flestar byggingar á Íslandi eru steinsteyptar. Steinsteypa samanstendur af sementi, vatni og fylliefnum. Sementsframleiðsla vegur þungt í kolefnislosun og um 8% af allri kolefnislosun heims er rakin til sements. Víða um heiminn er unnið að því að finna lausnir til þess að lágmarka kolefnisspor steinsteypu. Til eru byggingarefni með mun lægra kolefnisspor, t.d. timbur. Líta má á timbur sem kolefnisgeymslu (e. CO<sub>2</sub> store). Þegar tré



vaxa gleypa þau kolefni með ljóstíllífun sem losar súrefni og geymir kolefni. Þó þarf að hafa í huga að til eru margar gerðir af timbri. Í öllum tilfellum þarf að huga að visthæfi byggingarefna sem eru valin og kolefnisspori þeirra.

Helstu rannsóknir sýna að með því að nýta timbur í stað hefðbundins steinsteypis burðarvirkis má draga úr kolefnisspori byggingar um 30-60%. Vistferilsgreiningar unnar hjá VSÓ Ráðgjöf sýna að kolefnisspor bygginga lækkar um 40% með því að velja timbur í stað steinsteypu.

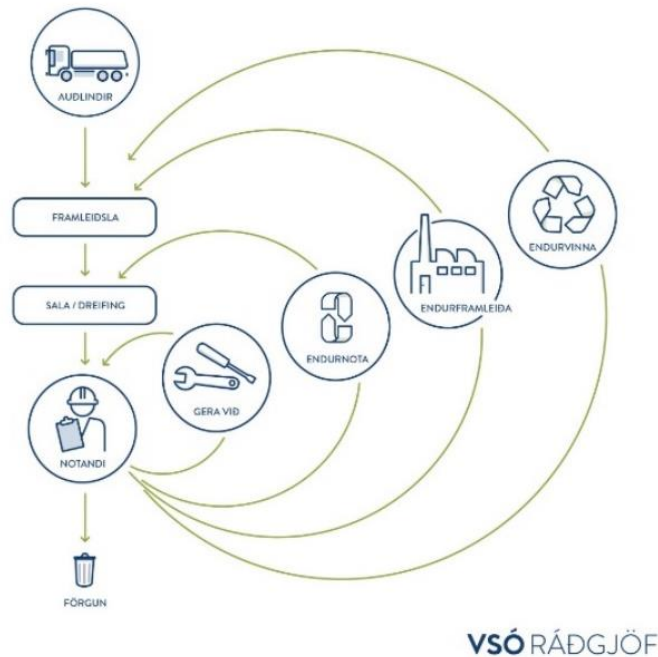
Lagt var mat á hvernig val á byggingarefnum getur haft áhrif á kolefnisspor Reykjavíkur með því að skoða eftirfarandi valkosti:

- 1) Umhverfisvæn steypa sem aðalbyggingarefni; Umhverfisvæn steypa er álitin vera með 20% lægra kolefnisspor en hefðbundin steypa.
  - a) 30% uppbygging með umhverfisvænni steypu
  - b) 50% uppbygging með umhverfisvænni steypu
  - c) 100% uppbygging með umhverfisvænni steypu
- 2) Timbur sem aðalbyggingarefni; Timbur er álitid vera með 40% lægra kolefnisspor en hefðbundin steypa.
  - a) 10% uppbygging með timbri
  - b) 30% uppbygging með timbri
  - c) 50% uppbygging með timbri

Tafla 3-2 Breyting á kolefnisspori bygginga með ólíkum byggingarefnum

	Hefðbundin hönnun	Umhverfisvæn steypa			Timbur		
		30%	50%	100%	10%	30%	50%
kg CO <sub>2</sub> /m <sup>2</sup>	310	291	279	248	291	254	217
Breyting í kolefnisspori	-	-6%	-10%	-20%	-6%	-18%	-30%

Niðurstaðan er að breyting á kolefnisspori er á bilinu 6 – 20% með því að nýta umhverfisvæna steypu að öllu leyti eða að hluta. Sé timbur 10 – 50% byggingar minnka kolefnisspor um 6-30% miðað við það að nota hefðbundna steypu að öllu leyti (Tafla 3-2).



Mynd 3-5 Hringrásarhagkerfi byggingariðnaðarins

Önnur atriði sem hafa áhrif á innbyggt kolefni bygginga og stuðla að hringrásarhagkerfi byggingariðnarins (Mynd 3-5) eru;

- Tryggja góða nýtingu efna.
- Lágmarka byggingarúrgang.
- Huga að orkunýtni bygginga.
- Endurnýta eða endurvinna efni sem til fellur við niðurrif eldri bygginga.
- Endurgera byggingar með hátt innbyggt kolefni í stað þess að rífa þær ef það samræmist nýju skipulagi.

### Samgöngur

Í skipulagstillögunni er áhersla á almenningsamgöngur og virka ferðamáta grundvallarstef. Náist markmið um breyttar ferðavenjur mun það minnka losun gróðurhúsalofttegunda frá umferð sem og minnka kolefni bundið í samgönguinnviðum. Samkvæmt greiningu skipulagstillögu á umferð er líklegt að hún styðji við markmið um breyttar ferðavenjur. Ákvæði um að styrkja innviði til að greiða fyrir orkuskiptum í samgöngum styðja við markmið borgar og ríkis um minni losun gróðurhúsalofttegunda og markmið um kolefnishlutleysi 2040.

### Landnotkun

Áhrif skipulagstillögunnar á landnotkun eru metin jákvæð því þétting byggðar hlífir óröskuðum, grænum svæðum utan vaxtarmarka. Þó eru græn svæði innan borgarmarkanna tekin undir byggð en á móti kemur að önnur byggingarsvæði eru minnkuð frá núgildandi skipulagi. Niðurstaðan er að lítil breyting er á heildarflatarmáli grænna svæða. Þó þarf að hafa í huga að stærð svæða er ekki eini mælikvarðinn, þau geta haft mismikið gildi varðandi gerð og staðsetningu. Sérstaklega þarf að huga að reitum í gróinni byggð þar sem fáir grænir reitir eru til staðar.



Mat á nettólosun gróðurhúsalofttegunda vegna landnotkunar í Reykjavík er að það nemi rúmlega 45 þúsund tonnum koldíoxíðígilda. Losun frá framræstu votlendi er áætluð um 56 þúsund tonn á ári, en á móti kemur 10,5 tona árleg binding í nýlegri skógrækt. Losun frá landi vegur ekki þungt í heildarlosun borgarinnar, en kortlagning og aðgerðir til að draga úr henni eru engu að síður mikilvægir þættir í að minnka kolefnisspor borgarinnar (Environice, 2020).

Sem dæmi var skoðað hvaða áhrif það hefur að taka tiltekið grænt svæði undir byggð. Valinn var reitur í Úlfarsárdal sem er stærsti reiturinn í flokki IV – óraskað/útivist (sjá kafla 3.8). Reiturinn er um 11 ha og að mestu skóglendi. Notaður er losunarstuðull fyrir skógrækt eftir 1990, sem er 6,2 tonn CO<sub>2</sub>ig/ha/ár (Guðmundsson, 2016). Reiturinn bindur um 68,2 tonn á ári sem er um 0,6% af árlegri kolefnis bindingu vegna landnotkunar borgarinnar. Áhrifin jafnast líklega út að nokkru leyti í skipulagstillögunni þar sem önnur byggingarsvæði eru minnkuð frá því sem nú er. Þó þarf að hafa í huga að stærð svæða er ekki eini mælikvarðinn, þau geta haft mismikið gildi varðandi gerð og staðsetningu.

Viðhalda má bindingu kolefnis í gróðri á grónum svæðum upp að vissu marki, með því að skipuleggja nýja byggð með grænum reitum og yfirborðum í borgarlandslaginu.

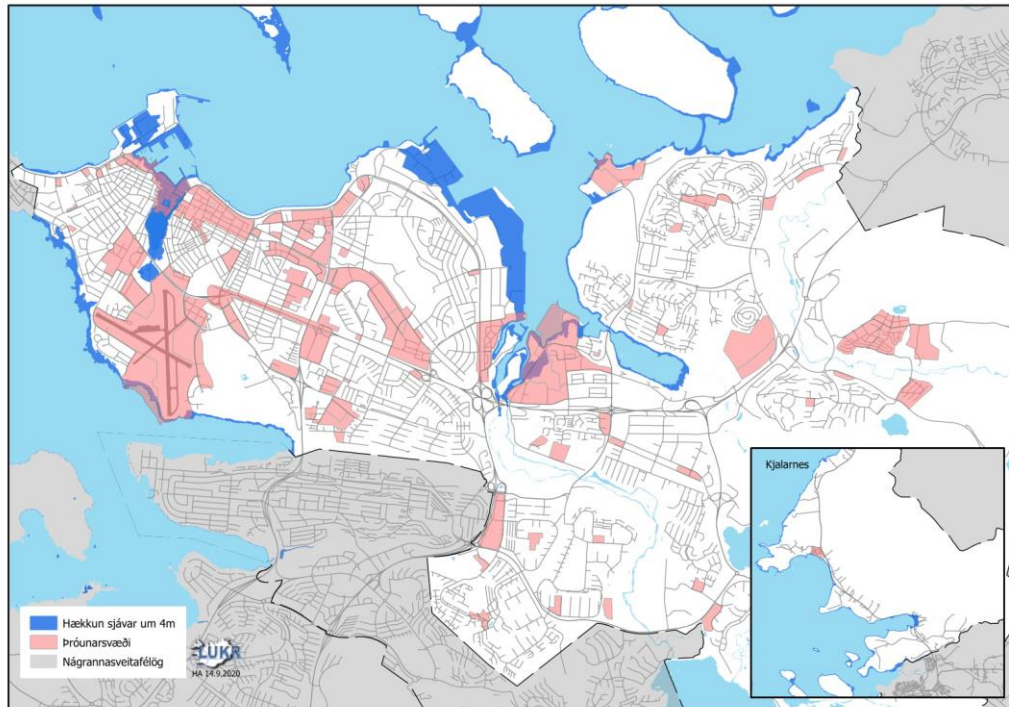
Fjallað er um aðlögun að áhrifum hnattrænar hlýnunar í kafla 3.5.

### 3.5 Náttúruvá

Umhverfispættir	Matsspurningar og viðmið
Náttúruvá	<ul style="list-style-type: none"><li>Hver er staða byggingarsvæða með tilliti til náttúruvár?</li></ul> <p>Engin eða óveruleg áhrif</p>

Skipulagsbreytingin getur haft á áhrif á afleiðingar náttúruvár með staðsetningu byggðar. Skoða þarf sérstaklega ný byggingarsvæði en einnig íbúðarbyggð eða önnur mannvirki sem eru staðsett á svæðum sem nú þegar er ógnað af náttúruvá. Við þéttingu byggðar þarf að hafa í huga að því að váin er nú þegar til staðar en fjölgun íbúa eða bygginga eykur stærðargráðu mögulegs tjóns.

Í rannsókn VSÓ frá 2016 voru áhrif 4 m flóðs könnuð fyrir lágsvæði á höfuðborgarsvæðinu (Mynd 3-6). Flóðahætta reyndist á öllum landfyllingum við ströndina, þróunarsvæði í Elliðaárvogi, hafnarsvæðum og Kvosinni (Auður Magnúsdóttir, Grétar Mar Hreggviðsson, & Kristín Þrastardóttir, 2016). Hvað langtímapróun varðar virðist ljóst að með hækkandi sjávarstöðu mun tíðni flóða á lágsvæðum aukast. Kostnaðarsamt getur verið að verjast slíkum flóðum og því mikilvægt að farið sé með gát ef skipuleggja á byggð á lágsvæðum (Veðurstofa Íslands, 2018). Sjá kafla 5.1.5 um náttúruvá í Elliðaárvogi. Samkvæmt grein 5.3.2.18 skipulagsreglugerðar nr. 90/2013 skal hafa samráð við Siglingastofnun um ákvörðun lægstu gólfhæða bygginga.

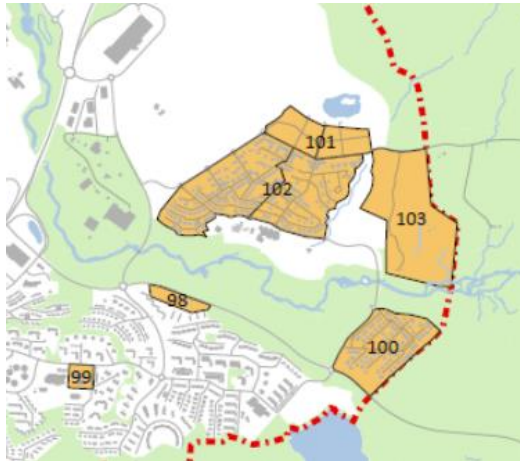


Mynd 3-6 Mögulegt sjávarflóð með 100 ára endurkomutíma og hækkaða sjávarstöðu vegna loftslagsbreytinga um 0,5 m (mynd frá Reykjavíkurborg). Myndin sýnir einnig þróunarsvæði í skipulagstillögunni

Gert er ráð fyrir aukinni úrkomu á næstu árum og áratugum á Íslandi vegna loftslagsbreytinga. Meiri úrkoma eykur álag á fráveitukerfi borgarinnar. Rör og niðurföll geta fyllst af vatni sem fráveitan nær ekki að koma frá sér sem skyldi og líkur aukast á flóðum. Vegir geta fyllst af vatni og vatn flætt inn hús. Rannsóknir benda til að fráveita í a.m.k hluta Reykjavíkur sé ekki í stakk búin til að mæta hækkunum á sjávarborði eða aukinni úrkomuákefð og því er nokkur aðlögunarþörf í þessum kerfum (Veðurstofa Íslands, 2018).

Þétting byggðar eykur álag á fráveitukerfið og minnkar umframgetu til að taka við rigningu. Beita þarf blágrænum lausnum til að nýta náttúrulega farvegi vatns og hanna fráveitukerfi með tilliti til áhrifa þéttingar byggðar sem og loftslagsbreytinga.

Þekktar bergsprungur eru víða á höfuðborgarsvæðinu og er ein við/á milli þróunarsvæða 101-102 og 103 í Úlfarsárdalnum (Mynd 3-7). Ekki hafa fundist merki um hreyfingar þar á síðustu 10.000 árum en þar sem ekki er hægt að útiloka virkni á því tímabili er rétt að taka tillit til þessarar hættu við deiliskipulag og hönnun mannvirkja á svæðinu (Dr. Páll Einarsson, Dr. Haukur Jóhannesson, & Dr. Ásta Rut Hjartardóttir, 2018). Samkvæmt skipulagsreglugerð nr. 90/2013, gr. 5.3.2.18 er óheimilt að byggja á þekktum jarðsprungum eða misgengi. Skoða þarf nánar staðsetningu sprungu í deiliskipulagi og gera viðeigandi ráðstafanir ef sprunga liggur um svæði þar sem byggð er fyrirhuguð.



Mynd 3-7 Þekkt jarðsprunga er austan við þróunarsvæði 101 og 102 í Úlfarsárdal.

### 3.6 Heilsa og öryggi

Umhverfispættir	Matsspurningar og viðmið	
Heilsa og öryggi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hvaða áhrif hefur tillagan á loftgæði, sbr. markmið um að draga úr svifryksmengun?</li> <li>Hvaða áhrif hefur tillagan á hljóðvist?</li> <li>Hefur tillagan áhrif á lýðheilsu, s.s. aðstæður til heilsueflingar, aðgengi að útivistarsvæðum?</li> </ul>	Neikvæð áhrif

Viðmið	Samræmi
<b>Aðalskipulag Reykjavíkurborgar 2010-2030</b>	
Umhverfis- og auðlindastefna; náttúruvernd og útivist. Markmið um góð tengsl borgarbúa við útivistarsvæði verði tryggt þrátt fyrir nýja uppbyggingu. Hlutfall þeirra sem búa innan við 300 m frá útivistarsvæðum haldist í 92%.	0
<b>Hreint loft til framtíðar – Áætlun um loftgæði á Íslandi 2018-2029</b>	
Fækka árlegum fjölda daga þar sem svifryk fer yfir skilgreind heilsufarsmörk af völdum umferðar.	-
<b>Reglugerð um hávaða nr. 724/2008</b>	
Markmið um að koma í veg fyrir eða draga úr skaðlegum áhrifum af völdum hávaða.	-
<b>Umferðarlíkan aðalskipulags Reykjavíkur</b>	
Greining á áhrifum skipulagstillögu á umferðarlíkan aðalskipulags, sjá kafli 3.9	/
<b>Lýðheilsustefna og aðgerðir sem stuðla að heilsueflandi samfélagi</b>	
Að öll sveitarfélög á Íslandi verði heilsueflandi samfélög og þannig verði heilsa og vellíðan allra íbúa eflað með markvissum hætti.	+
Að við stefnumótun og áætlanagerð stjórnvalda verði gætt að áhrifum heilsu og líðan á íbúa samfélagsins.	+
<b>Lýðheilsuvísar 2017, Embætti Landlæknis</b>	
Virkur ferðamáti í vinnu/skóla. Hlutfall þeirra sem hjólar eða gengur þrisvar sinnum í viku eða oftár til vinnu eða skóla	+



Áhrif skipulagsbreytingarinnar á heilsu og öryggi tengjast breyttum ferðavenjum. Eitt af meginmarkmiðum skipulagsbreytingarinnar er að hafa áhrif á ferðavenjur borgarbúa þannig að umferð einkabíla minnki. Ef markmið um breyttar ferðavenjur næst verða neikvæð áhrif vegna umferðar minni, þ.m.t. áhrif á loftgæði og hljóðvist. Þó þarf að hafa í huga að þétting byggðar nálægt umferðagötum er umtalsverð og fleiri munu búa nær helstu uppsprettum svifryksmengunar og hávaða. Það er síðan háð útfærslum einstakra hverfa í deiliskipulagi hvernig markmiðum og kröfum í lögum og reglugerðum er náð.

Fyrirséð er að orkuskipti munu á næstu árum breyta umhverfisáhrifum umferðar. Orkuskipti hafa þó takmörkuð áhrif á svifryk og hávaða. Malbiksryk er ein af megin uppsprettum svifryks og minni umferð mun því leiða til þess að svifryksmengun minnkar, óháð orkugjafa. Sama á við um hávaða því mælingar á hávaða frá umferð sýna að almennt mælist lítil munur á hljóðstigi raf-, bensín- og díselbifreiða þegar ökuhraði er 30-90 km/klst. Hljóð frá dekkjum eru þá yfirgnæfandi. Minni umferð er því lykilþáttur í að minnka hávaða frá umferð, sérstaklega á stofnvegum þar sem hraði er yfir 30 km.

### Hljóðvist

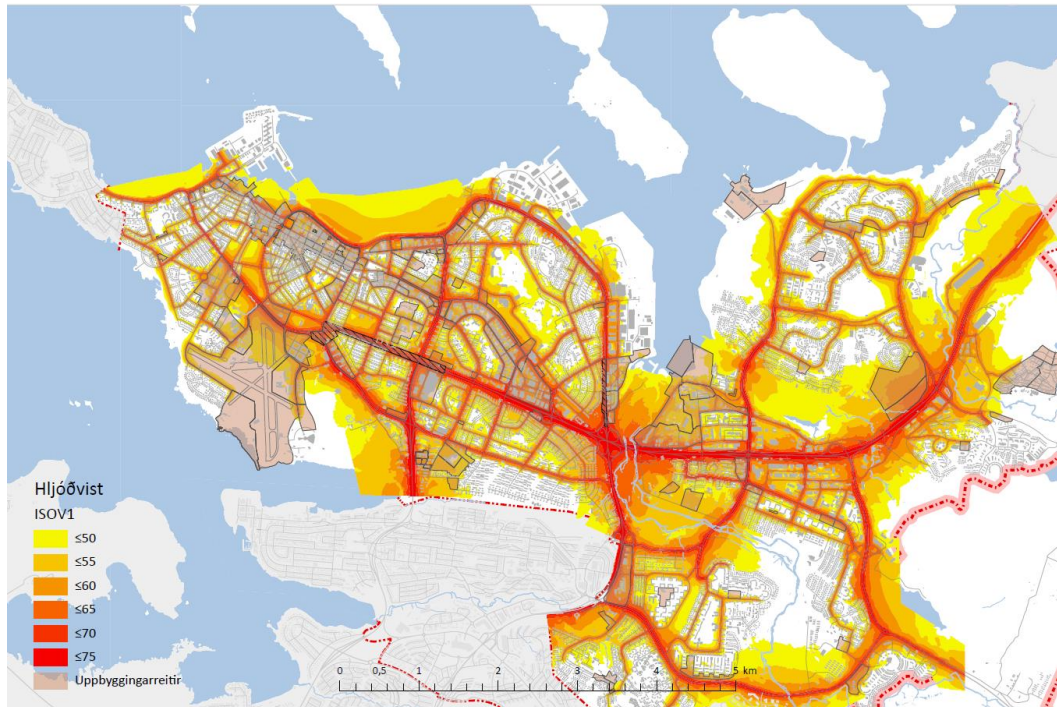
Kortlagning á hávaða 2012 og 2017 sýnir að fjöldi íbúa í Reykjavík sem búa við hljóðstig yfir 55-65  $L_{den}$  hefur aukist (Reykjavíkurborg og Vegagerðin, 2018; Reykjavíkurborg og Vegagerðin, 2012). Fjöldi þeirra sem búa við hljóðstig yfir 65 hefur fækkað, m.a. með sértækum aðgerðum (Tafla 3-3).

Tafla 3-3 Fjöldi þeirra sem búa við hljóðstig yfir tilteknum mörkum (Reykjavíkurborg og Vegagerðin, 2018) (Reykjavíkurborg og Vegagerðin, 2012)

$L_{den}$	Fjöldi íbúa 2012	Fjöldi íbúa 2017
>55	30.200	35.400
>65	13.800	5.900
>75	500	100

Umhverfismörk hávaðavísa vegna umferðar fyrir íbúðarhúsnæði á íbúðarsvæðum eru 55 dB(A) samkvæmt reglugerð nr. 1000/2005 um kortlagningu hávaða. Fyrir íbúðarhúsnæði á verslunar-, þjónustu og miðsvæðum eru mörkin 65 dB(A). Samkvæmt skýrslu Reykjavíkur og Vegagerðarinnar um Kortlagningu hávaða búa íbúar við Miklubraut og Sæbraut við  $L_{den}$  yfir 65 og jafnvel 70 dB(A) sem er langt yfir umhverfismörkum. Kortlagning á hávaða byggð á gögnum frá 2017 sýnir að þróunarsvæðin sem liggja meðfram samgönguásnum eru innan svæða þar sem hættu er á að hávaði fari yfir umhverfismörk (Mynd 3-8). Umferðargreining í kafla 3.9 sýnir að búast megi við aukningu umferðar á þessum svæðum.

Meta þarf hvert svæði sérstakleg í deiliskipulagi og gera ráðstafanir sem tryggja viðeigandi hljóðvist.



Mynd 3-8 Kortlagning hávaða, útreikningar miðað við umferð árið 2017

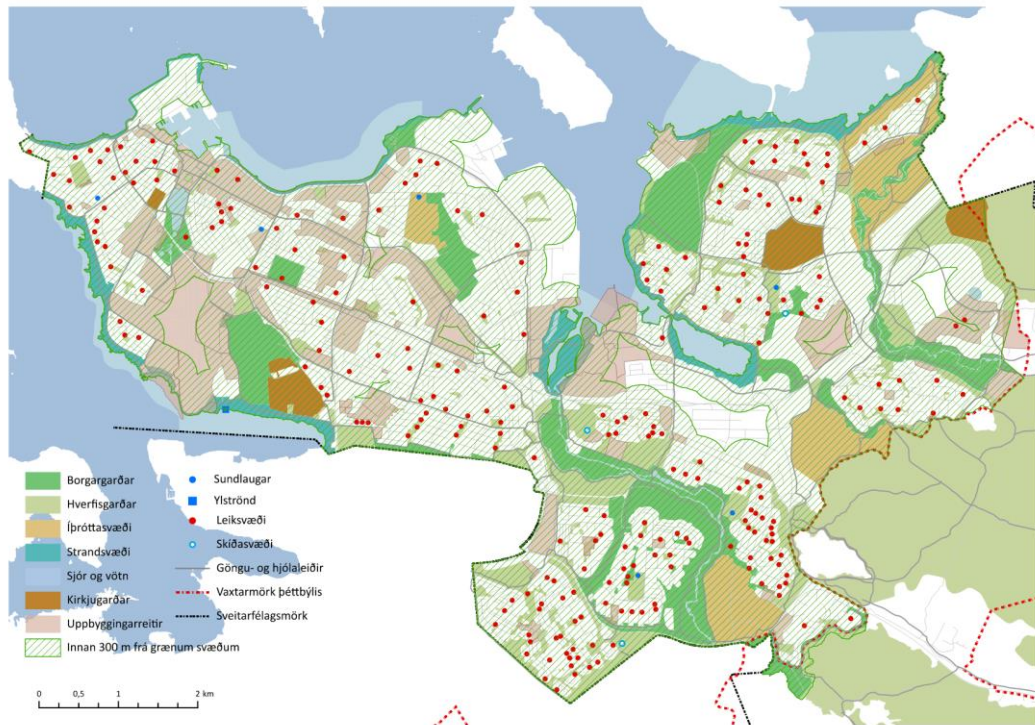
### Svifryk

Komið hefur fram að helsta uppspretta svifryks í þéttbýli er vegna slits á malbiki. Á þeim stöðum þar sem svifryk ( $PM_{10}$ ) var mælt, voru bæði sólarhringsgildi og ársmeðaltöl  $PM_{10}$  hæst á Grensásvegi í Reykjavík. Þessi háu gildi má aðallega rekja til umferðar fyrir utan á fyrsta degi árs en þá má rekja svifryksmengunina til flugeldamengunar. Einnig má sjá að hæstu toppar (meiri sveiflur)  $PM_{10}$  eru að mælast við Grensásveg samanborið t.d. við Húsdýragarðinn en það er þekkt á svæðum nálægt stórum umferðaræðum (Finnbjörnsdóttir, 2020). Umferðargreining í kafla 3.9 sýnir að áfram er þörf á vöktun svifryks á helstu umferðaræðum því núgildandi forsendur benda til þess að umferð aukist á helstu stofnleiðum.

### Aðgengi að grænum svæðum

Ef fleiri hjóla og ganga hefur það góð áhrif á lýðheilsu. Aðgengi að útivistarsvæðum, göngu- og hjólastígum og breytt bíla- og hjólastæðastefna getur stutt við þessa þróun. Mynd 3-9 sýnir útivistarsvæði, strandsvæði og garða á skipulagssvæðinu. Svæði sem eru innan við 300 metra frá grænum svæðum eru dregin fram og sést að íbúðarbyggð á skipulagssvæðunum er að mestu innan þeirra marka.





Mynd 3-9 Græn svæði borgarinnar og hverfi sem eru innan við 300 metra frá grænu svæði.

### 3.7 Menningarminjar

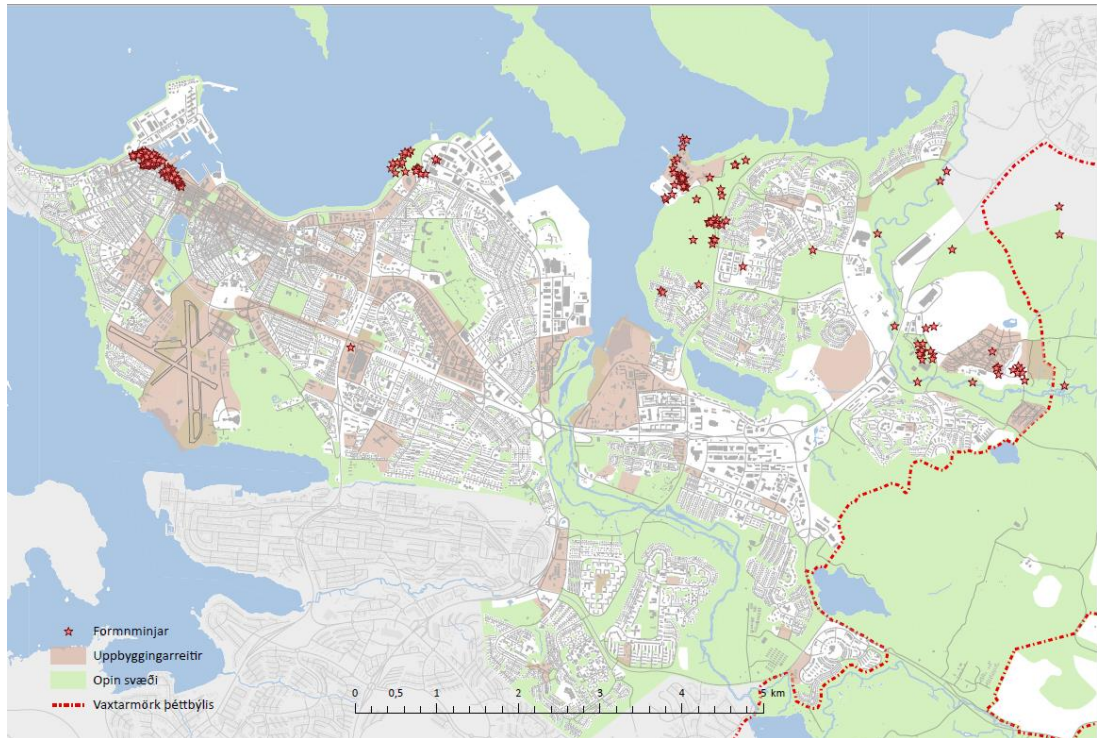
Umhverfispættir	Matsspurningar og viðmið	
Menningarminjar	• Hefur tillagan áhrif á menningarminjar?	Engin eða óveruleg áhrif

Viðmið	Samræmi
<b>Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030</b>	
Hönnun og skipulagning byggðar feli í sér skilning á samhengi fortíðar og nútíðar, þar sem varðveisla á byggingar- og skipulagsarfi fortíðarinnar og efling byggingarlistar og borgarhönnunar í samtímanum haldist í hendur.	0
Varðveisla byggingararfsins verði almennt leiðarljós við endurskipulagningu eldri hverfa borgarinnar, svo og varðveisla þeirra umhverfisgæða sem í byggðinni eru fólgin. Hlúð verði að þessum arfi, hann gerður sýnilegur og leitast verði við að rækta hann við þróun og endurskipulagningu byggðarinnar.	0
<b>Lög um menningarminjar nr. 80/2012.</b>	
Markmið um að stuðla að verndun menningarminja og tryggja að íslenskum menningararfi verði skilað óspilltum til komandi kynslóða.	0

Í skipulagstillögunni eru ekki gerðar breytingar á skilmálum um menningarminjar og menningararf. Við endurskipulagningu eldri hverfa þarf að taka mið af sýn sem kemur fram í Aðalskipulagi 2010-2030. Í hverfis- og deiliskipulagi þarf að tryggja að menningarsöguleg gildi verði höfð í heiðri við skipulagningu, hönnun og uppbyggingu borgarinnar á öllum stigum – við skipulagningu hverfa, hönnun bygginga, gatnaumhverfis,

torga, garða og almenningsrýma, götugagna og annarra mannvirkja á vegum borgarinnar.

Miðað við fyrirliggjandi skráningu á fornminjum í Reykjavík eru fornminjar á eða í nánd við skipulagssvæði í vesturbæ, Kringlu, Laugardal, Gufunesi, og Úlfarsárdal (Mynd 3-10). Gerður er fyrirvari um að unnið er í frekari skráningu hjá Borgarsögusafni. Skoða þarf fornleifaskráningu eða -athugun við gerð deiliskipulags uppbyggingarsvæða og gera grein fyrir mögulegum áhrifum á menningarminjar.



Mynd 3-10 Skráðar fornminjar á skipulagssvæðinu

### 3.8 Auðlindir, óraskað land og líffræðileg fjölbreytni

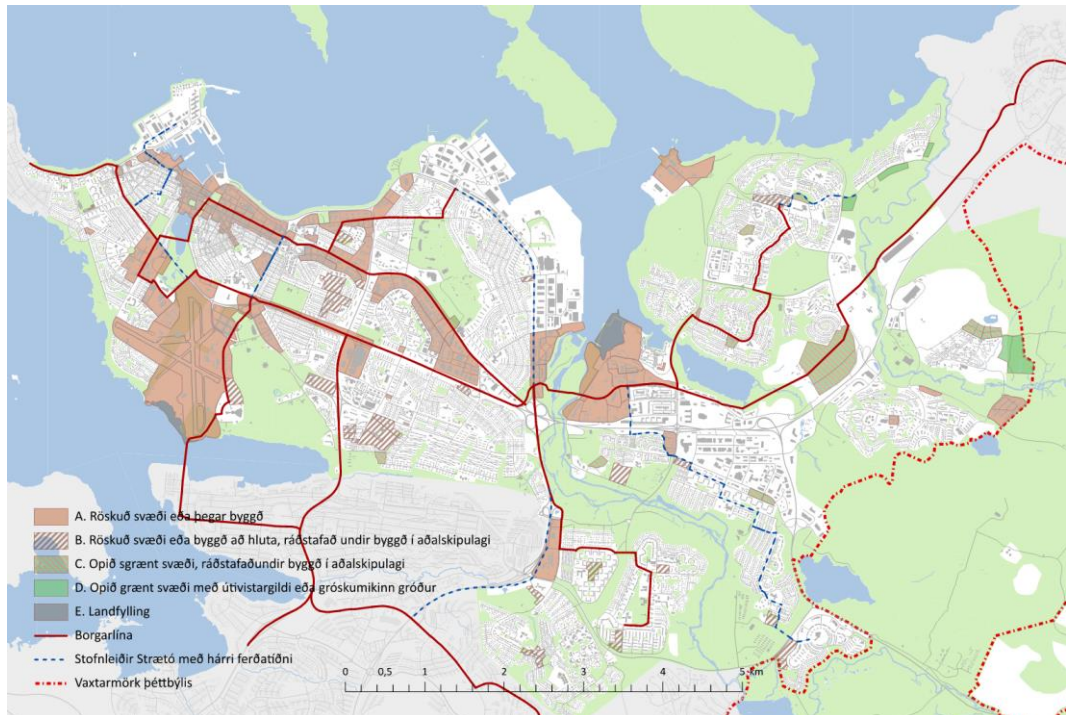
Umhverfispættir	Matsspurningar og viðmið	
Auðlindir Líffræðileg fjölbreytni Opin svæði og óraskað land	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hefur tillagan áhrif á vistkerfi/líffræðilega fjölbreytni?</li> <li>Hefur tillagan áhrif á nýtingu lands?</li> <li>Hefur tillagan áhrif á hlutfall uppbyggingar á röskuðum svæðum?</li> <li>Hefur tillagan áhrif á gegndræpi jarðvegs?</li> <li>Hvað þola innviðir; frárennsli, heitt vatn og kalt vatn?</li> <li>Hver er þörf á efnistöku?</li> </ul>	Óveruleg / neikvæð áhrif

Viðmið	Samræmi
<b>Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030</b>	
Græna borgin, markmið um að ekki verði gengið á græn svæði sem hafa útivistargildi.	0
Borgin við sundin, markmið um að þétting verði á vannýttum iðnaðar- og athafnasvæðum.	+



<b>Stefna Reykjavíkurborgar um líffræðilega fjölbreytni</b>	
Að huga að skipulagi og hönnun borgarrýmis með það í huga að líffræðileg fjölbreytni fái aukið svigrúm til að þrífast þar á eigin forsendum.	0/-
Að fjölga grænum flötum á byggingum og öðrum mannvirkjum.	+
Að innleiða ofanvatnslausnir sem geta falið í sér ný ferskvatnsbúsvæði.	+
<b>Lög um náttúruvernd nr. 60/2013, sbr. 61. gr.</b>	
Markmið um að vernda til framtíðar fjölbreytni íslenskrar náttúru, þar á meðal líffræðilega og jarðfræðilega fjölbreytni og fjölbreytni landslags	0/-
Sérstök vernd tiltekinna vistkerfa og jarðminja	0/-
<b>Ramsar samningurinn um votlendi</b>	
Stuðla að verndun og skynsamlegri nýtingu votlendissvæða í heiminum, sérstaklega sem eru lífsvæði fyrir votlendisfugla. Vernda skuli öll svæði sem hafa alþjóðlegt gildi fyrir votlendisfugla.	-
<b>Bernarsamningur um verndun villtra plantna og dýra</b>	
Að vernda evrópskar tegundir villtra plantna og dýra og lífsvæði þeirra, einkum þeirra tegunda og lífsvæða sem fjölþjóðlegrar samvinnu þarf til að vernda.	0/-
<b>Río samningurinn um líffræðileg fjölbreytni</b>	
Vernda líffræðilega fjölbreytni og stuðla að sjálfbærri nýtingu lifandi náttúruauðlinda.	0/-

Markmið aðalskipulags Reykjavíkur er að um 90% byggingarsvæða verði á röskuðum/byggðum svæðum og svæðum sem þegar hefur verið ráðstafað undir byggingarlóðir. Í skipulagsbreytingunni er þétting byggðar aðallega á eldri iðnaðar- og athafnasvæðum og um 91% byggingareita er á svæðum sem nú þegar er ráðstafað í nýtingu. Önnur byggðarsvæði eru minnkuð til að draga úr raski á grænum svæðum. Áhrifin jafnast því út að einhverju leyti ef horft er á skipulagið í heild sinni. Þannig er unnið að markmiði um að ekki verði gengið á græn svæði sem hafa útivistargildi. Svæðin geta þó haft ólíkt gildi með tilliti til staðsetningar og gerðar og standa þarf vörð um græna netið og huga að aðgengi íbúa að grænum svæðum. Mynd 3-11 sýnir yfirlit yfir gerð svæða sem skipulagstillagan nær til.



Mynd 3-11 Flokkun byggingarsvæða eftir því hvort þau eru röskuð og þegar byggð, hefur verið ráðstafað undir byggð í aðalskipulagi, eru græn svæði eða landfylling.

Í skipulagstillögunni er skerpt á sýn um grænt og manneskjulegt yfirbragð byggðarinnar og að græna netinu verði viðhaldið. Það styrkir líffræðilegri fjölbreytni innan borgarmarkanna. Almenn stefna um að taka ekki nýtt land undir byggð og hlífa grænum svæðum vinnur að sama markmiði.

### Náttúrufarsgildi uppbyggingarsvæða – líffræðileg fjölbreytni

Náttúrufarsgildi svæða á nýjum byggingarreitum var metið eftir kvarðanum mjög lítið gildi til mikið gildi (Tafla 3-4). Náttúrufarsgildi flestra svæðanna flokkast sem „lítið“ þar sem gróðurþekja er frekar einsleit eða auðveldlega endurheimtanleg. Aðeins er eitt svæði þar sem náttúrufarsgildi þess telst vera „mjög mikið“ og það er í Úlfarsárdal (Tafla 3-5: Samantekt á náttúrufarsgildi nýrra svæða fyrir íbúðarbyggð. Númer vísa til skipulagstillögu. Tafla 3-5). Til viðbótar eru á skipulagi breytingar á landfyllingum sem hafa áhrif á líffræðilega fjölbreytni á strand- og grunnsævisvæðum sem metin eru með hátt verndargildi.

Í deiliskipulagi þarf að hugað að því að líffræðileg fjölbreytni fá aukið svigrúm til að þrífast á eigin forsendum. Horft verði til stefnu borgarinnar um líffræðilega fjölbreytni og markmið um græna netið.

Tafla 3-4 Kvarði fyrir mat á náttúrufarsgildi

Mat	Lýsing
Mjög lítið	Lítill sem enginn gróður á reitnum.
Lítið	Gróðurþekja til staðar en frekar einsleit eða auðveldlega endurheimtanleg.
Miðlungs	Töluverð gróðurþekja. Fjölbreytni gróðurs nokkur en mest þó manngert gróðurlendi (grasflatir og ræktuð tré). Gróðurþekjan veitir þó töluverða vistkerfabjónustu.



<b>Mikið</b>	Mikil og nokkuð fjölbreytt gróðurþekja, bæði náttúruleg og manngerð. Útivistargildi. Búsvæði fyrir lífverur. Geta tengst mikilvægum náttúrusvæðum, verið mikilvægar grænar tengingar. Mikil vistkerfajónusta.
<b>Mjög mikið</b>	Mjög umfangsmikil og fjölbreytt gróðurþekja, að mestu náttúruleg. Margs konar búsvæði lífvera. Mikið útivistargildi. Oft nálægt mikilvægum náttúrusvæðum. Þarf mikið til að endurheimta umhverfisgæði. MJög mikil vistkerfajónusta.

Tafla 3-5: Samantekt á náttúrufarsgildi nýrra svæða fyrir íbúðarbyggð. Númer vísa til skipulagstillögu.

Heiti	Mat á náttúrufarsgildi
KR-svæði	Lítið
Ægissíða 102	Lítið - MJög lítið ef trjábeltið er utan reits.
Loftleiðasvæði	Lítið
Egilsgata-Snorrabraut	Lítið
BSÍ-reitur	Lítið
Laugavegur 180	MJög lítið
Miklabraut stokkur vestur	Lítið
Miklabraut stokkur austur	Lítið
Hátún	Miðlungs
Suðurlandsbraut-Engjavegur	Miðlungs/Mikið
Álfheimar 49	MJög lítið
Sæbraut-stokkur	Lítið/Miðlungs
Hólmasund-Þróttarheimili	Lítið
Háaleitisbraut 12	MJög lítið
Stóragerði 40	MJög lítið
Framsvæði - Miklabraut 101	Lítið
Gufunes II	Miðlungs/Mikið
Fjallkonuvegur 1	MJög lítið
Korpa I- Egilshöll	Miðlungs
Korpa II-Korpúlfsstaðir	Miðlungs
Korpa III - Korpa	Mikið
Úlfarsárdalur - austurreitir	MJög mikið

### Gegndræpi

Gegndræp yfirborð eru svæði þar sem vatn á greiða leið niður í jarðveg og minnkar þannig álag á frárennsliskerfi. Þar sem nýtt land er tekið undir byggð hefur það mikil áhrif á gegndræpi á því að gegndræpi minnkar. Við endurskipulagningu á eldri svæðum eru tækifæri til að setja skilmála í skipulag sem miða að því að gegndræpi aukist frá því sem nú er. Þetta má gera með því að beita markvisst blágrænum lausnum í skipulagi gatnakerfis og við frágang lóða og bygginga. Dæmi um blágrænar lausnir eru gegndræp bílastæði, græn þök, mýrlendi, settjarnir og aðrar lausnir sem styðja náttúrulega ferla vatns. Í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 er sett fram markmið um að gegndræpi yfirborðs minnki ekki.

### Innviðir



Með fjölgun íbúða vegna þéttingu byggðar verður aukið álag á innviði borgarinnar. Skipulagstillta gerir ráð fyrir íbúðarfjöldi aukist frá fyrra skipulagi um u.þ.b. 15.000 íbúðir og skipulagstímabilið lengist um 10 ár. Á móti kemur að fjölgun íbúða á mörgum svæðum er á svæðum þar sem atvinnustarfsemi vikir. Innviðir eru víða til staðar en taka þarf mið af breytingum á byggðinni.

Vatnsvinnsla hitaveitu í Reykjavík nam 75,43 gígalítrum árið 2019, sem er næst mesta vinnsla frá upphafi. Mest hefur vinnslan orðið árið 2018 eða um 77,52 gígalítrar (Ívarsson, Klüpfel, Tómasdóttir, & Hendrik, 2020). Lagnir innan sumra hverfa ráða ágætlega við fjölgun íbúða en annars staðar þarf að stækka kerfið. Dreifing heits vatns á þéttingareitum getur kallað á byggingu dreifistöðva og varmadælustöðva. Gera verður ráðstafanir vegna losunar bakvatns úr hitaveitukerfinu. Fyrirséð er að auka þarf vinnslu á heitu vatni til að mæta fólksfjölgun sem hefur umhverfisáhrif á því svæði þar sem jarðhitavinnslan fer fram. Í deiliskipulagi þarf að tryggja að komast megi að borholum vegna viðhalds, svæðin geta t.d. verið skipulögð sem græn svæði eða bílastæði því gengið er frá þeim eftir að viðgerðum líkur.

Árið 2019 var heildarvinnsla Veitna á köldu vatni tæplega 23 milljónir rúmmetrar sem er tæplega 4% aukning frá árinu á undan en almennt hefur vinnslan haldist mjög stöðug undanfarið 10 ár (Tómasdóttir, 2020). Meðalnotkun heimilis á köldu vatni er 500 lítrar á sólarhring (Veitur, e.d.). Ef gert er ráð fyrir sömu notkun á köldu vatni og fyrirhugaða fjölgun íbúða má búast við 28% aukningu á notkun vatnsveitu.

Samkvæmt upplýsingum frá Veitum er þörf á að styrkja frárenniskerfið í takt við íbúðafjölgun. Í rammaskipulagi fyrir Skerjafjörð kemur fram að stofnkerfi fráveitu við Skeljanes annar ekki auknu álagi og vinna er hafin við að skoða möguleika til að auka afköst þess. Veitur horfa einnig til blágrænna ofanvatnslausna sem minnka álag á fráveitu. Árið 2019 var til dæmis vatnafarskort af Reykjavík uppfært til að bæta þekkingargrunn fyrir innleiðingu blágrænna lausna (Hjartarson & Þorbjörnsson, 2019).

Raforkunotkun hefur dregist saman frá árinu 2009 úr 4,9 MWh á íbúð í um 4,3 MWh árið 2018. Í Raforkuspá 2015-2050 var gert ráð fyrir að raforkunotkun verði 4,0 MWh/heimili árið 2040 (Orkuspárnefnd, 2019). Miðað við fyrirhugaða fjölgun gæti aukning í raforkunotkun frá 2018 til 2040 verið um 26%. Með þéttingu byggðar þarf að fjölga dreifistöðvum og gera þarf ráð fyrir þeim í deiliskipulagi. Þörf er fyrir nýja aðveitistöð vegna uppbyggingar í Vatnsmýri.

Fólksfjölgun í Reykjavík getur kallað á stækkun dælustöðva í borginni og þurfa þær þá umtalsvert meira pláss en nú er. Þétting byggðar sækir einnig að plássþörf umhverfis borholur til nýtingar á heitu vatni. Mikilvægt er að huga að þessari plássþörf veitumannvirkja í aðalskipulagi en sérstaklega við deiliskipulagsgerð. Með þéttingu byggðar er einnig hættu á gegndræp yfirborða minnki sem eykur álag á fráveitukerfi þar sem aukið regnvatn mun safnast fyrir í kerfunum í stað þess að renna eðlilega leið í jarðvegi. Loftslagsbreytingar og auknar rigningar auka hættu á yfirálagi á fráveitu.

Mótvægisáðgerðir sem grípa má til eru t.d. blágrænar ofanvatnslausnir. Mynd 3-12 sýnir helstu lagnir Veitna, flokkaðar eftir fráveitu, hitaveitu, rafveitu og vatnsveitu. Á myndinni er einnig sýndar borholur fyrir jarðhita.



Mynd 3-12 Helstu lagnir og borholur Veitna (Mynd: Veitur)

Huga þarf að veitulögnum við innviðaframkvæmdir sem tengjast Borgarlínu og stökkalausnir á Miklubraut og Sæbraut. Huga þarf að því að stökkalausnir raski sem minnst náttúrulegum farvegi vatns og hafa þannig óbein áhrif á blágrænar ofanvatnslausnir í nálægum hverfum. Veitur hafa rýnt sérstaklega staði sem eru viðkvæmir fyrir innviði Veitna og verða fyrir áhrifum af lagningu Borgarlínu (Mynd 3-13).



Mynd 3-13 Viðkvæmir staðir fyrir innviði Veitna vegna lagningu Borgarlínu (Mynd: Veitur)

### Úrgangur

Mikil þróun hefur átt sér stað í meðhöndlun úrgangs undanfarni ár og reikna má með að breytingar verði á næstu árum, bæði aukin flokkun hjá heimilum og breytt meðhöndlun úrgangs. Meiri áhersla er á endurvinnslu og minni sóun. Ef vel tekst til minnkar þörf fyrir innviði eins og urðun eða brennslu. Innviðir fyrir sorpförgun eru sameiginlegir fyrir sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu og unnið er að framtíðarskipulagi. Taka þarf mið af breytingum á aðalskipulagi Reykjavíkur og þéttingu byggðar í þeirri vinnu.



Í deiliskipulagi hverfa með þéttri byggð þarf að huga sérstaklega að því að söfnun úrgangs verður flóknari, úrgangsflokkum fjölgar og það þarf pláss fyrir grenndarstöðvar, aðgengi flutningstækja eða aðra tækni sem nýtt er.

### Efnistaka

Helstu svæðin sem bætast við núverandi aðalskipulag, sem kalla á efnistöku og efnislosun eru Ártúnshöfði-Elliðaárvogur og stokkar á Miklubraut og Sæbraut. Fjallað er um þá sérstaklega í köflum um borgarhluta og stakar framkvæmdir. Skipulagstillagan setur að öðru leiti ný viðmið um byggingarmagn á íbúðasvæðum sem þegar eru skilgreind í gildandi aðalskipulagi. Það kallar því á óverulegar breytingar á afmörkun og skilgreiningu landnotkunar, eins og hún er sýnd á þéttbýlisuppdrætti núgildandi aðalskipulags 2010-2030. Markmiðið er að ganga ekki á skilgreind útivistarsvæði og er gert ráð fyrir að megin hluti uppbyggingar verði á þegar röskuðum og/eða byggðum svæðum. Ekki eru gerðar breytingar varðandi efnistökuastaði. Stefna AR2010-2030 eins og hún er sett fram í aðalskipulagsbókinni heldur að öðru leyti gildi sínu.

## 3.9 Áhrif skipulags á umferð

VSÓ Ráðgjöf tók saman yfirlit um möguleg áhrif skipulagstillögu á umferð árið 2040, miðað við það sem var áætlað fyrir árið 2030. Byggt var á umferðarlíkani aðalskipulags Reykjavíkur 2010 – 2030.

Hér er fjallað um möguleg áhrif breytinga á skipulagi. Því þarf að horfa á hver vænt áhrif fyrri skipulagstillögu voru í samanburði við áhrif breyttrar skipulagstillögu.

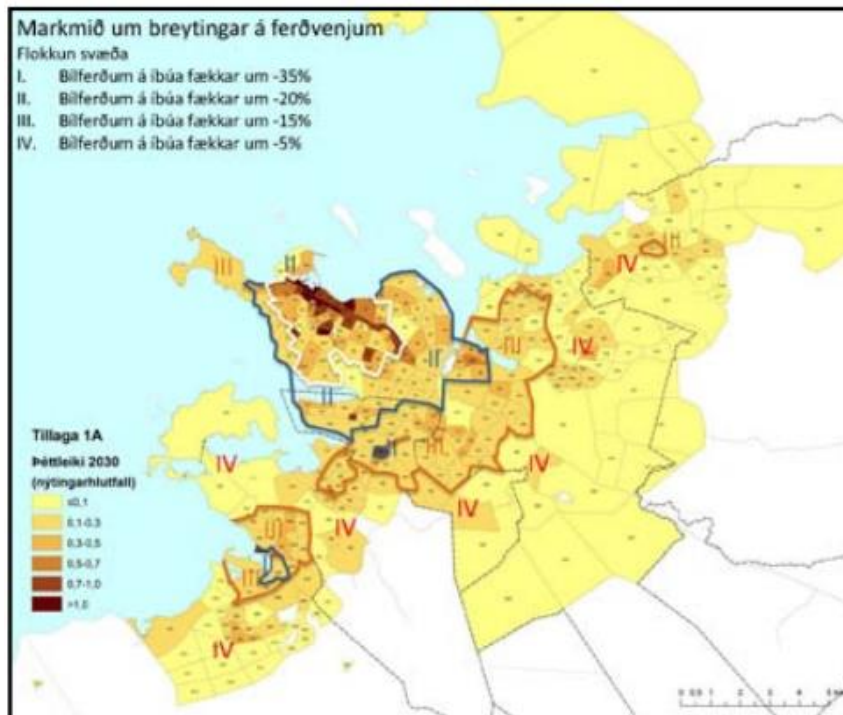
Í fyrri skipulagstillögu var horft á samgöngur í samhengi við þéttingu og blöndun byggðar, ferðavenjur og vistvæna samgöngumáta. Það voru skoðaðar mismunandi sviðsmyndir í spálíkani með og án breyttra ferðavenja og var niðurstaðan sú að í sviðsmyndum með breyttum ferðavenjum var lítil breyting á heildar ferðatíma og heildarvegalengd frá samanburðarárinu.

Í umhverfisskýrslu kom einnig fram að aðalskipulag legði áherslu á fjölbreytta og vistvæna samgöngumáta og stuðlaði þannig að breyttum ferðavenjum borgarbúa.

Íbúaspáin gerði ráð fyrir um 0,9% íbúafjölgun á ári og sýndi greiningin að ef ferðavenjur breyttust ekki yrðu áhrifin mjög neikvæð á t.d. á hljóðvist, losun gróðurhúsalofttegunda, ásýnd borgarinnar og landrými.

Við vinnslur spár var gerð greining á svæðum eftir því hversu þétt þau voru skipulögð, hversu gott stígakerfi er í þeim og legu þeirra gagnvart almenningssamgöngum.





Mynd 3-14 Svæðisskipting gildandi aðalskipulags – mat á skipulagsforsendum. Þéttleiki byggðar og framtíðarþéttleiki ásamt legu svæða gagnvart almenningssamgöngum er lagður til grundvallar við afmörkun svæðanna

Einnig liggur fyrir umferðarspá fyrir svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins og var helsta forsendubreytingin tilkoma Borgarlínu og frekari þétting í kringum Borgarlínustöðvar. Svæði sem voru metin líklegust til að ná góðum árangri í breyttum ferðavenjum í vinnu við gildandi aðalskipulag eru það enn í vinnslu svæðisskipulags en svæðin eru heldur skýrar afmörkuð en var í gildandi aðalskipulagi og jafnframt eru svæði fjær miðbænum sem gera ráð fyrir sterkari áhrifum Borgarlínu.

### Breytingartillaga aðalskipulags

Hafa þarf í huga að aðalskipulagið gefur hámarksheimildir en undirstrikað er að endanlegt byggingarmagn verður ákvarðað í deiliskipulagi samkvæmt ákveðnu mati varðandi álag á skóla, umferð og fleira. Tafla 3-6 sýnir áætlun um fjölgun eftir borgarhlutum sem miðað er við í greinginunni. Íbúðarfjöldi eykst frá fyrra skipulagi um u.þ.b. 15.000 íbúðir og skipulagstímabilið lengist um 10 ár. Á móti kemur að fjölgun íbúða á mörgum svæðum (fyrst og fremst vestan Elliðaáa) er tilkomin vegna umbreytinga eða niðurrifs atvinnuhúsnæðis eða að fallið er frá áformum um uppbyggingu atvinnuhúsnæðis. Gert er ráð fyrir að íbúðir minnki og færri íbúum á hverja íbúð og verði um 2,17 íbúar/íbúð.

Tafla 3-6 Áætlun um fjölgun íbúða eftir borgarhlutum

Borgarhluti	Fjöldi íbúða 2030	Fjöldi íbúða 2040	Mismunur
Vesturbær	6.826	7.562	736
Miðborg	5.430	6.230	800
Vatnsmýri	5.450	6.193	743
Hlíðar	4.571	6.792	2.221
Laugardalur	8.997	11.957	2.960



Háaleiti-Bústaðir	6.761	9.283	2.522
Höfðinn	2.800	5.589	2.789
Árbær	4.043	4.785	742
Breiðholt	8.280	8.873	593
Grafarvogur	6.919	7.807	888
Úlfarsárdalur- Grafarholt	3.721	3.744	23
Alls	63.798	78.815	15.017

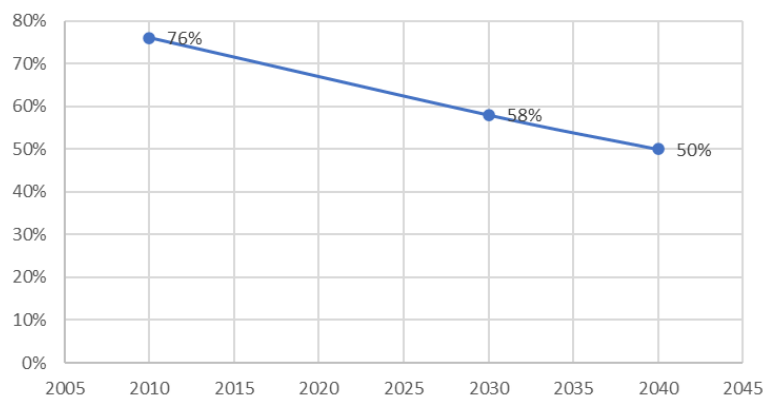
### Samgönguframkvæmdir

Gert er ráð fyrir þremur nokkrum stórum breytingum á forsendum í samgöngum frá því sem var í umferðarspá Aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030. Áður var búið að fella út Kópavogsgöng sem voru hluti af umferðarspá gildandi aðalskipulags. Þessar breytinga eru:

- Miklubraut í stökk milli Kringlu og Bústaðavegar
- Sæbraut í stökk fram hjá Vogabyggð
- Unnið að sérstakri breytingu á aðalskipulagi Reykjavíkur sem fjallar um Borgarlínuna og innviði hennar.

### Markmið um breyttar ferðavenjur

Breytingartillagan gerir ráð fyrir að hlutdeild bílferða haldi áfram að minnka í takti við áætlanir gildandi aðalskipulags. Þannig er gert ráð fyrir að 50% allra ferða verði farnar með einkabíl árið 2040 en gildandi aðalskipulag gerði ráð fyrir að 58% allra ferða yrðu farnar með einkabíl árið 2030 (Mynd 3-15).



Mynd 3-15 Þróun hlutdeildar einkabílaumferðar heldur áfram í sama takti.

### Greining áhrifa skipulagsbreytingar á umferð

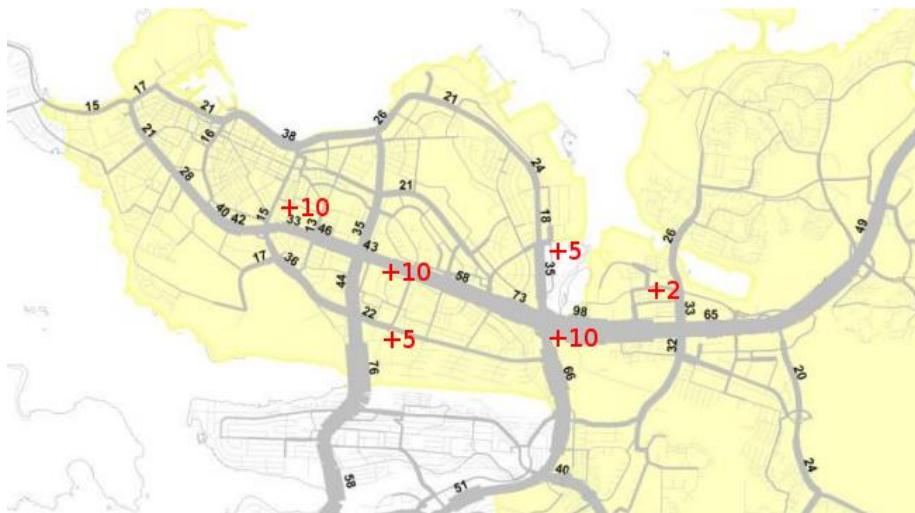
Borgarhlutar þar sem gert er ráð fyrir aukinni byggð eru allir á svæðum sem eru líkleg til að ná góðum árangri í breyttum ferðavenjum sbr. svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins. Því má gera ráð fyrir að nýir íbúar í þessum borgarhlutum skapi um 84.000 bílferðir á dag sem er um 36.000 færri ferðir en ef þeir væru staðsettir á svæðum sem ekki eru líkleg til að stuðla að breyttum ferðavenjum.

Atvinnuhúsnæði sem gert er ráð fyrir að víki fyrir íbúðarbyggð hefði að óbreyttu myndað um 56.000 bílferðir á þessum sömu svæðum. Staðbundið umferðarmagn að og frá þeim breytist því í raun ekki nema óverulega á milli skipulagshugmynda.

Markmið um breyttar ferðavenjur mun hafa áhrif á alla íbúa en ekki bara þá sem eru nýir. Breyting úr 58% hlutdeild í 50% hlutdeild þýðir í raun að hver íbúi fækkar sínum bílferðum um að meðaltali 0,39 ferðir á dag. Það þýðir að bílferðum fækkar um u.þ.b. 50.000 á dag samanborið við 58% hlutdeild. Fjölgun bílferða á milli skipulagsáætlana verður því um 34.000 á dag enda áætlað að íbúar verði um 32.500 fleiri. Mynd 3-16 sýnir gróflega hvar líklegt er að umferð aukist mest og hver áætluð stærðargráða aukningar er frá spá gildandi aðalskipulags.

Ef horft er á svæði og borgarhluta þar sem fjölgun er mest sést að nýjar samgönguframkvæmdir eru líklegar til að geta dregið úr ferðatíma og á það sérstaklega við um Miklubraut í stökk.

Staðsetning nýrra íbúða er líkleg til að styðja vel við markmið svæðisskipulags og aðalskipulags um breyttar ferðavenjur.



Mynd 3-16 Umferðarspá gildandi aðalskipulags með áætlaðri aukningu umferðar á stærstu vegum.



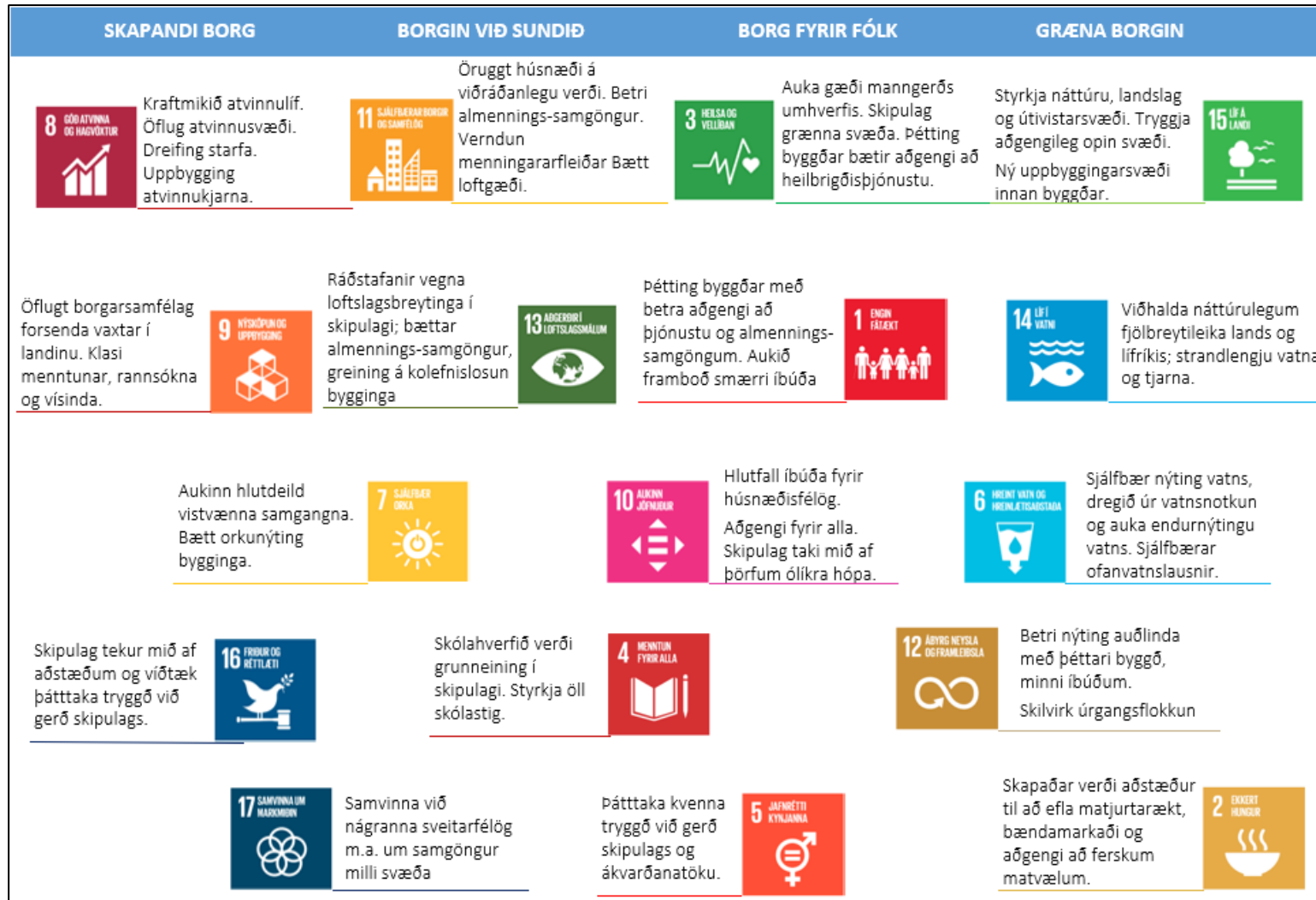
## 4 Samræmi við heimsmarkmið Sameinuðu þjóðanna

Heimsmarkmið Sameinuðu þjóðanna um sjálfbæra þróun voru samþykkt af fulltrúum allra aðildarríkja Sameinuðu þjóðanna í september árið 2015. Markmiðin, sem gilda á tímabilinu 2016-2030, eru 17 talsins með 169 undirmarkmið. Aðalsmerki Heimsmarkmiðanna er að þau eru algild og því hafa aðildarríkin skuldbundið sig til þess að vinna skipulega að innleiðingu markmiðanna bæði á innlendum og erlendum vettvangi út gildistíma þeirra. Heimsmarkmiðin eru samþætt og órjúfanleg og mynda jafnvægi milli þriggja stöða sjálfbærrar þróunar; hinnar efnahagslegu, félagslegu og umhverfislegu (Forsætisráðuneytið, 2018).

Gerð var greining á hvernig skipulagstillagan styður við heimsmarkmiðin og skoðað hvort bæta mætti tillöguna til að mæta þeim betur. Greiningin fór fram í þremur skrefum

1. Aðalskipulag Reykjavíkur 2010 – 2030 var skoðað og valin nokkur dæmi um hvernig skipulagið styður við heimsmarkmiðin. Höfð var í huga skipulagstillagan sem hér er unnið með. Sérstaklega var hugað að þáttum sem snúa að íbúðarbyggð og tengingu við gæði byggðar, félagslega þætti, samgöngur, atvinnusvæði og opin svæði. (Mynd 4-1)
2. Valin voru sjö heimsmarkmið sem breytingartillagan hefur mest áhrif á. Hvert og eitt þessara markmiða var skoðað nánar. Rýnt var hvernig breytingartillagan styður við valin heimsmarkmið og hvort bæta mætti tillöguna til að mæta þeim betur. Tekin voru dæmi um hvernig tillagan styður við heimsmarkmiðin.

Greiningin leiddi í ljós að skerpa mætti á tillögunni varðandi áhrif á loftslagsbreytingar og líffræðilega fjölbreytni. Þessi atriði voru rýnd sérstaklega í matsskýrslunni.



Mynd 4-1 Heimsmarkmið Sameinuðu þjóðanna og tenging við Aðalskipulag Reykjavíkur 2010 – 2030.



**SAMRÆMI  
VIÐAUKA  
AÐALSKIPULAGS  
REYKJAVÍKUR VIÐ  
HEIMSMARKMIÐ  
SAMEINUÐU  
ÞJÓÐANNA**

**Heimsmarkmið**

- 11.1** Eigi síðar en árið 2030 geti allir orðið sér úti um fullnægjandi og öruggt húsnæði á viðráðanlegu verði, fátækrahverfi verði endurbætt og grunnþjónusta standi öllum til boða.
- 11.2** Eigi síðar en árið 2030 geti allir ferðast með öruggum sjálfbærum samgöngutækjum á viðráðanlegu verði á bættu vegakerfi. Lögð verði áhersla á betri almenningssamgöngur sem taka mið af fólki í viðkvæmri stöðu, konum, börnum, fötlugu fólki og öldruðum.
- 11.6** Eigi síðar en árið 2030 verði dregið úr skaðlegum umhverfisáhrifum í borgum, meðal annars með því að bæta loftgæði og meðhöndlun úrgangs.

**11 SJÁLFBÆRAR BORGIR  
OG SAMFÉLÖG**



**HELSTU MARKMIÐ SKIPULAGSBREYTINGAR**

Stuðla að kröftugum og sjálfbærum vexti borgar sem styður við markmið um kolefnishlutleysi, vernd náttúrusvæða, líffræðilega fjölbreytni og um samkeppnishæft, lífvænlegt, réttlátt og fjölbreytt borgarsamfélag.

Að uppbygging sjálfbærra borgarhverfa og vistvænna samgönguinnviða haldist í hendur. Ákvarðanir í húsnæðismálum og samgöngumálum verði ávallt rækilega samfléttaðar.

Með viðaukanum er stefnt er að því að hlutdeild almenningssamgangna, hjólandi og gangandi aukist en hlutdeild einkabíls minnki.

Stokkalausnir tengi betur saman hverfi sem eru aðskilin með umferðarpungum stofnbrautum þar sem hægt er að nýta land til uppbyggingar.

**3 HEILSA OG  
VELLIÐAN**



**Heimsmarkmið**

- 3.4** Eigi síðar en árið 2030 hafi ótímabærum dauðsföllum af völdum annarra sjúkdóma en smitsjúkdóma verið fækkað um þriðjung með fyrirbyggjandi aðgerðum og meðferð og stuðlað að geðheilbrigði og velliðan.

**HELSTU MARKMIÐ SKIPULAGSBREYTINGAR**

Nálægð við almenningssamgöngur, vistvænna samgönguinnviði og fjölbreytta atvinnukjarna verði lögð til grundvallar við mat á þéttleika og yfirbragði íbúðarbyggðar á nýjum byggingarsvæðum.

Íbúar hafi gott aðgengi að grænum svæðum og fjölbreyttum almenningssvæðum og skipulag hverfa örvi almennt hreyfingu, samveru, mannlíf og vistvænar ferðavenjur.

Götur borgarinnar verði vistlegar, gróðursælar og öruggar og þjóni öllum ferðamátum. Svæði meðfram stofnbrautum verði endurheimt og þróuð fyrir þetta borgarbyggð, með stokkalausnum og endurhönnun umferðargatna.

Ákveðnari ákvæði um gæði íbúðarbyggðar, grænt yfirbragð, gegndræpi, ofanvatnslausnir, græn þök, kröfur um birtuskilyrði, leiksvæði osfrv.

**Heimsmarkmið**

- 10.3** Tryggð verði jöfn tækifæri og dregið úr ójöfnuði, meðal annars með afnámi laga, breyttri stefnumótun og starfsháttum sem ala á mismunun, samhliða því að þrýsta á lagasetningu, stefnumótun og starfshætti sem styðja við markmiðið.

**10 AUKINN  
JÖFNUBUR**



**HELSTU MARKMIÐ SKIPULAGSBREYTINGAR**

Á hverjum tíma verði tryggt fjölbreytt framboð húsa og búsetukosta fyrir alla félagshópa. Rúm verði fyrir þá alla og hverskonar búsetuúræði innan íbúðarhverfa og blandaðra svæða. Félagsleg blöndun og fjölbreytni verði ávallt leiðarljós við skipulagningu nýrra hverfa.

Lögð verði sérstök áhersla á uppbyggingu hagkvæms húsnæðis og leiguhúsnæðis á reitum í grennd við Borgarlínustöðvar.

Að skapa sjálfbær og heilbrigð borgarhverfi þar sem allir félagshópar hafa tækifæri til búsetu. Þróaðar verði sterkar hverfishildir sem standi undir grunnþjónustu, öflugri verslun og þjónustu, íþrótt- og frístundastarfsemi og fjölbreyttu mannlífi. Atvinnutækifærum innan hverfa verði fjölgað og atvinnukjarnar í grennd við einsleit íbúðarhverfi styrktir.



## 8 GÓÐ ATVINNA OG HAGVÖXTUR



### Heimsmarkmið

**8.2** Aukinni framleiðni í atvinnulífínu verði náð með fjölbreytni, tækninýjungum og nýsköpun, meðal annars með því að beina athygli að vinnuafslökum geirum sem fela í sér mikinn virðisauka.

### HELSTU MARKMIÐ SKIPULAGSBREYTINGAR

Bakland hverfisverslunar og þjónustu verði styrkt með fjölgun íbúa og starfa. Fjölbreytt atvinnustarfsemi verði heimil eins og kostur er í skilgreindum hverfiskjörnum og íbúðir verði heimilaðar á efri hæðum bygginga í hverfiskjörnum og nær þjónustukjörnum.

Eldri atvinnusvæði verði endurskipulögð markvisst og í áföngum og tryggt verði að ekki skapist ótímabær þrýstingur á núverandi starfsemi að finna sér nýjan stað.

Lágmarka fjölda starfa sem eru utan vaxtarmarkna og hámarka framboð atvinnutækifæra á miðlægum svæðum og við Borgarlínu.

Jafnari dreifingu starfa og íbúa um borgina, meðal annars til að draga úrakstursvegalengdum, jafna umferðarflæði og skapa grundvöll að vistvænni ferðavenjum.

### Heimsmarkmið

**15.9** Eigi síðar en árið 2020 verði tekið tillit til gildis vistkerfis og líffræðilegrar fjölbreytni við gerð lands- og svæðisáætlna og í öllu þróunarferli, skýrslugerðum og aðgerðum til að draga úr fátækt.

## 15 LÍF Á LANDI



### HELSTU MARKMIÐ SKIPULAGSBREYTINGAR

Við mótun breytingartillagna verði markmið um Græna netið og líffræðilegan fjölbreytileika lögð til grundvallar.

Með þéttingu byggðar er land í útjaðri ekki tekið undir byggð og þannig er stuðla að verndun náttúrulegra svæða.

Lagður verði sérstakur metnaður í að eflingu almenningssýma innan eldri hverfa sem nýrra.

Settar eru ákveðnari kröfur um grænt yfirbragð, gegndræpi, ofanvatnslausnir og græn þök.

## 13 AÐGERÐIR Í LOFTSLAGSMÁLUM



### Heimsmarkmið

**13.2** Ráðstafanir vegna loftslagsbreytinga verði að finna í landsáætlunum, stefnumótunum og skipulagi.

### HELSTU MARKMIÐ SKIPULAGSBREYTINGAR

Við mat á skipulagstillögum og byggingaráformum verði ávallt hugað að kolefnisspori húsnæðis og innviða. Unnið verði í samræmi við markmið Reykjavíkurborgar um kolefnishlutleysi.

Þéttari byggð og blöndun landnotkunar er forsenda þess að auðveldar verði að breyta ferðavenjum, byggja upp öflugar almenningssamgöngur og draga úr umhverfisáhrifum bílsamgangna.

Undirstrikað er mikilvægi græna netsins og gróðurþekju fyrir kolefnisbindingu vegna markmiðs um kolefnishlutleysi.

### Heimsmarkmið

**9.1** Þróaðir verði traustir innviðir, sjálfbærir og sveigjanlegir, hvort sem er staðbundnir eða yfir landamæri, í því skyni að styðja við efnahagsþróun og velmegun þar sem lögð verði áhersla á jafnt aðgengi á viðráðanlegu verði fyrir alla.

## 9 NÝSKÖPUN OG UPPBYGGING



### HELSTU MARKMIÐ SKIPULAGSBREYTINGAR

Innviðir verði almennt styrktir til að greiða fyrir orkuskiptum í samgöngum.

Fjölgun íbúa og starfa verði einkum innan áhrifasvæðis Borgarlínu.

Betri nýting núverandi húsnæðis og endumýting þess – og annarra innviða – gegni veigamiklu hlutverki þegar fram tíðar uppbyggingarþörf er mætt.

Skapa hagkvæmari borg, með betri nýtingu fjárfestinga, s.s. í skólum, opnum svæðum, götum og veitukerfum.



## 5 Borgarhlutar

### 5.1 Ártúnshöfði – Elliðaárvogur

Skipulagstillagan gerir ráð fyrir breyttri afmörkun svæða fyrir íbúðarbyggð og miðsvæði og mun íbúðum fjölga um 3.200 frá gildandi skipulagi, úr 2.800 íbúðum í 6.000. Íbúðarbyggð stækkar um 4,4 ha til vesturs yfir svæði sem áður var skilgreint sem strandsvæði (ST9). Miðsvæði stækkar um 4,5 ha á kostnað íbúðarbyggðar og skilgreind eru tvö ný miðsvæði Krossamýrartorg (M26) og Malarhöfði (M27). Grænir geirar milli hverfa eru skilgreindir sem opin svæði (OP) og skólalóðir (S) eru afmarkaðar. Lega stíga og tengibrautar fyrir Borgarlínu breytist einnig lítillega

Stærð landfyllingar er óbreytt en lögun hennar er breytt í samræmi við rammaskipulag Elliðaárvogs. Settur er fyrirvari við stærð og lögun vegna frekara mats á umhverfisáhrifum í samræmi við álit Skipulagsstofnunar frá árinu 2017. Rétt er að taka fram að landfyllingin er teiknuð á uppdrætti í gildandi skipulagi miðað við að stærð fyllingarinnar sé 12 ha. Í greinargerð skipulagsins má skilja sem svo að landfyllingin sé 5 ha, en þar átti að koma fram að hún væri stærri en 5 ha og félli þar með undir lög um mat á umhverfisáhrifum.

#### 5.1.1 Íbúapróun

Umhverfisþættir	Matsspurningar	
Íbúapróun Fjölbreytt húsnæði	<ul style="list-style-type: none"><li>• Styður tillagan markmið um félagslega fjölbreytni í hverfum?</li><li>• Stuðlar tillagan að fjölbreyttu framboði húsnæðis?</li><li>• Mætir tillagan spám um þörf fyrir minna húsnæði?</li></ul>	+

Áhersla er lögð á fjölbreyttar íbúðagerðir í fjölbýlishúsum og raðhúsum og er meðalstærð íbúða 90 m<sup>2</sup>. Skipulagið mætir þannig þróun um minni fjölskyldustærðir, breyttan lífsstíl, öldrun samfélagsins og fjölgun einstaklingsheimila. Með þessu er líklegt að markmið í húsnæðisstefnu Reykjavíkurborgar um að tryggja félagslegan fjölbreytileika með fjölbreyttu framboði íbúða verði uppfyllt. Ákvæði um framboð húsnæðis fyrir lægstu tekjuhópana eru sett fram í tillögunni og áhersla lögð á að tryggja félagsleg markmið húsnæðisstefnunnar.

Skipulagstillaga borgarhlutans Ártúnshöfði-Elliðaárvogur er líkleg til að hafa jákvæð áhrif á íbúapróun.

#### 5.1.2 Atvinnustarfsemi og byggðamynstur

Umhverfisþættir	Matsspurningar	
Atvinnulíf og dreifing starfa Byggðamynstur	<ul style="list-style-type: none"><li>• Hefur tillagan áhrif á nýtingu núverandi húsnæðis (íbúða- og atvinnuhúsnæðis)?</li><li>• Stuðlar tillagan að auknu jafnvægi í dreifingu íbúa og starfa um borgina?</li><li>• Stuðlar tillagan að uppbyggingu íbúðarhúsnæðis í nálægð við þungamiðju atvinnulífs?</li><li>• Hvaða áhrif hefur tillagan á gæði hins byggða umhverfis, ásýnd og yfirbragð?</li></ul>	- ++

Gert er ráð fyrir auknum möguleikum til uppbyggingar atvinnuhúsnæðis miðað við það sem gert er ráð fyrir í gildandi skipulagi þar sem miðsvæði stækkar um 4,5 ha á kostnað





Íbúðarbyggðar. Fermetrafjöldi atvinnuhúsnæðis eykst um 80.000 á skipulagstímabilinu líkt og gert var ráð fyrir í gildandi aðalskipulagi, og megin hluti nýrrar uppbyggingar þess verður á Krossamýrartorgi (M26). Í tillögunni er gert ráð fyrir tveimur nýjum miðjum, Krossmýrartorgi og Malarhöfða þar sem gert er ráð fyrir verslun, þjónustu, skrifstofum og íbúðum. Möguleiki verður á léttum iðnaði, s.s. hótél og gististarfsemi. Gert er ráð fyrir heimildum fyrir matvöruverslun. Með þessari tillögu er stuðlað að auknu jafnvægi í dreifingu íbúa og starfa um borgina. Íbúðarhúsnæði verður í nálægð við atvinnulíf, en líklega er ekki hægt að segja að um þungamiðju atvinnulífs sé að ræða. Í dag einkennist byggðin í borgarhlutanum af atvinnuhúsnæði af ýmsum stærðum, gerðum og gæðum og er gert ráð fyrir að núverandi húsnæði muni að mestu víkja fyrir nýrri byggð. Það sem þarf væntanlega að víkja er iðnaðarhúsnæði 35.200 m<sup>2</sup>, verslun/skrifstofur 5.100 m<sup>2</sup>, vörugeymslur 9.700 m<sup>2</sup> og sérhæft húsnæði 5.900 m<sup>2</sup>, alls 55.900 m<sup>2</sup>. Það hefur neikvæð áhrif á þá starfsemi sem fyrir er með tilheyrandi óhagræði fyrir þá aðila. Gert er ráð fyrir svæði undir starfsemi sem flyst í burt innan vaxtarmarka borgarinnar og eru áætlanir um að vinnuafsfrekir staðir verði staðsettir við góðar samgöngur. Einhver starfsemi getur þó verið áfram innan borgarhlutans í samræmi við áætlanir um nálægð íbúða og þjónustu.

Með endurskipulagningu borgarhlutans í anda alþjóðlegrar sýnar á sjálfbæra borgarþróun verða áhrif á gæði hins byggða hverfis, ásýnd og yfirbragð mjög jákvæð. Tillagan er í samræmi við markmið landsskipulagsstefnu um sjálfbært skipulag þéttbýlis og gæði hins byggja umhverfis sem og í samræmi við markmið Svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins um að meginþunga vaxtar sé beint á miðkjarna með nútíma samgöngum.

### 5.1.3 Samgöngur, ferðavenjur og þjónustuframboð

Umhverfisþættir	Matsspurningar	
Samgöngur og ferðavenjur Þjónustuframboð Efnahagur og samfélag	<ul style="list-style-type: none"><li>Hefur tillagan áhrif á farþegagrunn Borgarlínu?</li><li>Styður tillagan við markmið aðalskipulags um breyttar ferðavenjur?</li><li>Hefur tillagan áhrif á skólahverfi?</li><li>Styður tillagan markmið um aðgengi að verslun og þjónustu?</li></ul>	++

Í samræmi við gildandi skipulagi er gert ráð fyrir tengibraut frá Vogabyggð, þvert yfir Geirsnef til austurs fyrir almenningssamgöngur, gangandi og hjólandi. Tillagan gerir ráð fyrir skiptistöð og væntanlega endastöð fyrsta áfanga Borgarlínu við Krossamýrartorg. Lögð er áhersla á mestan þéttleika byggðar næst væntanlegum stöðvum Borgarlínu til að styðja við markmið um breyttar ferðavenjur. Enn fremur er gert ráð fyrir akstri almenningsvagna innan hverfisins og góðu neti göngu- og hjólastíga.

Með þéttingu byggðar og fjölgun íbúða frá gildandi skipulagi eykst grundvöllur fyrir skólahverfi, en gert er ráð fyrir þremur skólahverfum með einum safnskóla.

Tillagan kemur til með að hafa mjög jákvæð áhrif á samgöngur, ferðavenjur og þjónustuframboð og er í samræmi við markmið gildandi aðalskipulags, Svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins og samgönguáætlun.



### 5.1.4 Loftslag

Umhverfisþættir	Matsspurningar	Áhrif
Loftslag	<ul style="list-style-type: none"><li>• Hvert er kolefnisspor vegna uppbyggingar íbúða?</li><li>• Hver eru áhrif af því að nýta betur núverandi húsnæði og velja byggingarefni?</li><li>• Hvaða áhrif hefur tillagan á losun frá samgöngum og kolefnisspor innviða?</li></ul>	0/-
		+

Núverandi landnotkun í borgarhlutanum einkennist fyrst og fremst af svæðum sem nýtt eru sem lager- eða geymslusvæði og annað tengt iðnaði, bílastæði og götur og svo atvinnuhúsnæði. Eins og fram kemur í kafla 5.1.2 er gert ráð fyrir að meirihluti núverandi atvinnuhúsnæðis verði látið víkja fyrir nýrri byggð en því fylgja umrædd geymslusvæði og bílastæði. Það að rífa núverandi húsnæði og byggja í stað þess nýtt hverfi felur í sér losun gróðurhúsalofttegunda og sömuleiðis þarf að byggja atvinnuhúsnæði annars staðar í stað þess sem verður rífið. Reikna má með því að kolefnisspor sem endurnýting húsnæðis veldur sé 60% lægra en kolefnisspor vegna niðurrifs og nýbyggingar. En á mótí má líta til þess að núverandi byggð er fremur gisin, byggingar almennt aðeins 1-3 hæðir og landið ekki eins vel nýtt og hægt væri. Kolefnisspor íbúðauppbyggingar í þessu hverfi er því nokkuð en það vegur á mótí að með þéttara hverfi sem styður við vistvænar samgöngur og styttingu veglengda er dregið úr losun gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum.

Í skipulagsskilmálum deiliskipulags verða ákvæði sem kveða á um minnkun vatns- og raforkunotkun, meðhöndlun yfirborðsvatns, kolefnisbindingu og að dregið verði úr orkunotkun við húshitun og kælingu ásamt endurvinnslu og sorpflokkun. Lögð verður sérstök áhersla á vandaða hönnun og vistvæn byggingarefni út frá íslenskum aðstæðum. Verði gengið að þessum skilmálum koma þær aðgerðir einnig til með að draga úr kolefnisspori borgarhlutans.

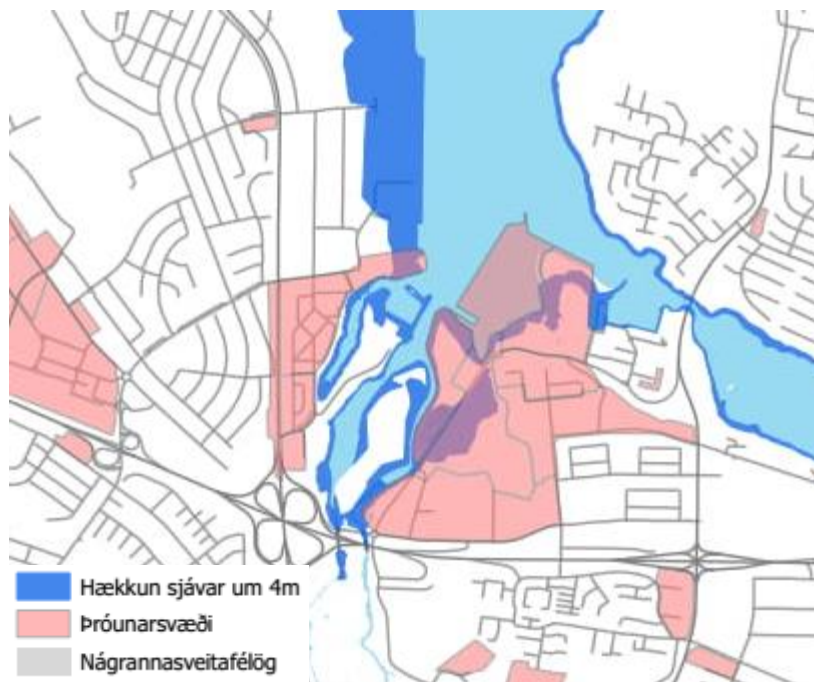
Uppbygging innviða felur alltaf í sér losun gróðurhúsalofttegunda, þrátt fyrir að tilgangurinn með innviðunum sé stuðningur við vistvænar samgöngur. Einnig má búast við að umferð um hverfið aukist verulega frá því sem nú er (Berglind Hallgrímsdóttir, 2017). Samkvæmt umferðargreiningu í kafla 3.9 má reikna með að áhersla sem lögð er á virka ferðamáta, almenningsamgöngur og Borgarlínu skili sér í minni losun gróðurhúsalofttegunda heldur en ef áherslan hefði frekar verið á notkun einkabílsins.

Með auknu hlutfalli vistvænna samgangna má búast við að dragi úr losun gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum. Áhersla er á gott aðgengi að verslun og þjónustu í hverfinu sem dregur úr ferðapörf út fyrir hverfið. Á heildina litið eru áhrif á loftslag jákvæð.

### 5.1.5 Náttúruvá

Byggð við strönd Elliðaársvogs stafar hættu af sjávarflóðum vegna hækkaðrar sjávarstöðu af völdum loftslagsbreytinga. Í rannsókn VSÓ Ráðgjafar frá árinu 2016 var sviðsmynd sjávarflóða vegna hækkaðrar sjávarstöðu kortlögð. Í rannsókninni var gert ráð fyrir 4 m sjávarflóði miðað við hæðarkerfi Reykjavíkurborgar. Þessi tiltekna sjávarhæð var byggð á niðurstöðum Vísindanefndar um loftslagsmál og valin sem námundun af miðgildi og sýndi hvorki versta né besta tilvik. En líklegt flóð gæti verið á bilinu 3,92-4,33 m (Auður Magnúsdóttir, Grétar Mar Hreggviðsson, & Kristín Þrastardóttir, 2016). Kortlagning fyrir Elliðaárvog sýnir svæði sem líkleg eru til að verða fyrir flóðum miðað við núverandi landhæð (Mynd 5-1). Til að mæta hættu af sjávarflóðum verður að grípa til

mótvægisáðgerða og skipuleggja landhæð og lágmarksgólfhæð þannig að byggð í borgarhlutanum standist þessa hættu. En í því felst ekki aðeins að verja hús og mannvirki heldur einnig lagnir, s.s. vegna rafmagns, fráveitu, vatns og hitaveitu. Samkvæmt viðmiðunarreglum fyrir landhæð á lágsvæðum (Sigurður Sigurðarson, 2018) ætti landhæð í Elliðaárvogi að lágmarki að vera 3,92 m og gólfhæð að lágmarki 4,22 m. Grófrými eins og bílakjallarar geti verið lægri en þurfa þá að vera varin leka upp í lágmarksgólfhæð. Gera þarf skilmála um lágmarks land- og gólfhæð í deiliskipulagi byggt á fyrrgreindum viðmiðunarreglum sem og samráði við Vegagerðina sem er umsagnaraðili um aðalskipulag og deiliskipulag lágsvæða þar sem hættu er á sjávarflóðum.



Mynd 5-1 Möguleg sjávarflóðasvæði við Elliðaárvog miðað við 4 m flóð og núverandi landhæð. Gert er ráð fyrir 100 ára flóði og hækkun sjávarstöðu vegna loftslagsbreytinga um 0,5 m. Gera verður ráðstafanir um landhæð til þess að landfylling verði ekki í hættu af sjávarflóðum. (mynd: Reykjavíkurborg).

### 5.1.6 Heilsa og öryggi

Umhverfisþættir	Matsspurningar	Áhrif
Heilsa og öryggi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hvaða áhrif hefur tillagan á loftgæði, sbr. markmið um að draga úr svifryksmengun?</li> <li>Hvaða áhrif hefur tillagan á hljóðvist?</li> <li>Hefur tillagan áhrif á lýðheilsu, s.s. aðstæður til heilsueflingar, aðgengi að útivistarsvæðum?</li> </ul>	-

Mesta aukning umferðar frá núverandi ástandi verður um Bíldshöfða, Breiðhöfða og svo um samgönguás Borgarlínu. Miðað við umferðarreikninga fyrir borgarhlutann (Verkís 2017) og hávaðakort Umhverfisstofnunar frá stöðum innan borgarinnar sem sýna sambærilega umferð þá má búast við því að hávaði við íbúðahúsnæði næst ofangreindum götum fari yfir leyfileg mörk skv. reglugerð 724/2008 um hávaða. Í reglugerðinni eru leyfileg hávaðamörk vegna umferðar við íbúðarhúsnæði á verslunar- og þjónustusvæðum 65 dB(A). Helsta breytingin frá gildandi skipulagi er sú að fleiri íbúar eru



í hverfinu m.v. breytingartillöguna og því fleiri sem verða fyrir áhrifum umferðarhávaða og sömuleiðis með fleiri íbúðum og aukinni uppbyggingu verður umferðin meiri. Að sama skapi veldur aukin umferð meiri staðbundinni svifryksmengun. Umferðargreining í kafla 3.9 gefur til kynna að búast megi við aukningu á mengun og hávaða í nálægð við helstu umferðaræðar og skoða þarfr hvernig lágmarka megi áhrifin í útfærslu byggðar.

Í breytingartillögunni er hluti opins svæðis (OP4), tekinn undir byggð eða 4,4 ha. Svokallað Geirsnef er sá hluti OP4 sem fær að halda sér, en not fyrir það svæði er ekki sérstaklega skilgreint í núgildandi skipulagi. Svæðið er í dag notað sem lausagöngusvæði hunda. Það að taka opið svæði undir byggð dregur úr möguleikum íbúa hverfisins að stunda útivist á svæðinu. Breytingartillagan skilgreinir hins vegar nýtt opið svæði sem liggur í gegnum hverfið meðfram höfðanum. Það svæði er reyndar að mestu í bröttum hlíðum höfðans og því ekki ljóst hversu vel það hentar til útivistar m.t.t. aðgengis fyrir alla.

Til að styðja við breyttar samgönguvenjur verður gert ráð fyrir neti göngu- og hjólastíga og stuðlar það að bættri lýðheilsu. Aðgengi að grænum svæðum innan borgarhlutans samkvæmt breytingartillögunni er ekki til þess fallið að hafa jákvæð áhrif á lýðheilsu en hins vegar má hafa í huga nálægð borgarhlutans við græn svæði Elliðaárdals.

Breytingartillagan sjálf hefur hins vegar neikvæð áhrif á heilsu hvað aðgengi að grænum svæðum innan borgarhlutans varðar.

### 5.1.7 Menningarminjar

Umhverfisþættir	Matsspurningar	Áhrif
Menningarminjar	<ul style="list-style-type: none"><li>Hefur tillagan áhrif á menningarminjar?</li></ul>	/

Ekki er hægt að fullyrða um áhrif skipulagsins á menningarminjar þar sem gögn þess efnis liggja ekki fyrir. Hins vegar kemur fram í drögum að varðveislumati fyrir hús og mannvirki í Ártúnshöfða (óútgefið efni frá Borgarsögusafni 2020) að ákveðnar byggingar á svæðinu hafi hátt varðveislugildi og eru lagðar fram tillögur að verndun þeirra. Þar er m.a. um að ræða sementsverksmiðju Sævarhöfða 31 ásamt tilheyrandi byggingum og grjótmulningshús við Sævarhöfða 6-10. Tekið verður tillit til þessara tillagna ásamt upplýsingum í endanlegum gögnum með skilmálum í deiliskipulagi borgarhlutans.

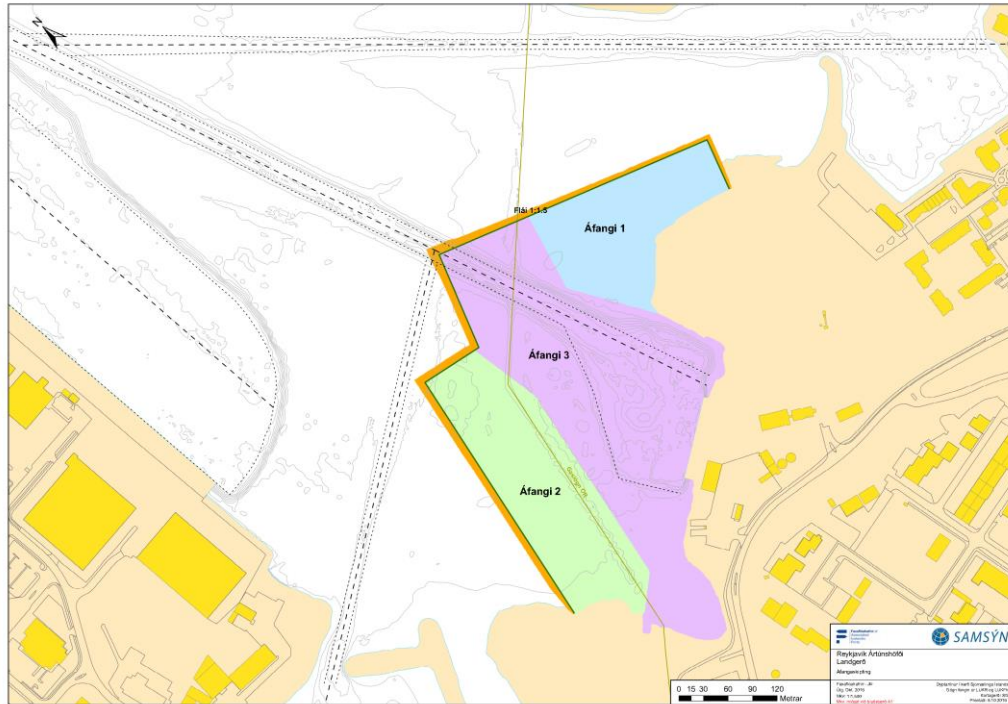
### 5.1.8 Auðlindir, óraskað land og líffræðileg fjölbreytni

Umhverfisþættir	Matsspurningar	Áhrif
Líffræðileg fjölbreytni	<ul style="list-style-type: none"><li>Hefur tillagan áhrif á vistkerfi/líffræðilega fjölbreytni?</li></ul>	/
Auðlindir	<ul style="list-style-type: none"><li>Hefur tillagan áhrif á nýtingu lands?</li></ul>	+
Líffræðileg fjölbreytni	<ul style="list-style-type: none"><li>Hefur tillagan áhrif á hlutfall uppbyggingar á röskuðum svæðum?</li></ul>	
Opin svæði og óraskað land	<ul style="list-style-type: none"><li>Hefur tillagan áhrif á gegndræpi jarðvegs?</li><li>Hvað þola innviðir; frárennsli, heitt vatn og kalt vatn?</li><li>Hver er þörf á efnistöku?</li></ul>	/

#### Líffræðileg fjölbreytni

Áhrif á líffræðilega fjölbreytni verða fyrst og fremst af völdum landfyllingar í Elliðaárvogi. Landfyllingin hefur farið í gegnum mat á umhverfisáhrifum í samræmi við lög nr. 106/2000 en í áliti Skipulagsstofnunar frá árinu 2017 kemur fram að nauðsynlegt sé að vinna að

frekari rannsóknum á farleiðum og búsvæðanotkun laxfiska á áhrifasvæði landfyllingar áður en ákvörðun er tekin um umfang fyllingarinnar. Í matsskýrslunni er landfyllingunni skipt í 3 áfangi og er niðurstaða matsins að áhrif 1. áfangi á lífríki séu óveruleg en áhrif hinna tveggja áfanganna séu óviss þar til niðurstöður fyrrgreindra rannsókna liggja fyrir (Mynd 5-2).



Mynd 5-2 Tillaga að áfangaskiptingu landfyllingar eins og hún birtist í matsskýrslu (Mannvit, 2016)

Hafrannsóknastofnun gerði rannsókn á farleiðum gönguseiða laxa á ósasvæði Elliðaáa árið 2017 (Friðþjófur Árnason, Hlynur Bárðarson, & Ingi Rúnar Jónsson, 2018). Þar kemur fram að fá seiði fóru inn á það svæði þar sem áætlað er að landfylling verði og því megi ætla að landfylling hafi ekki teljandi áhrif á farhegðun seiða úr Elliðaám út Sundin. Þó er gerður sá fyrirvari á niðurstöðunni að merkingar fóru fram á síðustu dögum göngu laxaseiða en rannsóknir annars staðar frá hafi bent til þess að farhegðun seiða sem ganga seint sé önnur en hjá seiðum sem ganga fyrr. Þá er rannsókn á farhegðun fullorðinna fiska sem ganga inn Elliðaár til hrygningar sem og farhegðun urriða ekki lokið og því ekki hægt að leggja heildarmat á áhrif landfyllingar á laxfiska enn sem komið er.

Áhrif á botndýralíf eru talin óveruleg þar sem tegundir séu færri og tegundasamsetning einsleitari en víða á sambærilegu dýpi við Suðvesturland og samfélagið virðist verulega raskað. Engar sjaldgæfar eða verndaðar tegundir hafa fundist við athuganir á svæðinu (Jörundur Svavarsson, 2015). Í matsskýrslu vegna landfyllingar kemur fram að áhersla verði lögð á að hreyfa sem minnst við botnseti vegna tríbútýltinmengunar (TBT) sem hefur mælst yfir bakgrunnsörkum OSPAR. Þá verði byggðir garðar og viðhaft verklag til að koma í veg fyrir að grugg og mengað set berist frá svæðinu (Mannvit, 2016).

Áhrif á fuglalíf felst fyrst og fremst í skerðingu á búsvæðum fugla, fyrst og fremst með brotnámi manngerðra leira sem myndast hafa í tengslum við malarvinnslu Björgunar. Samkvæmt matsskýrslu sem fjallar um áhrif landfyllingar er einna helst ástæða til að hafa áhyggjur á gulönd sem er sjaldgæf andategund sem hefur vetursetu í vogunum (Mannvit, 2016). Skipulagsstofnun bendir á í áliti sínu að þó að inngrip í stofn gulandar sé lítið vegna áformaðra framkvæmda sé um að ræða tegund með litla stofnstærð þar sem samvirk áhrif ólíkra framkvæmda og athafna (á landsvísu) geti haft mikil áhrif



(Skipulagsstofnun, 2017). Það er ekki mikið rúm fyrir mótvægisáðgerðir í Elliðaárvoginum sem koma til móts við áhrif á lífríki að einhverju marki. Landfyllingin hefur áhrif á leirur og grunnsævi sem flokkast til votlendis ásamt því lífríki sem því tilheyrir og veldur líklega röskun á farleiðum laxfiska. Endurheimt votlendis, m.a. í Úlfarsárdal, er lagt til sem mótvægisáðgerð við áhrifum landfyllingar á lífríki í Elliðaárvogi (Mannvit, 2016) en það votlendi kemur ekki í stað þess sem tapast við landfyllinguna. Mögulegt væri að hanna að minnsta kosti hluta landfyllingarinnar þannig að hún líkti sem mest eftir náttúrulegri strandlínu sem myndi laða að sér fjöru- og fuglalíf, en það er ákvörðun sem yrði að taka á síðari stigum.

Áhrif landfyllingar á lífríki eru háð óvissu þar sem niðurstöður rannsókna á farleiðum laxfiska liggja ekki að fullu fyrir. Niðurstöður þeirra rannsókna geta jafnframt haft áhrif á afmörkun landfyllingarinnar.

### Auðlindir og óraskað land

Áhersla er lögð á að í skilmálum deiliskipulags verð gert ráð fyrir blágrænum ofanvatnslausnum í borgarhlutanum með grænum ofanvatnsrásum, settjörnum og votlendisgróðri sem dregur úr styrk mengandi efna og næringarefna áður en ofanvatni er hleypt í viðtaka. Þá verði gert ráð fyrir grænum þökum og þakgörðum sem felur í sér, ásamt lausnum eins og tjörnum og svelgjum að vatnið er nýtt innan lóðarinnar og léttir á álagi á fráveitukerfi. Með þessum lausnum verður hlutfall gróðurs í borgarhlutanum mun meira en ella sem styður við markmið um líffræðilegan fjölbreytileika. Ofanvatnslausnir eru þannig tæki til að mæta auknu álagi á fráveitu með þéttingu byggðar en er einnig liður í að aðlagast loftslagsbreytingum sem m.a. fela í sér tíðari úrkomu og aukið álag á fráveitukerfi.

Tilkoma nýs borgarhluta kallar á nýja skolpdælustöð en líklega anna fráveitulagnir álagi frá byggðinni þar sem þær eru hannaðar fyrir iðnaðarsvæði og með meira rúmtak en fráveita í íbúðarbyggð. Gera þarf ráð fyrir landi undir skolpdælustöð strax í upphafi skipulags þar sem erfiðara er að gera breytingar eftir á. Settir verða skilmálar í deiliskipulag varðandi fráveitu í samráði við Veitur.

Þá þarf að gera ráð fyrir aðveitustöðvum rafmagns í skipulagi og plássi fyrir stærri lagnir. Hafa verður í huga að slíkum stöðvum fylgir nokkur hávaði sem getur haft neikvæð áhrif á íbúa og því þarf að huga að plássþörf í kringum stöðvarnar.

Stutt er í stórar stofnæðar heits vatns við Ártúnshöfða. Hins vegar kallar aukinn fólksfjöldi á meiri upptöku heits vatns sem hefur umhverfisáhrif á því svæði þar sem jarðhitavinnslan fer fram. Dreifing heits vatns í borgarhlutanum kallar á byggingu dreifistöðva og vegna varmadælustöðva. Gera verður ráðstafanir vegna losunar bakvatns úr hitaveitukerfinu. Settir vera skilmálar í deiliskipulag varðandi landþörf vegna rafmagns og heits vatns eins og lýst er hér að framan.

Uppbygging borgarhlutans hefur jákvæð áhrif á nýtingu lands þar sem nýtingin verður betri með þéttari og fjölbreyttari byggð þar sem lögð er áhersla á gæði hins byggða umhverfi með grænum svæðum. Svæðið einkennist í dag af röskuðu landi undir ýmis konar starfsemi.

Þörf á efnistöku er fyrst og fremst vegna fyrirhugaðrar landfyllingar. Áætluð efnisþörf landfyllingarinnar er 1-1,2 milljónir m<sup>3</sup> auk 21.000 m<sup>3</sup> af grjóti í sjóvarnargarða. Við gerð 1. áfanga er gert ráð fyrir að nota efni sem safnast hefur upp á athafnasvæði Björgunar. Það efni mun uppfylla um 90% efnisþarfir 1. áfanga en það sem upp á vantar verði leyst með dælingu efnis af hafsbötni. Ekki liggur fyrir hvaðan efni í 2. og 3. áfanga verður fengið og kann að vera háð málsmeðferð samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum.



## 6 Stakar framkvæmdir

### 6.1 Stokkar á Miklubraut og Sæbraut

Breytingin varðandi stokkalausnir á Miklubraut og Sæbraut snýr einkum að landnotkun. Á skipulagsupprætti er sýnd afmörkun stokka. Útfærsla stokkalausna verður til frekari skoðunar í sérstakri breytingu aðalskipulags vegna Borgarlínu. Þessar framkvæmdir eru hluti af Samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins.

Stokkur á Miklubraut er um það bil 1,7 km að lengd og nýtt byggingarland er um 11,2 ha. Stokkur á Sæbraut er um 0,9 - 1 km að lengd og land sem mögulega losnar er um 4 ha. Staðsetning gangamunna hefur ekki verið útfærð nákvæmlega.

Megin markmið með gerð stokka er að bæta umhverfisgæði í aðliggjandi byggð og tengja betur saman hverfi sem eru aðskilin með umferðarpungum stofnbrautum. Stokkalausnir greiða götu Borgarlínu, þar sem hún þarf að þvera stofnbrautir og bæta almennt skilyrði fyrir vistvæna ferðamáta. Stokkalausnir tryggja ný byggingarsvæði fyrir íbúðir og blandaða byggð og skapa skilyrði fyrir borgargötur með rólegu yfirbragði. Mögulegt er að skapa ný almenningssvæði og útivistarsvæði á núverandi helgunarsvæðum stofnbrautanna. Markmið með aðgerðum er ekki að auka þjónustustig og umferðarrímd heldur að draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum umferðarinnar og skapa forsendur fyrir bættu tengingu fyrir gangandi og hjólandi yfir Miklubraut og Sæbraut.

Matsþáttur	Áhrifaþættir
Íbúapróun, byggðamynstur og atvinnulíf	<ul style="list-style-type: none"><li>Talsverðir möguleikar skapast við að tengja hverfin sitt hvoru megin við stokkana, sem nú eru aðskilin með þungri umferð.</li><li>Byggingarland fyrir íbúðahverfi, atvinnustarfsemi og þjónustu verður til á svæði sem nú fer undir umferðarmannvirki. Tækifæri skapast til að bæta gæði byggðar.</li><li>Eykur samfellu borgarinnar og rými skapast fyrir borgargötur á yfirborði með rólegri umferð.</li><li>Styður vöxt á samgöngumiðaðum þróunarsvæðum.</li><li>Íbúðarbyggð í nánd við þungamiðju atvinnulífs. Meira jafnvægi í dreifingu íbúa og starfa í borginni.</li></ul>
Samgöngur, ferðavenjur og loftslag	<ul style="list-style-type: none"><li>Greiðir götu Borgarlínu og annarra almenningssamgangna.</li><li>Íbúðasvæði byggjast upp nálægt ásum almenningssamgangna.</li><li>Auðveldar virka ferðamáta milli hverfanna sitt hvoru megin við stokkana.</li><li>Framkvæmdir sem greiða fyrir bílaumferð eru líklegar til að ýta undir vaxandi notkun einkabílsins.</li><li>Almennt er þétting líkleg til að draga úr þörf fyrir notkun einkabíls og þar með úr losun gróðurhúsalofttegunda.</li></ul>
Heilsa og öryggi	<ul style="list-style-type: none"><li>Hávaði minnkar þar sem umferð fer um stökk, sjá Mynd 3-8</li><li>Loftgæði batna meðfram stökkum.</li><li>Loftmengun getur aukist við gangnamunna.</li><li>Rólegri og minni umferð á borgargötum á yfirborði getur aukið umferðaröryggi.</li><li>Neikvæðum áhrif verða á framkvæmdatíma, m.a. hávaði, svifryksmengun og hætta vegna umferðar vinnuvéla.</li></ul>



	<ul style="list-style-type: none"><li>Fylgjast þarf með þróun umferðarhávaða og loftmengunar á Miklubraut og Sæbraut, t.d. með reglulegum mælingum, sérstaklega við gangnamunna.</li></ul>
Auðlindir, óraskað land, líffræðileg fjölbreytni	<ul style="list-style-type: none"><li>Óvissa er um efnistöku og efnislosun. Gera þarf grein fyrir þessum þætti í mati á umhverfisáhrifum.</li><li>Líklegt er að núverandi gróður þurfi að víkja. Tíma tekur að græða upp svæði.</li><li>Rými skapast fyrir borgargarða á svæðinu.</li><li>Fornminjar eru skráðar á Kringlusvæði sem geta orðið fyrir áhrifum af framkvæmdum (Mynd 3-10)</li><li>Við útfærslu á stökk við Sæbraut og tengingu yfir Elliðaárvog þarf að taka tillit til opinna svæða og útivistarsvæða við Steinhlíð og á Geirsnefi.</li><li>Við hönnun stökkalausna þarf að taka tillit til staða sem eru viðkvæmir vegna innviða og að þeir raski sem minnst náttúrulegum farvegi vatns</li></ul>

Stokkar í borgum færa umferð ökutækja frá yfirborðsgötum og hefur það í för með sér minni umferðarhraða og minni svifryksmengun á sama tíma og hægt er að nota yfirborðsgötusvæði í öðrum tilgangi en fyrir umferð.

Skipulagstillagan gerir ráð fyrir nýrri íbúabyggð við bæði Miklubraut og Sæbraut, við Kringlu, á Fram-svæði og í Vogabyggð. Umferðargreining bendir til að umferð muni aukast á skipulagstímabilinu. Því má vænta þess að bæði hávaði og svifryksmengun aukist en með því að setja hluta Miklubrautar og Sæbrautar í stökk er hægt að minnka umferðarhávaða og svifryksmengun á þessum svæðum og stuðla þannig að heilsusamlegra umhverfi íbúa.

## 6.2 Landfylling í Elliðaárvogi

Fjallað er um landfyllingu í Elliðaárvogi í kafla 5.1.8.

## 7 Vöktun og eftirfylgni

Vöktun og eftirfylgni gildandi aðalskipulags heldur gildi sínu en í umhverfismati koma fram nokkur atriði sem kalla á áframhaldandi vöktun og er það ítrekað hér (Tafla 7-1).

Tafla 7-1: Yfirlit yfir vöktun umhverfisþátta sem fram koma í umhverfismati.

Umhverfisþáttur	Vöktunartillaga vegna UMÁ	Ábyrgðaraðili/ umsjón
2. Atvinnustarfsemi og byggðamynstur		
Gæði hins byggða umhverfis	Unnin verður nánari stefna um gæðaviðmið við hönnun íbúðarbyggðar.	Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar
5. Heilsa og öryggi		
Umferðarhávaði og svifryksmengun	Fylgjast þarf með þróun umferðarhávaða og loftmengunar á Miklubraut og Sæbraut, t.d. með reglulegum mælingum, sérstaklega við gangnamunna.	Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar og heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur
6. Náttúruvá		





Sjávarflóð	Skipuleggja skal landhæð og lágmarksgólfhæð þannig að byggð í borgarhlutanum standist þessa hættu.	Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar
Flóð vegna álagi á fráveitukerfum	Beita þarf blágrænum lausnum til að nýta náttúrulega farvegi vatns og hanna fráveitukerfi með tilliti til áhrifa þéttingar byggðar sem og loftslagsbreytinga.	Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar
7. Auðlindir, óraskað land og líffræðileg fjölbreytni		
Landfyllingar í Elliðaárvogi	Endurheimt votlendis, m.a. í Úlfarsárdal, er lagt til sem mótvægisáðgerð við áhrifum landfyllingar á lífríki í Elliðaárvogi. Mögulegt væri að hanna að minnsta kosti hluta landfyllingarinnar þannig að hún líkti sem mest eftir náttúrulegri strandlínu.	Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar

Fjöl margar ábendingar eru settar fram í skipulagstillögunni og umhverfisskýrslu um atriði sem taka skal tillit til við gerð deiliskipulags á þróunarreitum. Tafla 7-2 gefur yfirlit yfir helstu á ábendingum vegna gerðar deiliskipulags

Tafla 7-2 Helstu ábendingar vegna gerðar deiliskipulags.

Umhverfisþáttur	Atriði sem á að taka tillit til við deiliskipulagsgerðar
2. Atvinnustarfsemi og byggðamynstur	
Gæði hins byggða umhverfis	Unnin verður nánari stefna um gæðaviðmið við hönnun íbúðarbyggðar. Skerpt er á sýn um grænt og manneskjulegt yfirbragð byggðarinnar og að græna netinu verði viðhaldið. Skipulagningu og hönnun íbúðarbyggðar setji gæði húsnæðisins og nærumhverfis þess í fyrirrúmi og horfi til birtuskilyrða, hljóðgæða og loftgæða í íbúðum, sem og inngörðum og nærumhverfi húsnæðis, hæð bygginga og fjarlægð á milli þeirra, dýpt húsbýgginga og hlutfall útsvæða til leiks og dvalar þar sem sólar nýtur bróðurpart dags. Stuðlað verði að auknum gæðum byggðar og visthæfar og sjálfbærar hönnunarlausnir verði ávallt leiðarljós við mótun nýrrar íbúðarbyggðar. Byggðin og umhverfið milli húsanna beri með sér grænt og manneskjulegt yfirbragð.
3. Samgöngur, ferðavenjur og þjónustuframboð	
Stefna um bíla- og hjólastæði	Bætt aðgengi að almenningssamgöngum, hjóla- og göngustígum og breytingar á stefnu um bíla- og hjólastæði í hverfis- og deiliskipulagi.
4. Loftslag	
Kolefnisspor húsnæðis og innviða	Við mat á skipulagstillögum verði hugað að kolefnisspori húsnæðis og innviða, m.a. með skilmálum og útfærslum um endurnýtingu húsnæðis eða val á byggingarefnum.
5. Náttúruvá	
Sprungur	Skoða þarf staðsetningu sprungu í deiliskipulagi og gera viðeigandi ráðstafanir ef sprunga liggur um svæði þar sem byggð er fyrirhuguð.
Sjávarflóð	Gera þarf skilmála um lágmarks land- og gólfhæð í deiliskipulagi byggt á fyrrgreindum viðmiðunarreglum sem og samráði við Vegagerðina sem er



	umsagnaraðili um aðalskipulag og deiliskipulag lágsvæða þar sem hætta er á sjávarflóðum.
Ofanflóð	Áhersla er lögð á að í skilmálum deiliskipulags verð gert ráð fyrir blágrænum ofanvatnslausnum í borgarhlutanum með grænum ofanvatnsrásnum, settjörnum og votlendisgróðri. Miða skal við að gegndræpi minnki ekki.
6. Heilsa og öryggi	
Umferðarhávaði	Þróunarsvæðin sem liggja meðfram samgönguásum eru innan svæða þar sem hætta er á að hávaði fari yfir umhverfismörk. Meta þarf hvert svæði sérstakleg í deiliskipulagi og gera ráðstafanir sem tryggja viðeigandi hljóðvist.
Svifryk	Þörf á vöktun svifryks á helstu umferðaræðum því núgildandi forsendur benda til þess að umferð aukist á helstu stofnleiðum.
7. Menningarminjar	
Fornminjar	Skoða þarf fornleifaskráningu eða -athugun við gerð deiliskipulags uppbyggingsvæða og gera grein fyrir mögulegum áhrifum á menningarminjar.
8. Auðlindir, óraskað land og líffræðileg fjölbreytni	
Innviðir	Með þéttingu byggðar þarf að fjölga dreifistöðvum og gera þarf ráð fyrir þeim í deiliskipulagi. Tryggja að komast megi að borholur vegna viðhalds, svæðin geta t.d. verið skipulögð sem græn svæði eða bílastæði því gengið er frá þeim eftir að viðgerðum líkur.
Úrgangur	Í deiliskipulagi hverfa með þéttri byggð þarf að huga sérstaklega að því að söfnun úrgangs verður flóknari, úrgangsflokkum sem safnað er sérstaklega fjölgar og það þarf pláss fyrir grenndarstöðvar, aðgengi flutningstækja eða aðra tækni sem nýtt er.
Skolpdælustöðvar	Gera þarf ráð fyrir landi undir skolpdælustöðvar strax í upphafi skipulags þar sem erfiðara er að gera breytingar eftir á. Settir verði skilmálar í deiliskipulag varðandi fráveitu í samráði við Veitur.
Líffræðileg fjölbreytni	Í deiliskipulagi verði hugað að því að líffræðileg fjölbreytni fá aukið svigrúm til að þrífast á eigin forsendum. Horft verði til stefnu borgarinnar um líffræðilega fjölbreytni, markmið um græna netið og hugað að aðgengi íbúa að grænum svæðum.



## 8 Heimildarskrá

- Auður Magnúsdóttir, Grétar Mar Hreggviðsson, & Kristín Þrastardóttir. (2016). *Hækkuð sjávarstaða á höfuðborgarsvæðinu. Áhrif og aðgerðir*. VSÓ Ráðgjöf.
- Berglind Hallgrímsdóttir. (2017). *Umferðarmyndun Elliðaárvogur*. Reykjavík: Verkís.
- Dr. Páll Einarsson, Dr. Haukur Jóhannesson, & Dr. Ásta Rut Hjartardóttir. (2018). Bergsprungur og byggingar á höfuðborgarsvæðinu. *Verktækni*, 25-29.
- Environice. (2020). *Kolefnisbúskapur landnotkunar í Reykjavík. Samantekt fyrir Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar*. Reykjavík: Reykjavíkurborg.
- Finnbjörnsdóttir, R. G. (2020). *Loftgæði á Íslandi. Ársskýrsla 2018*. Reykjavík: Umhverfisstofnun.
- Forsætisráðuneytið. (2018). *Heimsmarkmið Sameinuðu þjóðanna um sjálfbæra þróun - Stöðuskýrsla*. Reykjavík.
- Friðþjófur Árnason, Hlynur Bárðarson, & Ingi Rúnar Jónsson. (2018). *Farleiðir gönguseiða laxa á ósasvæði Elliðaá - áfangaskýrsla 2017*. Reykjavík: Hafrannsóknastofnun.
- Guðmundsson, J. (2016). *Greining á losun gróðurhúsalofttegunda frá íslenskum landbúnaði*. Hvanneyri: Landbúnaðarháskóli Íslands.
- Hjartarson, Á., & Þorbjörnsson, D. (2019). *Vatnafarskort af Reykjavík vestan Elliðaáa*.
- Ívarsson, G., Klüpfel, S., Tómasdóttir, S., & Hendrik, T. (2020). *Hitaveit í Reykjavík - Vatnsvinnsla 2019*. Reykjavík: Orkuveita Reykjavíkur.
- Jörundur Svavarsson. (2015). *Botndýralíf í innsta hluta Elliðavogs norðan Ártúnshöfða á fyrirhugaðri landfyllingu*. Reykjavík: Háskóli Íslands, Líf- og umhverfisvísindadeild.
- Mannvit. (2016). *Landfylling í Elliðaárvogi, Reykjavík*. Reykjavík: Reykjavíkurborg, Umhverfis- og skipulagssvið.
- Orkuspárnefnd. (2019). *Raforkuspá 2019 - 2050. Endurreikningur frá spá frá 2015 út frá nýjum gögnum og breyttum forsendum*. Reykjavík: Orkustofnun.
- Reykjavíkurborg. (2016). *Loftslagsstefna Reykjavíkurborgar - greinargerð*.
- Reykjavíkurborg. (2020). *Kolefnishlutlaus borg*. Sótt frá <https://reykjavik.is/loftslagsmal>
- Reykjavíkurborg og Vegagerðin. (2012). *Kortlagning hávaða í Reykjavík*.
- Reykjavíkurborg og Vegagerðin. (2018). *Kortlagning hávaða samkvæmt tilskipun EU 2002/49/EC. Vegir og götur í Reykjavík*.
- Sigurður Sigurðarson. (2018). *Lágsvæði - viðmiðunarreglur fyrir landhæð*. Reykjavík: Vegagerðin.
- Skipulagsstofnun. (17. mars 2017). Landfylling í Elliðaárvogi, álit um mat á umhverfisáhrifum. Reykjavík: Skipulagsstofnun.
- The British Standards Institution. (2013). *PAS 2070:2013. Specification for the assessment. Direct plus supply chain and consumption-based methodologies*. London: BSI Standards Limited.
- Tómasdóttir, S. (2020). *Kalt vatn - Vatnsvinnsla 2019*. Reykjavík: Orkuveita Reykjavíkur.



Veðurstofa Íslands. (2018). *Loftslagsbreytingar og áhrif þeirra á Íslandi. Skýrsla vísindanefndar um loftslagsbreytingar.*

Veitur. (e.d.). *Fráveitan í tölum.* Sótt frá <https://www.veitur.is/fraveitan-i-tolum>.

Umhverfis- og skipulagssvið

Borgartúni 12-14

105 REYKJAVÍK

Efni:

***Ósk um framlengingu á athugasemdafresti -***

***Drög að tillögum að breytingu á***

***Aðalskipulagi Reykjavíkurborgar 2010-2030***

Á fundi íbúaráðs Miðborgar og Hlíða þann 27. október 2020 var lagt fram bréf umhverfis- og skipulagssviðs dags. 15. október 2020, vegna draga að tillögum að breytingu á Aðalskipulagi Reykjavíkurborgar 2010-2030, endurskoðun á stefnu um íbúðarbyggð og blandaða byggð og framlenging skipulagstímabils til ársins 2040, sbr. 3. lið fundargerðar sama dag. Jafnframt samþykkti íbúaráð Miðborgar og Hlíða að óska eftir framlengingu á fresti til að skila inn athugasemdum fram yfir næsta formlega fund ráðsins þann 24. nóvember, sbr. 3. lið fundargerðar.

Þessu er hér með komið á framfæri.

Virðingarfyllst

Heimir Snær Guðmundsson

Umhverfis- og skipulagssvið

Borgartúni 12-14

105 REYKJAVÍK

Efni:

***Beiðni um framlengingu á fresti til athugasemda frá íbúaráði Háaleiti og Bústaða***

Á fundi íbúaráðs Háaleitis- og Bústaðahverfis þann 29. október var lagt fram bréf umhverfis- og skipulagssviðs dags. 15 október 2020 vegna draga að tillögum að breytingum á Aðalskipulagi Reykjavíkurborgar 2010-2030 - endurskoðun á stefnu um íbúðarbyggð og blandaða byggð og framlenging skipulagstímabils til ársins 2040, sbr 4. lið fundargerðar sama dag. Ráðið samþykkti jafnframt að óska eftir framlengingu á fresti til athugasemda fram yfir næsta formlega fund þess, þann 26. nóvember 2020, sbr. 4. lið fundargerðar.

Virðingarfyllst

Heimir Snær Guðmundsson



Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkur

Borgartún 12-14  
105 Reykjavík

Kópavogi, 22. október 2020  
2010356/510.02 BÓK

**Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030. Endurskoðun á stefnu um íbúðarbyggð og blandaða byggð og framlenging skipulagstímabils til ársins 2040.**

Á fundi skipulagsráðs 19. október 2020 var lagt fram erindi Haralds Sigurðssonar skipulagsfræðings f.h. Reykjavíkurborgar dags. 15. október 2020 er varðar breytingar á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030. Í breytingunum felst m.a. heildaruppfærsla á stefnu um íbúðarbyggð, skilgreining nýrra svæða fyrir íbúðir, stakar breytingar á völdum atvinnusvæðum og samgönguinnviðum, auk þess sem sett eru fram ný megin markmið í völdum málaflokkum. Tillögurnar gera enn fremur ráð fyrir því að tímabil aðalskipulagsins verði framlengt til ársins 2040. Erindinu fylgir skipulagstillögur ásamt umhverfisskýrslu og öðrum fylgigögnum.

**Erindið var lagt fram. Skipulagsráð áskilur sér rétt til að koma með athugasemdir og ábendingar á síðari stigum málsins.**

Virðingarfyllt,  
f.h. skipulagsstjóra

*Berglind Kjartansd.*  
Berglind Ósk Kjartansdóttir  
Ritari

02. Nóv. 2020

USK 2013-02-0044

3.2

Reykjavíkurborg

Ráðhúsinu  
101 Reykjavík

Mosfellsbær, 6. nóvember 2020  
erindi nr. 202010203/19.2 KP

### Efni: Afgreiðsla skipulagsnefndar vegna erindis yðar

Á 527. fundi skipulagsnefndar Mosfellsbæjar 6.11.2020, var neðangreint erindi tekið fyrir og svohljóðandi bókun gerð:

#### Aðalskipulag Reykjavíkur - Endurskoðun um blandaða byggð til 2040

Borist hefur erindi frá Reykjavíkurborg, dags. 16.10.2020, með ósk um athugasemdir eða umsagnir við auglýst tillögudrög vegna breytinga á aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030. Tillögurnar fela m.a. í sér heildaruppfærslu á stefnu um íbúðarbyggð, skilgreiningu nýrra svæða fyrir íbúðir, stakar breytingar á völdum atvinnusvæðum og samgönguinnviðum, auk þess sem sett eru fram ný megin markmið í völdummálaflokkum. Tillögurnar gera enn fremur ráð fyrir því að tímabil aðalskipulagsins verði framlengt til ársins 2040.

Málinu var frestað vegna tímaskorts á síðasta fundi nefndarinnar.

Bókun fulltrúa M-lista Miðflokks.

Reykjavík er enn höfuðborg landsins, stærsta sveitarfélagið en umfram allt stór hluti af höfuðborgarsvæðinu öllu. Það er því með sanni hægt að segja að þær ákvarðanir sem borgarstjórn Reykjavíkur tekur hefur áhrif á borgara alls landsins. Viðaukinn er skýrsla og röksemdarfærsla fyrir skoðunum meirihluta borgaryfirvalda Reykjavíkur um þá framtíðarsýn sem þau sjá. Það er með engu hægt að sjá að tekið sé tillit til meginsjónarmiða annarra íbúa landsins heldur er þéttinga og samgöngu-útópía rituð á blað (90 bls.).

Jón Pétursson

Bókun fulltrúa L-lista Vina Mosfellsbæjar.

Í þessu skjali sem lagt er fyrir skipulagsnefnd í dag og ber nafnið „Reykjavík 2040 - Nýr viðauki við aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2040“ er ekki að finna orðið Sundabraut, hins vegar er orðið Bargarlínu að finna hundrað þrjátíu og átta (138) sinnum í skjalinu. Hvoru tveggja Sundabraut og Borgarlína eru þó hluti af „Samkomulagi um skipulag og

---

Athygli er vakin á því að telji einhver rétti sínum hallað með ofangreindri samþykkt er honum heimilt að skjóta máli sínu til úrskurðarnefndar umhverfis- og auðlindamála, Skúlagötu 21, 101 Reykjavík, sbr. 52.gr. laga nr. 123/2010 og lög nr. 130/2011.

Þeir einir geta skotið máli til úrskurðarnefndarinnar sem eiga lögvarða hagsmuni tengda hinni kærðu ákvörðun. Frestur til að skjóta máli til nefndarinnar er einn mánuður frá því að kæranda varð kunnugt eða mátti vera kunnugt um ákvörðun þá sem kæra á. Sé um að ræða ákvörðun sem sætir opinberri birtingu, telst kærufrestur frá birtingu ákvörðunar.





fjármögnun uppbyggingar á samgönguinnviðum“ svokölluðum Samgöngusáttmála, en þess samkomulags er getið fjórum (4) sinnum í skjalinu. Sundabraut er mikið hagsmunamál fyrir okkur Mosfellinga til að draga úr umferð í gegnum Mosfellsbæ og í leiðinni að auðvelda umferð að og frá norður- og vesturlandi til höfuðborgarsvæðisins að ógleymdum fyrirsjáanlegum og miklum flutningum til og frá athafnasvæðum Reykjavíkurborgar á Álfsnesi og Kjalarnesi. Ég áskil mér allan rétt til frekari athugasemd við þessi drög að viðauka við aðalskipulag Reykjavíkur á síðari stigum.

Stefán Ómar Jónsson

Lagt fram og kynnt. Skipulagsnefndar Mosfellsbæjar gerir ekki athugasemdir að svo stöddu við erindi Reykjavíkurborgar. Skipulagsnefnd áskilur sér þó rétt til þess að koma með ábendingar á seinni stigum málsins. Fulltrúi M lista greiðir atkvæði gegn bókuninni.

*Afgreiðsla skipulagsnefndar er gerð með fyrirvara um staðfestingu bæjarstjórnar Mosfellsbæjar og verður yður gert viðvart ef afgreiðsla erindisins verður á annan veg í bæjarstjórn en hér er tilkynnt.*

Þetta tilkynnist hér með.

**Virðingarfyllst,**  
f.h. skipulagsnefndar Mosfellsbæjar

Kristinn Pálsson,  
Skipulagsfulltrúi

*Málsaðili ber sjálf/ur ábyrgð á því að kynna sér hugsanlegan kostnað afgreiðslu erindis á heimasíðu sveitarfélagsins: [www.mos.is/gjaldskrar](http://www.mos.is/gjaldskrar)*

---

Athygli er vakin á því að telji einhver rétti sínum hallað með ofangreindri samþykkt er honum heimilt að skjóta máli sínu til úrskurðarnefndar umhverfis- og auðlindamála, Skúlagötu 21, 101 Reykjavík, sbr. 52.gr. laga nr. 123/2010 og lög nr. 130/2011.

Þeir einir geta skotið máli til úrskurðarnefndarinnar sem eiga lögvarða hagsmuni tengda hinni kærðu ákvörðun. Frestur til að skjóta máli til nefndarinnar er einn mánuður frá því að kæranda varð kunnugt eða mátti vera kunnugt um ákvörðun þá sem kæra á. Sé um að ræða ákvörðun sem sætir opinberri birtingu, telst kærufrestur frá birtingu ákvörðunar.



## USK Skipulag

---

**Frá:** Ásta Stefánsdóttir <asta@blaskogabyggd.is>  
**Sent:** mánudagur, 9. nóvember 2020 16:50  
**Til:** USK Skipulag  
**Efni:** 2006024 - aðalskipulag

**Eftirfylgniflagg:** Fylgja eftir  
**Flaggstaða:** Lokið

Góðan dag  
Eftirfarandi er bókun sveitarstjórnar Bláskógabyggðar frá 05.11.2020:

### **Aðalskipulagsbreytingar Reykjavíkurborgar 2020 - 2006024**

Erindi deildarstjóra aðalskipulags Reykjavíkur, dags. 15.10.20, tilkynning um að kynningarferli á drögum að umfangsmiklum breytingum á aðalskipulagi sé hafið. Umsagnarfrestur er til 20. nóvember 2020.

*Sveitarstjórn Bláskógabyggðar gerir ekki athugasemd við drögin.*

Kveðja,

Ásta Stefánsdóttir, sveitarstjóri

Bláskógabyggð,

Aratungu, 806 Selfoss

*Vinsamlega athugið að þessi tölvupóstur og viðhengi hans eru eingöngu ætluð þeim sem tölvupósturinn er stílaður á og gætu innihaldið upplýsingar sem eru trúnaðarmál. Hafir þú fyrir tilviljun, mistök eða án sérstakrar heimildar tekið við tölvupósti þessum og viðhengjum hans biðjum við þig að fara eftir 5. mgr. 47. gr. laga nr. 81/2003 um fjarskipti og gæta fyllsta trúnaðar og tilkynna okkur að tölvupósturinn hafi ranglega borist þér.*

Reykjavíkurborg  
[skipulag@reykjavik.is](mailto:skipulag@reykjavik.is)  
Ráðhúsi Reykjavíkur  
101 Reykjavík

13. nóvember 2020

2010084 GT

### **Aðalskipulag Reykjavíkur. Endurskoðun á stefnu um íbúðarbyggð og blandaða byggð og framlenging skipulagstímabils til ársins 2040.**

Á 126. fundi umhverfis-, skipulags- og náttúruverndarnefndar Hvalfjarðarsveitar þann **3.11.2020** var gerð eftirfarandi bókun:

Heildaruppfærslu á stefnu um íbúðarbyggð, skilgreiningu nýrra svæða fyrir íbúðir, stakar breytingar á völdum atvinnusvæðum og samgönguinnviðum, auk þess sem sett eru fram ný megin markmið í völdum málaflokkum.

Umhverfis-, skipulags- og náttúruverndarnefnd leggur til við sveitarstjórn að veita jákvæða umsögn við endurskoðun á stefnu Reykjavíkurborgar um skilgreiningu nýrra svæða fyrir íbúðir, stakar breytingar á völdum atvinnusvæðum og samgönguinnviðum, auk þess sem sett eru fram ný megin markmið í völdum málaflokkum.

Á 317. fundi sveitarstjórnar Hvalfjarðarsveitar sem haldinn var **10.11.2020** var tekið fyrir mál

*Heildaruppfærslu á stefnu um íbúðarbyggð, skilgreiningu nýrra svæða fyrir íbúðir, stakar breytingar á völdum atvinnusvæðum og samgönguinnviðum, auk þess sem sett eru fram ný megin markmið í völdum málaflokkum.*

#### **Oddviti lagði fram eftirfarandi tillögu:**

*"Sveitarstjórn Hvalfjarðarsveitar samþykkir tillögu nefndarinnar um að veita jákvæða umsögn við endurskoðun á stefnu Reykjavíkurborgar."*

#### **Tillagan borin undir atkvæði og samþykkt með 7 atkvæðum**

Það tilkynnist hér með.

Virðingarfyllt,

Bogi Kristinsson Magnúsen  
Skipulags- og umhverfisfulltrúi Hvalfjarðarsveitar  
[skipulag@hvalfjardarsveit.is](mailto:skipulag@hvalfjardarsveit.is)

Reykjavíkurborg  
Haraldur Sigurðsson  
Borgatúni 12-14  
105 Reykjavík

Reykjavík 17. nóvember 2020  
UST202010-153/A.B.  
10.04.02

## **Efni: Tillaga – Breyting á aðalskipulagi Reykjavíkur 2010 – 2030- Reykjavíkurborg**

Vísað er til erindis skipulagsfulltrúa Reykjavíkurborgar er barst 15. október sl. þar sem óskað er umsagnar Umhverfisstofnunar um drög að breytingum á aðalskipulagi Reykjavíkur 2010 – 2030.

Í erindinu kemur fram að tillögurnar fela m.a. í sér heildaruppfærslu á stefnu um íbúðarbyggð, skilgreiningu 25 nýrra svæða fyrir íbúðir, stakar breytingar á völdum atvinnusvæðum og samgönguinnviðum, auk þess sem sett eru fram ný megin markmið í völdum málaflokkum. Auk þess gera tillögurnar enn fremur ráð fyrir því að tímabil aðalskipulagsins verði framlengt til ársins 2040.

Umhverfisstofnun vill vekja athygli á að stofnunin veitti umsögn varðandi breytingar á aðalskipulagi sveitarfélagsins varðandi Skerjafjörð, dags. 19. júní og 16. október sl., og varðandi framkvæmdir í Elliðaárvogi 25. júní sl.

### **Takmarkanir á landnotkun - Verndarsvæði**

Umhverfisstofnun bendir á að í 6.3. gr. skipulagsreglugerðar nr. 90/2013 segir að skylt sé að tilgreina í aðalskipulagi svæði þar sem sérstakar aðstæður kalla á takmarkanir á landnotkun, mannvirkjagerð eða umgengni.

Í skipulagsreglugerð segir að setja skuli almenn skipulagsákvæði eða skilmála til að framfylgja stefnu um takmarkanir á landnotkun í hverjum flokki og sértæk ákvæði eða skilmála eftir þörfum fyrir hvert svæði sem takmarkanir gilda um vegna verndarákvæða. Fleiri en ein takmörkun getur gilt á sama stað. Ákvæði og skilmálar skulu fela í sér nauðsynlegar takmarkanir til að bregðast við þeim sérstöku aðstæðum sem á svæðinu ríkjja, svo sem um mannvirkjagerð, umgengni og landnotkun.

Hér er m.a. átt við: „*Svæði, svo sem jarðmyndanir og vistkerfi, sem njóta sérstakrar verndar samkvæmt lögum um náttúruvernd.*“

Í greinargerð eru listuð m.a. upp friðlýst svæði, svæði á náttúruminjaskrá og hverfisverndarsvæði. Hins vegar er að mati Umhverfisstofnunar lítið fjallað um áhrif tillögunnar á svæðin í umhverfisskýrslu og bendir því stofnunin á mikilvægi þess að fjallað sé um áhrif tillögunnar á ofangreind svæði.

Umhverfisstofnum bendir á að innan sveitarfélagsins eru fjölmörg svæði sem njóta sérstakrar verndar og falla undir 61. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd, eins og vötn, leirur, hraun og votlendi. Hægt er að sjá útbreiðslu svæðanna á vefsíðu Náttúrufræðistofnunar Íslands <https://serstokvernd.ni.is/>.

Umhverfisstofnun vill vekja athygli á að í 61. gr. laganna er kveðið á um sérstaka vernd þeirra vistkerfa og jarðminja sem taldar eru upp í 1. mgr. og 2. mgr. greinarinnar. Skv. 3. mgr. ber að forðast röskun þeirra náttúruyrirbæra, sem undir greinina falla, nema brýna nauðsyn beri til og ljóst að aðrir kostir séu ekki fyrir hendi. Í greinargerð með frumvarpi til laga um náttúruvernd er með orðalaginu „brýn nauðsyn“ lögð áhersla á að einungis mjög ríkir hagsmunir geti réttlætt röskun og þá fyrst og fremst brýnir almannahagsmunir.

### **Náttúrufarsgildi**

Í umhverfisskýrslu kemur fram að aðeins er eitt svæði þar sem náttúrufarsgildi þess telst vera „mjög mikið“ og það er í Úlfarsárdal. Samkvæmt vistgerðarkorti NÍ er svæðið skilgreint sem skógræktarsvæði og þar er töluvert um lúpínu.

Umhverfisstofnun vill vekja athygli á að markmið laga nr. 33/2019 um skóga og skógrækt er að vernda náttúruskóga landsins og stuðla að aukinni útbreiðslu þeirra. Náttúruskógur er skilgreindur skv. lögnum þar sem land, a.m.k. 0,5 ha að flatarmáli, þar sem sjálfsáнар, innlendar trjátegundir, þ.e. ilmbjörk, reyniviður, blæösp, gulvíðir eða loðvíðir, eru ríkjandi og ná a.m.k. tveggja metra hæð fullvaxnar og a.m.k. 10% krónuþekju.

Umhverfisstofnun bendir á að Skógræktin hefur það hlutverk að skilgreina og kortleggja náttúrulega birkiskóga sem falla undir 61. gr. náttúruverndarlaga.

Samkvæmt mynd 3-11 eru byggingarsvæði flokkuð eftir því hvort þau eru röskuð og þegar byggð, hefur verið ráðstafað undir byggð í aðalskipulagi, eru græn svæði eða landfylling. Umhverfisstofnun bendir á að skilgreind landfylling er ekki komin í Skerjafirði og landfylling í Elliðaárvogi er einungis komin að hluta.

Í umhverfisskýrslu kemur fram að á skipulagi eru breytingar á landfyllingum sem hafa áhrif á líffræðilega fjölbreytni á strand- og grunnsævissvæðum sem metin eru með hátt verndargildi.

Í greinargerð breytingar á aðalskipulagi sveitarfélagsins fyrir Skerjafjörð kemur fram að umhverfisáhrif tillögunnar verða umtalsverð, en fyrirhuguð landfylling mun raska leirum sem falla undir 61. gr. um sérstaka vernd náttúruverndarlaga, auk þess kemur fram að landfyllingin mun hafa m.a. umtalsverð umhverfisáhrif á fjörlíf og líffræðilega fjölbreytni og raska ríkulegu fuglalífi sem er í Skerjafirði. Einnig kemur fram í tillögunni að landfyllingin mun hafa neikvæð áhrif á losun gróðurhúsalofttegunda að því leyti að þangbreiður, sem binda koldíoxíð, munu skerðast.

Umhverfisstofnun tekur undir að landfylling við Skerjafjörð muni raska óröskuðum leirum sem falla undir 61. gr. náttúruverndarlaga. Þar sem tillagan gerir ráð fyrir raski á svæði sem hefur hátt verndargildi, sem er óraskað og er í jaðri borgarinnar, bendir Umhverfisstofnun í á mikilvægi þess að það komi fram hvernig tillagan sé í samræmi við

megin stefnu aðalskipulagsins. Auk þess bendir stofnunin á mikilvægi þess að fjallað sé um aðra valkosti, s.s. staðsetningarkosti, og hvernig óraskaðar leirur, sem falla undir 61. gr. náttúruverndarlaga, sem hafa hátt verndargildi, hafa umfram aðra valkosti.

### **Vöktun og eftirfylgni**

Í umhverfisskýrslu kemur fram að lagt er til endurheimt votlendis, m.a. í Úlfarsárdal, sem mótvægisáðgerð við áhrifum landfyllingar á lífríki í Elliðaárvogi.

Umhverfisstofnun telur það jákvætt að lagðar eru til hugmyndir um mótvægisáðgerðir í tillögunni. Umhverfisstofnun vill vekja athygli á að vistkerfi í sjó í Elliðaárvogi og á landi í Úlfarsárdal eru ólík, auk þess eru búsvæði fugla ólík og oft á tíðum ekki sömu fuglategundir sem nýta þessi tvö ólíku búsvæði.

Umhverfisstofnun bendir á mikilvægi þess eins og kostur er að við mótvægisáðgerðir og endurheimt sé samskonar vistgerðir endurheimt og var raskað.

Einnig bendir Umhverfisstofnun á mikilvægi þess að lagðar séu til mótvægisáðgerðir í tillögunni vegna rasks á öðrum svæðum sem eru óröskuð með hátt verndargildi, eins og í Úlfarsárdal og í Skerjafirði.

### **Fráveita**

Í greinargerð kemur fram að yfirferð verður svæðum fyrir fráveitu vegna framtíðarþarfa hreinsistöðva.

Umhverfisstofnun bendir á að öll fráveita skal vera skv. reglugerð nr. 798/1999 um fráveitu og skólp. Umhverfisstofnun bendir á mikilvægi þess að fjallað sé nákvæmlega um hver staða fráveitumála sé í sveitarfélaginu, þar sem komi fram magn og umfang fráveitu, eðli hreinsivirkja og auk þess er mikilvægt að það komi fram hvert sé ástand viðtakans.

Einnig bendir stofnunin á að þar sem þörf er á úrbótum í fráveitumálum þarf að koma fram hver stefna sveitarfélagsins er varðandi endurbætur og hver tímarammi endurbóta er.

Í greinargerð kemur fram að lögð verði áhersla á blágrænar ofanvatnslausnir. Umhverfisstofnun vill benda á mikilvægi þess að fjallað verði nánar um útfærslu á blágrænum ofanvatnslausnum í tillögunni.

### **Hljóðvist og loftgæði**

Í umhverfisskýrslu kemur fram, í kafla 3.6 að tillagan geti haft neikvæð áhrif á hljóðvist og svifryksmengun.

Umhverfisstofnun telur æskilegt að unnið sé dreifilíkan sem sýnir ársmeðaltal mengunarefna. Æskilegt er að reikna styrk NO<sup>2</sup> og svifryks, bæði ársmeðaltal og hugsanlegan fjölda skipta á ári yfir mörkum. Umhverfisstofnun tekur undir sem kemur fram í umhverfisskýrslu að til að fá marktæk gildi fyrir svifryk er ekki nægjanlegt að reikna eingöngu svifryk sem kemur frá útblæstri bíla heldur þarf einnig að felast í útreikningi um svifryk, mögulegt ryk frá vegyfirborði.

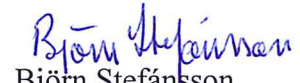
Umhverfisstofnun bendir á mikilvægi þess að loftmengun á svæðinu fari ekki yfir viðmiðunarmörk sbr. viðauka I, reglugerðar nr. 920/2016 um brennisteinsdíoxíð,

köfnunarefnisdíoxíð og köfnunarefnisoxíð, bensen, kolsýring, svifryk og blý í andrúmsloftinu og styrk ósons við yfirborð jarðar.



Axel Benediktsson  
sérfræðingur

Virðingarfyllst



Björn Stefánsson  
sérfræðingur

Ágæti viðtakandi,

Þann 11. nóv. sl. tók ég undirrituð þátt í kynningarfundum sem haldinn var um drög að tillögum á breytingum á aðalskipulagi Reykjavíkur; fundinum var streymt í gegnum fjarfundakerfi. Óskað var eftir umsögnum eða athugasemdum svo hér kemur ein athugasemd.

Sem fulltrúi og formaður Félags eldri borgara í Reykjavík og nágrennis skoða ég auðvitað áformaðar breytingar og skipulag byggingareita með þarfir eldri borgara í huga. Undanfarin ár hefur skapast mikil eftirspurn eftir íbúðarhúsnæði fyrir 67 ára og eldri á viðráðanlegu verði enda margir í þeim hópi sem hafa takmarkað fé á milli handanna þegar eftirlauna aldri er náð. Þróunin hefur farið í þá átt að byggð hafa verið fjölbýli víða um borgina með tengingu við eða í nálægð við þjónustusel sem eru rekin af Reykjavíkurborg. Þetta er ákveðin hugmyndafræði sem hefur skapast og sem fólki líkar vel við og lofar sem hefur skapað umfram eftirspurn. Aðallega eru það tvö félög sem hafa staðið að þessum byggingum þ.e. Félag eldri borgara í Reykjavík og Samtök aldraðra. Að auki hefur svo umrædd hugmyndafræði útvíkkast við Sléttuveg með tilkomu hjúkrunarheimilis og leiguíbúða og mjög svo aðlaðandi félagsheimilis.

Við yfirferð á kynningu væntanlegra byggingareita hér og þar um borgina gat ég ómögulega séð að gert væri ráð fyrir svipuðu byggingarsvæði eins og ég lýsi hér að ofan. Þannig er að íbúðabyggingar fyrir eldri borgara verða ekki staðsettar hvar sem er. Nauðsynlegt er að hafa í huga að þessi aldurshópur hafi rými til útivistar við sitt hæfi og þá meina ég að staðsetningin sé á nánast flatlendi með göngustígum og gróðri og fjærri umferðargötum. Einnig er æskilegt að önnur þjónusta eins og lækni- og sjúkrahúspjónusta sé í ásættanlegri fjarlægð sem og önnur þjónusta eins og verslanir og fl. Þessi aldurshópur þarf ekki leikskóla né grunnskóla svo það er óþarfi að staðsetja íbúðarhúsnæði fyrir þá í nálægð við slíkar fjárfestingar, en þeir þurfa félagslíf og samneyti við sína kynslóð þannig gætum við fyrirbyggt að einhverju leyti einmanaleika sem sækir að sumum eldri borgurum. Ég sem sagt sakna þess að hafa ekki séð og heyrt tekið fram í þessari kynningu að...

*„hér t.d. er áætlað svæði fyrir byggingar sérstaklega ætlaðar eldri kynslóðinni með fjölbreyttu búsetu formi í átt við það sem skapast hefur við Sléttuveg á vegum hagsmunafélaga þeirra.“*

Ég gerði fyrirspurn á fundinum til Haraldar hvar hægt væri að koma fyrir samskonar hugmynd og er á Sléttuveginum og svarið sem ég fékk var hugsanlega í Ártúnsholtinu eða í Keldnahverfinu. M.v. lýsingu mína hér að ofan um staðsetningu á íbúðarhúsnæði fyrir eldri borgara þá tel ég Ártúnsholtið vera af og frá heppilegt, en gæti tekið vel undir að Keldnaholt væri góð hugmynd, sérlega ef sjúkrahús og heilsugæsla yrði staðsett þar.

Við skipulagningu þarf að hafa í huga að það fjölgar ört í hópi 67 ára og eldri og taka þarf mið af þjónustunni sem sá hópur þarf einna helst til að geta búið við ánægjustundir og lífsgæði. Þetta er hópurinn sem hefur greitt skatta og gjöld í 40 til 50 ár og hljóta að hafa unnið sér það inn að horft verði til þarfa þeirra árin sem þeir eiga eftir.

Það er von mín að bréf þetta vekji áhuga á að huga að þörfum okkar eldri borgara við skipulagningu á þeim óbyggðu reitum sem eftir eru í borgarlandinu og með tilliti til þeirra atriða sem getið er um hér að ofan.

Með kveðju,

f.h. Félags eldri borgara í Reykjavík og nágrennis

  
Ingibjörg H. Sverrisdóttir formaður



## Bréf

Umhverfis- og skipulagssvið - Skipulagsfulltrúi  
Borgartúni 12-14  
105 REYKJAVÍK

Reykjavík, 19. nóvember 2020  
2020110229

### **Efni: Umsögn Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur um Aðalskipulag 2010-30, endurskoðun á stefnu um íbúðarbyggð og blandaða byggð og framlenging skipulagstímabils til ársins 2040**

Vísað er til tölvubréfs skrifstofu skipulagsfulltrúa dags. 15. október 2020 þar sem óskað er umsagnar um Aðalskipulag 2010-30, endurskoðun á stefnu um íbúðarbyggð og blandaða byggð og framlenging skipulagstímabils til ársins 2040. Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur (HER) hefur farið yfir gögn málsins og gefur eftirfarandi umsögn.

HER vill benda á að þar sem hluti þeirra uppbyggingarsvæða fyrir íbúðarbyggð sem lögð eru til í skipulagstillögunni liggja þétt að stórum stofnbrautum er hætta á að loftgæði og hljóðvist séu slæm. Á bls. 11 í töflu yfir mat á áhrifum mismunandi þéttleika í umhverfisskýrslu lýsa þessir umhverfisþættir á gulu undir liðnum heilsa og öryggi en að mati HER verður líklegra að þessir þættir lýsi á rauðu með auknum þéttleika. Í töflu 3.1 með samantekt niðurstöðu umhverfismats lýsir þessi þáttur allur á rauðu og líka í kafla 3.6. HER telur að á þeim svæðum sem liggja að stofnbrautum ættu hljóðvist og loftgæði alltaf að lýsa á rauðu í matinu. HER áréttar að rannsóknir hafa sýnt fram á neikvæð heilsufarsáhrif við að búa þétt við umferðarpungar stofnbrautir.

Í kafla 3.6 um náttúruvá lýsir umhverfisþátturinn á gulu, með engin eða óveruleg áhrif. Þó er bent sérstaklega á það að hætta sé á sjávarflóðum á landfyllingum, hafnarsvæðum og í Kvosinni. HER vill áréttá hér að nýjustu rannsóknir benda til þess að hækkun sjávarstöðu vegna loftslagsbreytinga sé meiri og hraðari en áður var gert ráð fyrir. HER telur því auknar líkur á að verulegra áhrifa muni gæta á þessum lágsvæðum og nauðsynlegt að taka tillit til nýrra upplýsinga við mat á því hvort ráðist skuli í uppbyggingu og landfyllingar á þessum svæðum. Þessi umhverfisþáttur ætti að lýsa á rauðu fyrir þessi svæði.

Virðingarfyllt  
f.h. Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur

---

Svava S. Steinarsdóttir



# SAMTÖK ALDRAÐRA

Stóumúli 29, 108 Reykjavík · Sími 552 6410 – fax 562 6414 · www.aldradir.is

Reykjavík 19. nóvember 2020

Hr. borgarstjóri  
Dagur B. Eggertsson  
Ráðhúsi Reykjavíkur  
101 Reykjavík.

Afrit: Haraldur Sigurðsson, skipul.fr.  
Deildrastjóri aðalskipulags á  
Umhverfis- og skipulagssviði  
Reykjavíkurborgar.

Við undirrituð, formenn Samtaka aldraðra bsvf og Félags eldri borgara í Reykjavík og nágrenni, sækjum hér með um að félögunum verði úthlutað lóð/svæði, sem kennt er við BSÍ, undir byggingu íbúða fyrir aldraða. Svæði þetta afmarkast af gömlu og nýju Hringbrautinni og er að hluta fyrir neðan lóð Landspítalans.


Í bréfi Haraldar Sigurðssonar, skipulagsfræðings, dags. 15. okt. s.l. til íbúðaráða Reykjavíkurborgar var vakin athygli á tillögum að breytingum á aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 vegna stefnu um íbúðabyggð og blandaða byggð. Gefinn var frestur til 20. nóv. 2020 að koma að umsögnum og athugasemdum. Með bréfi þessu eru félögin að verða við þeirri hvatningu Umhverfis- og skipulagssviðs Reykjavíkurborgar að gera athugasemdir og óska eftir viðræðu við borgina um framangreint landssvæði til byggingar fyrir aldraða.

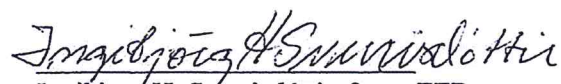
Okkar umsögn og athugasemdir felast í því að við sækjum um það nú þegar til Reykjavíkurborgar að ákveða og móta stefnu fyrir aldraða borgara Reykjavíkur í þessu máli. Bæði félögin telja það mikilvægt að íbúðir fyrir aldraða verði nálægt miðborg Reykjavíkur, þar sem stutt verði í þjónustu og heilsugæslu, svo ekki sé minnst á nálægð við stærsta hátækni sjúkrahús landsins.

Það er kunnara en frá þurfi að segja að það veitir eldri borgurum mikla öryggiskennnd að vera í nálægð góðrar heilbrigðisþjónustu og ekki síður betri lífsfyllingu að vera í námunda við þjónustu gamla miðbæjarkjarnans. Þá teljum við aukin heldur mikilvægt að aldraðir einangrist ekki heldur búi fleiri en færri saman, þar sem líkur sækir líkan heim í krafti reynslu, áhugamála og ekki síst að geta búið sér öruggt og rólegt ævikvöld í miðbæ Reykjavíkur.

Virðingarfyllt,

f.h. Samtaka aldraðra bsvf og Félags eldri borgara í Reykjavík og nágrenni.

  
Magnús Björn Brynjólfsson, form. S.A.

  
Ingibjörg H. Sverrisdóttir, form. FEB



Reykjavíkurborg  
b.t. Haraldar Sigurðssonar, deildarstjóra aðalskipulags  
Borgartún 12 -14,  
105 Reykjavík

Reykjavíkflugvelli, 20. nóvember 2020  
INN2010007KA

**Efni: Aðalskipulag Reykjavíkur. Endurskoðun á stefnu um íbúðarbyggð og blandaða byggð og framlenging skipulagstímabils til ársins 2040.**

Vísað er til erindis umhverfis- og skipulagssviðs Reykjavíkurborgar í tölvupósti til Isavia Innanlandsflugvellir ehf. dags. 15. október 2020 þar sem kynnt var breyting á aðalskipulagi.

Isavia hefur farið yfir gögn málsins og setur fram eftirfarandi ábendingar vegna skipulagsins:

- Á meðan rekinn er flugvöllur í Vatnsmýrinni þá þarf að tryggja honum rými og aðstæður þannig að rekstraröryggi flugvallarins sé fullnægjandi. Því er nauðsynlegt að öll uppbygging við og nærri flugvellinum skerði ekki öryggi flugs og rekstrarhæfni flugvallarins.
- Í kafla 17.3 Flugvellir, er tekið fram að núverandi starfsleyfi Reykjavíkflugvallar útgefið af Heilbrigðiseftirliti Reykjavíkur, renni út 31. desember 2024. Í aðalskipulagi þarf að tryggja að heimilt sé og aðstæður til að reka Reykjavíkflugvöll á núverandi stað í Vatnsmýrinni þangað til ný staðsetning hefur verið ákveðin og nýr innanlandsflugvöllur byggður upp.
- Í kafla 16.3. um hindranafleti er talað um að endurskoða þurfi skipulagsreglur „eftir því sem flugstarfsemi breytist“, réttar er að tala um að endurskoða þurfi skipulagsreglur eftir því sem starfsemi flugvallarins breytist.

Virðingarfyllt,  
f.h. Isavia Innanlandsflugvellir ehf.

Karl Alvarsson yfirlögfræðingur

Afrit: Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið  
Samgöngustofa

Umhverfis- og skipulagssvið

Borgartúni 12-14

105 REYKJAVÍK

Efni:

***Bókun íbúaráðs Kjalarness vegna draga að breytingum á Aðalskipulagi Reykjavíkurborgar 2010-2030.***

Á fundi íbúaráðs Kjalarness þann 19. nóvember 2020 var lagt fram bréf umhverfis- og skipulagssviðs dags. 15. október - drög að tillögum að breytingu á Aðalskipulagi Reykjavíkurborgar 2010-2030, endurskoðun á stefnu um íbúðarbyggð og blandaða byggð og framlenging skipulagstímabils til ársins 2040, sbr. 3.liður fundargerðar sama dag.

Íbúaráð Kjalarness lagði fram svohljóðandi bókun:

Íbúaráð Kjalarnes harnar það að á kynningarfundum Reykjavíkurborgar um breytingar á aðalskipulagi 18. nóvember sl. var hvergi hægt að sjá Kjalarnes á kortum né minnst á skipulag þar. Minnt er á að Kjalarnesið er hluti af Reykjavík og því óásættanlegt í ljósi þess og með tilliti til skipulagslaga að það sé ekki tekið með þegar fjallað er um skipulagsbreytingar. Kjalarnesið er auk þess hluti af samgöngukerfi borgarinnar og tilkoma Sundabrautar hefur mikla þýðingu fyrir Kjalarnesið. Þá harnar íbúaráðið að skv. Aðalskipulagsbreytingu nær græni trefillinn ekki lengur á Kjalarnes skv. bls. 44 í fylgiskjali nefnt landnotkun og byggingasvæði. Óskað er svara umhverfis- og skipulagssviðs um ástæður þess hvers vegna ekki sé fjallað um Kjalarnes í núverandi vinnu við breytingar á aðalskipulagi.

Virðingarfyllst

Heimir Snær Guðmundsson



Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar

Sent rafrænt á skipulag@reykjavik.is

Reykjavík, 20. nóvember 2020

## Efni: Umsögn Samtaka iðnaðarins um tillögur að breytingum á aðalskipulagi Reykjavíkurborgar

Þann 15. október sl. barst Samtökum iðnaðarins tölvupóstur þess efnis að hafið væri kynningarferli á drögum að umfangsmiklum breytingum á aðalskipulagi Reykjavíkurborgar. Samtökin þakka fyrir tækifærið til að koma eftirfarandi athugasemdum að við tillögurnar.

### I. Auka þarf lóðaframboð undir hagkvæmt húsnæði

Í viðauka við Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030 („viðaukinn“) er stefna um íbúðarbyggð og blandaða byggð endurskoðuð. Í inngangsorðum viðaukans kemur fram að mikilvægt sé að þetta enn frekar byggð vegna skipulags Borgarlínu og að á næstu árum þurfi einkum að forgangsraða uppbyggingu á svæðum sem liggja að fyrsta áfanga línunnar. Samtök iðnaðarins vilja í þessu sambandi benda á að þéttingarstefna borgarinnar í óbreyttri mynd mun að hluta til leiða til þess að þær íbúðir sem skila sér á markaðinn verði dýrari en ella. Þörfin er hins vegar mest á hagkvæmari íbúðum á lægra verði.

Niðurstöður spurningakönnunar, sem lögð var fyrir félagsmenn á mannvirkjasviði samtakanna í septembermánuði þessa árs, sýna að erfitt getur reynst að byggja hagkvæmt húsnæði á þéttingarreitum. Slíkt þarf þó ekki að vera raunin, t.a.m. á óbyggðum reitum í nálægð við þegar lagða vegi. Að sama skapi telja samtökin að skortur á lóðaframboði sé flöskuháls þegar kemur að uppbyggingu hagkvæms húsnæðis. Ef borgin vill ná fram hagkvæmari uppbyggingu á þéttingarreitum þarf heilt yfir að eiga sér stað endurskoðun á núverandi umhverfi byggingarmála innan borgarinnar, m.a. með auknu samtali við atvinnulífið, og byggingaraðilum þurfa að standa til boða lóðir þar sem raunhæft er að byggja hagkvæmt húsnæði.

Þá er ljóst að stytta þarf afgreiðsluferli skipulags- og byggingarmála hjá borginni en 94% svarenda í fyrrgreindri spurningakönnun voru sammála þeirri staðreynd. Óþarfa tafir í ferlinu leiða til aukins kostnaðar sem hækkar íbúðaverð. Ennfremur má stuðla að lægri byggingarkostnaði með því að búa til hvata til nýsköpunar og grænna lausna í húsnæðisuppbyggingu. Í því ljósi er til að mynda mikilvægt að deiliskipulagsskilmálar séu sveigjanlegir og veiti svigrúm til nýsköpunar í hönnun og byggingu mannvirkja.

Í viðaukanum er tekið fram að mikilvægt sé að horfa ekki einangrað á húsnæðiskostnaðinn við mat á því hvað telst hagkvæmt húsnæði, heldur þurfi að taka samgöngukostnað inn í jöfnuna, ekki síst þegar horft sé til þéttingar í grennd við fyrirhugaða Borgarlínu. Þetta breytir því þó ekki að kaupverðið er óhjákvæmilega ráðandi þáttur hjá stórum hluta kaupenda sem einfaldlega hafa ekki ráð á að láta aðra þætti vega þyngra upp á móti.

Samtökin telja brýnt að auka lóðaframboð, hraða afgreiðslu skipulags- og byggingarmála og veita hönnuðum og framkvæmdaraðilum svigrúm til nýsköpunar og umhverfisvænni uppbyggingar.



## II. Fjórðungur nýrra íbúða á vegum húsnæðisfélaga


Samtökin gera ákveðnar athugasemdir við það markmið að 25% nýrra íbúða verði á vegum húsnæðisfélaga sem ekki eru rekin í ágóðaskyni. Samtökin vilja benda á að koma ætti til móts við verktaka sem ætla sér að ráðast í uppbyggingu á hagkvæmu húsnæði á almennum markaði með sama hætti og gert hefur verið fyrir óhagnaðardrifin leigufélög. Kannanir hafa sýnt að mikill minnihluti fólks vill búa varanlega í leiguhúsnæði. Ennfremur er ljóst að stórum hluta íbúa á leigumarkaði reynist erfitt að safna fé til kaupa á fasteign. Að mati samtakanna er því brýnt að tryggja lóðaframboð þar sem byggðar verði íbúðir sem ætlaðar eru til sölu á viðráðanlegu verði. Því ætti ekki eingöngu að einblína á uppbyggingu á vegum óhagnaðardrifinna leigufélaga heldur samhliða að greiða leið fyrirtækja á markaðnum til að byggja hagkvæmt húsnæði, m.a. sem falla undir skilyrði fyrir veitingu hlutdeilarlána.

## III. Kjöraðstæður fyrir fjárfestingu í samgöngumálum og öðrum innviðum

Samtök iðnaðarins telja bæði nauðsynlegt og skynsamlegt að fjárfest sé í auknum mæli í opinberum innviðum. Með fjárfestingu í innviðum er dregið úr uppsafnaðri þörf á því sviði og unnið á móti niðursveiflunni í hagkerfinu, ekki sist atvinnuleysinu. Traustir innviðir, eins og samgöngur, er forsenda öflugts atvinnulífs en saman mynda þessir innviðir lífæðar samfélagsins. Með fjárfestingum í innviðum er fjárfest í lífsgæðum þjóðarinnar, samkeppnishæfni atvinnulífsins og hagvexti til framtíðar litið. Fjárfestingar voru litlar í hagkerfinu lengi framan af síðustu efnahagsuppsveiflu. Sem afleiðing af því myndaðist mikil uppsöfnuð þörf fyrir viðhald og nýfjárfestingar í innviðum, m.a. í samgöngumálum.

Á tímum óvissu vegna heimsfaraldurs og mikilli þörf á atvinnusköpun er það mat samtakanna að nú séu kjöraðstæður til að ráðast í auknar fjárfestingar í samgöngumálum. eru samtökin ekki ein um þá skoðun en fjölmörg ríki heims hafa farið þá leið til að vega upp á móti efnahagslegum áhrifum COVID og alþjóðastofnanir á borð við OECD og AGS hafa mælt með því að ríki heims fari í auknar innviðaframkvæmdir við þessar aðstæður.

SAMTÖK IÐNAÐARINS

  
Jóhanna Klara Stefánsdóttir,  
sviðsstjóri mannvirkjasviðs SI

Reykjavíkurborg – skipulagsfulltrúi  
Haraldur Sigurðsson  
Borgartún 12-14  
105 Reykjavík

Hafnarfjörður, 20.11.2020  
MFRI: 2020-10-0293

**Efni: Aðalskipulag Reykjavíkur. Endurskoðun á stefnu um íbúðabygging og blandaða bygging og framlenging skipulagstímabils til ársins 2040.**

Vísað er til erindis Reykjavíkurborgar dags. 16. október 2020, þar sem óskað er eftir umsögn Hafrannsóknastofnunar vegna endurskoðunar og framlengingu aðalskipulags Reykjavíkur.

Umrætt mál er í kynningarferli en um er að ræða heildaruppfærslu á stefnu um íbúðabygging, skilgreiningu nýrra svæða fyrir íbúðir, stakar breytingar á völdum atvinnusvæðum og samgönguinnviðum, auk þess sem sett eru fram ný megin markmið í völdum málaflökkum. Tillögurnar gera enn fremur ráð fyrir því að tímabil aðalskipulagsins verði framlengt til ársins 2040.

Þetta er mjög viðamikil mál og mikilvægt að gæta hagsmuna lífríkis náttúrunnar eins og kostur er við þróun og skipulag byggingar. Hafrannsóknastofnun gerir ekki athugasemdir við einstök atriði í endurskoðun á Aðalskipulagi Reykjavíkur umfram þegar innsendar athugasemdir er varða t.d. Borgarlínu, landfyllingu í Elliðaárvogi.

Hafrannsóknastofnun leggur hins vegar áherslu á að hugað verði sérstaklega að vernd einstakrar náttúru sjávar (fjöru) og ferskvatns á Höfuðborgarsvæðinu og það skipulag sem fyrirhugað er á þeim svæðum verði sérstaklega metið út frá áhrifum þess á lífríki þeirra svæða. Hér er einkum átt við svæði þar sem eru náttúrulegar og óskertar fjörur (Skerjafjörður) og svæði við og umhverfis helstu ár og vötn (Elliðaár og Úlfarsá). Aðalskipulag gerir ráð fyrir landfyllingu við Skerjafjörð (Skerjabygging II) sem áhrif hefur á náttúrulegar fjörur svæðisins en það skipulag er þegar komið í umsagnarferli. Einnig m.a. gert ráð fyrir uppbyggingu Vogabyggingar og landfyllingu austan megin í Elliðaárvogi, bygging við rafstöðvaveg (Ártúnsholt vestur) og stækkun byggingar í Úlfarsárdal. Allt eru þetta byggingar sem verða innan áhrifasvæða Elliðaáa og Úlfarsár og ber að huga sérstaklega að áhrifum þeirra á lífríki þessara vatnsfalla. Uppbygging Borgarlínu hefur einnig í för með sér að þvera þarf Elliðaár rétt ofan við ós þeirra í sjó, en Hafrannsóknastofnun hefur þegar sent Skipulagsstofnun umsögn vegna tillögu að matsáætlun Borgarlínu.

F.h. Hafrannsóknastofnunar

Friðþjófur Árnason

Rakel Guðmundsdóttir

## USK Skipulag

---

**Frá:** Jón Pétursson  
**Sent:** þriðjudagur, 24. nóvember 2020 14:30  
**Til:** USK Skipulag  
**Efni:** Athugasemdir við breytingu á aðalskipulagi Reykjavíkur  
**Viðhengi:** Aðalskipulag RVK blönduð byggð athugasemdir Miðflokkurinn Mos.docx

**Eftirfylgniflagg:** Fylgja eftir  
**Flaggstaða:** Lokið

Ég sendi hér með athugasemdir.



Greinargerð fulltrúa Miðflokksins í skipulagsnefnd Mosfellsbæjar. Athugasemdir við tillögudrög að viðauka við aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030.

Reykjavík er enn höfuðborg landsins, stærsta sveitarfélagið en umfram allt stór hluti af höfuðborgarsvæðinu öllu. Það er því með sannri hægt að segja að þær ákvarðanir sem borgarstjórn Reykjavíkur tekur hefur áhrif á borgara alls landsins.

Viðaukinn er skýrsla og röksemdarfærsla fyrir skoðunum meirihluta borgaryfirvalda Reykjavíkur um þá framtíðarsýn sem þau hafa. Það er með engu hægt að sjá að tekið sé tillit til meginsjónarmiða annarra íbúa landsins heldur er þéttinga og samgöngu-útópía rituð á blað ( 90 bls.).

Í viðaukanum eru lagðar fram tillögur sem í engu samræmast hagsmunum Íslendinga. Þar ber fyrst að nefna að gert er ráð fyrir að Reykjavíkurflugvöllur víki. Um það hefur ekki verið samið og má segja að það eitt geri ritið algerlega ómarktækt.

Áhrif heimsfaraldurs Covid-19 hafa á engan hátt verið höfð til hliðsjónar og sú á þróun sem er þegar hafin með aukinni heimavinnu. „Vinna að heiman“ mun örugglega hafa áhrif á samgöngu í framtíðinni og að öllum líkindum draga úr umferð.

Hagsmunir Mosfellsbæjar (sjá bókanir í bæjarstjórn og skipulagsnefnd til stuðnings) felast í lagningu Sundabrautar. Sundabraut er samgöngubót stórs hluta landsins. Hún léttir á umferð í gegn um Mosfellsbæ, styttr vegalengdir landsbyggðar inn í borgina, skapar nytsamlegt byggingaland í Geldinganesi 400 hektara og dregur úr umferð annars staðar á höfuðborgarsvæðinu. Greið umferð þýðir minni mengun, umferðartafir auka mengun.

Áður en fulltrúi Miðflokksins rekur einstök efnisatriði er ekki annað hægt en að vekja athygli á því hvaða fræðagrunnur er notast við.

Lýðheilsufræði nútímans fjalla meðal annars um streitu sem því fylgir að búa þétt nálægt umferðaræðum. Má þar t.d. nefna skrif Dr. Ástu Logadóttur, Dr. Lárusar S. Guðmundssonar dósentis við Háskóla Íslands og Ólafs Hjálmarssonar er verkfræðings (<https://kjarninn.is/skodun/2020-10-30-thetting-byggdar-lydheilsa-og-lifsgaedi/>) það er með *engu séð* að til lýðheilsusjónarmiða sé að fullu litið.

Þjóðhagfræði rannsakar áhrif á hagkerfið í heild sinni en varla verður séð að stuðst hafi verið við slíka útreikninga með nokkrum hætti. Það er rétt að benda á að kostnaður við framkvæmdatíma stokka og vega getur verið óbeinn dæmi: kostnaður vegna tafa, aukinnar mengunar, áreitis á borgara er búa nálægt framkvæmdasvæðum, og svo mætti lengi telja, mun falla til.

Rekstrarhagfræði fjallar um rekstur fyrirtækja og samskipti þeirra t.d. við stjórnvöld. Engin kostnaðargreining, sem mark er á takandi, liggur fyrir um rekstrarkostnað hugmyndarinnar um borgarlínu.

Umhverfisfræði fjallar um marga misjafna þætti en horfir einna helst á sjálfbærni, samspil manns og náttúru auk annarra þátta. Í skýrslunni er vissulega vitnað í heimsmarkmið sameinuðu þjóðanna auk þess sem vitnað er í umhverfisskýrslu VSÓ-ráðgjafar sem einhverjum þætti undarlegt. Leiðirnar að minni losun eru fleiri en ein þar þarf að horfa til: nýrra orkugjafa, nýrrar tækni og þeirra möguleika sem sjálfbær orkuvinnsla héraendis býður upp á.

Skipulagsfræði, landfræði, verkfræði og fleiri slíkir þættir eru að miklu leyti allsráðandi. Niðurstaða þeirra fer vissulega eftir óskum verkkaupanda, þeirra hlutverk er að fylgja verkbeiðni og rita lýsingu á verkinu, Hversu vitrænt eða skynsamlegt verkið er. Það er því ekki við skýrsluhöfundu að sakast þeir fylgja verkbeiðni.

Skrautfjaðrir skýrslunnar eru hugtökin: sýn; framtíðarsýn; forsendur; stefna; stefnumið; vaxtarforsendur; líffræðileg fjölbreytni; breytingartillögur; leiðarljós; meginmarkmið; forgangsröðun; vaxtarmörk; áskoranir; viðmið allt. Það virðist gleyma að benda á hver sé faglega ábyrgur fyrir framkvæmd skipulagsins.

Tilvitnun í skýrsluna bls. 14

„Sveitarfélög í jaðri gömlu borgarinnar sáu tækifæri í að leggja til land undir hreina íbúðarbyggð og þá helst einkum fyrir vegleg einbýlishús, meðan gömlu borginni var látið eftir að leggja til land undir misprifalega atvinnustarfsemi, félagslegt húsnæði og standa undir ýmsum félags-og menningarstofnunum og almenningsrýmum. Íbúar hinna nýju garðúthverfa í nágrannabyggðunum gátu þannig notið þeirra fríðinda sem gamla borgin bauð uppá og á sama tíma búið við friðsæld og heilnæmt loft í grennd við opna náttúra, auk þess að njóta þess skattafsláttar sem „litla“ sveitarfélagið gat mögulega boðið uppá. Íbúar í slíkum byggðum voru þannig nokkurskonar laumufarþegar í borgarsamfélaginu.“

Stór orð eru látin falla um íbúa í nágrannasveitarfélögum höfuðborgarsvæðisins að kalla þá laumufarþega í borgarsamfélagi er í besta falli ósmekklegt.

Á bls. 15 er fjallað um kolefnisspor og lagðir fram útreikningar. Þar er talað um flatarmál íbúða sem útgangspunktur varðandi losun. Þróunin undanfarin ár hefur ekki eingöngu verið aukinn fjöldi fermetra per einstakling heldur rúmmetrar.

Tilvitnun bls. 22

„Hækkun húsnæðisverðs í borgum, umfram almennt verðlag, er alþjóðlegt vandamál og viðvarandi ef markaðslögmál ráða ein ferð.“

Hér er þarf að taka það fram sérstaklega að Reykjavík var leiðandi í innleiðingu þeirra sömu markaðslögmála og verðhækkun fasteigna er ætlað að skýra. Verð ræðst fyrst og fremst af hlutfalli framboðs og eftirspurnar. Skipulagsvald sem hefur það að markmiði að bjóða lítið land til bygginga hefur mestu áhrifin á verð lóða hvort sem þeim er úthlutað eða þær seldar á markaði. Með því að skapa umfram framboð lækkar verð.

Á bls. 35 er sýnd mynd af áætlun um byggð á flugvallarsvæði í Vatnsmýrinni. Þar er gert ráð fyrir 16000 íbúðum á svæði sem að miklu leyti er alls ósamið um og stjórnvöld hafa ítrekað sagt að flugvöllurinn fari hvergi a.m.k. ekki fyrr en annað flugvallarstæði hefur fundist. Kostnaður við byggingu nýs flugvallar leggst á skattborgara alls landsins og á ekki að taka slíka ákvörðun af Borgarstjórn Reykjavíkur.

Á bls. 38. eru sýndir fjórir kostir í raun bara þrír þar sem einn kosturinn er skýrður Núll en hinir A,B og C. Í engum tilfellum er Sundabraut tekin með í reikninginn sjónamið Mosfellsbæjar eru að engu höfð.

Stór kafli fer þar á eftir um Borgarlínuhugmyndina sem þarfnast algerrar endurskoðunar og ætti slíka risafrankvæmd að ræða af alvöru og upplýsa um hverjir myndu njóta ávinningsins ef í slíka framkvæmd væri farið. Það eru að sjálfsögðu þeir sem eiga landið næst vegstæði slíkrar línu, í mörgum tilfellum sterkir fjármagnseigendur.

Tilvitnun bls. 57.

„Hreint loft, góð dagsbirta og nægt sólarljós, góð loftræsting, útsýni til náttúrunnar og nálægð við fallegan og gróskumikinn gróður gerir okkur gott líkamlega og andlega og eflir lýðheilsuna í samfélaginu. Það sama gerir umhverfi sem er jafnan friðsælt, rólegt og öruggt. En lýðheilsan er

einnig háð því að umhverfið sé fjölbreytt, litríkt og iði af mannlífi og að verslun, grunnþjónusta, afþreying og starfsemi séu í göngufæri við heimilið og örvi þannig hreyfingu og samveru í almenningsrymum hverfisins. Reynsla síðustu ára í mörgum borgum á Vesturlöndum, sýnir að auðvelt er að ná fram öllum þeim umhverfisgæðum sem við sækjumst eftir í þéttri og blandaðri borgarbyggð“.

Hér eru lagðar fram fullyrðingar um hver sé forsenda lýðheilsu. Að ofan eru rakin önnur sjónarmið má í því sambandi nefna að umhverfi sem iðar af mannlífi og afþreyingu er falleg hugsun en slíku fylgja gjarnan dekkri hliðar sem ekkert er minnst á. Með rökum mætti segja að vikið sé frá þeirri stefnu að verslunarsvæði séu stór og þar með horfið frá stærðarhagkvæmi. Þær „mörgu borgir“ sem vitnað er til eru ekki nafngreindar þannig að samanburður er ómögulegur.

Á bls. 61 í kaflanum er fjallar um atvinnustefnu vörugeymslur og iðnað er yfirlitskort sem sýnir glögg hugmyndir um iðnaðarsvæði. Á vettvangi SSH hefur landnotkunin á því svæði verið rædd og mótmæli Mosfellsbæjar um breytta landnotkun að engu verið höfð enda voru ekki gerðar athugasemdir á vettvangi SSH af fulltrúum Mosfellsbæjar(sjá fund nr. 82 SSH) 2. mars 2018. Það er af þeim sökum erfitt að breyta þeirri landnotkun. Mótmælum var komið fram á 510. fundi skipulagsnefndar Mosfellsbæjar þann 28.2.2020 Eftir stendur samt sú niðurstaða að vöruflutningar eftir Vesturlandsvegi í gegn um Mosfellsbæ munu aukast. Sundabraut leysir þann vanda að miklu leyti.

Á bls. 68 er fjallað um Vatnsmýrina þar er gegnið út frá því að byggður verði nýr flugvöllur í Hvassahrauni. Það að gefa í skyn, með jafn óábyrgum hætti, að farið verði í byggingu nýs varaflugvallar fyrir Keflavíkflugvöll í Hvassahrauni án þess að fyrir liggja rannsóknir hvort slíkt sé gerlegt er með öllu óforsvaranlegt. Íbúar Hafnarfjarðar munu þurfa að gefa álit en bygging flugvalla er á hendi ríkisins svo að það sé áréttað.

Lokaorð: Þetta 90 bls. rit sem nefndinni var fengið til umsagnar stenst engan vegin væntingar Miðflokksins um þá framtíðarsýn sem borgarstjórn Reykjavíkur hefur. Ákvarðanir teknar af Reykjavík hafa áhrif á landið allt.

Jón Pétursson

Nefndarmaður Miðflokksins í skipulagsnefnd Mosfellsbæjar.

Miðflokkurinn í Mosfellsbæ áskilur sér rétt til að koma með frekari athugasemdir við breytingu á aðalskipulagi Reykjavíkur.

Reykjavík, 25. nóvember 2020.

Umsögn stjórnar Íbúasamtaka Laugardals vegna auglýstrar tillögu um breytingar á aðalskipulagi Reykjavíkur 2010 – 2030, settar fram sem Reykjavík 2040: Aðalskipulag Reykjavíkur 2010 – 2040. Landnotkun og helstu byggingarsvæði.

Stjórn Íbúasamtaka Laugardals hefur kynnt sér fyrirbyggjandi tillögur að breytingum á aðalskipulagi Reykjavíkur, að því leyti sem þær tengjast borgarhlutanum Laugardal og aðlægri nýrri byggð, Vogabyggð enda er þar a.m.k. til að byrja með öll þjónusta og skólastarfsemi á því svæði sem tilheyrir Langholti og Vogum nú. Þar eru settar fram ýmsar breytingar sem tengjast m.a. Borgarlínu og fyrirhugaðri uppbyggingu í og við hverfið.

Stjórnin hefur samþykkt eftirfarandi athugasemdir við framkomnar tillögur:

### **Höfnum áformum um að naga af báðum endum Laugardals**

(Tilvísun Laugardalur-Laugardalshöll og Glæsibær)

Í aðalskipulagi er fjallað á stefnumótandi hátt um landnotkun. Í núgildandi aðalskipulagi fær Laugardalurinn sérstakan sess sem borgargarður sem ber að varðveita. Þrátt fyrir það eru hér tvær tillögur um breytingar sem ekki uppfylla þau skilyrði.

Lagt er til að taka grænt svæði við austurendann á Laugardal, við Glæsibæ (merkt í skipulaginu Miðsvæði M15 og miðsvæði M2g) til uppbyggingar á blandaðri byggð sem mætti vera 5-8 hæðir og stoppustöð fyrir Borgarlínu. Þetta land væri tekið af opnu grænu svæði þar sem Engjavegur kemur upp á Suðurlandsbraut. Áform um að stækka Glæsibæjarreitinn undir því yfirsýni að þess þurfi fyrir skiptistöð við Grensásveg stenst illa rýni þar sem tengilínur þaðan væri í dag amk að aka um Suðurlandsbraut einnig og því önnur tækifæri sem bjóðast til að skipta um vagn á þeirri leið.

Annað opið grænt svæði af vesturenda dalsins aðlægt Reykjavegi, næst Suðurlandsbraut (merkt í skipulaginu Svæði fyrir samfélagsþjónustu S12) er lagt til að endurskilgreina til notkunar vegna Þjóðarleikvangs í Laugardal. Ekki liggur fyrir hver þörfin er þar fyrir viðbótarlandsvæði.

Stjórn Íbúasamtaka Laugardals hafna alfarið þessum tveimur tillögum um breytingar á dalnum. Það hafa engin rök komið fram sem kalla á þessar breytingar. Skiptistöð Borgarlínu ætti að geta verið við Glæsibæ eins og nú er eða ef losnar bensínstöðvarlóð við Álfheima, þá mætti nýta hana.

Ef frekari uppbygging Þjóðarleikvangs kallar á meira landrými en það sem þegar er í notkun fyrir völlinn, þá er gott tækifæri til að skoða hvort völlurinn væri betur settur annars staðar í borginni, þar sem aðlægt svæði getur stutt betur við starfsemi hans.

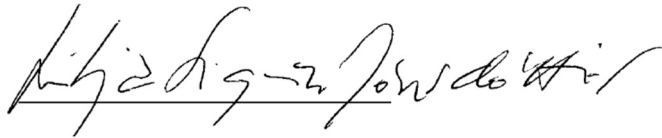
Á fimmtán ára starfsferli Íbúasamtaka Laugardals þá hafa ítrekað komið fram áform um uppbyggingu í Laugardal og hefur það verið stefna stjórnna ÍL alla tíð að það beri að varðveita dalinn sem útivistar- og íþróttasvæði. Laugardalurinn er takmörkuð auðlind og opin græn svæði eru ekki ták fyrir ónýtt byggingaland heldur eru þau svæði til að njóta og nýta með frjálsri aðferð hverju sinni.

## Sæbraut í göng.

Staðsetning Borgarlínu hefur legið fyrir og áform um að með henni verði opnaður aftur samgönguás um Suðurlandsbraut að Sæbraut en eingöngu fyrir vagna Borgarlínu, strætisvagna og hjólreiðamenn eða gangandi. Það fer vel á því að setja Sæbraut í stökk eða göng frá Miklubraut og mun það bæta landnýtingu og lífsgæði þeirra sem búa aðlægt. Þó er brýnt að tryggja góða loftun og mengunarvarnir frá göngunum.

Umsögn þessa þarf að skoða í samhengi við fyrra samtal Íbúasamtaka Laugardals við skipulagsyfirvöld borgarinnar en samtökin eru 15 ára um þessar mundir og hafa tekið virkan þátt í samtali og skipulagsvinnu um málefni hverfisins alla tíð. Fyrir 5 árum var haldinn fundur á vegum Reykjavíkurborgar, Hverfisráðs Laugardals og Íbúasamtaka Laugardals. Niðurstaða þess fundar var að það þyrfti að vinna heildarskipulag fyrir Laugardalinn. Þessar tillögur sem hér eru framkomnar gefa til kynna að þar hafi hugur ekki fylgt máli.

Fh stjórnar Íbúasamtaka Laugardals,



Lilja Sigrún Jónsdóttir, formaður

Netfang: [ibuarlaugardals@gmail.com](mailto:ibuarlaugardals@gmail.com)

## USK Skipulag

---

**Frá:** Thor Sigfusson <thor@sjavarklasinn.is>  
**Sent:** fimmtudagur, 26. nóvember 2020 09:44  
**Til:** USK Skipulag  
**Efni:** Umsögn vegna breytinga á aðalskipulagi Reykjavíkur

Góðan dag,

Óskað hefur verið eftir umsögnum vegna breytinga á Aðalskipulagi Reykjavíkur. Ég vildi hér koma eftirfarandi hugleiðingum á framfæri við borgina.

Hús sjávarklasans á Granda hefur nú starfað í tæp níu ár. Húsið hefur orðið eins konar útungunarvél fyrir frumkvöðlastarfsemi sem tengist bláa hagkerfinu. Þá hefur Hús sjávarklasans orðið fyrirmynd að uppbyggingu sambærilegra nýsköpunarsamfélaga utan Íslands. Við höfum mikinn áhuga á því að halda áfram þessu uppbyggingarstarfi og gera Grandasvæðið að enn öflugra frumkvöðla- og nýsköpunarsvæði.

Í framtíðarsýn okkar um Grandann “Hugmyndaverksmiðja á heimsmælikvarða”, sem við birtum fyrir tveim árum, hvöttum við einnig til þess að opnað yrði á minni íbúðir fyrir frumkvöðla á svæðinu. Algengt er að frumkvöðlasvæði annars staðar í heiminum séu hugsuð bæði sem svæði til sköpunar og þar sem frumkvöðlar geta búið. Á þessum svæðum eru oft nýstárlegar íbúðir þar sem frumkvöðlar sameinast um m.a. eldunaraðstöðu og lögð er áhersla á sterk félagsleg rými í fjölbýlinu. Hér tel ég að liggi spennandi tækifæri til að efla Grandasvæðið sem nýstárlegt og skemmtilegt samfélag.

Grandinn hefur einstaka möguleika á að verða skapandi samfélag, sem nýtir sér styrk miðborgarinnar, en fær um leið að vera á jaðrinum; iðandi listsköpun og frumkvöðlastarf og vagma nýsköpunar sem tengist sjálfbærni og bláa hagkerfinu.

Gangi ykkur vel.

Með bestu kveðju

Þór Sigfússon  
stofnandi Íslenska sjávarklasans

## USK Skipulag

---

**Frá:** Thor Sigfusson <thor@sjavarklasinn.is>  
**Sent:** fimmtudagur, 26. nóvember 2020 09:16  
**Til:** USK Skipulag  
**Efni:** Vegna uppbyggingar á Grandanum

**Eftirfylgniflagg:** Fylgja eftir  
**Flaggstaða:** Lokið

Góðan dag,

Óskað hefur verið eftir umsögnum vegna fyrirhugaðrar uppbyggingar á Grandanum. Ég vildi hér koma eftirfarandi hugleiðingum á framfæri við borgina.

Hús sjávarklasans á Granda hefur nú starfað í tæp níu ár. Húsið hefur orðið eins konar útungunarvél fyrir frumkvöðlastarfsemi sem tengist bláa hagkerfinu. Þá hefur Hús sjávarklasans orðið fyrirmynd að uppbyggingu sambærilegra nýsköpunarsamfélaga utan Íslands. Við höfum mikinn áhuga á því að halda áfram þessu uppbyggingarstarfi og gera Grandasvæðið að enn öflugra frumkvöðla- og nýsköpunarsvæði.

Tenging Húss sjávarklasans við svæðið á Fiskislóð, með því að opna eina verbúð fyrir gangandi fólki, eins og kynnt er í tillögunum, teljum við afar skemmtilega. Með því skapast meiri hringrás í annars afar línulegri skipulagningu Grandans.

Í framtíðarsýn okkar um Grandann “Hugmyndaverksmiðja á heimsmælikvarða”, sem við birtum fyrir tveim árum, hvöttum við einnig til þess að opnað yrði á minni íbúðir fyrir frumkvöðla á svæðinu. Algengt er að frumkvöðlasvæði annars staðar í heiminum séu hugsuð bæði sem svæði til sköpunar og þar sem frumkvöðlar geta búið. Á þessum svæðum eru oft nýstárlegar íbúðir þar sem frumkvöðlar sameinast um m.a. eldunaraðstöðu og lögð er áhersla á sterk félagsleg rými í fjölbýlinu. Hér tel ég að liggja spennandi tækifæri til að efla Grandasvæðið sem nýstárlegt og skemmtilegt samfélag.

Grandinn hefur einstaka möguleika á að verða skapandi samfélag, sem nýtir sér styrk miðborgarinnar, en fær um leið að vera á jaðrinum; iðandi listsköpun og frumkvöðlastarf og vagma nýsköpunar sem tengist sjálfbærni og bláa hagkerfinu.

Gangi ykkur vel.

Með bestu kveðju

Þór Sigfússon  
stofnandi Íslenska sjávarklasans

Reykjavík 26. nóvember. 2020

Umhverfis- og skipulagssvið  
Reykjavíkurborgar  
Borgartúni 12-14

### Umsögn og athugasemdir

**vegna tillögu að breytingum á Aðalskipulagi Reykjavíkur:** Reykjavík 2010-2040. Endurbætt stefna um íbúðarbyggð og framlenging skipulagstímabils - tillögur til kynningar.

Það skal tekið fram að eftirfarandi umsögn og tillaga að breytingum er sett hér á blað vegna þess að verið er að gera aðalskipulag og/eða breytingar á aðalskipulagi. Litið er svo á að einnig sé leyfilegt og nauðsynlegt að gera tillögur og biðja um aðrar breytingar en nákvæmlega eru kynntar með formlegum hætti í ritinu Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2040. Þegar mörk eru dregin á milli svæða og/eða þau færð til verða breytingar sem gera þarf grein fyrir, og það samhliða.

Félagssvæði Græðis, Vega og landeigendafélags er á svo nefndum Austurheiðum. Austan Suðurlandsvegur og þar með að öllu leiti utan skilgreindra vatnsverndunarsvæða höfuðborgarsvæðisins. Til að undirstrika við hvað er átt þegar sagt er austan Suðurlandsvegur séð með augum Orkuveitu Reykjavíkur, er vísað til umsagnar og athugasemda OR vegna Aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030 dags. 20.09. 2013 sbr. eftirfarandi úrdrátt úr annars mjög athyglisverðri umsögn (4 bls.) sem fullt tilefni er til að taka til skoðunar við gerð breytinga á aðalskipulagi þar sem Heiðmörk og Austurheiðar eiga í hlut.

#### **„Græni trefillinn, sumarhús og vatnsvernd**

Í gr. *Opin svæði til sérstakra nota* í kaflanum *Landnotkun – Skilgreiningar (bindandi stefna)* í skjalinu A5 Landnotkunarákvæði er fjallað um Græna trefillinn (bls.210 og 211). Þar kemur fram að „[E]kki er gert ráð fyrir fjölgun sumarhúsa innann Græna trefilsins en viðhalda má og endurnýja núverandi sumarhús á svæðinu. Með því er átt við að lagfæra má hús eða endurbyggja ný af sambærilegri stærð og eldri hús. Heimilt er að reisa byggingar og mannvirki sem tengjast skipulagðri útivistar- og frístundaiðju innan græna trefilsins. Það er skýrt skilyrði að ekki verði tekið land undir slíka starfsemi umfram það sem nauðsyn ber til og að ekki verði reistar byggingar og mannvirki sem spilla umhverfinu“

Undanfarið hefur Orkuveita Reykjavíkur unnið að þeim áformum í aðalskipulagi Reykjavíkur að byggð á grannsvæðum og fjarsvæðum vatnsbóla í lögsagnarumdæmi Reykjavíkur í Heiðmörk sé **víkjandi**. Fyrirtækið hefur í því skyni ákveðið að framlengja ekki leigusamninga um lóðir undir frístundabyggð á vatnsverndar- og útivistarsvæðinu í Heiðmörk. **Orkuveita Reykjavíkur mælist eindregið til þess að ofangreint ákvæði nái eingöngu til þess hluta**



### **Græna trefilsins sem er utan vatnsverndarsvæða.” (letur breitt)**

Kjarni málsins í þessari tilvitnun er að þessi íþyngjandi ákvæði um uppbyggingu á frístundalóðum og löndum innan marka Græna trefilsins austan Suðurlandsvegjar, hefur ekkert með vatnsvernd að gera. OR vill öll sumarhús í burt úr Heiðmörk, og hefur auk þess farið fram á heimild borgarstjórnar sbr. umsögn „til að loka veginum í Heiðmörk fyrir gegnumakstri vélknúinna ökutækja til að tryggja vatnsvernd á svæðinu.“ Í umsögninni er vitnað til könnunar Gallups frá 2005, að hægt væri að leiða að því líkum að 500-600 hundruð þúsund gestir kæmu í Heiðmörk ár hvert.

Auk þess að vera utan vatnsverndarsvæða er félagssvæði Græðis á Austurheiðum utan vaxtarmarka þéttbýlis samkvæmt bindandi stefnu fyrir skipulagstímabilið. Á Austurheiðum eru heldur ekki nein friðlýst svæði eða svæði háð verndunarákvæðum fyrir utan Rauðavatn og Reynisvatn sem eru hverfisvernduð. Græni trefillinn er afar ónákvæm skipulags-yfirlýsing og bein verndunarákvæði eru engin nema þá eftir vill gagnvart stöku húsum eins og þau séu landfrek og gætu valdið tjóni og spillingu. Spillingu og tjóni fyrir hverja?

### **Opin svæði með sérstaka skilgreiningu**

Með tilliti til framangreindra atriða um vernd og þéttbýlismörk eru allar forsendur fyrir hendi að endurskoða landnotkunarákvæði er varðar Austurheiðar, félagssvæði Græðis með gerð breytinga á svæðis- og aðalskipulagi, og heimila uppbyggingu og landnýtingu á lóðum og löndum landeiganda á þeim grundvelli sem hver og einn telur nauðsynlega vegna sinna hagsmuna. Útmörk höfuðborgarsvæðisins er það stór, að engin vegur er/virðist fyrir sveitafélögin að sjá um allt svæðið þannig að sómi sé að, og því er hér laggt til að svæðið verði markað niður í minni svæði. Svæði sem jafn vel landeigendur innan svæðisins gætu haft eftirlit og ræktun (m.a. eyða ágengnum plöntum) með að gera, eins og var hér áður fyrir í bændasamfélaginu.

Til að staðsetja það sem hér er beðið um fyrir hönd Græðis og landeigenda er varðar þetta skipulag sem er í kynningu og endurskoðun þess, er sett fram sú tillaga að það verði gert undir yfirskriftinni  
**Opin svæði með sérstaka skilgreiningu: OP(28.)**

**OP (28):** Austurheiðar. Um er að ræða lönd og lóðir í einkaeigu þar sem heimiluð verður uppbygging er tengist ræktun og “grænni starfsemi”, handverki og léttum iðnaði, útivist og ferðaþjónustu s.s. þjónustu- og léttar veitingar, ýmis skonar afþreyingu og gistingu. Umfang mögulegra bygginga verði takmarkað og miðist við 1-2 hæðir.

(Ath. fordæmi er sbr. fram kemur í rammaskipulagi og uppdrætti um Austurheiðar 2020 vegna tveggja lóða við Langavatn og auðvitað víðar ef nánar er skoðað og skilgreint.)

Umfjöllun um græna trefilinn í svæðis- og aðalskipulagi er á þann veg að að mörgum sem eiga hagsmuna að gæta þykir gengið á sinn rétt og verið mismunað. Hafa skoðanir þar að lútandi komið fram í umsögnum um áður gerðar skipulagsáætlanir, þar á meðal frá Græði og einstaka félagsmanni og konu, Orkuveitu Reykjavíkur og fleirum og fleirum.

Textann um græna trefilinn er hægt að einfalda svo um munar og hann gerður trúverðugri með því að losa sig við eitthvað af þessum mörgu upptalningum, misvísandi upplýsingum og tæknihindrunum sem þar eru tíundaðar til, og setja þessi atriði undir það sem nefnt er **Opin svæði**

**með sérstaka skilgreiningu sbr. lagt er til með svæðið Austurheiðar (OP 28) hér ofar. Textinn gæti lítið út á eftirfarandi hátt:**

„Græni trefillinn: Myndar umgjörð um borgina og skilgreinir mörk útmerkur og þéttbýlis. Græni trefillinn er samfelld skógræktar-og útivistarsvæði þar sem lögð er áhersla á fjölbreytt náttúrufar og lífríki og sambland skógræktar-og ósnortinna náttúrusvæða. Skógrækt innan Græna trefilsins er ákvörðuð á grunni náttúrufarsúttekta og heildarskipulags fyrir viðkomandi svæði. Heimilt er að reisa byggingar og mannvirki sem tengjast skipulagðri útivistar-og frístundaiðju innan græna trefilsins. Það er skýrt skilyrði að ekki verði tekið land undir slíka starfsemi umfram það sem nauðsyn ber til og að ekki verði reistar byggingar og mannvirki sem spilla umhverfinu. Uppbygging slíkrar þjónustu skal einkum vera á svæðum sem ekki kalla á nýlagningu vega eða aðra umfangsmikla mannvirkjagerð innan trefilsins.”

Orkuveita Reykjavíkur getur með þessu fyrirkomulagi að því að best verður séð, „*unnið að þeim áformum í aðalskipulagi Reykjavíkur að byggð á grannsvæðum og fjarsvæðum vatnsbóla í lögsagnarumdæmi Reykjavíkur í Heiðmörk*” verði ekki heimiluð lengur, að Heiðmörk fái sína aðkallandi víðtæku skilgreiningu undir kaflanum **Opin svæði með sérstaka skilgreiningu**. Inn í þennann kafla undir númerum mætti íhuga að setja veitumannvirki, hesthús og eftir atvikum aðra lítið mengandi starfsemi. Og tímabundna mengandi starfsemi flugvéla og vegna óvirks úrgangs þarf alveg sérstaka skilgreiningu þar sem hún er í hrópandi andstöðu við hið græna og eftir atvikum ósnortna náttúrusvæði.

(Það væri nú munur að geta slegið ekki mikið oftar en einu sinni á lyklaborðið til að kalla fram kafla um þau sérstaklega skilgreindu svæði sem leita þarf upplýsinga um.)

**Gerð er krafa hér sem oft áður, að flugi og fisflugi og annari mengandi starfsemi verði hætt og ómengunarvaldar sbr. jarðvegstíppurinn verði fluttur burt.**

---

### **Vegir og ábyrgð, aðgengi svæða**

Til að Borgarbúar njóti góðs aðgengis að fjölbreyttum útivistarsvæðum þarf meðal annars vegi fyrir bifreiðar ekki satt? Þannig háttar til að við eigendur landa og lóða í félaginu Græði kærur okkur ekki frekar en aðrir, um umferð óviðkomandi aðila og gegnumakstur vélknúinna farartækja á okkar einkavegum sem liggja og voru lagðir af landeigendum og Vegafélaginu á þar til skaffað land – frá Reynisvatni og frá Suðurlandsvegi fyrir meira en 50 árum að hinni skipulögðu frístundabyggð, löndum og lóðum í Reynisvatnslandi.

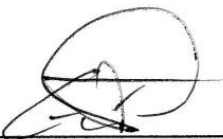
Þótt svo að lítið hafi verið gert í því af eigendum að takmarka og/eða loka fyrir almenna umferð um vegina með viðeigandi merkingum á öllum stöðum, þýðir það samt ekki að nefndir vegir séu opnir almenningi, hundum og hestum til frjálsrar umferðar, enda er veghald mikil ábyrgðarhluti. Mátti okkur því mislíka þegar vegirnir voru grafnir í sundur í sumar og haust vegna lagnavinnu án nokkurra fyrirvara. Því miður ekkert einsdæmi og oft hefa verið gerðar alvarlegar athugasemdir.

Núgildandi vegalög nr. 80/2007 og athugasemdir við frumvarpið er yfirgripsmikið er lítur að ábyrgð veghaldara. Það verður ekki undan því komist í fullri alvöru, að miðað við ástand umræddra einkavega og magn umferðar upp Almannadal að svonefndum Pípuvegi og frá Reynisvatni að Hestabrekku verði lokað fyrir almenningi, ef ekki með hliði þá með þeim hætti að aðeins þeir sem tengjast eigendum veganna sé gefið notkunarleyfi og þá með tilkynningar- og varúðarskyldu.

Öll önnur og vaxandi umferð verður sem sagt að lúta því að Reykjavíkurborg hefur ekki enn sem komið er gert samkomulag við eigendur um notkun og viðhald einkaveganna þrátt fyrir ítrekaðar beiðnir. Og fyrst svo er, þá er ýmislegt óljóst vegna umferðar sem Reykjavíkurborg beinlínis stefnir inn á okkar einkavegi af ýmsum ástæðum sem ekki verða raktir hér, enda hlýtur fyrir en seinna að hilla undir að umræðan um einkavegi og lönd á Austurheiðum verði tekin, og samkomulag vonandi gert milli aðila í ljósi þeirra ríku hagsmuna sem undir eru. Góð byrjun væri ef Reykjavíkurborg gæti vinsamlegast tekið einkavegina út af sínum skipulagsuppráttum af Austurheiðum.

Með ósk um góðar undirtektir

f.h. stjórnar Græðis



---

**Ath.** samhliða þessum umsögnum og athugasemdum er sent sem viðauki, greinargerð Græðis til skipulagssviðs Reykjavíkurborgar dags. 6.7 2020 vegna kynningar á rammaskipulagi fyrir Austurheiðar 2020

hottust ummingarur lýst um...  
yfir þetta í gærkvöldi, eða frúman sólarhring, en þá  
var hún híf á sínar nýju undirstöður á lóðinni við  
Bergstaðastrætið. Húsið var híf af undirstöðum sínum

## Skóða þarf stöðu drengja

ÞORGERÐUR Katrín Gunnars-  
dóttir menntamálaráðherra segir  
margt jákvætt í nýrri skýrslu Efna-  
hags- og fram-  
farastofnunar-  
innar (OECD)  
um menntamál í  
heiminum,  
Education at  
Glance 2007.  
Hlutfall fólks sem  
brautskráist úr  
háskóla á Íslandi  
sé t.a.m. með því  
hæsta sem gerist.



Þorgerður Katrín  
Gunnarsdóttir  
þó að huga en þar nefnir Þorgerður  
sérstaklega þann mun sem sé á  
brautskráningarlutfalli drengja og  
stúlkna. Skóða þurfi sérstaklega  
hvers vegna drengir og ungrir menn  
flosni svona miklu fremur upp úr  
námi en stúlkur.

Þorgerður Katrín segir hins vegar  
að skýrsla OECD færi mönnum  
heim sanninn um gildi æðri mennt-  
unar. Skýrslan sýni skýrt að það  
borgar sig að mennta sig, það borg-  
ar sig að sækja skóla. Það sé mjög  
hvetjandi. | 6

### reykjavík/reykjavík

FÓLK »



Britney stendur í ströngu  
bessa dagana. » 38

hotust ummingarur lýst um...  
yfir þetta í gærkvöldi, eða frúman sólarhring, en þá  
var hún híf á sínar nýju undirstöður á lóðinni við  
Bergstaðastrætið. Húsið var híf af undirstöðum sínum

# Óþarfa áhætta á heiðinni

## Mikið er í húfi á Hólmsheiði þar sem olíumenguðum jarð- vegi úr Vatnsmýri hefur verið komið fyrir á jarðvegsdúk

ÞAD ER engan veginn forsvaranlegt  
að taka áhættuna á því að flytja olíu-  
mengaðan jarðveg frá Vatnsmýri og  
upp á Hólmsheiði. Svæðið er nálægt  
vatnsverndarsvæði og er mjög  
sprungið. Þetta segir Sigurður Þórð-  
arson, gæðastjóri vatnsframléiðslu  
Ólgerðar Egils Skallagrímssonar.  
Hreinsunarsvæðið á Hólmsheiði er  
með vökvaheldu undirlagi og Lúðvík  
Gústafsson, deildarstjóri mengunar-  
varna umhverfissviðs Reykjavíkur-  
borgar, sagðist í Morgunblaðinu ný-  
verið telja að engin hættu væri á  
ferðum. „Ég tel þetta miklu alvar-  
legra mál en svo að nóg sé að einhver  
maður „telji“ að engin hættu sé á ferð-  
um,“ segir Sigurður. „Þetta svæði er  
mjög nálægt Gvendarbrunnnum og  
það stendur hærra. Að auki er vítað  
að svæðið er krosssprungið fram og  
til baka og það veit enginn hvert þess-  
ar sprungur liggja nákvæmlega.“

Hann segir að finna hefði átt annan  
stað fyrir jarðveginn þegar í ljós hafi  
komið að hann væri mengaður.



Morgunblaðið/Kristinn

### Mengun Jarðvegi úr grunni HR er komið fyrir á Hólmsheiði.

„Ég tel að barna sé verið að taka  
áhættu sem ætti alls ekki að gera.  
Þetta er framtíðarvatnsupptöku-  
svæði fyrir um helming þjóðarinnar.  
Þar fyrir utan eru fyrirtæki eins og  
okkar að taka þarna vatn og búið er  
að leggja í gífurlegan kostnað við  
markaðssetningu. Það yrði rosalegt  
ef þetta svæði yrði eyðilaggt.“

### Í HNOTSKURN

- » Sérstakt hreinsunarsvæði hefur verið útbúið á Hólmsheiði þar sem tekið er á mótí menguðum jarðvegi úr Vatnsmýri.
- » Framkvæmdir er undir eftirliti umhverfissviðs borgarinnar, sem veitti starfsleyfið.
- » Svæðið er talið viðkvæmt vegna þess að það er nálægt vatnsforðabúri höf-udborgarbúa.

FÓLK »



Tarantino anglýsir ís-  
lenska framleiðslu. » 41

BÆKUR »



Bók um ástandið fyrir og  
eftir innrás í Írak. » 40

AFLISTUM »

## Stúlkán sem gekk til Kína

Sigríður Víðis Jóns-  
dóttir vill fá stórt  
kort af veröldinni í  
Vatnsmýrina og ætl-  
ar að ræða málið við  
borgarstjóra. » 38

FÓLK »



Britney stendur í ströngu  
bessa dagana. » 38

húsið þar sem göturnar voru svo þröngar að engi  
mátti m... að það kæmist ekki. Skemmdust tvö hús á  
leiðinni vegna þrengslanna.

## Breyting hjá Eggerti

Scott Duxbury, sem hefur ve  
aðstoðarmaður Eggerts Magn-  
ússonar hjá enska úrvælsdeilda  
inu West Ham, mun taka við de  
legum rekstri félagsins af Egg  
Eggert segir að þetta sé eðlileg  
skref fyrir félagið en hann mun  
áfram vera stjórnarformaður f  
ins og stýra framtíðaráformun  
» Íþróttir

## SKODANIR »

Staksteinar: Kafka í Ameríku  
Förystugreinar: Mikilvægi  
menntunar | Stjórnarkreppa í  
Ljósavaki: Skemmtilegur „Hun

## UMRÆÐAN »

Um íþrótttaumfjöllun og íþrótt  
Stórskipahöfn slegin af í Kópá  
Evrann og þrýstingurinn  
Mogginn og friðargæslan

## » MEST LESIÐ Á mbl.is

1. Munaði „þara tveim sentím
2. Dómari í máli Madeleine ...
3. Í offtuadgerð 13 ára og tæ
4. Íslendingar fá hótanir í töl

Gengisskráning 18. september 2007

	Kaup	Sala
DOLLARI	64,93	65,23
STERLINGSPUND	129,34	129,96
KANADADOLLARI	63,19	63,57
DÖNSK KRÓNA	12,073	12,143
NORSK KRÓNA	11,540	11,608
SÆNSK KRÓNA	9,678	9,734
SVISSN. FRANKI	54,67	54,97
JAPANSKT JEN	0,5633	0,5665
SDR	99,92	100,52
EVRA	89,96	90,46

HEIMILIÐ: Seðlabanki Íslands

## VEÐUR »

Heitast 10°C | Kaldast 6°C

■ Austan 8-13 m/s og  
rigning sunnan til.  
Hægari vindur og hjart  
fram eftir degi norðan  
til. Hljýst f. vestan. » 10

» VEDUR mbl.is

Reykjavík 6.7.2020

Skipulagssvið Reykjavíkurborgar

Berist til

Sigurborgar Óskar Haraldsdóttur

Björns Axelsonar og

Björns Inga Edvardsson

Félagið Græðir sem er elsta félagið á Austurheiðum gerir eftir farandi athugasemdir við Skipulag Austurheiða. Félagið áskilur sér en fremur rétt til þess að gera frekari athugasemdir á því fyrir sig og félagsmenn sína.

1. Græðir félag landeigenda gerir athugasemdir við það að skipulagssvið hafi ekki nýtt sér þá þekkingu sem til er innan raða félagsmanna þess á svæðinu. Sumar lóðir hafa verið í eigu sömum fjölskyldna í sjötíu ár og þekking þeirra því mikil á aðstæðum. Innan raða félagsmanna hafa verið vísindamenn á borð við Björn Johnsen sem tók þátt í að gera rannsóknir á gróðri um allt land á vegum atvinnudeildar Háskólans Íslands og gróður töku í Surtsey. Sú rannsóknarvinna sem hann og fleiri gerðu á svæðinu lagði grunnin að því að stór hluti Austurheiða er sú gróðurvin sem hún er í dag, sem er grundvöllurinn að því að gera þetta svæði að útivistarsvæði. Okkur þykir því skjóta skökku við að Græði skyldi vera síðasta félagið á svæðinu sem var tilkynnt um þessa skipulags vinnu og hafi ekki fengið að tala við skipulagsaðila fyrr en eftir að vinnu við það lauk.
2. Græðir gerir athugasemd við að sumarhúsabyggð á eignarlóðum sé víkjandi í skipulaginu. Það er á skjön við eignarrétt og landnotkun þar sem ekki er verið að deiluskipuleggja fyrir íbúðarbyggð eða atvinnusvæði. Skv. Skipulagslögum ætti því ekkert því til fyrirstöðu að félagsmenn Græðis geti nýtt land sitt með eðilegum hætti. Samkvæmt gildandi Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 eru engin frístundasvæði né íbúðabyggð innan Austurheiða, þó svo að þau sumarbústaðarlönd sem eru þarna séu búinn að vera þarna í meira en hálföld. Af þeim sökum ætti núverandi íbúðar- og frístundahús sem eru inn á svæðum að skilgreinast sem frístundabyggð en ekki sem útivistarsvæði. Þó svo að þú séu skilgreind í dag sem opin svæði er ekki gert ráð fyrir íbúðarsvæðum eða frístundabyggð þar. Á rammaskipulagsupprætti er sumarhúsareitir eða eignarlönd afmarkað með punktalínu." Sem þýðir hvað? Er ekki skilgreind frístundabyggð á opna svæðinu innan Græna trefilsins? Þá væri það einnig brot á jafnræðisreglu ef einstaka frístundalóðir eru deiliskipulagðar sérstaklega og þeim landeigendum veitt aukin réttindi til nýtingar á sínum eignarlóðum og fasteignum, sbr. tillaga um nýtt og sérstakt deiliskipulag tveggja svæða nálægt Langavatni skv. Skipulaginu. Borginn verður að taka tillit til þess í skipulaginu að umrætt svæði Austurheiðar er í eigu hennar og fjölda einstaklinga sem voru komnir áður borgin keypti sinn hluta svæðisins. Þeir eiga líka réttindi sem verður að taka tillit til. Því ýtrekum við þá sangjörnu ósk okkar um að eignarlönd á svæðinu fái stöðu frístundabyggðar eins og þau hafa fengið Mosfelssveitar megin. Frístundlönd geta alveg farið hönd í hönd með útivistarsvæði. Enda hefur það sýnt sig ítrekað, að þegar snögg veðra brigði verða, þá er þeir sem búa á heiðunum mjög oft kallaðir til hjálpar þegar útivistarfólk lendir í vandræðum.
3. Græðir gerir einnig athugasemdir við það að í skipulaginu er ekki tekið á dæmdum óleyfisframkvæmdum jarðvegstíps og vegar að honum frá Reynisvatni sjá útskurð frá

Úrskurðarnefnd skipulags- og byggingarmálanr Nr. 167 2007 Hómsheiði. Óskar félagið eftir því upplýsingum hvernig borginn ætlar að taka þeim dómi.

4. Græðir óska eftir að nýjum áningarstöðum sé ekki komið fyrir það nálægt lóðarmörkum eignarlóða vegna þess að ónæði skapist af þeim fyrir landeigendur. Þar sem stærð Austurheiða ætti auðveldlega að leyfa slíkt. Þá er einnig lögð áhersla á að tryggð verði reglubundin sorphirða og viðhald áningarstaða. Ef sett eru upp útigrill þá þarf að tryggja að ekki skapist eldhætta þar sem mikið skóglendi er á svæðinu og gæti eldur hæglega borist í gróin eignarlönd. Tryggja þarf að aðgengi sé að vatni við útigrill.
5. Græðir gerir athugasemdir við það að í skipulaginu er gert ráð fyrir að ekki verið fjölgað vegum á svæðinu og þeir vegir sem eru á svæðinu verði notaðir, en flestir þeirra hafa verið gerðir af félagi landeigenda Græði samkvæmt vegalögum og eru því raun eign Græðis. Það að Græði hafi á sínum tíma heimilað Reykjavíkurborg afnot af vegum félagsins til gróðursetningar á svæðinu, þýðir það ekki að borginn geti ráðstafað vegunum til annara aðila til notkunar. Þrátt fyrir að Græðir hafi veit þessi af not að vegum sínum hefur borgin ávalt hafnað framlagi til veganna vegna þess að þetta séu einkavegir. Með sama hætti veitt félagið Landsvirkjun afnot af vegunum, vegna línuframkvæmda á sínum tíma og gegn greiðslu. Þegar mótshalar á rallí sem átti að fara fram á Austurheiðum óskuðu eftir því að fá halda keppni þar þá benti Reykjavíkurborg þeim á að þeir yrðu að semja við Græði þar sem Græðir væri eigandi veganna. Áform um áningarsvæði með stóru bílastæði og verulega uppbyggingu útivistaraðstöðu í Almannadal virðist byggja á aðkomu um Mjóadalsveg sem er einkavegur skv. þinglýstu afsali eignarlóða úr Reynisvatnslandi líkt og við Langavatn. Ekkert samráð hefur verið haft við lóðareigendur á svæðinu um þessi áform. Áður en þetta skipulag getur farið fram þá þarf að fá samkomulagi við Græði varðandi notkun vegana. Til að það geti orðið þurfa menn að setjast niður og semja. Græðir hefur ítrekað óskað eftir viðræðum við borgina og það tilboð stendur en.
6. Græðir gerir athugasemdir við að tímabundinn aðstaða fisflugvöllar sé fest í sessi. Reynsla félagsmanna í Græðis er erfið af þessum rekstri þar sem litlar sem engar reglur gilda um flug fisvéla, það er véla sem eru upp að 650 kílóum. Umtalsvert ónæði er af flugi ákveðinna flugmanna sem fara ekki eftir reglum um flughæð, auk þess að töluverð brögð hafa verið á því að einhverjir kúrekar séu að stunda steypiflug yfir sumarhúsum félagsmanna, eða eru í því að smala gæsurnar á Langavatni á haustin. Höfum við áhyggjur af því að þetta lá flug á mjög háværum smá vélum geti fælt hesta og hunda og orðið til að spilla útivistar ánægju gangandi vegfaranda í kyrrð heiðarinnar. Einnig er það um hugsunar efni að flug umferð er að aukast mikið á fisvöllinn enda eru komnar 7 flugskemur og hann er einungis steinsnar frá stærsta háspenumannvirki borgarinnar og ef stærstu fisvélunum hlekkist á, þá eru þær það þungar að þær geta tekið út rafmagnnið af borginni.
7. Græðir gerir athugasemdir vegna þess að reiðleiðir eru teiknaðar eftir akvegum félagsins. Einnig óskar félagið eftir því haft verið samráð við félagið þar sem reiðvegir hafa verið lagðir í óleyfi um lönd félagsmanna. Ekki hefur verið haft samráð við landeigendur á svæðinu um legu stíga og reiðslóða, sbr. nýr reiðvegur frá tengivirki í Almannadal og norður fyrir Mýrarskyggni. Tryggja verður að stígalagning sé í sátt við landeigendur og skapi þeim ekki ónæði. Þá þarf að tryggja að vélknúin ökutæki nýti ekki göngustíga eða reiðslóða. Reiðleiðir: ekki verður betur séð en það sem merkt er „ný reiðleið“ (græn) efst í Almannadal hafi verið lögð á síðasta ári! Einnig er setur reiðvegur um akveg félagsins við langavatn. Voru þeir reiðslóðar á samþykktu skipulagi?

Græðir hefur um árabíl óskað eftir samráði um skipulag svæðisins við litlar undirtektir Reykjavíkurborgar. Hafa félagsmenn Græðis þurft að þola að eignaréttur þeirra hafi verið

takmarkaður með vatnsvernd, banni við þinglýsingum, landi til framtíðar nota og ýmsum öðrum tæknilegum hindrunum. Er þess vænst að með þessu nýja skipulagi verði gerð bragarbót á því. Félagsmenn Græðis vilja fá að nýta sínar eignarlóðir og fá aðgengi að heitu og köldu vatni og rafveitu á jafnræðisgrundvelli og til jafns við aðra aðila á svæðinu s.s. Fisfélagið, sem veitt var tímabundið leyfi fyrir athafnasvæði. Hesthúsabyggð í Almannadal þar sem deiliskipulagi var breytt til þess að hesthúsaeigendur gætu nýtt efri hæð til búsetu. Félagsmenn græðis óska einungis eftir að fá að nýta lönd sýn með eðlilegum hætti eins og aðrir borgara Reykjavíkur ganga að sem sjálfsgöðum hlut. Þetta er allt hægt að leysa með samningum og óskum við því við Borgaryfirvöld að sest verði niður með okkur málinn verði leyst á Austurheiðum með samtali og samningum, í stað þeirra málaferla og kærumála, sem hafa kostað báða aðila stór fé hingað til.

Virðingarfyllst,

Fyrir hönd stjórnar Græðis,

Guðmundur S. Johnsen

## USK Skipulag

---

**Frá:** Foreldrafélag Álftamýrarskóla <foreldrafelag.alftamyrarskola@gmail.com>  
**Sent:** fimmtudagur, 26. nóvember 2020 18:14  
**Til:** USK Skipulag  
**Efni:** Ályktun stjórnar foreldrafélags Álftamýrarskóla vegna fyrirhugaðar íbúabyggðar á núverandi íþróttasvæði Fram við Álftamýri/Safamýri.  
**Viðhengi:** Ályktun foreldrafélags Álftamýrarskóla.pdf  
**Eftirfylgniflagg:** Fylgja eftir  
**Flaggstaða:** Lokið

Góðan daginn,

Á kynningafundi um drög að breytingu á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 sem haldin var fyrir íbúaráðin í Reykjavík og fleiri hópa þann 11. nóvember sl. komu fram upplýsingar um fyrirætlun borgarinnar að minnka íþróttasvæði við Álftamýri/Safamýri, sem nú tilheyrir Fram og Víkingur mun taka við árið 2022, og taka undir íbúabyggð. Hjálagt er ályktun stjórnar foreldrafélags Álftamýrarskóla vegna málsins.

Ályktun var einnig send til íbúaráðs Háaleitis- og Bústaða sem tekin var fyrir á fundi ráðsins 26. nóvember 2020.

Kveðja,

Bylgja H. Björnsdóttir, formaður.



## **Ályktun stjórnar foreldrafélags Álftamýrarskóla vegna fyrirhugaðar íbúabygðar á núverandi íþróttasvæði Fram við Álftamýri/Safamýri.**

Á kynningafundi um drög að breytingu á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 sem haldin var fyrir íbúaráðin í Reykjavík og fleirri hópa þann 11. nóvember sl. komu fram upplýsingar um fyrirætlun borgarinnar að minnka íþróttasvæði við Álftamýri/Safamýri, sem nú tilheyrir Fram og Víkingur mun taka við árið 2022, og taka undir íbúabygð.

Foreldrafélag Álftamýrarskóla lýsir yfir eindregnri andstöðu við þessa fyrirætlun borgarinnar. Háaleitishverfið er nú þegar mjög aðþrengt og skorið af stórum umferðaræðum. Mikil uppbygging hefur þegar farið fram í hverfinu m.a. á RÚV reitnum og er fyrirhuguð m.a. á Kringlureit, við Suðurlandsbraut, við Háaleitisbraut og það sárvantar grænt svæði í hverfið. Hverfið er jafnframt þéttbyggt fyrir, þar sem stór hluti byggðar eru fjölbýlishús og er svifryks- og loftmengun verulega í hverfinu þegar aðstæður eru þannig.

Svæðið sem um ræðir liggur að skólalóð Álftamýrarskóla og viljum við alls ekki að svæði sem ekki verður notað undir íþróttastarfsemi Víkings verði byggt, þannig að umferð um svæðið í kringum skólann og íþróttasvæðið aukist með tilheyrandi hættu fyrir gangandi og hjólandi börn á leið í skólann og aukinni mengun.

Vel skipulagt útivistarsvæðið gæti orðið hjarta hverfisins, þar sem íbúar gætu stundað fjölbreytta útvist og haldið viðburði. Jafnframt væri hægt að nýta svæðið t.d í tengslum við aðra starfsemi í hverfinu s.s. í útkennslu fyrir skólann, leikskólann Álftaborg og fyrir frístundarheimilið Álftabæ sem sárvantar betri útiaðstöðu.

**Stjórn foreldrafélags Álftamýrarskóla leggst alfarið gegn þessari fyrirætlun borgarinnar. Stjórnin hvetur borgaryfirvöld til þess að taka athugasemdir okkar og afstöðu til greina og falla frá hugmyndum um uppbyggingu á svæðinu en leita frekar eftir samráði við íbúa og íþróttafélögin um nýtingu svæðisins til hagsbóta fyrir íbúa þess en ekki til að skerða lífsgæði þeirra.**

Bylgja H. Björnsdóttir formaður f.h. stjórn foreldrafélags Álftamýrarskóla

Reykjavík, 26. nóvember 2020

## Athugasemdir SORPU bs. við breytingar á aðalskipulagi Reykjavíkur

Þann 15. október barst SORPU bs. tölvupóstur þess efnis að hafið væri kynningarferli á drögum að umfangsmiklum breytingum á aðalskipulagi Reykjavíkurborgar. SORPA þakkar fyrir tækifærið til að koma eftirfarandi athugasemdum að við tillögurnar.

SORPA bs. fagnar áframhaldandi uppbyggingu íbúðarhúsnæðis og skapandi starfsemi í Reykjavík. Þó er að mati SORPU ljóst að sú uppbygging sem er fyrirhuguð í Gufunesi og boðuð í „endurskoðun á stefnu um íbúðarbyggð og blandaða byggð og framlenging skipulagstímabils til ársins 2040“<sup>1</sup> samræmist illa starfsemi móttöku- og flokkunarstöðvar SORPU í Gufunesi. Í ritinu „Framtíðarsýn, megin markmið og lýsing breytinga (drög, september, 2020<sup>2</sup>)“ segir meðal annars undir liðnum M24:

*„Gufunes skilgreint sem svæði fyrir Skapandi greinar, nýsköpun, hönnun og listir – og svæði stækkað um 8,5 ha. Syðsti hluti svæðis verður áfram iðnaðarsvæði (móttökustöð Sorpu).“*

Þrátt fyrir að gert sé ráð fyrir að syðsti hluti svæðisins verði áfram iðnaðarsvæði undir móttöku- og flokkunarstöð SORPU telja stjórnendur SORPU líkur á að framtíðaríbúar svæðisins muni ekki láta sér lynda rekstur móttöku- og flokkunarstöðvar fyrir sorp í sínu næsta nágrenni. Starfsemi hennar fylgja þungaflutningar þó svo að lyktarmengun frá henni sé óveruleg. SORPA kallar því eftir því við Reykjavíkurborg að hún geri frekari grein fyrir framtíðarsýn sinni á starfsemi SORPU í Gufunesi.

Myndin hér að neðan er fengin úr kynningu á græna plani Reykjavíkur. Neðarlega á hægri hluta myndarinnar má sjá móttöku- og flokkunarstöð SORPU, umkringda nýrri byggð. Á næstu síðu hefur sjónarhornið verið fært nær móttöku- og flokkunarstöðinni og varpar það betra ljósi á áhyggjur SORPU af hversu þröngur stakkur er sniðinn fyrir móttöku- og flokkunarstöðina. Verði þessi sýn að veruleika yrði þannig erfitt að breyta móttöku- og flokkunarstöðinni eða stækka ef þörf krefði.



<sup>1</sup><https://reykjavik.is/sites/default/files/ar2040-vidauki-forsendur-tillgur-7okt-2020-drog.pdf>,  
<https://reykjavik.is/sites/default/files/ar2040-landnotkun-byggingarmagn-tillaga-7okt-2020.pdf>

<sup>2</sup> <https://reykjavik.is/sites/default/files/ar2040-vidauki-forsendur-tillgur-7okt-2020-drog.pdf>, bls. 62



Telji Reykjavíkurborg að hagsmunir af uppbyggingu íbúðarhúsnæðis í Gufunesi vegi þyngra en af starfsemi móttöku- og flokkunarstöðvarinnar í Gufunesi þarf sú afstaða að koma fram með skýrum hætti sem fyrst svo hægt verði að grípa til viðeigandi ráðstafana í tæka tíð. Viðeigandi ráðstafanir gætu að óbreyttu þýtt þörf á að byggja nýja móttöku- og flokkunarstöð SORPU annarsstaðar en í Gufunesi.

Verði krafa gerð um að móttöku- og flokkunarstöðin víki úr Gufunesi á gildistíma skipulagsins minnir SORPA á að úrgangsméðhöndlun er lögboðin þjónusta. Verði niðurstaðan að móttöku- og flokkunarstöð SORPU verði fundin ný framtíðarstaðsetning þurfa sú ákvörðun og framtíðarstaðsetning að liggja fyrir að minnsta kosti 5 árum áður en stöðinni yrði gert að loka í Gufunesi til að tryggja að ekki verði rof í þjónustu.

Virðingarfyllt,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Helgi Þór Ingason'.

Helgi Þór Ingason  
Framkvæmdastjóri SORPU

## Efni: Umsögn um breytingar á Aðalskipulagi Reykjavíkur

### 1. Umhverfismál þarf að skilgreina og mæla. Meta þarf náttúru áður en hún er skert

- a. Skilgreina þarf markmið og mæla þau reglulega fyrir borgina í heild ásamt einstökum hverfum
  - i. Þannig fá íbúar upplýsingar um stöðu og árangur í sínu hverfi og hafa meiri hvata til að ná markmiðum og framförum
  - ii. Aðalskipulagið hefur margt jákvætt sem orðað er á almennum nótum en erfitt er fyrir íbúa að vita hvað á að gera í raun og hvort nærumhverfi þeirra sé á réttri leið
  - iii. Sem dæmi má nefna kolefnisbindingu og fjölda trjáa í borginni. Fjöldi trjáa liggur ekki fyrir og kolefnisbinding hefur ekki verið mæld nema að hluta og ekki reglulega
- b. Bókhald vantar fyrir náttúruna í Reykjavík svo hún sé metin að raunvirði og til að styðja yfirvöld í ákvarðanatöku sem skerðir eða stækkar eða breytir grænu svæðunum
  - i. Það er ekki skynsamlegt að hagnaður sé sýndur í ársreikning borgarinnar þegar við skerðum grænu svæðin en ekki þegar við stækkum þau
    1. Í Elliðaárdal skilar það borginni líklega 300 m.kr. hagnaði ef Aldin BioDome húsin rísa. Hinn möguleikinn væri að rækta skóg á lóðinni með 1900 trjám en það myndi í núverandi kerfi lenda sem útgjöld í ársreikning. Við Öskjuhlíð var 16 hektara svæði nýlega nýtt undir skóla og húsnæði. Hér þyrfti að verðmeta báða valkostina áður en ákvörðun er tekin
  - ii. Mannvirki í jaðri grænna svæða rýra reitina sem eftir standa, eins og raunin er t.d. í Elliðaárdal, Laugarnestanga og Öskjuhlíð. Það vantar yfirlit yfir virði allra grænna svæða og allra hugsanlegra byggingarreita, ásamt áhrifum á umferð og önnur markmið borgarinnar. Flokka græn svæði eftir tegund og varðveita fjölbreytileyka þeirra. Nota má t.d. kerfi sem Hildur Gunnlaugsdóttir lagði fram þar sem Öskjuhlíð myndi flokkast sem náttúrulegt svæði, Laugardalur sem almenningsgarður o.sfrv.
    1. Í Elliðaárdal er sífellt bætt við mannvirkjum uppvið náttúrulegu svæðin sem minnkar virði náttúrunnar. Það sama á við Öskjuhlíð og þar er nú einnig verið að malbika götu í gegnum náttúruna sem breytir henni úr náttúrulegu svæði í almenningsgarð.
    2. Á Laugarnestanga var sett landfylling sem ekki hafði verið kynnt íbúum á undanförunum árum og skerðir hún virði friðlýsta svæðisins. Landfylling er skilgreind sem atvinnusvæði í breyttu aðalskipulagi en íbúar vilja leyfa Laugarnestanga að halda gildi sínu sem grænt svæði

### 2. Hverfiskjarnar og aðalgötur þarf að styðja við til jafns við gamla miðbæinn

- a. Setja þarf fram nánari útlistun á hvernig á að styðja hverfiskjarna. Heimildir til bygginga séu ekki þrengri en á öðrum svæðum og fjármagn til hverfa sé vegið eftir íbúafjölda og umfangi atvinnustarfsemi.
  - i. Undanfarin ár hefur megnið af áherslu borgaryfirvalda til styrkingar verslunar og þjónustu farið í gamla miðbæinn. Til dæmis skreytingar um jól, fegrun umhverfis og viðburðir eins og á 17. júní og menningarnótt.
  - ii. Stór uppbygging t.d. á Kirkjusandi fær rúmar heimildir til uppbyggingar en þrengra er tekið á umsóknum til breytinga í nærliggjandi hverfiskjarna og aðalgötu

### 3. Skuggavarp þarf að skilgreina með skýrum hætti. Sáttafærlí er ekki til staðar þegar umsókn er hafnað

- a. Skilgreina þarf hvert leyfilegt skuggavarp er. Hversu margar mínútur á ári skuggavarp nýbygginga má vera eða formúla um hæð miðað við fjarlægð í næsta hús. Núverandi kerfi byggir á mati skipulagsfulltrúa en hefur engar mælanlegar reglur og ákvarðanir virðast breytilegar eftir umfangi framkvæmda. Enginn möguleiki er á viðtali umsækjenda við skipulagsfulltrúa

### 4. Borgarlína þarf að hafa meiri kjölfestu varðandi áætlaðar leiðir

- a. Lega Borgarlínu mætti festa í sessi og fjölga langtíma áætlunum og sérrými
  - i. Mjög jákvæðar breytingar koma fram í breytingu aðalskipulags varðandi legu Borgarlínu í Laugardal enda er langtíma fjöldi notenda þar hæstur ef litið er til allra hverfa höfuðborgarsvæðisins, og horft til íbúa, fyrirtækja og ferðafólks
  - ii. Enn vantar sérrými fyrir Borgarlínu á Reykjanesbraut og fyrir vikið er ferðatími frá Laugardal í Hafnarfjörð og Garðabæ margfalt lengri en þegar keyrt er á bíl
  - iii. Kort af Borgarlínu sem birt eru af SSH eru of breytilegar og erfitt að átta sig á áætlaðri leið

Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar  
Borgartún 12-14  
105 Reykjavík

Kópavogi, 27. nóvember 2020

### Efni: Athugasemdir við drög af breytingu á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2040

Í breytingartillögunni *Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2040, Landnotkun og helstu byggingarsvæði*, sem er til kynningar er m.a. sett fram endurskoðuð aðalskipulagsstefna um verslun- og þjónustu.

Reginn hefur kynnt sér tillöguna og setur fram athugasemdir við stefnumörkun og landnotkunarheimildir fyrir miðsvæðið (M9) í Grafarholti, sem tekur til lóða við Vínlandsleið og Þjóðhildarstíg en Reginn er lóðarhafi að Vínlandsleið 1. Félagið hefur í nokkurn tíma horft til skilgreininga landnotkunar og skilmála á þessu svæði og telur nauðsynlegt að breyta þeim.

Skipulagsákvæði breytingartillögunnar samrýmast ekki núverandi starfsemi og hlutverki svæðisins og taka ekki nægilegt mið af tengslum þess við borgarhlutann Grafarholt-Úlfarsárdal, sem fer ört stækkandi. Grafarholt-Úlfarsárdalur er orðinn borgarhluti og ekki lengur hægt að skilgreina það sem hverfi. Vínlandsleið-Þjóðhildarstígur er aðliggjandi að íbúðarbyggðinni í Grafarholti og í alfaraleið við innkomuna inn í borgarhlutann. Á svæðinu er í dag mjög fjölbreytt verslun, þjónusta og skrifstofustarfsemi og þar af leiðandi er atvinnuhúsnæði á svæðinu mjög mismunandi og starfsemi langt því frá að vera einsleit. Svæðið er því með mun fjölbreyttara hlutverk en stefnan um miðsvæði M9 *Þjónustukjarnar við stofnbrautir* fellur að. Núverandi atvinnustarfsemi við Vínlandsleið-Þórhildarstíg fellur mun betur að skilgreiningu aðalskipulagsins á borgarhlutakjarna, sbr: „Fjölbreytt verslun og þjónusta, með úrvali sérvörverslana og veitingastaða (flokkar I, II og III), sem þjóna heilum borgarhluta eða stærra svæði.“

Reginn leggur það til að miðsvæðið M9, Grafarholt-Þjóðhildarstígur, verði skilgreint sem borgarhlutakjarni og þar með verði rýmkaðar heimildir fyrir matvöruverslun m.a. á Vínlandsleið 1. Ef ekki er fallist á að skilgreina svæðið sem borgarhlutakjarna er a.m.k. óskað eftir því að breyta skilgreiningu miðsvæðisins og rýmka heimildir fyrir matvöruverslun, sem væri í fullu samræmi við stefnu aðalskipulagsins og einkenni svæðisins.

Í fylgiskjali við bréf þetta er farið ítarlega yfir skilgreiningar og stefnur aðalskipulagstillögunnar varðandi verslun og þjónustu og kjarna til að draga fram það ósamræmi sem er til staðar hvað varðar miðsvæði M9 við Vínlandsleið-Þjóðhildarstíg og rök færð fyrir athugasemdum félagsins.

Virðingarfyllst,

f.h. Regins hf.

  
Helgi S. Gunnarsson  
Forstjóri

Fylgiskjal: Rökstuðningur Regins

## Fylgiskjal

### Rökstuðningur Regins

#### 1 Stefna um verslun og þjónustu, skv. breytingartillögu

Stefna um verslun og þjónustu er sett fram í nokkrum köflum breytingartillögunnar, þ.e. köflum um íbúðarbyggð, verslun og þjónustu og um miðborg og miðsvæði. Auk þess er í kafla 19.5. sérstök ákvæði um matvöruverslanir.

Farið er yfir skilgreiningar sem koma fram í breytingartillögunni. Reginn hefur undirstrikað hluta skilgreininganna sem sérstaklega er horft til í athugasemdum og forsendum fyrir því að breyta svæði M9 við Vínlandsleið og Þjóðhildarstíg.

##### 1.1 Flokkun verslunar- og þjónustukjarna

Í breytingartillögu er áfram gert ráð fyrir flokkun þjónustukjarna eftir umfangi og hlutverki. Skilgreining mismunandi kjarna er sett fram í kafla 5. Verslun og þjónusta sbr:

**Borgarhlutakjarnar.** Fjölbreytt verslun og þjónusta, með úrvali sérvöruverslana og veitingastaða (flokkar I, II og III), sem þjóna heilum borgarhluta eða stærra svæði. Í borgarhlutakjörnum geta einnig verið skrifstofur, íbúðir, einkum á efri hæðum bygginga, og fjölbreytt starfsemi. Borgarhlutakjarnar eru skilgreindir sem miðsvæði (M), sjá kafla 6.8.

**Hverfiskjarnar.** Kjarni með stærri matvöruverslunum og fjölbreyttri verslun og þjónustu sem þjónar heilu hverfi. Veitingastaðir í flokki I og II eru heimilir í hverfiskjörnum, svo og gististaðir í flokki I-III. [Veitingastaðir í flokki III geta verið heimilir samkvæmt ákvörðun í deiliskipulagi eða hverfisskipulagi.] Íbúðir eru heimilar, einkum á efri hæðum bygginga. Hverfiskjarnar eru almennt skilgreindir sem Verslun og þjónusta (VP) [..].“

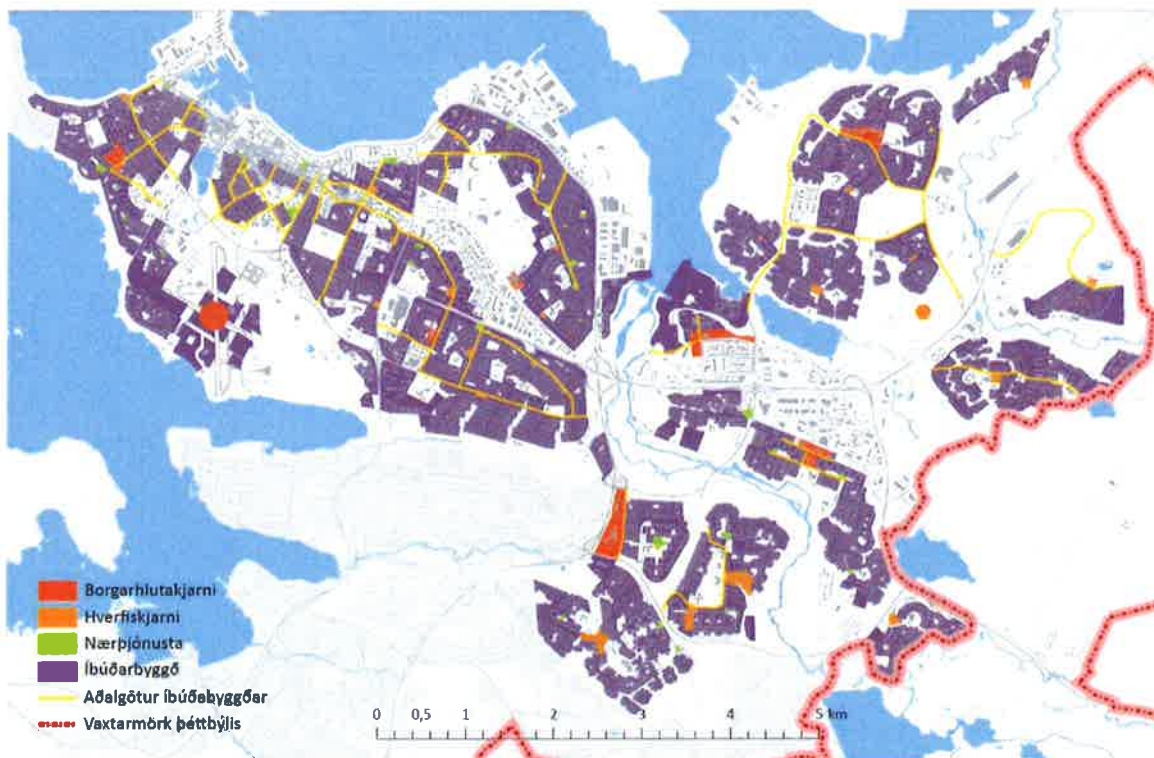
**Nærþjónustukjarnar.** Kaupmaðurinn á horninu. Minni matvöruverslanir, bakarí, fiskbúðir og annað til daglegra þarfa innan hverfa. Íbúðir eru heimilar, einkum á efri hæðum bygginga. [...] Nærþjónustukjarnar eru að jafnaði ekki skilgreindir sérstaklega á uppdrætti aðalskipulags sem verslun og þjónusta (VP) og [eru einkum innan íbúðarbyggðar (ÍB) samkvæmt aðalskipulaginu.

**Stórmarkaðir (kjarnar við stofnbrautir):** Rýmisfrekar verslanir, dagvöru- og sérvöruverslanir. Stórmarkaðir skulu einkum vera á miðsvæðum. Íbúðir eru ekki heimilar á slíkum svæðum. Stórmarkaðir eru á svæðum sem skilgreind eru sem miðsvæði (sjá M9).

## 1.2 Borgarhlutakjarnar

Í kafla 6.8 er gerð grein fyrir borgarhlutakjörnum sbr: M11, Spöngin. M12, Mjódd-Suður-Mjódd. M13, Melabúð+. M14, Austurvegur. M15, Glæsibær. M16, Ásinn (Hraunbær). M26, Krossamýrartorg, sjá sér skilgreiningu. M31, Vatnsmýri, sjá sér skilgreiningu.

Staðsetning kjarna kemur fram á mynd 2 í breytingartillögum:



Mynd 2. „Aðalgötur innan íbúðarbyggðar, ásamt skilgreindum nærþjónustukjörnum. Listi yfir aðalgötur og nærþjónustukjarna er birtur í töflu hér að neðan.“

Samkvæmt myndinni sést að hver borgarhluti hefur sinn borgarhlutakjarna auk nokkurra hverfis- og nærþjónustukjarna. Á myndinni kemur jafnframt berlega í ljós að það vantar borgarhlutakjarna fyrir svæðið Grafarholt-Úlfarsárdalur. Á svæðinu eru skilgreindir tveir hverfiskjarnar, við Kristnibraut Grafarholti og Leirutjörn ofan við Úlfarsárdalshverfi.

## 1.3 Miðsvæði (M9). Þjónustukjarnar við stofnbrautir

Í skilgreiningu að ofan um stórmarkaði er vísað til stefnu um svæði M9. Um þau gilda eftirfarandi ákvæði, sbr. kafla 6.6:

**M9. Þjónustukjarnar við stofnbrautir.** Einkum gert ráð fyrir rýmisfrekri verslun, heildsölu, þjónustu og léttum iðnaði. Nýjar matvöruverslanir eru ekki heimilar. Íbúðir, hótél og gistiheimili eru ekki heimil. Ef ákveðið er að breyta aðalskipulagi vegna nýrrar matvöruverslunar, skal meta áhrif hennar á matvöruverslun í nærliggjandi íbúðarhverfum og gera grein fyrir í deiliskipulagi (sjá kaflann Kaupmaðurinn á horninu). Á svæði M9 við Korputorg, er heimilt að reka gagnaver.

Þrjú miðsvæði falla undir þessa sértæku skilgreiningu þ.e.: Korputorg, Vinlandsleið-Þórhildarstígur og Vatnagarðar-Súðavogur.

Ofangreind skilgreining M9 nær engan vegin utan um þá fjölbreyttu starfsemi verslunar og þjónustu sem er á svæðinu. Jafnframt tekur hún ekki mið af nálægð svæðisins við íbúðarbyggð í Grafarholti og Úlfarsárdal. Skilgreiningin er því orðin úreld og að mati félagsins er mjög mikilvægt að breyta skilgreiningu svæðisins til þess að hún falli betur að einkennum, gæðum og tækifærum svæðisins.

## 1.4 Sérstök ákvæði um matvöruverslanir

Sérstök ákvæði um matvöruverslanir eru í kafla 19.5. Þau taka mið af flokkun verslunarkjarna og skilgreindrar landnotkunar, sbr. m.a. eftirfarandi ákvæði:

- Matvöruverslanir og aðrar dagvöruverslanir verði fyrst og fremst staðsettar innan íbúðarhverfa og blandaðra svæða, einkum í skilgreindum hverfiskjörnum og nærþjónustukjörnum svo og í borgarhlutakjörnum. Minni dagvöruverslanir geta einnig verið heimilar við aðalgötur innan íbúðarhverfa. Nýjar matvöruverslanir verði felldar að ríkjandi byggðamynstri, efri hæðir nýttar fyrir íbúðir eða atvinnustarfsemi og aðgengi vistvænna ferðamáta verði í forgangi. Í hverfum borgarinnar verði núverandi verslunar- og þjónustulóðir dagvöruverslana festar í sessi til að tryggja betur stöðu verslunar og þjónustu innan hverfanna. Hverfiskjarnar og helstu nærþjónustukjarnar verði afmarkaðar á landnotkunarupprætti og minni nærþjónustukjarnar tilgreindir í texta og á þemakorti.
- Heimildir um matvöruverslanir á atvinnusvæðum utan íbúðarhverfa verði takmarkaðar: (a) Matvöruverslanir eru ekki heimilar á hafnarsvæðum, iðnaðarsvæðum og athafnasvæðum (sjá nánar skilgreiningu landnotkunarviðkomandi svæðum); (b) Matvöruverslanir eru almennt ekki heimilar innan svæða fyrir samfélagsþjónustu (stofnanasvæðum). Á slíkum svæðum getur þó verið heimilt að reka matvöruverslun og skal þá gera grein fyrir því í deiliskipulagi fyrir viðkomandi svæði; (c) Dagvöruverslanir eru almennt heimilar á svæðum sem skilgreind eru sem miðsvæði. Á miðsvæðum með einsleita starfsemi og þar sem ekki er gert ráð fyrir íbúðarbyggð í næsta nágrenni, eru settar ákveðnar takmarkanir á opnun nýrra matvöruverslana (sjá nánar skilgreiningar fyrir viðkomandi miðsvæði). Gera skal grein fyrir matvöruverslunum sem eru stærri en 400 fermetrar í deiliskipulagi og skal meta áhrif þeirra á dagvöruverslun innan nærliggjandi íbúðarhverfa. Almennt verði nýjar matvöruverslanir á miðsvæðum ekki stærri en 700 fermetrar.

Hér kemur glögg fram í skipulagstillögunni um breytt ákvæði um matvöruverslanir að þau eiga ekki við um miðsvæðið við Vínlandsleið - Þórhildarstíg. Svæðið er innan íbúðarhverfa og blandaðra svæða. Einnig er skýrt að forsendur sem koma fram um takmarkanir á opnun nýrra matvöruverslana eiga ekki við um einkenni svæðisins við Vínlandsleið og Þórhildarstíg. Því er mikilvægt að endurskilgreina svæði M9 þannig að hún falli að einkennum svæðisins.

## 2 Skilgreina á miðsvæðið (M9) í Grafarholti sem borgarhlutakjarna

Miðsvæðið M9 í Grafarholti, er sem fyrr segir eitt af þremur miðsvæðum við stofnbrautir. Þar gilda sértæk ákvæði og þrengri heimildir en almennt á miðsvæðum.

- Í þessu fellst að ekki er heimilt að opna nýjar matvöruverslun á miðsvæðinu í Grafarholti, nema að undangenginni aðalskipulagsbreytingu og áhrifamati á matvöruverslun í nærliggjandi hverfum.

Hér eru því um meiri og þyngjandi takmarkanir að ræða en almennt gildir um miðsvæði. Fyrir svæði M9 eru þrengri takmarkanir en gilda á svæðum með einsleita starfsemi þar sem ekki er gert ráð fyrir íbúðarbyggð í næsta nágrenni, sbr. ákvæði um matvöruverslanir, sbr. (C) um dagvöruverslanir. Slíkar takmarkanir eru ekki til að styðja og styrkja borgarhlutann Grafarholt-Úlfarsárdalur.

Miðsvæðið við Vínlandsleið og Þórhildarstíg er mjög frábrugðið Korputorgi og Vatnagörðum. Korputorg og Vatnagarðar einkennast af stórum vöruhúsum, verkstæðum og rýmifrekri starfsemi og fellur hún ágætlega að skilgreiningu fyrir miðsvæði M9. Þá er að verða veruleg breyting á starfsemi á Korputorgi. Starfsemin sem þar verður snýr ekki að þjónustu við íbúa borgarhlutans, t.d. mun matvöruverslunin loka á næstunni.

Vínlandsleið-Þjóðhildarstígur er hins vegar aðliggjandi að íbúðarbyggð og nú þegar með fjölbreyttri verslun og þjónustu og skrifstofustarfsemi. Umfang starfseminnar er jafnframt mjög fjölbreytt og þar af leiðandi er atvinnuhúsnæðið mjög mismunandi.

- Vínlandleið-Þjóðhildastígur liggur að íbúðarbyggðinni í Grafarholti og er í alfaraleið við innkomuna inn í borgarhlutann og vel tengt stígkerfinu og því aðgengilegt með öllum ferðamátum.



- Þar er ekki einsleit starfsemi. Á svæðinu eru nú starfandi fjöldi fyrirtækja og stofnanna. Þar er að finna fjölbreyttar verslanir, byggingarvöruverslun, matvöruverslun, matsölustaði, blómabúð, fataverslanir, heildverslanir, banka, tannlæknastofur og hárgreiðslustofu. Einnig er þar fjöldi fyrirtækja sem hafa þar skrifstofur og starfstöðvar m.a. þekkingarfyrirtæki og rannsóknarstofur, Matís, Lögreglustjórinn á höfuðborgarsvæðinu og Sjúkratryggingar Íslands.

Svæðið er því með mun fjölbreyttara hlutverk en stefnan um miðsvæði M9 Þjónustukjarnar við stofnbrautir fellur að. Leit á ja.is skilar eftirfarandi lista yfir starfsemi við Vínandsleið og Þjóðhildarstíg:

Tegund	
<input type="checkbox"/> Tannlæknir	3
<input type="checkbox"/> Heildverslun	2
<input type="checkbox"/> Rannsóknastofa	2
<input type="checkbox"/> Apótek	1
<input type="checkbox"/> Banki	1
<input type="checkbox"/> Blómabúð	1
<input type="checkbox"/> Byggingavöruverslun	1
<input type="checkbox"/> Fasteignafélag	1
<input type="checkbox"/> Fasteignasala	1
<input type="checkbox"/> Fataverslun	1
<input type="checkbox"/> Gjafavöruverslun	1
<input type="checkbox"/> Hárgreiðslustofa	1
<input type="checkbox"/> Lyfjaframleiðsla	1
<input type="checkbox"/> Lögregla	1
<input type="checkbox"/> Ríkisstofnun	1
<input type="checkbox"/> Skóbúð	1
<input type="checkbox"/> Snýrtistofa	1
<input type="checkbox"/> Símenntun	1
<input type="checkbox"/> Tryggingafyrirtæki	1

Tegund	
<input type="checkbox"/> Einstaklingar	2
<input type="checkbox"/> Veitingastaður	3
<input type="checkbox"/> Apótek	1
<input type="checkbox"/> Matvöruverslun	1

Núverandi atvinnustarfsemi við Vínandsleið-Þórhildarstíg fellur mun betur að skilgreiningu aðalskipulagsins á borgarhlutakjarna, sbr: „Fjölbreytt verslun og þjónusta, með úrvali sérvöruverslana og veitingastaða (flokkar I, II og III), sem þjóna heilum borgarhluta eða stærra svæði.“

Borgarhlutakjarni við Vínandsleið yrði í svipaðri fjarlægð frá hverfiskjörnunum tveimur í Grafarholti og Úlfarsárdal og er raunin með aðra borgarhlutakjarna og hverfiskjarna samkvæmt aðalskipulaginu. Grundvöllur hverfiskjarnanna í Grafarholti-Úlfarsárdal ætti því ekki að vera veikari en almennt gerist þótt miðsvæðið við Vínandsleið verði skilgreint sem hefðbundið miðsvæði án skertra heimilda til verslunar- og þjónustustarfsemi.

Skertar heimildir til verslunar- og þjónustustarfsemi, þá sérstaklega matvöruverslun, á svæðinu eru ekki í samræmi við stefnu aðalskipulagsins um kjarna og miðsvæði.

Umhverfis- og skipulagssvið

Borgartúni 12-14

105 REYKJAVÍK

Efni:

***Umsögn íbúaráðs Háaleitis- og  
Bústaðahverfis um drög að breytingum á  
Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030***

Á fundi íbúaráðs Háaleitis- og Bústaðahverfis þann 24. nóvember 2020, var lögð fram og samþykkt umsögn íbúaráðs Háaleitis- og Bústaðahverfis um drög að breytingum á Aðalskipulagi Reykjavíkurborgar 2010-2030, endurskoðun á stefnu um íbúðarbyggð og blandaða byggð og framlenging skipulagstímabils til ársins 2040, sbr. 5. lið fundargerðar ráðsins sama dag.

Þessu er hér með komið á framfæri.

Virðingarfyllt

Heimir Snær Guðmundsson

Hjálagt:

Umsögn íbúaráðs Háaleitis- og Bústaðahverfis

**Umsögn íbúaráðs Háaleitis- og Bústaðahverfis um drög að breytingum á Aðalskipulagi Reykjavíkur, lögð fram og samþykkt á fundi ráðsins þann 26. nóvember 2020:**

Íbúaráð Háaleitis og Bústaða gerir tvær athugasemdir við nýjan viðauka við Aðalskipulag Reykjavíkur 2010 -2030 í tengslum við Háaleiti og Bústaði. Önnur snýr að Furugerði og vísar íbúaráðið á ný í áhyggjur og í athugasemdir frá íbúum í hverfinu sem og bókanir vegna Furugerðis í lið nr. 4 frá 8. fundi ráðsins þann 27. ágúst síðastliðinn. Íbúaráðið vísar í sömu athugasemdir á fundi sínum þann 24. september sl.

Hin athugasemdin snýr að reit 59 (Framsvæði) þar sem fyrirhugað er að þetta byggð þar sem nú eru fótboltavellir sem nýttir hafa verið af iðkendum Fram á undanförunum árum og áratugum. Íbúaráðið leggst gegn þéttingu byggðar á þessum reit af einkum tveimur ástæðum:

1. Í nýjum viðauka um aðalskipulag segir: „Það hlýtur að vera grundvallarmarkmið í aðalskipulagi að ekki verði gengið á græn svæði með útivistargildi og náttúru með verndargildi, hvort sem þau svæði eru innan byggðar eða í útjaðri hennar.“ Umrætt svæði er eina græna svæðið í öllu Háleitishverfinu en þar búa íbúar í mikilli nálægð við þungstu umferðaræðar höfuðborgarsvæðisins. Þarna er hugmyndin að þetta byggð á svæði sem er nú þegar mjög þéttbýlt með fjölda blokka í stórum radíus til vesturs, norðurs og austurs. Ef þetta svæði verður lagt undir þéttingu íbúabyggðar verður ekkert grænt svæði í hverfinu. Næstu grænu svæði yrðu Klambatún og Laugardalurinn sem eru bæði í öðrum hverfum. Umrætt svæði er þó aðeins lítið brot af stærð Klambatúns og telur íbúaráðið að það sé mikilvægt að það nýtist annað hvort framtíðariðkendum Víkings í hverfinu eða þá að það verði nýtt sem grænt svæði fyrir íbúa með trjágróðri, leiktækjum eða þvíumlíku svo að íbúar geti að haft eitthvað annað en steypu og stórar stofnbrautir í sínu næsta nágrenni.
2. Það var íbúum hverfisins, sérstaklega iðkendum og fjölskyldum þeirra, afar þungbært þegar ákveðið var að fjarlægja hverfisíþróttafélagið Fram í annað hverfi án þess að iðkendur og foreldrar þeirra væru spurðir áhlits. Þessi aðgerð hefur skapað sundrung og erfiða stemningu í hverfinu á umliðnum árum. Í kjölfarið hafa börnin í hverfinu hafa raðað sér niður á fjögur íþróttafélög: Fram (að stórum hluta í Úlfarsárdal í mikilli fjarlægð frá heimilum þeirra), Val, Þrótt og Víking. Nú hefur verið gengið til samninga við Víking um að yfirtaka íþróttastarf og hefur félagið unnið að undirbúningi þess með þryði og er það upplifun íbúa að þarna sé nýtt upphaf sem gefur forsendur til að íþróttastarfið í hverfinu verði það sameinandi afl fyrir fjölskyldur í Háleiti og Safamýri og það er í öðrum hverfum borgarinnar. Ef byggt verður á íþróttasvæði Fram, sem getur nýst sem íþróttasvæði Víkings eða sem útivistarsvæði fyrir íbúa, verður sú framkvæmd til að þess að opna á erfiðar í tilfinningar meðal íbúa á tíma þegar stemningin er upp á við og fólk búið að sætta sig við komu Víkings og nýja tíma í hverfinu.

Íbúaráðið leggst því alfarið gegn þéttingu byggðar á reit 59 en gerir ekki athugasemdir vegna annarra þéttingareita í hverfunum – utan reitar 41 (Furugerði) eins og fram kom hér ofar.

Íbúaráðið telur ennfremur að þróa ætti þennan tiltekna reit í samvinnu við og út frá hugmyndum íbúanna í hverfinu hvort sem það myndi tengjast íþróttastarfi barna eða útivist almennt.

Íbúaráðið vill undirstrika að samkvæmt breytingum á aðalskipulagi stendur til að þetta byggð tölvert mikið í hverfinu auk þess sem byggð hefur nú þegar verið þétt s.s. eins og á RÚV reit og víðar. Vill ráðið einkum benda á Kringlureit, reiti við Suðurlandsbraut, Ármúla, Sogaveg og reit við hlið Miðbæjar (á mótum Miklubrautar og Háaleitisbrautar) og víðar. Íbúaráðið vill undirstrika að

Það tekur ekki afstöðu almennt gegn þéttingu byggðar en umræddur reitur nr. 59 er íbúunum gríðarlega mikilvægur.



Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar  
Borgartúni 12-14  
105 Reykjavík

Kópavogi 27.11.2020

## **EFNI: AÐALSKIPULAG REYKJAVÍKUR**

Öryggisnefnd Félags Íslenskra atvinnuflugmanna (ÖFÍA) vill koma eftirfarandi sjónarmiði á framfæri. Við teljum ótímabært að Reykjavíkurflugvöllur sé fjarlægður af aðalskipulagi.

Í kafla sem ber yfirskriftina "VATNSMÝRI - NÝR BORGARHLUTI" segir á blaðsíðu 244: *"Í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 er gert ráð fyrir því að flugvöllurinn í Vatnsmýri verði lagður niður, sbr. stefnu svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins 2001-2024 og aðalskipulagsins 2001-2024. Stefnan í aðalskipulaginu 2001-2024 og svæðisskipulaginu **byggðist meðal annars á niðurstöðu almennrar atkvæðagreiðslu 17. mars 2001 um framtíðarnýtingu flugvallarsvæðisins. Niðurstaða atkvæðagreiðslunnar var sú að meirihluti þátttakenda var fylgjandi því að leggja niður flugvöllinn í Vatnsmýri.**"*

Sú atkvæðagreiðsla sem þarna er vísað er til stóðst ekki þau skilyrði sem lagt var upp með varðandi fjölda þáttakenda og **telst því ómarktæk**. Það getur vart talist forsvaranlegt að stefna í aðalskipulagi og svæðisskipulagi höfuðborgar byggist á ómarktækri atkvæðagreiðslu.

Í skýrslu samstarfsnefndar samgönguráðuneytisins og Reykjavíkur um framtíð Reykjavíkurflugvallar segir m.a. í niðurstöðum á blaðsíðu 88:

*"Flugvöllur með aðeins einni braut er ekki nothæf lausn vegna mikils og breytilegs vindafars sem ríkir á svæðinu."*

Það væri til marks um skynsamlega og ábyrga skipulagsstefnu borgaryfirvalda að tryggja báðar flugbrautir Reykjavíkurflugvallar í sessi þar til flugvöllur í Hvassahrauni er tilbúinn til notkunar.

Áform borgaryfirvalda um að afmá Reykjavíkurflugvöll af aðalskipulagi eru ekki í samræmi við samkomulag borgarstjóra og samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra, dagsett 28. nóvember 2019, **um rannsóknir á möguleikum á byggingu nýs flugvallar í Hvassahrauni**, svo rétt sé farið með yfirskrift þess samkomulags. Í því samkomulagi segir m.a. orðrétt í 5. grein:

*„Aðilar eru sammála um að stefnt skuli að því að flytja núverandi flugstarfsemi af Reykjavíkurflugvelli yfir á nýjan flugvöll í Hvassahrauni, **reynist það vera vænlegur kostur og fyrir liggja niðurstaða um fjármögnun hans**“*



*“Aðilar eru sammála um að **tryggt verði rekstraröryggi** á Reykjavíkurlflugvelli á meðan undirbúningi og **gerð nýs flugvallar stendur**, þar með talið eðlilegt viðhald og endurnýjun mannvirkja í samræmi við ákvæði gildandi samgönguáætlunar Alþingis. Miðað verði við að Reykjavíkurlflugvöllur geti áfram þjónað innanlandsflugi á fullnægjandi hátt **þar til að nýr flugvöllur er tilbúinn til notkunar.**”*

*“Reykjavíkurborg lýsir yfir vilja sínum til þess að **tryggja nauðsynlegar breytingar á aðalskipulagi** Reykjavíkur í samræmi við 2. mgr. 5. gr. samkomulags þessa.”*

Framkvæmdir við nýjan flugvöll í Hvassahrauni eru ekki hafnar. Sá flugvöllur er aðeins hugmynd, það er óraunhæft að hann verði tilbúinn til að leysa Reykjavíkurlflugvöll af hólmi fyrir árið 2032 og því ótímabært að afmá Reykjavíkurlflugvöll af aðalskipulagi. Að öllu samanlögðu hvetjum við borgaryfirvald til að tryggja Reykjavíkurlflugvöll í sessi í aðalskipulagi, skilyrðislaust, í samræmi við samkomulagið frá 28. nóvember 2019.

Virðingarfyllt

Ingvar Tryggvason  
Formaður ÖFÍA



Afrit sent:

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið  
Bt. Sigurður Ingi Jóhannsson  
Sölvhólsögðu 7  
101 Reykjavík

## USK Skipulag

---

**Frá:** ingi@jural.is  
**Sent:** föstudagur, 27. nóvember 2020 13:05  
**Til:** USK Skipulag  
**Efni:** Ábending v. breytingatillögu á aðalskipulagi

**Eftirfylgniflagg:** Fylgja eftir  
**Flaggstaða:** Lokið

Til þeirra er málið varðar

Ég sem íbúi og fasteignaeigandi í Úlfarsárdal tek undir með íbúasamtökum í Úlfarsárdal varðandi breytingu á aðalskipulagi. Nánar tilgreint:

Núgildandi aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030 skilgreinir svæði M22 sem blandaða byggð íbúða, þjónustu og þrífalegrar atvinnustarfsemi. Upprunalegt skipulag svæðisins gerði eingöngu ráð fyrir glæsilegri íbúðabyggð sem átti að stuðla að samveru og tengslum við samfelld útivistarsvæði.

Þegar uppbygging í Úlfarsárdalnum var kynnt upphaflega þá voru lóðir á svæði M22 auglýstar sem glæsilegustu lóðir borgarinnar og seinustu suðurhlíðar Reykjavíkur. Á Skyggisbraut var gert ráð fyrir verslunarrými og átti þjónustustigið að vera hátt, með yfir 20 þúsund íbúa í hverfinu. Skipulagsþróun hverfisins hefur í raun verið í andstæðu við upphaflegt skipulag þar sem plönun fyrir hverfið var fljótlega breytt í 10 þúsund íbúa hverfi og síðan niður í um þrjú þúsund. Í dag (26.11.2020) eru samtals 2.628 íbúar í Úlfarsárdal og Reynisvatnsás.

Þeir íbúar sem hafa nýverið fjárfest í nýja hverfinu við Leirtjörn geta tæplega verið sáttir að skipulaginu sé breytt þegar blekið á kaupsamningnum er varla þornað. Við Leirtjörn er gert ráð fyrir þjónustu við hverfið sem óvíst er að gangi upp. Með hverjum töpuðum íbúa þá minnkar seigla viðkomandi starfsemi verulega sem gæti verið í boði og þar með þurfa íbúar að ferðast lengra eftir verslun og þjónustu sem getur haft áhrif á lífsgæði íbúa Úlfarsárdals og Grafarholts. Einnig er mikilvægt að glæsileg innviði hverfisins nýtist flestum, þ.e. menningarmiðstöð, sundlaug og uppbygging hjá Fram. Íþróttafélög þurfa íbúa og iðkendur til að dafna og ljóst er að verulega hefur dregið úr væntanlegum íbúafjölda síðan félagið var fengið til að flytja sig í hverfið.

Það er mikil ásókn í sérbyli í hverfinu sem sést vel á góðri sölu. Ef þetta fallega svæði er tekið út af borðinu þá verður væntanlega ekkert skipulagt svæði í Reykjavík fyrir sérbyli á næstunni fyrir utan óljósar hugmyndir um svæðið austan við núverandi byggð hér í dalnum.

Á sama tíma og fulltrúar íbúasamtakanna styðja áform um uppbyggingu atvinnuhúsnæðis í borgarhlutanum er lagst gegn því að heimiluð verði í aðalskipulagi starfsemi t.d. verkstæða, iðnaðar, bílapartasala þar sem mikið drasl getur safnast fyrir. Þá er lagst gegn því að lokað verði fyrir möguleika á íbúðabyggð á þeim hluta svæðisins sem stendur næst núverandi íbúðasvæði í framtíðinni líkt og núverandi tillögur að breytingum við aðalskipulag gerir ráð fyrir. Í breytingartillögunni er gert ráð fyrir yfir 200.000 fermetra húsnæðis á þessu svæði. Það samsvarar 4,4 Korputorgs byggingum og 3,2 Smáralindum í nágrenni við 3000 manna byggð. Ekki verður því annað lesið úr þessu en að skipulagsyfirlögd vilji stefna mjög grófgerðri starfsemi inn á þetta dýrmæta byggingarland. Tæpast verður álitlegt að horfa ofan af Úlfarsfelliinu niður á slíkt svæði þegar aðeins er boðið upp á lágmarkskröfur er varðar umgengni í breytingartillögunni.

Við teljum að breytingartillagan sé skammsýn og of opin, sem gæti skemmt nýtingarmöguleika í framtíðinni. Hægt væri að minnka neikvæð áhrif á umhverfið með því að gera ráð fyrir íbúabyggð á svæðinu að hluta. Þá er minnt á að umhverfis svæðið er skógrækt og útivistarsvæði ásamt því að fyrirhugað er að kirkjugarður bætist við á nálægu svæði. Úlfarsfellið er skilgreint sem svæði fyrir borgarskógrækt og því ætti sú uppbygging sem verður á svæðinu að taka tillit til þess.

Atvinnumöguleikar eru miklir. Hægt væri að stefna á svæðið starfsemi fyrirtækja sem vilja draga að starfskrafta með frjálstan vinnutíma, sem vilja jafnvel búa á svæðinu. Þessir starfsmenn myndu vilja nýta útivistarmöguleika svæðisins, þ.m.t. til náttúruhlaupa, hjólreiða, skíðagöngu, róður, svífdrekflug ofl. Þetta eru oft tæknifyrirtæki sem líkleg eru til að skila verulegum upphæðum í formi fasteigna og tekjuskatta.

Það er mat allra fulltrúa íbúasamtakanna að núgildandi deiliskipulag sé ásættanleg málamiðlun ólíkra sjónarmiða þegar kemur að uppbyggingu íbúða- og atvinnuhúsnæðis í borgarhlutanum og að það skipulag sem lagt er til sé slíkt breyting frá upprunalegu skipulagi svæðisins að ekki sé unnt að fallast á það. Það orki tvímælis að stefna verulegum

hluta athafna- og iðnaðarstarfsemi, sem rutt hefur verið á brott vestar í borginni sem og að draga úr fyrirhuguðu umfangi slíkrar starfsemi á Hólmsheiði, og færa á þetta svæði sem skipulagt var sem íbúða- og atvinnusvæði í suðurhlíðum Úlfarsfells.

*„Rammaskipulag fyrir Halla, Hamrahlíðarlönd og suðurhlíðar Úlfarsfell gengur út frá hugmyndum um sjálfbæra þróun. Meginmarkmið rammaskipulagsins er að skipuleggja þetta byggð og blanda saman íbúðum og atvinnustarfsemi sem þrífst í og við íbúðarhverfi og leggja drög að vistvænni byggð sem nýtir til fullnustu náttúrulega kosti svæðisins. Byggðin er í suður- og vesturbrekku með mikla útsýnismöguleika.“ – Tekið úr deiliskipulagi sem er í gildi í dag.*

---

Með kveðju/with best regards  
Ingi Freyr Ágústsson, lögmaður  
District Court Attorney

**JURALIS**  
**LÖGMANNSSTOFA**  
**LEGAL SERVICES**

Suðurlandsbraut 20, 108 Reykjavík, Iceland  
Tel. [\(354\) 533 5858](tel:3545335858) – Mobile [\(354\) 898-5898](tel:3548985898)  
[ingi@jural.is](mailto:ingi@jural.is)  
[www.jural.is](http://www.jural.is)

Vinsamlegast athugið að þessi tölvupóstur og viðhengi hans eru eingöngu ætluð þeim sem tölvupósturinn er stílaður á og gætu innihaldið upplýsingar sem eru trúnaðarmál. Hafið þér fyrir tilviljun, mistök eða án sérstakrar heimildar tekið við tölvupósti þessum og viðhengjum hans biðjum við yður að fara eftir 9. mgr. 47. gr. laga um fjarskipti nr. 81/2003 og gæta fyllsta trúnaðar og tilkynna okkur að þau hafi ranglega borist yður.

This message (including any attachments) contains confidential information intended for a specific individual and purpose, and is protected by law. If you are not the intended recipient, you should delete this message and are hereby notified that any disclosure, copying, or distribution of this message, or the taking of any action based on it, is strictly prohibited.



This email has been checked for viruses by Avast antivirus software.  
[www.avast.com](http://www.avast.com)



## USK Skipulag

---

**Frá:** Benóný Ægisson  
**Sent:** föstudagur, 27. nóvember 2020 15:09  
**Til:** USK Skipulag  
**Efni:** Athugasemdir við breytingu á aðalskipulagi Reykjavíkur

**Eftirfylgniflagg:** Fylgja eftir  
**Flaggstaða:** Lokið

### Athugasemdir stjórnar Íbúasamtaka Miðborgar Reykjavíkur (ÍMR) um breytingu á aðalskipulagi Reykjavíkur 2020-40

#### Uppbyggingarsvæði

Í samþykktu aðalskipulagi 2010-2030 kemur fram að það sé mikilvægt að skilgreina markvisst vaxtar- og þróunarmöguleika miðborgarinnar og tengsl hennar við aðliggjandi svæði. Mikill misbrestur er á þessu í viðaukanum 2010-2040 en á kortum sem fylgja honum kemur fram að skilgreindir uppbyggingareitir í miðborginni eru frá Laugavegi (Grettisgötu) og niður að sjó, báðum megin við Skólavörðustíg, hafnarsvæðið og Kvosin öll, BSÍ-reitur og vestan Snorrabrautar. Reyndar eru skilgreindir reitir fyrir íbúabyggð við Laugaveg en að þessi uppbyggingarsvæði séu skilgreind markvisst er af og frá nema í tilfelli tveggja reita, við Snorrabraut og BSÍ. Stjórn ÍMR leggur til að einungis þau svæði séu merkt sem uppbyggingarsvæði svo ekki sé verið að gefa verktökum tálvonir um aukna uppbyggingu því staðreyndin er sú að búið er að fylla upp í flest auð svæði í miðborginni og íbúar hennar eru haldnir mikilli framkvæmdaþreypu. Það er kominn tími til að nema staðar áður en öll haf-, fjalla- og sólarsýn hverfur úr miðbænum.

#### Hæðir húsa og þéttleiki

Leyfilegt er að byggja hús allt að fimm hæðum á miðborgarsvæðinu en um þéttleika byggðarinnar segir harla fátt. Það gefur auga leið að fimm hæða hús gerir þröngar götur að skuggasundum einkum þegar sól er lágt á lofti. Ekki þarf að byggja hátt til að þetta byggð og til dæmis er þéttasta byggð í Reykjavík milli Snorrabrautar og Barónsstígs en þar eru flest hús 2-4 hæðir. Í mörgum tilfellum eru nýbyggingar of háar og standa of þétt en þær ættu alltaf að taka mið af þeirri byggð sem fyrir er.

#### Hverfisskipulag

Unnið er nú að hverfisskipulagi í öllum hverfum Reykjavíkur nema í miðborginni og skýtur þar nokkuð skökku við þar sem uppbygging hefur verið mest og hröðust þar að undanförnu. Nauðsynlegt er að sú vinna fari í gang sem fyrst og að bútafyrirkomulag deiliskipulags sé ekki eitt látið ráða. Huga þarf að samræmi í byggingum og götumyndum og að hverfisvernd.

#### Hverfisvernd

Í samþykktu aðalskipulagi kemur eftirfarandi fram:

*„Sögulegt byggðamynstur og einkenni borga grundvallast að miklu leyti á gatnaskipulaginu og stærð byggingarreitanna. Hin sögulega gatnaskipan, lögun byggingarreita, lega opinna rýma og sjónása og lóðarstærð eru þau grunnatriði sem fyrst ber að huga að við móttun heildrænnar stefnu um borgarvernd. Mælikvarði byggðarinnar og heildaryfirbragð ræðst að miklu leyti af þessum grunni. Sé grunnmynstur byggðarinnar verndað og ekki hægt að sameina lóðir nema með ákveðnum skilyrðum, þá eru minni líkur á að byggð verði stórkarlaleg mannvirki sem raska hinu fíngerða sögulega mynstri.*

*Markviss stefna um hæðir húsa og um gæði í hönnun hins manngerða umhverfis stuðlar enn frekar að því að ný og eldri byggð haldist í hendur. Viðfangsefni borgarverndar í aðalskipulagi snúa einkum að verndun þessa grunnmynsturs og heildaryfirbragðs. Heildstæð stefna um borgarvernd, sem hér er sett fram, nær til allrar borgarinnar og skal ávallt vera hluti aðalskipulags Reykjavíkur.*

*Svæði sem að lúta borgarvernd í aðalskipulaginu eru skilgreind sem hverfisverndarsvæði, sbr. 6.3.i. gr. í skipulagsreglugerð. Ákvæði hverfisverndar í aðalskipulaginu 2010–2030 eru almenns eðlis og ná til stærri heilda og því er nauðsynlegt að stefna um borgarvernd sé nánar útfærð og skýrð í hverfisskipulagi.“*

Þar segir enn fremur:

*„Tillögur um verndun stakra húsa, húsaáða og húsasamstæða samkvæmt lögum um menningarminjar (nr. 80/2012) er alfarið viðfangsefni hverfis- og deiliskipulags.“*

Og þar stendur hnifurinn í kúnni í miðborginni því engin vinna við hverfisskipulag er farin í gang þó hún sé hafin í öðrum hverfum og því engar skýrar línur til að fara eftir og hingað til hafa bútaaðferðir deiliskipulags ráðið för.

### **Græna borgin**

„Það er því mikilvægt að hlífa eins og kostur er gróskumiklum gróðursvæðum og ekki síður svæðum sem bera vott um ósnortna náttúru,“ segir í viðaukanum við aðalskipulagið 2010-2040. Öskjuhlíð, Tjörnin og Vatnsmýrin eru á náttúruminjasrá og skilgreind sem hverfisverndarsvæði og því þarf að huga sérstaklega að því við framtíðaruppbyggingu í Vatnsmýri. Byggðin þar má ekki ganga á fuglafriðlandið og vatnabúskap tjarnarinnar.

### **Almenningssamgöngur við hæfi**

Yfirlýstur tilgangur viðaukans er að gera rúm fyrir Borgarlínu. Fremur óljóst er hvernig hún á að liggja í gegnum elstu hverfi borgarinnar en í þeim þröngu götum sem þar eru færi best á því að vera með litla rafmagnsvagna sem flyttu fólk um hverfin og að Borgarlínu eins og um var rætt í vinnuhópi með Strætó bs um að koma á sérstökum umhverfisvænum strætó fyrir eldri hverfin í vesturhluta Reykjavíkur. Í vinnuhópnum voru íbúasamtök Miðborgar, Vesturbæjar og 3. hverfis auk Miðborgarinnar okkar.

### **Skólamál**

Þó eigi að fjölga íbúðum um 822 í miðborginni verður ekki séð á viðaukanum að það eigi að bæta við skólum í hverfinu. Einnig á að leggja niður tvo leikskóla en byggja í stað þeirra nýjan leikskóla í Norðurmýri sem verður þá í það mikilli fjarlægð frá vestur- og norðurhluta hverfisins að bílaumferð mun óhjákvæmilega aukast.

### **Aðalgötur**

Götur sem hingað til hafa verið rólegar íbúagötur td. Óðinsgata, Bjargarstígur, Freyjugata eru skilgreindar aðalgötur og því eru rýmri heimildir til að reka ýmsa starfsemi ss. gistiheimili og veitingahús við þessar götur. Huga þarf að því að slík starfsemi sé á forsendum íbúabygðarinnar, sé rækilega grenndarkynnt og mark tekið á athugasemdum íbúanna.

Kær kveðja

F.h. Íbúasamtaka Miðborgar Reykjavíkur  
Benóný Ægisson formaður  
Tel: +354 897 8694  
www.midbaerinn.is

Frá: Prýðifélagið Skjöldur <prydifelagidskjoldur@gmail.com>

Sent: föstudagur, 27. nóvember 2020 15:39

Til: USK Skipulag <skipulag@reykjavik.is>

Efni: Efni: Athugasemdir við breytingar á aðalskipulagi 2010-2040, viðauka AR2010- 2030

Reykjavík, 27.11. 2020

B.t. skipulagsfulltrúa

skipulag@reykjavik.is

Efni: Athugasemdir við

breytingar á aðalskipulagi

2010-2040, viðauka AR2010-

2030

Prýðifélagið Skjöldur íbúasamtök í Skerjafirði geraathugasemdir við aðalskipulag Reykjavíkur og breytingar á því sem gera ráð fyrir stórfelldri byggð í Skerjafirði og að gengið sé á náttúrulega fjöru sem tilstendur að friða. Athugasemdirnar eru að mestusamhljóða þeim athugasemdum sem sendar voru inn viðauglýst deiliskipulag Nýja Skerjafjarðar og fylgja hér með sem athugasemdir við breytingar á Aðalskipulagi Reykjavíkur.

Prýðifélagið Skjöldur gerir alvarlegar athugasemdir viðdeiliskipulag að nýrri byggð í Skerjafirði og viðskipulagsferlið. Ekkert samráð var haft við íbúaSkerjafjarðar eða íbúasamtökin í skipulagsferlinu. Boðað var til eins kynningarfundar vorið 2018 í Ráðhúsinu til að kynna rammaskipulag en á þeim fundi stóð til að engar fyrirspurnir yrðu leyfðar. Einungisfjórar fyrirspurnir voru leyfðar eftir aðborgarráðsfulltrúar minnihlutans höfðu gertathugasemdir við það og komið með tillögu þess efnis í borgarráði að fyrirspurnir yrðu leyfðar á fundinum. Slíkur fundur þar sem eingöngu fjórar fyrirspurnir eruleyfðar getur ekki talist samráðsfundur. Í framhaldinuvar farið á fulla ferð í deiliskipulagsvinnu án vitundarog án nokkurs samráðs við íbúa eða íbúastamtökSkerjafjarðar. Hins vegar voru gefin út lóðarvilyrði og lóðum úthlutað á svæðinu og lóðarhöfum boðið aðkoma að deiliskipulagsgerðinni á sama tíma og íbúarvoru hundsaðir. Til að bíta höfuðið af skömminni þávar boðað til fjarfundar sl.

vor, eða einhvers konarsýndarsamráðsfundar, til að geta sagst hafa uppfylltskilyrði laga um samráð við íbúa áður en skipulagið fór í auglýsingu. Sá fundur var einhliða þar sem íbúarþurftu að senda inn spurningar sólarhring fyrir fundinnog var þeim spurningum ekki svarað efnislega, hverriog einni, heldur almennt og skrifleg svör send síðar. Íbúum gafst ekki tækifæri á samtali eðaviðbrögðum við því sem fram kom á fundinum. Þessivinnubrögð eru ámælisverð og ekki í andaskipulagslaga sem gera ráð fyrir samráði við íbúa í deiliskipulagsferlinu. Ljóst er að meirihlutinn í borgarstjórn hefur meiri áhuga á samráði við verktakaen íbúa borgarinnar.

Íbúar og íbúasamtökin í Skerjafirði hafa margítrekaðmótmælt fyrirhugaðri byggð í Skerjafirði enda er hún í ekki í samræmi við þá byggðaþróun sem fyrir er í hverfinu og um verður að ræða fjórföldun á hverfinumeð tilheyrandi umferðarþunga með einaumferðartengingu við hverfið í gegnumEinarsnes. Aðalskipulagið 2001-2024 gerði ráð fyrir tæplega 700 manna byggð í 275 íbúðum á 11 hektarasvæði á þessum slóðum. Nú er hins vegar gert ráð fyrir 3250 manna byggð í 1300 íbúðum á 23 hektarasvæði. Talið var að sú íbúafjölgun sem gert var ráð fyrir í Aðalskipulaginu 2001 -2024 myndi sprengja allarumferðarforsendur. Sá gríðarlega mikli íbúafjöldi semnú er gert ráð fyrir mun ekki síður sprengja allarumferðarforsendur og ekki bara hafa áhrif á umferð í Skerjafirði heldur hafa víðtækari áhrif á allanVesturbæinn og umferðarkerfið í borginni. Helstuumferðargötur í vestari hluta borgarinnar s.s. Suðurgata, Njarðargata og Hringbraut eru nú þegar stíflaðará álagstímum þannig að ófremdarástand mun skapastþegar fjöldi ökutækja inn og út úr Skerjafirði munaukast úr 2000 ökutækjum í yfir 10.000 ökutæki á sólarhring. Enda hefur Vegagerðin bent á að skoðapurfi áhrif aukinnar umferðar á nærliggjandi stofnvegi. Þá hefur jafnframt komið athugasemdir frá fulltrúumPírata og foreldrafélaga í íbúaráði Vesturbæjar um að núþegar sé umferðarþungi á Hringbraut of mikill. Með þvíumferðarmagni sem mun aukast við nýja byggð í Skerjafirði mun draga verulega úr umferðaröryggigangandi og hjólandi og því jafnvel stefnt í hættu. Verðiaf þeirri uppbyggingu í Skerjafirði sem fyrirhuguð ermun hverfið verða stærsti botnlangi landsins.

Þá eru gerðar alvarlegar athugasemdir við landfyllinguvið Skerjafjörð sem mun raska náttúrulegri fjöru semhefur hátt verndargildi og til stendur að friða. Áform um slíka landfyllingu er í hróplegu ósamræmi við yfirlýstastefnu meirihlutans í borgarstjórn um að hlúa eigi aðgrænum svæðum og vernda eigi líffræðileganfjölbreytileika.

Tekið er heilshugar undir umsagnir þeirra fagleguopinberu stofnana sem fjallað hafa um tillöguna:

"Sífelld hefur verið að gengið á fjörur á höfuðborgarsvæðinu og hér er fyrirhugað að taka enneitt svæðið undir byggð. Forsendur fyrir þéttingubýggðar, og þeirri hagkvæmni sem því getur fylgt, eigaekki að byggjast á því að raska lífríkustu svæðumReykjavíkur. Í umhverfismati í tillögunni kemurvissulega fram að tillagan er í alla staði talin neikvæðifyrir lífríki svæðisins og er hún því í raun í andstöðubæði við lög um náttúruvernd og stefnuReykjavíkurborgar. Það er því einkennilegt aðforsendur fyrir skipulaginu eru þess eðlis að ekki ertalið hægt að leysa það með öðrum hætti en að fara í landfyllingar." segir í umsögn Náttúrufræðistofnunnar.

Þá kemur jafnframt fram í álitu Náttúrufræðistofnunar:

"Forsendur fyrir þéttingu byggðar, og þeirrihagkvæmni sem því getur fylgt, eiga ekki að byggjast á því að raska lífríkustu svæðum Reykjavíkur," segir í umsögninni. Lítið er gefið fyrir að landfyllingin séminni en á fyrri áætlun og að hún verði aðlöguðströndinni. Þá sé ekki hægt að tala um sjálfbæra

byggðeða skipulag ef farið sé í landfyllingu. "NáttúraSkerjafjarðar, ef svo má að orði komast, á ekki aðgjalda fyrir að ástæða þyki til þess að skipuleggja byggðvið fjörðinn eða á flugvallarsvæðinu."

Hafrannsóknarstofnun og Skipulagsstofnun gera einnigathugasemdir við landfyllinguna.

"Fram kemur að fyrirhuguð landfylling í Skerjafirðimuni hafa neikvæð áhrif á fjörlíf ogtekur Hafrannsóknastofnun undir þá ályktun. Fjaran á svæðinu einkennist af leirum og klóþangsklungri en það eru vistgerðir sem njóta verndar og/eða hafa mjög háttverndargildi eins og fram kemur í drögunum. Þess svæði eru mikilvæg fyrir smádýralíf, fugla og semuppeldissvæði fiska." segir í umsögnHafrannsóknarstofnunnar.

"Þótt í breytingatillögunni sé gert ráð fyrir að dregiðverði úr umfangi fyrirhugaðrar landfyllingar, mun húnengu að síður valda skerðingu á fjöru sem talin er hafahátt verndargildi og er ein af fáum náttúrulegum fjörumsem eftir eru í Reykjavík." segir í umsögn Skipulagsstofnunnar.

Umhverfisstofnun bendir á að hluti strandlengjunnar séóröskuð.

"Umhverfisstofnun bendir á að tillagan mun raskaóröskuðu landi sem er mikilbægt búsvæði og hefur háttverndargildi. Umhverfisstofnun bendir á mikilvægi þessað það komi fram hvernig tillagan sé í samræmi viðmegin stefnu aðalskipulagsins. Auk þess bendirstofnunin á mikilvægi þess að fjallað sé um aðraval kosti, s.s. staðsetningarkosti, og hvernig óraskaðarleirur, sem hafa hátt verndargildi hafa umfram aðraval kosti" segir í álitum Umhverfisstofnunnar.

Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur hefur gert athugasemdirvið mengaðan jarðveg á fyrirhuguðuuppbyggingarsvæði. Heilbrigðisteftirlitið gerirathugasemdir við að samkvæmt skipulaginu sé gert ráðfyrir skóla nærri því svæði þar sem staðfest hefur veriðað er olíumengaður jarðvegur. Þá bendirHeilbrigðiseftirlitið á að strangari kröfu verði að gera tilhreinsunar og jarðvegsskipta þegar um er að ræða börn og að gera þurfi ráð fyrir slíkum skilyrðum í skipulagsskilmálum. Ennfremur bendirheilbrigðiseftirlitið á að þar sem fyrirhuguð landfyllingliggur að verndarsvæðum auk þess sem fyrirhugað er aðfriðlýsa Skerjafjörð í heild sinni þarf að gæta vel aðáhrifum á lífríki og gæta þess að áhrif á strauma ogsetflutninga sé í lágmarki.

Þá hafa enn fremur komið fram athugasemdirfrá Isavia og Samgöngustofu hvað varðar Öryggismálflugvallarins og rekstraröryggi hans sem PrýðifélagiðSkjöldur tekur einnig heilshugar undir. Fram kemur í umsögn Isavia: „Tryggja þarf að ný byggð hafi ekkiáhrif á rekstraröryggi flugvallarins. Fyrirhuguð byggðfer mjög nærri núverandi flugbraut og ný vindgreiningsem Efla vann fyrir Reykjavíkurborg í tengslum viðrammaskipulag Nýja Skerjafjarðar sýnir að byggðinmun hafa áhrif á vindafar á flugvellinum. Í samkomulagi innanríkisráðuneytisins og borgarstjórafrá 2019 er sérstaklega tekið á að rekstraröryggiflugvallarins sé tryggt. Rekstraröryggi flugvallarins kannað minnka með byggð svo nálægt vellinum eins og gerter ráð fyrir skv. sendum drögum. Slíkt getur haft töluverð áhrif á rekstur flugvallarins m.t.t. öryggis. Byggðin gæti haft þau áhrif að notkunarstuðullflugbrauta lækki sem skerðir rekstraröryggiflugvallarins. Isavia Innanlandsflugvellir vinnur númeð NLR (hollensku loft- og geimferðarstofnuninni) að því að greina áhrifin enn frekar" enn fremur kemur fram: „Isavia

Innanlandsflugvöllir leggur til að vindgreininguog áhrif vinds frá nýrri byggð verði lokið áður en tekin verði ákvörðun um byggingar skv. þeim tillögum semlagðar hafa verið fram"

Þá bendir ISAVIA á „að á svæðinu gildaskipulagsreglur Reykjavíkflugvallar eins og framkemur í drögumum. Félagið vekur athygli á aðskipulagsreglur hafa ekki verið uppfærðar miðað við aðbúið er að loka flugbraut 06/24 og einnig aðöryggissvæðið fyrir flugbraut 13/31 er minna en það á að vera samkvæmt reglugerð. Þ.e. vegna byggðar semvar þarna fyrir var ekki hægt að uppfylla kröfur um öryggissvæði og hindrunarfleti, en það má ekki byggjanýjar byggingar sem brýtur það ákvæði í reglugerð139/2004.

Fram kemur í umsögn Samgöngustofu: „Samgöngustofa áréttar í sambandi við þessa breytingueins og við allar breytingar/framkvæmdir sem hafa áhrifá starfsemi Reykjavíkflugvallar, nauðsyn þess ogskyldu að tryggja að flugöryggi við notkun flugvallarinsskerðist ekki og vill benda sérstaklega á eftirfarandiatriði: Flugvöllur þarf skv. alþjóðlegumskuldbindingum að uppfylla viðeigandi lög ogreglur þ.m.t: EB nr.216/2008 hvar fram kemur: „9. gr. Vöktun flugvallarumhverfis. Aðildarríki skulu tryggjaað samráð fari fram að því er varðar starfsemi manna oglandnotkun s.s. a) hvers konar byggingarstarfsemi eðabreyting á landnotkun á flugvallarsvæðinu, b) hverskonar byggingarstarfsemi, sem getur valdið því aðhindranir valdi ókyrrð í lofti, sem getur verið hættulegstarfrækslu loftfara. Því er ekki hægt að heimilabreytingar eða aðgerðir sem rýra öryggi flugvallarins".

Prýðifélagið Skjöldur íbúasamtök í Skerjafirði taka heilshugar undir allar þær ábendingar sem dregnar hafaverið hér fram úr athugasemdum Náttúrufræðistofnunar, Umhverfisstofnunar, Hafrannsóknarstofnunar, Vegagerðarinnar, Samgöngustofu og ISAVIA endakoma þar fram athugasemdir sem margoft hafa komiðfram á fundum félagsins og ályktað hefur verið um. Prýðifélagið Skjöldur gerir alvarlegar athugasemdir viðað ekki hafi farið fram þær nauðsynlegu rannsóknirfagaðila eða að umhverfismati sé lokið áður enskipulagið er sent í auglýsingu. Þá gerir Prýðifélagiðsíðast en ekki síst athugasemdir við að ekki var haft lögformlegt samráð við íbúasamtökin í skipulagsferlinu.

Þá fær Prýðifélagið Skjöldur íbúasamtök Skerjafjarðarekki séð að aðalskipulag Reykjavíkur og breytingar viðþað til ársins 2040 samræmist því sem þar kemur framað íbúar hafi gott aðgengi að grænum svæðum ogfjölbreyttum almenningrýmum og skipulag hverfa örvalmennt hreyfingu, samveru og mannlíf... þegarætlunin er að ganga á eitt helsta útivistarsvæðihverfisins og vestari hluta borgarinnar sem er fjaran í Skerjafirði en fjaran þar og við Ægisíðu eru einuútivistarsvæði hverfisins. Gerðar eru athugasemdir viðmögulegri brú sem tengist yfir í Kópavog sem er mikiðinngrip í náttúru og fjöruna í Nauthólsvík og Skerjafirðisem mun hafa mikil áhrif á fjöruna og dýrmættútivistarsvæði á þessu svæði. Þá eru hugmyndir um stórfellda uppbyggingu í Skerjafirði í hrópleguósamræmi við það sem fram kemur í aðalskipulaginu aðhönnun íbúðarhúsnæðis á einstökum reitum þarf einnigávallt að skoða í samhengi við heildarskipulagviðkomandi hverfis, þau umhverfisgæði og þjónustusem í boði eru í næsta nágrenni og þá byggð sem erfyrir eða áformuð á nærliggjandi svæðum. Ítrekað er aðfyrirhuguð uppbygging er í engum takti við þábyggðapróun sem fyrir er í hverfinu. Við þetta gerirPrýðifélagið Skjöldur einnig alvarlegar athugasemdir.

Með vinsemd og virðingu,

f.h. Prýðifélagsins Skjaldar

Anna Bender formaður

Umhverfis- og skipulagssvið  
Borgartúni 12-14  
105 Reykjavík

Haraldur Sigurðsson,  
Verkefnastjóri aðalskipulags

Afrit sent:  
Björn Axelsson,  
Skipulagsstjóri

Reykjavík, 27. nóvember 2020

## Ábendingar og athugasemdir varðandi ASK 2040

Með auglýsingu á drögum að breytingu á aðalskipulagi Reykjavíkur (ASK 2040), dagsettum í september 2020, er óskað eftir ábendingum og athugasemdum áður en tillagan fer í formlegt auglýsingarferli skv. skipulagslögum. Reitir fasteignafélag hf. (hér eftir “**Reitir**”) vill með bréfi þessu koma eftirfarandi á framfæri.

### 1. Opnari landnotkunarheimildir

Reitir fagna viðleitni skipulagsyfirvalda með opnari landnotkunarheimildir og rýmkun á bindandi fjölda íbúða á sérstökum (tilgreindum) reitum og svæðum, með það fyrir augum að þetta byggð.

Vakin er athygli á ýmsum þáttum sem enn eru til staðar í lögum og regluverki sem hamla skilvirkri þéttingu byggðar og að hún nái fram að ganga þar sem til er ætlast. Þetta eru atriði eins og hljóðvistarkröfur, sorpmál og lög um fjöleignahús þegar kemur að blandaðri notkun atvinnurýma og íbúða, svo nokkur dæmi séu nefnd. Einnig má nefna stefnu borgaryfirvalda um innheimtu innviðagjalda og setningu kvaða á uppbyggingareiti. Að mati Reita er það skattastefna sem letur eða kemur jafnvel alfarið í veg fyrir æskilega uppbyggingu. Af þessum sökum þarf fleira að koma til en opnari skipulagsheimildir svo að „ákjósanlegri“ þéttingu verði náð og eru borgaryfirvöld hvött til að huga að þeim samhlíða.

Sú áherslubreyting að ákvarðanir um byggingarmagn og fjölda íbúða verði eftirleiðis alfarið teknar á deiliskipulagsstigi er til þess fallin að létta og einfalda skipulagsferlið. Reitir styðja þessa áherslubreytingu en vekja athygli á að hún kann að kalla á breytt verklag innan USK, þ.e. meiri samræmingu milli deilda, sviða og starfsmanna en viðhöfð er í skipulagsverkefnum í dag. Ellegar er hætta á mistökum í skipulagsgerð og/eða misráðnum uppbyggingarheimildum. Segja má að núverandi fyrirkomulag feli í sér ákveðna innbyggða kerfistregðu (checks & balance) og hún hefur þó þann kost að veita aðhald sem minnkar líkur á að skipulagsákvæðanir séu teknar í fljótfærni eða án tillits til stærra samhengis.



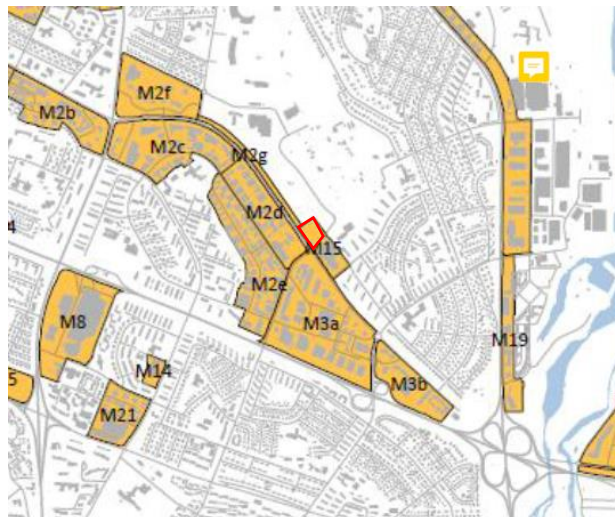
## 2. Sérákvæði fyrir sérstök búsetuúrræði

Reitir gera athugasemd við að heimilað verði að staðsetja sérstök búsetuúrræði á skilgreindum atvinnusvæðum (M, VP, AT og HA) án deiliskipulagsbreytingar. Almennt er gerð ríkari stjórnsýslukrafa til deiliskipulagsbreytingar en t.d. grenndarkynningar sem tryggir betur faglega umfjöllun og rétt til samráðs eða athugasemda lóðarhafa sem kann að fara forgörðum með öðrum leiðum. Gerð er krafa um að ávallt þurfi að koma til nýtt deiliskipulag eða breyting á eldra deiliskipulagi þegar ákvörðun er tekin um slíka landnotkun sem telst enda frávik frá ríkjandi landnotkun.

## 3. Uppbyggingarreitur 42 Laugardalur

Reitir andmæla tillögu um nýjan uppbyggingarreit nr. 42 í Laugardal. Þar er svæði M15 Glæsibær, stækkað til vesturs en uppbygging ekki skilgreind frekar. Á mynd 6a í drögum að tillögu er gert ráð fyrir 5-8 hæða uppbyggingu á þessum reit.

Í kafla um miðsvæðið M2g, sem er landræma meðfram Suðurlandsbraut og gengið er á skv. nýrri skilgreiningu, er gert ráð fyrir 2-4 hæða byggð, blöndu verslunar/þjónustu, skrifstofa og íbúða. Uppbygging á M2g er skv. gildandi ASK, háð færslu og/eða endurhönnun Suðurlandsbrautar. Enginn slíkur fyrirvari er hins vegar settur um hið nýja stækkaða M15 svæði. Einnig er í skilgreiningu M2g tekið fram að ekki verði gengið á græn útivistar- og íþróttasvæði í Laugardal, en uppbyggingarreitur nr. 42 gerir nákvæmlega það.



Vakin er athygli á að uppbyggingaráform þar sem gengið er á græn svæði borgarinnar eru afar umdeild og taka Reitir undir þau sjónarmið í þessu tilfalli. Með aukinni þéttingu borgarinnar fá almenningsrými og opin svæði aukið vægi fyrir borgarbúa sem mikilvæg gæði sem ber að standa vörð um. Laugardalurinn er verðmæt útivistarperla í borginni miðri sem þarna er lagt til að ganga á með uppbyggingu.

Bent er á að nægt skrifstofuhúsnæði er á nærliggjandi svæði og verður líklega um langa framtíð. Þá er verslunar- og þjónustustig mjög hátt á svæðinu, m.a. með starfsemi og þjónstu í Glæsibæ og Skeifunni. Gerð er sú lágmarkskrafa til borgaryfirvalda að fram fari greining á því hvað er þörf fyrir að byggja áður en frekari uppbyggingaráform verða útfærð.

Lagt er til að á umræddum reit verði takmarkaðar byggingarheimildir sem heimili t.d. leikskóla á 1 hæð og að skapað verði náttúrulegt yfirbragð og útbúnar göngutengingar við göngustígakerfi Laugardals sbr. meðfylgjandi mynd sem unnin var í tengslum við skipulag Orkureits. Vakin er athygli á að líklega er þörf er á nýjum leikskóla fyrir svæðið í tengslum við nýja uppbyggingu um 640 íbúða<sup>1</sup>. Þeir þurfa skv. reglum sem settar eru af Reykjavíkurborg talsvert útsvæði sem er vart hægt að koma fyrir á þéttingarreitum líkt og Orkureit, Grensávegi 1 eða í Skeifunni.



Skipulagshugmynd fyrir Orkureit gengur út á að binda saman nærliggjandi svæði og hverfi, þ.e.a.s. Háaleiti, Skeifuna og Laugardalinn. Hnútpunktur þessarar tengingar er biðstöð Borgarlínu við Orkureit sem jafnframt gefur möguleika á öruggri göngu- og hjólatengingu yfir Suðurlandsbraut, bæði fyrir væntanlega íbúa á Orkureit sem og aðra íbúa. *ALARK arkitektar í samstarfi við Landslag.*

Í skipulagsvinnu fyrir Orkureit hefur komið fram að Veitur hafa augastað á umræddu svæði í tengslum við fráveituinnviði, þ.e.a.s. í tengslum við kerfi fyrir blágrænar ofanvatnslausnir fyrir stærra svæði. Borgaryfirvöld eru hvött til að hafa samráð við Veitur vegna þessa áður en landnotkun er endanlega ákveðin.

#### 4. Uppbyggingarreitur 62

Lagt er til að uppbyggingarreitur nr. 62 verði skilgreindur þannig að hann nái um lóðina Síðumúli 34 eða að mótaður verði sér reitur um þann reit, sjá rauðmerkt á mynd. Á lóðinni er stórt og úrelt iðnaðarhúsnæði sem Reitir hafa áhuga að þróa sem blandaða byggð með áherslu á íbúðir og hafa látið vinna tillögur þar að lútandi.

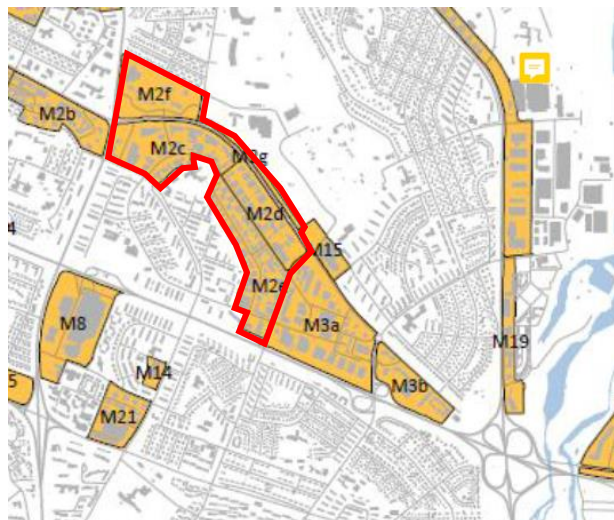
<sup>1</sup> Orkureitur 440 stk og Grensásvegur 1 um 200 stk.



Einnig má færa rök fyrir að lóðir sunnan (vestan) götu í Sídumúla séu betur til þess fallnar að þróa í átt að fjölgun íbúða en lóðir norðan (austan) megin, og því mætti kanna með að útvíkka mörk reits nr. 62 tilsvareandi.

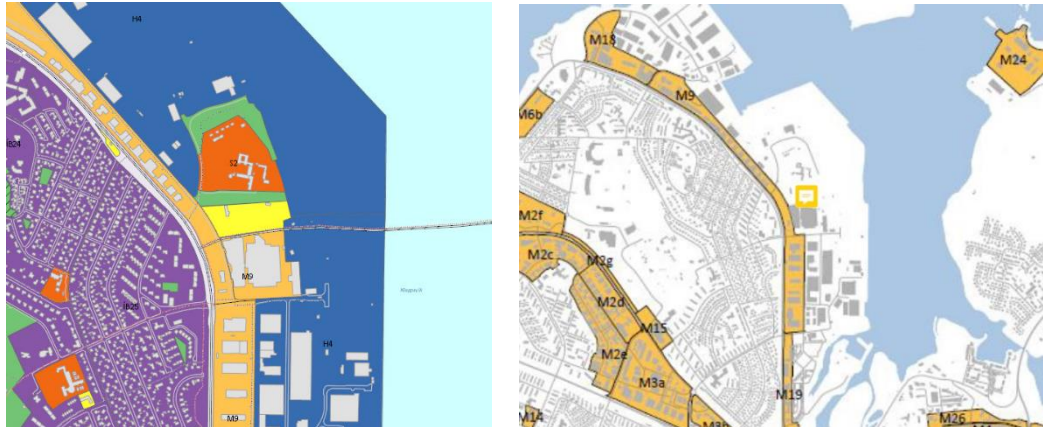
#### 5. Skilgreining landnotkunar fyrir miðsvæði M2c,d,e,f,g.

Lagt er til að útvíkka heimild um íbúðir á jarðhæðum fyrir miðsvæðið „Múlar-Suðurlandsbraut-Laugardalur“. Líklega er skilgreiningin hugsuð frekar í tengslum við umbreytingu á núverandi húsnæði en á Orkureit er t.a.m. gert ráð fyrir íbúðum á jarðhæðum í nýju skipulagi, upplyftum gagnvart götum til að tryggja næði. Nokkrar íbúðir munu snúa að inngörðum og þ.a.l. vera á jarðhæð. Lagt er til að skilgreining veðri endurskoðuð þannig að þar standi „einkum á efri hæðum“ eða með öðrum hætti sem opnar á heimild fyrir íbúðir á jarðhæðum.



## 6. Holtagarðar

Gerð er athugasemd við endurskilgreiningu á landnotkun fyrir Holtagarða. Holtagarðar er skv. gildandi ASK innan M9 og skv. nýrri skilgreiningu miðsvæða nær M9 ekki lengur um lóðina og hún skilin eftir án skilgreiningar. Þá er þessi breyting ekki í upptalningu um breytingar á þéttbýlisupprætti. Lagt er til að Holtagarðar verði skilgreint sem sérstakt Miðsvæði með gildandi heimildum en til vara að lóðin verði áfram undir miðsvæði M9.



## 7. Nauthólsvegur / Loftleiðir

Óskað er eftir að lóðin Nauthólsvegur 50-52 og svæðið á milli lóðarinnar og Hlíðarenda (M5d) verði skilgreint sem miðsvæði (M5) líkt og gildandi ASK sýnir. Enda er svæðið skilgreind sem uppbyggingarreitur (nr. 14) sbr. mynd 3a. Vakin er athygli á afar sérstakri skilgreiningu lóðarinnar sem skv. gildandi skilgreiningu er allt í senn á miðsvæði (M), íbúðarsvæði (Í) og opnu svæði (OP). Lagt er til að lóðin verði öll innan miðsvæðis (M).

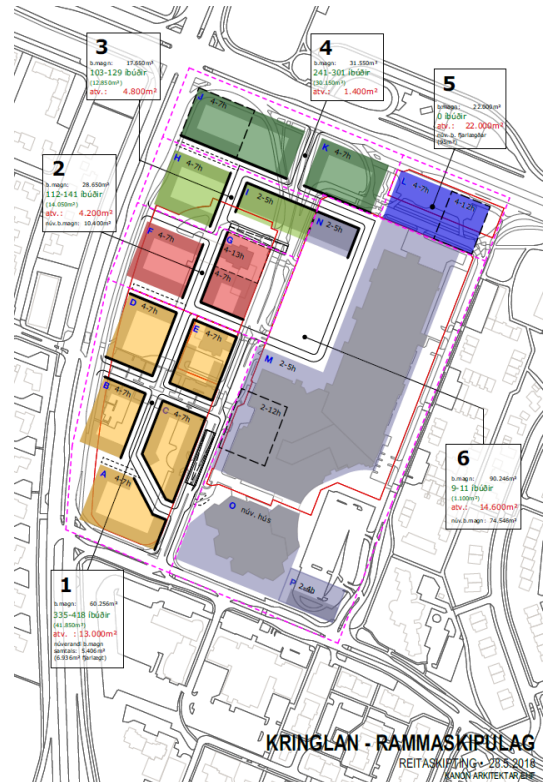


## 8. Kringlan og magn atvinnuhúsnæðis

Í töflu 6.1 um magn atvinnuhúsnæðis er gert ráð fyrir að aukning atvinnuhúsnæðis í Kringlu (M8) verði 20.000 m<sup>2</sup> í stað 100.000 m<sup>2</sup> áður. Þetta þengir mjög að þróunarmöguleikum Kringlusvæðisins sem Reitir vinna að í samstarfi við borgina. Nú vinnur lóðarhafi að skipulagsvinnu við 1. áfanga á grundvelli rammaskipulags, en þar er gert ráð fyrir 52 þús m<sup>2</sup> byggingamagni ofanjarðar og um 360 íbúðum sbr. töfluna hér að neðan.

**Kringlureitur - Heildarsvæðið eftir uppbyggingu**

Skipulagáfangi	Bygg.magn	Íb.fm	Annað	% annað	Íbúðir
Áfangi 1	51.986	40.469	11.517	22%	357
Áfangi 2	18.250	14.207	4.043	22%	141
Áfangi 3	17.650	13.740	3.910	22%	103
Áfangi 4	31.550	24.560	6.990	22%	301
Áfangi 5	22.000	0	22.000	100%	0
Áfangi 6	15.700	0	15.700	100%	0
	<b>157.136</b>	<b>92.976</b>	<b>64.160</b>	<b>41%</b>	<b>902</b>
Núv. Bygg.magn	90.352	0	90.352	100%	0
<b>Kringlureitur</b>	<b>247.488</b>	<b>92.976</b>	<b>154.512</b>	<b>62%</b>	<b>902</b>



Ef „annað“ byggingarmagn verður t.d. 50% atvinnurými og 50% stoðrymi íbúða (geymslur, hjólageymslur, sameignir, tæknirými o.fl.) fyrir áfanga 1 og ef næstu áfangar verða með sambærilegum hlutföllum (þ.e.a.s. áfangar 2-4) og að áfangi 5 og 6 verði eingöngu atvinnufermetrar, þá stefnir í að aukning á byggingarmagni undir atvinnurými verði um 50 þús m<sup>2</sup> þegar svæðið verður fullbyggt skv. rammaskipulagstillögu. Samt sem áður væri raunhæft að ætla að koma mætti fyrir 900 íbúðum.

Óskað er eftir að þetta atriði tillögunnar verði endurskoðað og magn atvinnuhúsnæðis í Kringlu fyrir skipulagstímabilið verði aukið í 50 þús.

Það er von Reita að tekið verði tillit til ofangreindra athugasemda við lokafrágang tillögunnar. Ef eitthvað hér að framan þarfnast skýringar við er undirritaður boðinn og búinn að ræða ábendingar þessar frekar, sé þess óskað.

Virðingarfyllst,  
f.h. Reita fasteignafélags hf.

Friðjón Sigurðarson  
framkvæmdastjóri þróunarsviðs

Reykjavík, 27. nóvember 2020

## Umsögn íbúaráðs Grafarholts og Úlfarsárdals

*Fulltrúi Viðreisnar, fulltrúi Samfylkingar, fulltrúi Sjálfstæðisflokks, fulltrúi íbúasamtaka, fulltrúi foreldrafélaga og fulltrúi slembivalinna í íbúaráði Grafarholts og Úlfarsárdals leggja fram svohljóðandi umsögn um Reykjavík 2040 – Viðauki við Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030:*

Núgildandi aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030 skilgreinir svæði M22 sem blandaða byggð íbúða, þjónustu og þrifalegrar atvinnustarfsemi en upprunalegt skipulag svæðisins gerði eingöngu ráð fyrir íbúðabyggð á svæðinu.

Á sama tíma og fulltrúar íbúaráðs styðja áform um uppbyggingu atvinnuhúsnæðis í borgarhlutanum er lagst gegn því að heimiluð verði í aðalskipulagi starfsemi verkstæða og iðnaður, þ.m.t. bílasölur. Þá er lagst gegn því að lokað verði fyrir möguleika á íbúðabyggð á þeim hluta svæðisins sem stendur næst núverandi íbúðasvæð í framtíðinni líkt og núverandi aðalskipulag gerir ráð fyrir.

Það er mat allra fulltrúa íbúaráðsins að núgildandi deiliskipulag sé ásættanleg málamiðlun ólíkra sjónarmiða þegar kemur að uppbyggingu íbúða og atvinnuhúsnæðis í borgarhlutanum og að það skipulag sem lagt er til sé slík breyting frá upprunarlegu skipulagi svæðisins að ekki sé unnt að fallast á það. Ekki verður séð að unnt sé að ganga lengra en þegar hefur verið gert í að minnka umfang íbúabygðar í borgarhlutanum svo innviðir fái þrifist, hvort sem það sé m.t.t. verslunar, þjónustu eða íþróttastarfs.

Sú atvinnustarfsemi sem gert verður ráð fyrir á svæðinu skal vera þrifaleg hvort sem um sé að ræða borgarland eða einkalóðir og skal slíkt koma fram í aðalskipulagi og skilmálum deiliskipulags þar sem við á. Þá er minnt á að umhverfis svæðið er skógrækt og útivistarsvæði ásamt tilvonandi kirkjugarði. Einnig er Úlfarsfell skilgreint sem svæði fyrir borgarskógrækt og því skal sú uppbygging sem verður á svæðinu taka tillit til þess.

Allir fulltrúar íbúaráðs leggja til að núgildandi skilmálar Aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030 um blandaða byggð þrifalegrar atvinnustarfsemi með möguleika á íbúðabyggð standi óbreytt.

Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkur  
Borgartúni 12-14  
105 Reykjavík  
Ísland

Reykjavík 27. nóvember 2020

**Efni: Umsögn Faxaflóahafna um Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2040. Endurskoðun á stefnu um íbúðarbyggð og blandaða byggð og framlengingu skipulagstímabils til ársins 2040.**

Vísað er í tölvupóst frá Umhverfis- og skipulagssviði Reykjavíkurborgar dags. 19. október 2020 þar sem óskað er umsagnar Faxaflóahafna er varðar endurskoðun á stefnu um íbúðarbyggð og blandaða byggð og framlengingu skipulagstímabils til ársins 2040.

Eftirfarandi eru atriði sem Faxaflóahafnir vilja koma með athugasemdir við (allar tilvísanir eiga við skjalið Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2040, Landnotkun og helstu byggingarsvæði):

***Varðar kafla 3.4.2. Íbúðarhúsnæði á atvinnusvæðum***

„Íbúðarhúsnæði (s.s. íbúðarherbergi með sameiginlegu eldhúsi og stofu) sem einkum er ætlað til tímabundinnar dvalar vinnuafls, er heimilt á miðsvæðum, verslunar- og þjónustusvæðum, athafnasvæðum, **hafnarsvæðum** og landbúnaðarsvæðum og eftir atvikum og þá samkvæmt ákvörðun í deiliskipulagi á öðrum landnotkunarsvæðum.“

Faxaflóahafnir benda á að skilgreina þurfi vel hvað þetta þýðir. Borið hefur á að atvinnuhúsnæði á hafnarsvæðum hafi verið auglýst sem íbúðir, auk þess sem vísendingar eru um að atvinnuhúsnæði sé í einhverjum tilvikum nýtt sem íbúðarhúsnæði. Það er ekki vilji Faxaflóahafna að atvinnuhúsnæði á hafnarsvæðum sé nýtt sem almennt íbúðarhúsnæði, til kaups eða leigu, og taka þarf allan vafa af þar um.

***Varðar almennt framsetningu á kortum***

Skýra þarf framsetningu á kortum almennt þar sem hluti hafnarsvæðis við Vesturhöfn er sýnt sem svæði Reykjavíkurborgar og þá sem uppbyggingarsvæði. Þetta á t.d. við svæði eins og ræmuna framan við Vesturbugt, Slippinn, Ægisgarð og Suðurbugt sem er allt hafnarland. Faxaflóahafnir óska eftir því að línur sem skilja að land Reykjavíkurborgar og Faxaflóahafna séu uppfærðar miðað við gildandi hafnarmörk.

***Varðar kafla 3.5.1, Mynd 3a.***

Á Mynd 3a er Sæbraut sýnd í stokki í nágrenni við hafnarsvæði Faxaflóahafna. Við undirbúning, hönnun og framkvæmd við stokkinn þarf að hafa samráð við Faxaflóahafnir varðandi hagsmuni þeirra á aðliggjandi svæðum.

***Varðar kafla 4. Samfélagsþjónustu***

Svæði við Klepp, sem nú er merkt sem verslun og þjónusta, ætti að vera merkt sem miðsvæði með samfélagsþjónustu.

### **Varðar kafla 6.10 M18 Köllunarklettur**

Í breytingu, nr. 12 frá júní 2017, á aðalskipulagi var reiturinn felldur út sem byggingarreitur fyrir íbúðabyggð þar sem reiturinn er aðskilinn frá nærliggjandi íbúðarbyggð með stofnbrautum og stendur nálægt lóðum þar sem iðnaðarstarfsemi er heimil. Faxaflóahafnir vilja því áréttta að gera ekki ráð fyrir íbúðum á þessu svæði og, út frá hagsmunum hafnarinnar, er óskað eftir að textinn gefi ekki til kynna möguleika á því.

### **Varðar kafla 7. Athafnasvæði (AT), Tafla 7.1**

Faxaflóahafnir óska eftir því að aukning byggingarmagns til 2040 í Örfirisey verði 145.000 m<sup>2</sup>. Til stendur að vinna nýtt deiliskipulag fyrir svæðið þar sem nýtingarhlutfall á lóðum verður endurskoðað.

### **Varðar kafla 7. Athafnasvæði (AT), Tafla 7.1**

Faxaflóahafnir leggjast gegn því að rekstur spilakassa sé heimilaður í Örfirisey þar sem að á svæðinu er starfsemi aðallega á daginn, en síður á kvöldin, og því lítið eftirlit með svæðinu á kvöldin og á nóttunni.

### **Varðar kafla 9.1. H1a. Örfirisey - olíuhöfn**

Faxaflóahafnir gera ekki athugasemdir við að olíustöðin í Örfirisey verði lögð af fyrir lok gildistíma aðalskipulags en benda þó á að sú tímalína kunni að vera óraunhæf. Spá Orkuspárnefndar (ágúst 2019) gerir ráð fyrir að notkun á kolefnaeldsneyti minnki um 27% á árunum frá 2020 til 2040. Notkun á lífoldsneyti hefur hins vegar aukist og er í dag um 8% af gegnumstreymi olíustöðvarinnar og fer vaxandi. Heildarmagn fer minnkandi en tegundum fer fjölgandi svo nettó áhrifin verða ekki veruleg og áframhaldandi þörf er á sama geymafjölda. Skv. áhættumati ráðgjafastofunnar Cowi, árið 2007, var niðurstaðan sú að hagstæðasti kosturinn væri sá að olíustöðin yrði áfram í Örfirisey. Lóðaleigusamningur við Olíudreifingu er í gildi til ársins 2036 og gera Faxaflóahafnir ráð fyrir að hann verði framlengdur. Hins vegar styðja Faxaflóahafnir við frumkvæði til að bregðast við þróun í loftslagsmálum og breytingar sem mögulega þarf að gera þar að lútandi.

### **Önnur mál**

Þegar unnin verður greining og stefna varðandi starfsemiskvóta á miðborgarsvæði óska Faxaflóahafnir eftir því að koma að þeirri að vinnu og koma með tillögur að starfsemiskvótum á eigin svæðum.

Eins og staðan er núna reikna Faxaflóahafnir með því að Sundahöfn geti þróast eins og þarf til ársins 2040, innan þeirra skilgreininga sem settar eru upp í gildandi aðalskipulagi auk þeirra breytinga sem nú er verið að gera á skipulaginu. Núgildandi aðalskipulag og breytingin sem nú um ræðir, gera ráð fyrir óskertu athafnasvæði Faxaflóahafna í Sundhöfn. Komi til skerðingar vegna legu Sundabrautar er mikilvægt að samhliða henni yrði Faxaflóahöfnum gert kleift, með breytingu á aðalskipulagi, að útvíkka starfsvæði sitt annarsstaðar við Sundin eða á nýjum stað.

Virðingafyllst

Magnús Þór Ásmundsson, hafnarstjóri Faxaflóahafna



Fundur nr. 200

Ár 2020, fimmtudaginn 26. nóvember kom stjórn Faxaflóahafna sf. saman um fjarfundarbúnað og hófst fundurinn kl. 15:00

Um fjarfundarbúnað:

Kristín Soffía Jónsdóttir, formaður  
Örn Þórðarson  
Pawel Bartoszek  
Skúli Helgason  
Ragnar B. Sæmundsson  
Magnús Smári Snorrason  
Daníel Ottesen  
Marta Guðjónsdóttir

Áheyrnarfulltrúar:

Ólafur Adolfsson

Auk þess voru Inga Rut Hjaltadóttir forstöðumaður tæknideildar, Gunnar Tryggvason og Magnús Þór Ásmundsson, hafnarstjóri, sem ritaði fundargerð.

1. Umsögn um aðalskipulag.  
**Lögð fram og kynnt.**

**Kristín Soffía Jónsdóttir, Pawel Bartoszek, Skúli Helgason, Ragnar B. Sæmundsson, Magnús Smári Snorrason, Daníel Ottesen og Ólafur Adolfsson skrifa undir eftirfarandi bókun: „Hafnarstjóra er falið ljúka við umsögnina með breytingum í samræmi við umræður á fundinum.“**

**Örn Þórðarson bókar: „Fyrir fundinum liggur málefnaleg og vönduð umsögn sem byggir á hagsmunum Faxaflóahafna. Rétt er að samþykkja hana óbreytta eins og hún liggur fyrir.“**

**Marta Guðjónsdóttir bókar: „Aðdragandi aðalskipulagsins var rúmur og gaf nægt tilefni til þess að bregðast við með nægum fyrirvara og af vel yfirlögðu ráði. Því eru það ekki vönduð vinnubrögð að leggja fram tillögu að umsögn degi áður en umsagnarfresti lýkur. Hér innan stjórnar hefði ég kosið að sjá faglega og góða umræðu sem hefði skilað umsögn sem allir hefðu getað sætt sig við.“**

**Marta Guðjónsdóttir lagði fram tillögu um að afgreiðslu stjórnar á umsögn um breytingar á aðalskipulagi yrði frestað til næsta fundar. Tillöguna samþykkti Marta Guðjónsdóttir. Tillöguna samþykktu ekki Kristín Soffía Jónsdóttir, Pawel Bartoszek, Skúli Helgason, Ragnar B. Sæmundsson, Magnús Smári Snorrason, Daníel Ottesen og Ólafur Adolfsson. Örn Þórðarson sat hjá.**

**Marta Guðjónsdóttir lagði fram eftirfarandi fyrirspurn: „Í ljósi beiðni Faxaflóahafna um að auka byggingarmagn í Örfirisey um 145.000 ferm. er óskað eftir upplýsingum um það á hverju slík beiðni byggir og í hvaða ferli skipulagsmál Örfiriseyjar almennt sé um þessar mundir.“**

**- Lagt fram.**

**Marta Guðjónsdóttir lagði fram eftirfarandi tillögu: „Í nágildandi aðalskipulagi er miðbakkur merktur þróunarsvæði Þ12 Hafnarsvæði miðborgar. Þar stendur: „Blönduð byggð íbúða, verslana, veitingastaða og skrifstofa. Markmiðið er að stuðla að þróun miðborgarinnar að sjávarsíðunni og efla tengsl hafnar og miðborgar. Landnotkun, þéttleiki, gatnakerfi og yfirbragð svæðisins tekur mið af rammaskipulagi“. Ekki eru lagðar til breytingar hvað þetta varðar í nýrri tillögu að aðalskipulagi sem gilda á til ársins 2040.**

**Lagt er til að síðasta setningin verði felld niður. Í ljósi þeirrar miklu uppbyggingar sem orðið hefur frá því að nágildandi aðalskipulag var samþykkt er mikilvægt að Faxaflóahafnir hafi óbundnar hendur við skipulag Miðbakkans. Gefa verður svigrúm til að skoða alla kosti án þess að tekið sé mið af rammaskipulagi.“**

**- Frestað.**

Fleira ekki gert og fundi slitið kl. 16:15.



# Reykjavík 2040

Nýr viðauki við Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030

Athugasemdir Samtaka um betri byggð (BB) 30.11.2020

# Reykjavík 2040

Nýr viðauki við Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030

## Athugasemdir Samtaka um betri byggð (BB) 30.11.2020

### FORMÁLI

Samtök um betri byggð (BB) vara við því að handhafar skipulagsvalds í Reykjavík, þ.e.s. ríkisvaldið, forkólfar Akureyringa og samherjar þeirra á landsbyggðinni og forkólfar sveitarfélaga í Kraganum, stefni að því leynt og ljóst að tryggja varanlega auðn í Vatnsmýri.

Á árinu 2020 eru sýnilegir þrjú meginvalkostir varðandi borgarskipulag og framtíðarþróun byggðar og samfélags í Reykjavík og á höfuðborgarsvæðinu.

A Valkostur Samtaka um betri byggð (BB): NÝ MIÐBORG í Vatnsmýri: mikil þétting byggðar, minni akstur, minni mengun, minni útblástur CO<sub>2</sub>. Mikil samlegðaráhrif.

B Valkostur meirihluta borgarstjórnar og forkólfa í Kraganum: Þróunarást austur yfir Elliðaár, BORGARLÍNA og frýsting Vatnsmýrarflugvallar. Engin þétting byggðar, óbreyttur eða aukinn akstur og mengun. Áframhaldandi mikil mengun og útblástur CO<sub>2</sub>. Lítil sem engin samlegðaráhrif.

Það er mat BB að samstarf meirihluta borgarstjórnar við ríkið, SSH og sveitarstjórna í Kraganum sé í raun ÞVINGAÐ.

C Valkostur Sjálfstæðisflokks í Reykjavík: Sérbyli og Vatnsmýrarflugvöllur. Mikil og stjórnlaus útþensla byggðar. Aukinn akstur, mengun og útblástur CO<sub>2</sub>. Lakari lífsgæði.

Samtök um betri byggð (BB) benda á það sem er þó augljóst. Borgaryfirvöld geta ekki vikist undan þeirri skyldu að láta bera saman meginvalkosti í framtíðarskipulagi Reykjavíkur.

Besta leiðin til þess er að sjálfsögðu að beita hinu nýja og marglofaða UMFERÐARSPÁFORRITI borgarinnar. Samtök um betri byggð (BB) hafa á undanförunum misserum margítrekað óskað þess að valkosturinn NÝ MIÐBORG verði metinn til jafns við BORGARLÍNU með spáforritinu en því hefur alltaf verið hafnað. Það er í sjálfu sér verulega ámælisvert. Hugsanlega er ekki til neitt slíkt spáforrit. Það væri vitanlega hneyksli. En hvað ef spáforritið er til en er ónothæft. Það væri að sjálfsögðu enn verra. Háttsettir borgarstarfsmenn hafa þó gefið það í skyn. –

Mögulega er um að ræða samráð meiri- og minnihluta í borgarstjórn að koma valkosti Samtaka um betri byggð (BB) NÝ MIÐBORG út af borðinu.

### **FYRIRVARAR**

Samtök um betri byggð (BB) eru frjáls og óháð félagasamtök (NGO). Samtökin njóta ekki fjárhagslegs stuðnings og reka hvorki erindi stjórn málaflókka né annara skoðana-, lífsskoðunar- og hagsmunahópa.

Samtök um betri byggð (BB) vinna að rannsóknum og tillögum að bættu borgarskipulagi og þróun byggðar í Reykjavík og á höfuðborgarsvæðinu (HBS) með víðtækasta almannahag að leiðarljósi. Þau veita skipulagsyfirvöldum aðhald, beita sér gegn einka- og sérhagsmunum í almannarýminu og gegn stjórnlausri útþenslu byggðar (Urban Sprawl).

Ytra athugunarsvæði samtakanna nær frá og með Borgarnesi yfir Suðurnes til og með Selfossi. Afgerandi óæskileg áhrif eru lengra að komin með flugsamgöngum, einkum frá Akureyri.

Samtök um betri byggð (BB) gefa ekki afslátt af bestu lausnum. Þau miða við að sérhver áætlun bæti lífsgæði sem flestra sem mest. Að hagsmunir fleiri vegi meira en sambærilegir hagsmunir færri. Að 2 séu tvöfalt meira en einn.

Samtökin miða við borgarmenningu, góð búsetuskilyrði, jafnræði, lýðheilsu, samfélag, sjálfbærni, umhverfisvernd, þátttöku, öryggi og alþjóðlega umhverfis- og lífsgæðastaðla.

Samtök um betri byggð (BB) leiðrétta jafnóðum misræmi í tillögum og talnaefni samtakanna og bregðast strax við rökstuddri gagnrýni. Á 22 ára starfstíma samtakanna hefur þeim aldrei borist rökstudd athugasemd. Þau mæta hins vegar miklu fálæti yfirvalda.

### **ATHUGASEMDIR BB VIÐ REYKJAVÍK 2040**

Samtök um betri byggð (BB) benda á eftirfarandi:

1. Of mikil uppbygging atvinnusvæða austast í borginni minnkar ekki AKSTUR, gera þarf ráð fyrir meiri uppbyggingu atvinnusvæða vestan Kringlumýrarbrautar.
2. Skýringarmynd 13 virðist festa flugvöll í Vatnsmýri amk. til 2032? Hvers vegna þarf þá að flýta veðurathugunum í Hvassahrauni?
3. Umferðarspálíkanið etv. notað við samanburður þriggja þéttleikavalkosta.
4. Miðað við áætlaða íbúafjölgun í Vesturborginni og áætlaða fjölgun starfa í Austurborg þarf að nota umferðarspáforrit til að sjá hvort aðalgatnakerfi þoli aukna umferð án breikkunar (bls.40).
5. Umferðarálag á gatnakerfið 2040 virðist áætlað með því að byggja á umferðarlíkani AR 2010-2030. Líklega springur Ártúnsbrekka 2022-2024 nema Sundabraut komi inn.

6. Til þess að unnt sé að taka mark á loforðum Reykjavíkurborgar um tiltekna prósentulega minnkun á útblæstri CO2 fyrir annars vegar 2030 og hins vegar 2040 þarf að liggja fyrir full fjármögnuð fjárhags og framkvæmdaáætlun.

Við lestur AR 2040 spyrja BB:

- A Hvers vegna er gert ráð fyrir NH = 0,85 í Vatnsmýri? Ætti að vera amk. NH = 2,0.
- B Hvers vegna er NÝJA UMFERÐARSPÁFORRITID ekkert notað! SKANDALL!!!
- C Fólksfjölgunarspár eru ekki rökstuddar; sagðar byggja á íbúaspá Hagstofunnar. Hver er áætluð fólksfjölgun á landsvísu? Hver er áætluð fólksfjölgun á HBS? Hvaða fólksfjöldi „kemur í hlut“ Reykjavíkur?
- D Hvers vegna fylgir engin almannavarnaráætlun R 2040? Það er brot á skipulagslögum.
- E Það þarf að gera ráð fyrir TSUNAMI- og eldgosahættu og rýmingaráætlun í AR 2040?
- F Gerir íbúaspá Hagsstofunnar ráð fyrir nettó landflóttu 600 Íslendinga árlega?
- G Hvenær springur Ártúnsbrekkan skv. umferðarspá AR 2040?
- H Það þarf að gera álagpróf á aðalgatnakerfinu miðað við AR 2040.

Samtök um betri byggð (BB) vísa til VIÐAUKA I – IV:

- I Athugasemdir við Verk- og matslýsingu AR og AK 08.05.2020 (Viðauki I)
- II Athugasemdir við Tillögu um mat á umhverfisáhrifum (BORGARLÍNA I) 25.08.2020
- III Greinargerðin BORGARLÍNA v. NÝ MIÐBORG
- IV Umsögn BB um Tillögu að Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 (AR 2030)  
Flestar athugasemdir BB við AR 2030 eru enn í fullu gildi; BB gerðu athugasemdir við þróunarás / línumiðborg; BB bentu á mikilvægi umferðaröryggisáætlunar; BB vöruðu við fákeppni í sjóflutningum; BB vöruðu við TSUNAMI; BB benda á að uppbyggingu í Vatnsmýri átti að mestu að vera lokið 2030;

Glansritið REYKJAVÍK 2040 virðist við fyrstu sýn lítið annað en hástemmd lýsing á nýju hverfi við Elliðaár, eins konar framtíðar miðhverfi, sem ýmsir skipulagsforkólfar hafa lengi séð fyrir sér á mótum þriggja þjóðbrauta, Vesturlandsvegur, Suðurlandsvegur og Reykjanesbrautar.

REYKJAVÍK 2040 er sögð viðauki við gildandi AR 2010-2030 og því engin ástæða til að viðhafa ítarlega kynningu, samanburð valkosta og samtal við almenna kjósendur enda ekki um að ræða eiginlega breytingu á aðalskipulagi hvað þá meiriháttar breytingu.

Við nánari skoðun sést hins vegar að glansritið er notað til að breiða yfir meiriháttar skipulagsbreytingu, sem felst í að aðlögun Aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030 að áformum SSH um þrjá áfanga BORGARLÍNU (BL) í Svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins.

Ártalið 2040 í heiti meints viðauka, glansritsins REYKJAVÍK 2040, virðist bæði tilgangs- og merkingarlaust. En því er þó greinilega ætlað að auðvelda útskýringar borgaryfirvalda á að því miður dragist fram á fjórða áratuginn að sparka Vatnsmýrarflugvelli og hefja uppbyggingu í Vatnsmýri og að því miður takist ekki heldur að standa við alþjóðlegar skulbindingar í loftslagsmálum borgarinnar vegna Parísarsáttmálans fyrir árið 2030.

Í þriðja viðauka, BORGARLÍNA v. NÝ MIÐBORG -3, gera Samtök um betri byggð (BB) nánari grein fyrir mati samtakanna á BORGARLÍNU sem aðalskipulagsvalkosti borgaryfirvalda. Þar er

einnig gerð grein fyrir aðalskipulagsvalkosti Samtaka um betri byggð (BB) NÝ MIÐBORG og báðir kostir bornir saman.

Helsta forsenda BORGARLÍNU (BL) er „þvinguð búseta“ allt að 20 árganga nýrra borgarbúa í íbúabyggð meðfram strætóleiðunum frá Gamla miðbænum í Reykjavík í átt að ysta jaðri Hafnarfjarðar, Kópavogs og Mosfellsbæjar. Frumskilyrði þessara áforma SSH er að hindruð verði byggð í Vatnsmýri á uppbyggingartíma BORGARLÍNU (BL) með því að framlengja rekstur flugvallar þar í allt að 20 ár.

Íslenska borgin er ein mesta bílaborg Jarðar, útþanin, óskilvirk og langt undir neðri mörkum sjálfbærni. Grunnur almannasamganga og nærþjónustu er löngu brostinn og hvers kyns þjónusta er dreifð um allt höfuðborgarsvæðið (HBS). Notendum almannasamganga fjölgar varla að ráði ef nokkuð og enn minni líkur eru á því að öikumönnum fækki hlutfallslega með áætlunum ríkis og SSH um BORGARLÍNU svo lengi sem flugvöllur er í Vatnsmýri

Eins og áður sagði er íbúabyggð meðfram strætóleiðunum helsta forsenda BL í von um að einhverjir losi sig við bílinn. Að akstur og losun CO2 minnki og rekstur BL verði sjálfbær. Að hindruð verði byggð í Vatnsmýri með því að halda flugvelli þar á meðan BL er að þróast.

Líklegt er að vagnar væntanlegrar BORGARLÍNU verði hálfþómir eða galtómir líkt og vagnar strætó eru nú utan háannatíma 07-09 að morgni og 15-18 síðdegis á virkum dögum. Að óbreyttu (þ.e. svo lengi sem flugvöllur er áfram í Vatnsmýri) er ekkert að sækja í Gamla miðbæinn utan vinnutíma auk þess sem almannasamgöngur komast varla ef nokkurn tíma þangað sem íbúarnir þurfa að sækja mikilvæga daglega þjónustu í dreifðri byggð, þjónustu sem mun dreifast enn meira með tilkomu BORGARLÍNU.

Líklega mun óbreytt BORGARLÍNA (BL) valda alvarlegri útpenslu byggðar, jafnt innan sem utan núverandi byggðarmarka HBS. Þétting þar sem byggð er þynnst er vond útpensla byggðar. Hún er hér drifin áfram af valdbeittri lokun Vatnsmýrar, besta og verðmætasta byggingar- og mannvistarsvæðis á höfuðborgarsvæðinu (HBS).

Þessi vonda útpensla byggðar dregur með sér margskonar þjónustu og stuðlar þannig að enn meiri splundrun og dreifingu en nú er á dæmigerðri miðborgarstarfsemi. Fullyrðingar höfunda BORGARLÍNU (BL) um róttæka breytingu á ferðavenjum, þ.e. fjölgun í strætó úr 4% í 12% og fækkun bílferða um 20%, er pólitísk óskhyggja, ekki fagleg niðurstaða.

Verði óbreytt áform um BORGARLÍNU (BL) að veruleika mun hlutfall bílaeignar og aksturs varla minnka svo lengi sem ekki er byggt í Vatnsmýri. Reykjavíkurborg mun þá að óbreyttu ekki ná alþjóðlegu losunarmarkmiði sínu fyrir árslok 2030. Reykvíkingar og aðrir landsmenn munu ekki eignast NÝJA MIÐBORG.

## **SAMANTEKT**

Yfirburðir tillögu BB (NÝ MIÐBORG) umfram tillögu borgaryfirvalda og SSH (BORGARLÍNA) með því einu að fjarlægja flugvöll úr Vatnsmýri þurfa ekki að koma á óvart. Frá og með árinu 1946 til þessa dags fór mest allt skipulag, uppbygging og stjórnun skipulagsmála í Reykjavík úrskaiðis af völdum flugsins.

Ekki hefur verið starhæfur miðbær eða miðborg á Íslandi áratugum og kynslóðum saman eða síðan flugvöllur var festur í sessi í Vatnsmýri 1946. Flestir þekkja miðborgir víða um heim og vita hvaða lífsgæði og þjónustu þær bjóða íbúum sínum og gestum.

Allt að 40.000 þúsund nýjir íbúar og amk. 20.000 íbúar í Gamla miðbænum og Seltjarnarnesi (101, 102, 103, 107, 170) fá tækifæri til að njóta fjölbreyttrar þjónustu án óþarfra einkabíla í NÝRRI MIÐBORG í Vatnsmýri. Til verða amk. 40.000 NÚLLBÍLAR, þ.e. bílar, sem enginn þarf, menga ekkert og kosta ekki neitt.

Þegar flugvöllur fer úr Vatnsmýri hverfa alla takmarkanir á hæð mannvirkja á Nesinu (nú 45m yfir flugbrautum í 14m hæð yfir sjó) og skipulagsforsendur gjörbreytast þá. Líklega verður byggð á Nesinu því hærra og þéttari en rakið er hér. Þá er einnig rofin hálfgerð einangrun Seltjarnarnesbæjar. Afnáam blindaðflugsheimildar að NS-flugbraut í Vatnsmýri hefur svipuð áhrif.

Einkabílaakstur dregst því saman og útblástur CO2 minnkar. Pendlun vegna umfram starfa í 101R hverfur að mestu. Rými fyrir hefðbundinn akstur bifreiða og almanningsvagna vex því og samgöngur við sveitarfélög í Kraganum verða að mati BB mun skilvirkari en þær eru nú og hefðu ella orðið með tilkomu BORGARLÍNU. Nesbraut (þjóðvegur 49) um Ártúnsbrekku mun þá anna hlutverki sínu um mörg ókomin ár og fresta má Sundabraut til sama tíma.

30. nóvember 2020, Samtök um betri byggð (BB)

**VIÐAUKI I Athugasemdir BB við Verk- og matslýsingu...**

**VIÐAUKI II Athugasemdir BB við Umhverfismat BORGARLÍNU I...**

**VIÐAUKI III BORGARLÍNA v NÝ MIÐBORG**

**VIÐAUKI IV Umsögn BB um tillögu að Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 (AR 2030)**



## BORGARLÍNA : ÁRTÚN – HAMRABORG

Verk- og matslýsing aðalskipulagsbreytinga í Reykjavík og Kópavogi, febr. 2020

### Athugasemdir Samtaka um betri byggð (BB) 08.05.2020

#### INNGANGUR

Aðlögun aðalskipulags Reykjavíkur (AR) að BORGARLÍNU (BL) og að svæðisskipulagi HBS er án nokkurs vafa MEIRIHÁTTAR AÐALSKIPULAGSBREYTING. Borgaryfirvöldum ber að SKOÐA HELSTU AÐALSKIPULAGSVALKOSTI stax í upphafi, áður en lengra er haldið, í gagnsæju og lýðræðislegu samráðsferli. Helsti valkosturinn er augljóslega NÝ MIÐBORG í Vatnsmýri. Borgaryfirvöldum ber að halda í heiðri víðtækustu almannahagsmuni Reykvíkinga sjálfra og gera AÐALSKIPULAG í samræmi við anda og markmið í 1. gr. SKIPULAGSLAGA 123/2010.

#### FYRIRVARAR

Eftirfarandi athugasemdir Samtaka um betri byggð (BB) snúa eingöngu að störfum kjörinna fulltrúa og embættismanna Reykjavíkurborgar við verkþætti tengda aðalskipulagi Reykjavíkur og að starfsemi þeirra innan Samtaka sveitarfélaga (SSH) á höfuðborgarsvæðinu (HBS) og að samstarfi um BORGARLÍNU (BL), þar sem það á við.

Samtök um betri byggð (BB) telja neikvætt að spyrða saman breytingu á aðalskipulagi Reykjavíkur og á aðalskipulagi Kópavogs með þeim hætti, sem hér er gert. Áætlun SSH um BORGARLÍNU á brú yfir Fossvog réttlæti það ma. ekki.

Samtök um betri byggð (BB) benda á að áætlun SSH um BORGARLÍNU (1., 2. og 3. áfangi) virðist ógna samningi borgar og ríkisins frá 25.10.2013 um að flugvöllur hverfi úr Vatnsmýri eigi síðar en 31.12.2022.

Samkvæmt forsendum áætlunar SSH um BORGARLÍNU getur hún ekki orðið að veruleika nema komið verði í veg fyrir að NÝ MIÐBORG rísi í Vatnsmýri á uppbyggingartímanum td. með flugstarfsemi þar til 2040.

Ekki er mögulegt að nýta sama mannskapinn til að kítta meðfram strætóleiðum og að manna á sama tíma NÝJA MIÐBORG. Það er mat Hagstofunnar að Íslendingar hætti að fjölga sér um það leiti sem uppbyggingu BORGARLÍNU á að ljúka.

## FORSENDUR

Mikilvægt er að mati BB að fram fari ítarlegt og faglegt mat á stöðu byggðar og samfélags áður en kemur að markmiðum og tillögum aðalskipulagsins. Að spyrja: Hvernig er borgin? Hvers vegna er hún svona? Hvernig á hún að vera? Hvað fór úrskeiðis? Hvað er til ráða?

BB benda á eftirfarandi grundvallaratriði:

1. Aðlögun aðalskipulags Reykjavíkur (AR) að BORGARLÍNU (BL) og að svæðisskipulagi HBS er MEIRIHÁTTAR AÐALSKIPULAGSBREYTING
2. Borgaryfirvöldum ber að SKOÐA HELSTU AÐALSKIPULAGSVALKOSTI stax í upphafi, áður en lengra er haldið, í gagnsæju og lýðræðislegu samráðsferli
3. Borgaryfirvöldum ber umfram allt að virða víðtækustu almannahagsmuni REYKVÍKINGA
4. Borgaryfirvöldum ber að gera AÐALSKIPULAG í samræmi við anda og markmið í 1. gr. SKIPULAGSLAGA 123 / 2010, m.a:

- a.) ...með efnahagslegar, félagslegar og menningarlegar þarfir Reykvíkinga, heilbrigði þeirra og öryggi að leiðarljósi
- b.) ...að stuðla að skynsamlegri og hagkvæmri nýtingu lands...
- c.) ...að tryggja réttaröryggi í meðferð skipulagsmála þannig að réttur og hagur einstaklinga, lögaðila og Reykvíkinga verði ekki fyrir borð borinn heldur hafður að leiðarljósi
- d.) ...að tryggja samráð við almenning... og e.) ...að tryggja faglegan undirbúning...

## BORGARLÍNA I. ÁFANGI

Árið 2013 gerðu BB athugasemdir við „Þróunarás“ eða „línumiðborg“ austur yfir Elliðaár í AR 2010-2030, sem hefði verulega neikvæð efahagsleg og samfélagsleg áhrif á meðan enn er flogið í Vatnsmýri. Þessi sami þróunarás er nú uppistaðan í I. áfanga BORGARLÍNU (BL), sem er viðfangsefni þessarar verk- og matslýsingar.

BB gera nú einnig og ekki síður athugasemd við fyrirhugaða legu BL um austanverða Vatnsmýri og brú yfir Fossvog. Samtökin benda á að ákvörðun um þessa legu áður en Vatnsmýrarsvæðið er endanlega skipulagt í heild sinni muni hafa hamlandi og neikvæð áhrif.

BB benda á að 1. verðlaunatillega aljóðlegrar skipulagssamkeppni 2007 er ónothæf sem einhvers konar skipulagsviðmið. M.a. var nýtingarhlutfalli (NH) 1. verlauna og 15 annara tillagna í síðara þrepi handstýrt af stýrihópi Reykjavíkurborgar og dómnefnd keppninnar, sem gerðu þessum 16 þáttakendum að miða við  $NH=0,85$ . Í fyrra þrepinu höfðu 136 keppendur frjálssar hendur og flestir miðuðu við amk.  $NH=2,0$  eða meira. Uppbygging, sem nú stendur yfir á Hlíðarendasvæðinu gefur sterklega til kynna að NH í Vatnsmýri ætti í raun að vera enn hærra eða allt að 2,5.

Í Verk- og matsáætluninni er þagað yfir því að fyrsti áfangi BORGARLÍNU bindur skipulag og þróun byggðar í Reykjavík til 2040 (2. og 3. áfangi BORGARLÍNU). Áætlunin byggir á ákvörðun borgarstjórnar Reykjavíkur um þátttöku borgarinnar án undangenginnar ítarlegrar kynningar meðal Reykvíkinga og samanburðar á skipulagsvalkostum í Reykjavík við BORGARLÍNU.

Fyrirhuguð breyting á aðalskipulagi Reykjavíkur vegna BORGARLÍNU er meiriháttar breyting vegna þess m.a. að hún er skilyrt því að flugvöllur verði áfram í Vatnsmýri til 2040. Því ber

borgaryfirvöldum að staldra nú við, láta bera saman helstu skipulagsvalkosti og efna til almennrar kynningar.

Fyrirhuguð breyting er í andstöðu við anda AR2030 og almenn ákvæði í I. kafla, 1.gr. Skipulagslaga 2010 nr.123 22.september. Hún hefur hvorki að leiðarljósi efnahagslegar, félagslegar og menningarlegar þarfir Reykvíkinga né heilbrigði þeirra og öryggi (a.).

Breytingin fer þvert gegn skynsamlegri og hagkvæmri nýtingu lands og landgæða. Breytingin er ósjálfbær og stuðlar fremur að umhverfisspjöllum og ofnýtingu (b.), sem koma m.a. fram í útpenslu byggðar. Auðvelt er að færa fyrir því gild og gagnsæ rök að ekki sé mögulegt að nýta með skaðlegri hætti besta byggingarland miðsvæðis í höfuðborg ríkis en að leggja það undir flugvöll. Í 45m hæð yfir öllu Nesinu vestan Elliðaáa (59m yfir sjávarmáli) ríkir auk þess skerðing á hámarkshæð bygginga vegna flugstarfsemi í Vatnsmýri.

Breytingin fer á svig við réttaröryggi í meðferð skipulagsmála. Ákvörðun um aðlögun að áætlun um BORGARLÍNU er líkust pólitískri geðþóttaákvörðun í reykfylltum bakherbergjum, án faglegs samanburðar á skipulagsvalkostum Reykvíkinga og án ítarlegrar kynningar og samráðs við íbúa. Réttur einstaklinga, lögaðila og heildarinnar (allra Reykvíkinga) er fyrir borð borinn (c.).

Þessi aðalskipulagsbreyting og áætlanir um BORGARLÍNU, Svæðisskipulag HBS 2040 og AR 2030 bera allar með sér að hvorki hafi verið unnið stöðumat né greining á stóru myndinni og heildarhagsmunum borgarsamfélagsins.

#### SAMANTEKT

Aðlögun aðalskipulags Reykjavíkur (AR) að BORGARLÍNU (BL) og að svæðisskipulagi HBS er MEIRIHÁTTAR AÐALSKIPULAGSBREYTING. Borgaryfirvöldum ber að láta skoða helstu valkosti aðalskipulagsins. Helsti valkosturinn er NÝ MIÐBORG í Vatnsmýri.

Aðlögunin felur í sér þróun byggðar austur yfir Elliðaár, sem er stýrð útpensla byggðar á meðan enn er flogið í Vatnsmýri. Aðlögunin nú er fyrsti af þremur áföngum BORGARLÍNU og byggir á því að brotthvarfi Vatnsmýrarflugvallar verði frestað til 2040 eða jafnlengi og tekur að hrinda í framkvæmd áætlun um BORGARLÍNU.

1 áfangi BORGARLÍNU gerir ráð fyrir legu um austanverða Vatnsmýri og brú yfir Fossvog, sem mun hafa hamlandi og neikvæð áhrif á endanlegt heildarskipulag Vatnsmýrarsvæðisins.

Borgaryfirvöldum ber að SKOÐA HELSTU AÐALSKIPULAGSVALKOSTI stax í upphafi, áður en lengra er haldið, í gagnsæju og lýðræðislegu samráðsferli. Borgaryfirvöldum ber að halda í heiðri víðtækustu almannahagsmuni Reykvíkinga sjálfra og gera AÐALSKIPULAG í samræmi við anda og markmið í 1. gr. SKIPULAGSLAGA 123/2010.

#### TILLAGA SAMTAKA UM BETRI BYGGÐ (BB): NÝ MIÐBORG

Róttæk þétting byggðar er eina færa leiðin til mannvæns og skilvirks borgarumhverfis, minni losunar CO<sub>2</sub>, minni mengunar, meiri samlegðaráhrifa, betri lýðheilsu og meiri hagsældar. Hún leiðir til breyttra ferðavenja, betri strætó, betri skilyrða fyrir fjórðu iðnbyltinguna, stöðvunar langvarandi landflótta, öflugrar nýsköpunar og meiri lífsgæða fyrir borgarbúa. Þetta er hvergi möguleg á höfuðborgarsvæðinu (HBS) nema í NÝRRI MIÐBORG í Vatnsmýri.

Vatnsmýri er langbesta mannvistar- og bygginarsvæði HBS vegna staðsetningar, víðáttu, flatlendis, jarðvegsdýptar, hæðarlegu og skjóls fyrir norðanáttum. Verðmæti byggingarlands þar er amk. 300 milljarðar.

Í NÝRRI MIÐBORG með 60.000 íbúa minnkar þörf um amk. 25.000 bíla og í aðliggjandi hverfum á Nesinu um amk 20.000 bíla til viðbótar því gera má ráð fyrir amk. 40.000 íbúum austan Kringlumýrarbrautar og vestan Elliðaána. Með brotthvarfi flugs út Vatnsmýri falla brott hæðartakmarkanir bygginga á öllu Nesinu og skilyrði borgarskipulags, byggðar og samfélags gjörbreytast.

Reykjavík 08.05.2020

Framkvæmdastjórn Samtaka um betri byggð(BB)

## BORGARLÍNA I : ÁRTÚNSHOLT – HAMRABORG

Tillaga að mati á umhverfisáhrifum

### Athugasemdir Samtaka um betri byggð (BB) 25.08.2020

Samtök um betri byggð (BB) vísa til athugasemda samtakanna frá 08.05.2020 við Verk- og matslýsingu aðalskipulagsbreytinga í Reykjavík og Kópavogi, febr. 2020.

Samtök um betri byggð (BB) telja að í tillögu að umhverfismati felist engin efnisleg breyting frá Verk- og matslýsingu frá febr. 2020.

Fyrirvarar, forsendur, aðfinnslur og ábendingar samtakanna frá 8. maí sl. standa því óhöggð.

Afrit athugasemda Samtaka um betri byggð (BB) frá 08.05.2020 fylgja hér að neðan.

#### SAMANTEKT

Aðlögun aðalskipulags Reykjavíkur (AR) að BORGARLÍNU (BL) og að svæðisskipulagi HBS er MEIRIHÁTTAR AÐALSKIPULAGSBREYTING. Borgaryfirvöldum ber að láta skoða helstu valkosti aðalskipulagsins. Helsti valkosturinn er NÝ MIÐBORG í Vatnsmýri.

Aðlögunin felur í sér þróun byggðar austur yfir Elliðaár, sem er stýrð útpensla byggðar á meðan enn er flogið í Vatnsmýri. Aðlögunin nú er fyrsti af þremur áföngum BORGARLÍNU og byggir á því að brotthvarfi Vatnsmýrarflugvallar verði frestað til 2040 eða jafnlengi og tekur að hrinda í framkvæmd áætlun um BORGARLÍNU.

1 áfangi BORGARLÍNU gerir ráð fyrir legu um austanverða Vatnsmýri og brú yfir Fossvog, sem mun hafa hamlandi og neikvæð áhrif á endanlegt heildarskipulag Vatnsmýrarsvæðisins.

Borgaryfirvöldum ber að SKOÐA HELSTU AÐALSKIPULAGSVALKOSTI stax í upphafi, áður en lengra er haldið, í gagnsæju og lýðræðislegu samráðsferli. Borgaryfirvöldum ber að halda í heiðri víðtækustu almannahagsmuni Reykvíkinga sjálfra og gera AÐALSKIPULAG í samræmi við anda og markmið í 1. gr. SKIPULAGSLAGA 123/2010.

## TILLAGA SAMTAKA UM BETRI BYGGÐ (BB): NÝ MIÐBORG

Róttæk þétting byggðar er eina færa leiðin til mannvæns og skilvirks borgarumhverfis, minni losunar CO<sub>2</sub>, minni mengunar, meiri samlegðaráhrifa, betri lýðheilsu og meiri hagsældar. Hún leiðir til breyttra ferðavenja, betri strætó, betri skilyrða fyrir fjórðu iðnbyltinguna, stöðvunar langvarandi landflóttu, öflugrar nýsköpunar og meiri lífsgæða fyrir borgarbúa. Þetta er hvergi möguleg á höfuðborgarsvæðinu (HBS) nema í NÝRRI MIÐBORG í Vatnsmýri.

Vatnsmýri er langbesta mannvistar- og bygginarsvæði HBS vegna staðsetningar, víðáttu, flatlendis, jarðvegsdýptar, hæðarlegu og skjóls fyrir norðanáttum. Verðmæti byggingarlands þar er amk. 300 milljarðar.

Í NÝRRI MIÐBORG með 60.000 íbúa minnkar þörf um amk. 25.000 bíla og í aðliggjandi hverfum á Nesinu um amk 20.000 bíla til viðbótar því gera má ráð fyrir amk. 40.000 íbúum austan Kringlumýrarbrautar og vestan Elliðaáa. Með brotthvarfi flugs út Vatnsmýri falla brott hæðartakmarkanir bygginga á öllu Nesinu og skilyrði borgarskipulags, byggðar og samfélags gjörbreytast.

Reykjavík 25.08.2020

Framkvæmdastjórn Samtaka um betri byggð(BB)

## BORGARLÍNA : ÁRTÚN – HAMRABORG

Verk- og matslýsing aðalskipulagsbreytinga í Reykjavík og Kópavogi, febr. 2020

### Athugasemdir Samtaka um betri byggð (BB) 08.05.2020

#### INNGANGUR

Aðlögun aðalskipulags Reykjavíkur (AR) að BORGARLÍNU (BL) og að svæðisskipulagi HBS er án nokkurs vafa MEIRIHÁTTAR AÐALSKIPULAGSBREYTING. Borgaryfirvöldum ber að SKOÐA HELSTU AÐALSKIPULAGSVALKOSTI stax í upphafi, áður en lengra er haldið, í gagnsæju og lýðræðislegu samráðsferli. Helsti valkosturinn er augljóslega NÝ MIÐBORG í Vatnsmýri. Borgaryfirvöldum ber að halda í heiðri víðtækustu almannahagsmuni Reykvíkinga sjálfra og gera AÐALSKIPULAG í samræmi við anda og markmið í 1. gr. SKIPULAGSLAGA 123/2010.

#### FYRIRVARAR

Eftirfarandi athugasemdir Samtaka um betri byggð (BB) snúa eingöngu að störfum kjörinna fulltrúa og embættismanna Reykjavíkurborgar við verkþætti tengda aðalskipulagi Reykjavíkur og að starfsemi þeirra innan Samtaka sveitarfélaga (SSH) á höfuðborgarsvæðinu (HBS) og að samstarfi um BORGARLÍNU (BL), þar sem það á við.

Samtök um betri byggð (BB) telja neikvætt að spyrða saman breytingu á aðalskipulagi Reykjavíkur og á aðalskipulagi Kópavogs með þeim hætti, sem hér er gert. Áætlun SSH um BORGARLÍNU á brú yfir Fossvog réttlæti það ma. ekki.

Samtök um betri byggð (BB) benda á að áætlun SSH um BORGARLÍNU (1., 2. og 3. áfangi) virðist ógna samningi borgar og ríkisins frá 25.10.2013 um að flugvöllur hverfi úr Vatnsmýri eigi síðar en 31.12.2022.

Samkvæmt forsendum áætlunar SSH um BORGARLÍNU getur hún ekki orðið að veruleika nema komið verði í veg fyrir að NÝ MIÐBORG rísi í Vatnsmýri á uppbyggingartímanum td. með flugstarfsemi þar til 2040.

Ekki er mögulegt að nýta sama mannskapinn til að kítta meðfram strætóleiðum og að manna á sama tíma NÝJA MIÐBORG. Það er mat Hagstofunnar að Íslendingar hætti að fjölga sér um það leiti sem uppbyggingu BORGARLÍNU á að ljúka.

## FORSENDUR

Mikilvægt er að mati BB að fram fari ítarlegt og faglegt mat á stöðu byggðar og samfélags áður en kemur að markmiðum og tillögum aðalskipulagsins. Að spyrja: Hvernig er borgin? Hvers vegna er hún svona? Hvernig á hún að vera? Hvað fór úrskeiðis? Hvað er til ráða?

BB benda á eftirfarandi grundvallaratriði:

1. Aðlögun aðalskipulags Reykjavíkur (AR) að BORGARLÍNU (BL) og að svæðisskipulagi HBS er MEIRIHÁTTAR AÐALSKIPULAGSBREYTING
2. Borgaryfirvöldum ber að SKOÐA HELSTU AÐALSKIPULAGSVALKOSTI stax í upphafi, áður en lengra er haldið, í gagnsæju og lýðræðislegu samráðsferli
3. Borgaryfirvöldum ber umfram allt að virða víðtækustu almannahagsmuni REYKVÍKINGA
4. Borgaryfirvöldum ber að gera AÐALSKIPULAG í samræmi við anda og markmið í 1. gr. SKIPULAGSLAGA 123 / 2010, m.a:

- a.) ...með efnahagslegar, félagslegar og menningarlegar þarfir Reykvíkinga, heilbrigði þeirra og öryggi að leiðarljósi
- b.) ...að stuðla að skynsamlegri og hagkvæmri nýtingu lands...
- c.) ...að tryggja réttaröryggi í meðferð skipulagsmála þannig að réttur og hagur einstaklinga, lögaðila og Reykvíkinga verði ekki fyrir borð borinn heldur hafður að leiðarljósi
- d.) ...að tryggja samráð við almenning... og e.) ...að tryggja faglegan undirbúning...

## BORGARLÍNA I. ÁFANGI

Árið 2013 gerðu BB athugasemdir við „Þróunarás“ eða „línumiðborg“ austur yfir Elliðaár í AR 2010-2030, sem hefði verulega neikvæð efahagsleg og samfélagsleg áhrif á meðan enn er flogið í Vatnsmýri. Þessi sami þróunarás er nú uppistaðan í I. áfanga BORGARLÍNU (BL), sem er viðfangsefni þessarar verk- og matslýsingar.

BB gera nú einnig og ekki síður athugasemd við fyrirhugaða legu BL um austanverða Vatnsmýri og brú yfir Fossvog. Samtökin benda á að ákvörðun um þessa legu áður en Vatnsmýrarsvæðið er endanlega skipulagt í heild sinni muni hafa hamlandi og neikvæð áhrif.

BB benda á að 1. verðlaunatillega aljódlegrar skipulagssamkeppni 2007 er ónothæf sem einhvers konar skipulagsviðmið. M.a. var nýtingarhlutfalli (NH) 1. verlauna og 15 annara tillagna í síðara þrepi handstýrt af stýrihópi Reykjavíkurborgar og dómnefnd keppninnar, sem gerðu þessum 16 þáttakendum að miða við  $NH=0,85$ . Í fyrra þrepinu höfðu 136 keppendur frjálsar hendur og flestir miðuðu við amk.  $NH=2,0$  eða meira. Uppbygging, sem nú stendur yfir á Hlíðarendasvæðinu gefur sterklega til kynna að NH í Vatnsmýri ætti í raun að vera enn hærra eða allt að 2,5.

Í Verk- og matsáætluninni er þagað yfir því að fyrsti áfangi BORGARLÍNU bindur skipulag og þróun byggðar í Reykjavík til 2040 (2. og 3. áfangi BORGARLÍNU). Áætlunin byggir á ákvörðun borgarstjórnar Reykjavíkur um þátttöku borgarinnar án undangenginnar ítarlegrar kynningar meðal Reykvíkinga og samanburðar á skipulagsvalkostum í Reykjavík við BORGARLÍNU.

Fyrirhuguð breyting á aðalskipulagi Reykjavíkur vegna BORGARLÍNU er meiriháttar breyting vegna þess m.a. að hún er skilyrt því að flugvöllur verði áfram í Vatnsmýri til 2040. Því ber



borgaryfirvöldum að staldra nú við, láta bera saman helstu skipulagsvalkosti og efna til almennrar kynningar.

Fyrirhuguð breyting er í andstöðu við anda AR2030 og almenn ákvæði í I. kafla, 1.gr. Skipulagslaga 2010 nr.123 22.september. Hún hefur hvorki að leiðarljósi efnahagslegar, félagslegar og menningarlegar þarfir Reykvíkinga né heilbrigði þeirra og öryggi (a.).

Breytingin fer þvert gegn skynsamlegri og hagkvæmri nýtingu lands og landgæða. Breytingin er ósjálfbær og stuðlar fremur að umhverfisspjöllum og ofnýtingu (b.), sem koma m.a. fram í útpenslu byggðar. Auðvelt er að færa fyrir því gild og gagnsæ rök að ekki sé mögulegt að nýta með skaðlegri hætti besta byggingarland miðsvæðis í höfuðborg ríkis en að leggja það undir flugvöll. Í 45m hæð yfir öllu Nesinu vestan Elliðaáa (59m yfir sjávarmáli) ríkir auk þess skerðing á hámarkshæð bygginga vegna flugstarfsemi í Vatnsmýri.

Breytingin fer á svig við réttaröryggi í meðferð skipulagsmála. Ákvörðun um aðlögun að áætlun um BORGARLÍNU er líkust pólitískri geðþóttaákvörðun í reykfylltum bakherbergjum, án faglegs samanburðar á skipulagsvalkostum Reykvíkinga og án ítarlegrar kynningar og samráðs við íbúa. Réttur einstaklinga, lögaðila og heildarinnar (allra Reykvíkinga) er fyrir borð borinn (c.).

Þessi aðalskipulagsbreyting og áætlanir um BORGARLÍNU, Svæðisskipulag HBS 2040 og AR 2030 bera allar með sér að hvorki hafi verið unnið stöðumat né greining á stóru myndinni og heildarhagsmunum borgarsamfélagsins.

#### SAMANTEKT

Aðlögun aðalskipulags Reykjavíkur (AR) að BORGARLÍNU (BL) og að svæðisskipulagi HBS er MEIRIHÁTTAR AÐALSKIPULAGSBREYTING. Borgaryfirvöldum ber að láta skoða helstu valkosti aðalskipulagsins. Helsti valkosturinn er NÝ MIÐBORG í Vatnsmýri.

Aðlögunin felur í sér þróun byggðar austur yfir Elliðaár, sem er stýrð útpensla byggðar á meðan enn er flogið í Vatnsmýri. Aðlögunin nú er fyrsti af þremur áföngum BORGARLÍNU og byggir á því að brotthvarfi Vatnsmýrarflugvallar verði frestað til 2040 eða jafnlengi og tekur að hrinda í framkvæmd áætlun um BORGARLÍNU.

1 áfangi BORGARLÍNU gerir ráð fyrir legu um austanverða Vatnsmýri og brú yfir Fossvog, sem mun hafa hamlandi og neikvæð áhrif á endanlegt heildarskipulag Vatnsmýrarsvæðisins.

Borgaryfirvöldum ber að SKOÐA HELSTU AÐALSKIPULAGSVALKOSTI stax í upphafi, áður en lengra er haldið, í gagnsæju og lýðræðislegu samráðsferli. Borgaryfirvöldum ber að halda í heiðri víðtækustu almannahagsmunum Reykvíkinga sjálfra og gera AÐALSKIPULAG í samræmi við anda og markmið í 1. gr. SKIPULAGSLAGA 123/2010.

#### TILLAGA SAMTAKA UM BETRI BYGGÐ (BB): NÝ MIÐBORG

Róttæk þétting byggðar er eina færa leiðin til mannvæns og skilvirks borgarumhverfis, minni losunar CO<sub>2</sub>, minni mengunar, meiri samlegðaráhrifa, betri lýðheilsu og meiri hagsældar. Hún leiðir til breyttra ferðavenja, betri strætó, betri skilyrða fyrir fjórðu iðnbyltinguna, stöðvunar langvarandi landflótta, öflugrar nýsköpunar og meiri lífsgæða fyrir borgarbúa. Þetta er hvergi möguleg á höfuðborgarsvæðinu (HBS) nema í NÝRRI MIÐBORG í Vatnsmýri.

Vatnsmýri er langbesta mannvistar- og bygginarsvæði HBS vegna staðsetningar, víðáttu, flatlendis, jarðvegsdýptar, hæðarlegu og skjóls fyrir norðanáttum. Verðmæti byggingarlands þar er amk. 300 milljarðar.

Í NÝRRI MIÐBORG með 60.000 íbúa minnkar þörf um amk. 25.000 bíla og í aðliggjandi hverfum á Nesinu um amk 20.000 bíla til viðbótar því gera má ráð fyrir amk. 40.000 íbúum austan Kringlumýrarbrautar og vestan Elliðaána. Með brotthvarfi flugs út Vatnsmýri falla brott hæðartakmarkanir bygginga á öllu Nesinu og skilyrði borgarskipulags, byggðar og samfélags gjörbreytast.

Reykjavík 08.05.2020

Framkvæmdastjórn Samtaka um betri byggð(BB)



# NÝ MIÐBORG eða BORGARLÍNA

Borgarskipulag á höfuðborgarsvæðinu (HBS)

Samtök um betri byggð (BB) mars 2019

Samanburður á meginvalkostum

Endurskoðað: maí 2019; jan. – nóv. 2020

## FORMÁLI

Á árinu 2020 eru sýnilegir þrjú meginvalkostir varðandi borgarskipulag og framtíðarþróun byggðar og samfélags í Reykjavík og á höfuðborgarsvæðinu.

Valkostur Sjálfstæðisflokks í Reykjavík: Sérbyli og Vatnsmýrarflugvöllur. Mikil og stjórnlaus útpensla byggðar.

Valkostur meirihluta borgarstjórnar og forkólfa í Kraganum: Þróunarást austur yfir Elliðaár, BORGARLÍNA og frysting Vatnsmýrarflugvallar. Engin þétting byggðar, óbreyttur akstur og mengun, lítil samlegðaráhrif.

Stefna Samtaka um betri byggð (BB): NÝ MIÐBORG í Vatnsmýri: mikil þétting byggðar, minni akstur, minni mengun, mikil samlegðaráhrif.

Í þessari greinargerð eru bornir saman tveir meginvalkostir, BORGARLÍNA og NÝ MIÐBORG.

## NIÐURSTÖÐUR

Fyrirbærið BORGARLÍNA er hrapalleg áætlun um almannasamgöngur á höfuðborgarsvæðinu (HBS). Öllu heldur er fyrirbærið sjónhverfing um borgarskipulag. BORGARLÍNU (BL) er lýst í fyrri hluta þessarar greinargerðar Samtaka um betri byggð (BB).

Fyrirbærið BORGARLÍNA er þó fyrst og fremst hluti af flóknu samsæri gegn höfuðborg Íslands og íbúum hennar, Reykvíkum. Samsærið má rekja til forkólfa Akureyringa og samherja þeirra á landsbyggðinni.

Lengi hafa þessir forkólfar óskað þess að bærinn þeirra væri örlítið stærri, fjölmennari og nálægari þéttbýlinu á SV landi. Þeir hafa lagt fram ófáar tillögur um að stytta landleiðina annað hvort yfir hálendi Íslands eða framhjá öðru þéttbýli við ströndina.

Snemma heilluðust ungir menn norðan heiða af flugi. Vatnsmýrarsvæðið var tekið ófrjálstri hendi í stríðslok 1945 og lagt undir einkaafnot Flugfélags Akureyrar sem syðri brúarsporður

loftbrúarinnar frá höfuðstað Norðurlands. Síðan þá hafa forkólfar Akureyringa og samherjar þeirra á landsbyggðinni beitt MISVÆGI ATKVÆÐA af mikilli hörku til að verja brúarsporðinn.

Stjórnlaus útpensla byggðar og tilurð, vöxtur og viðgangur þéttbýlis í KRAGANUM (GaKóMo) eru beinar afleiðingar af flugstarfsemi í Vatnsmýri í meira en sjötíu ár. Ríkisvaldið hefur áratugum saman tafið brottför flugvallarinnis með röð algerlega óþarfra flugvallarathugana.

Það nýjasta í vopnabúri flugvallarsinna er BORGARLÍNA (BL), sem kemur nú inn í umræðu um flugvöllinn líkt og himnasending fyrir forkólfa Akureyringa og samherja þeirra. Þetta vopn á að duga til að fresta brottför flugvallar úr Vatnsmýri til 2040. „Fari flugvöllurinn úr Vatnsmýri verður Reykjavík of góð“ voru orð Sturlu Böðvarssonar þáverandi samgönguráðherra 1999.

Alger frumforsenda BORGARLÍNU (BL) er að íbúabyggð á höfuðborgarsvæðinu (HBS) rísi að langmestu leiti meðfram áformuðum leiðum BORGARLÍNU. Þannig munu 15 til 20 árgangar nýrra borgarbúa þurfa að sæta „þvingari búsetu“ í átt að ystu útkimum byggðarinnar á meðan flug í Vatnsmýri er varið með kjafti og klóm til ósegjanlegs tjóns fyrir íslenskt samfélag á 21. öld.

## **FYRIRVARAR**

Samtök um betri byggð (BB) eru frjáls og óháð félagasamtök (NGO). Samtökin njóta ekki fjárhagslegs stuðnings og reka hvorki erindi stjórnmalaflokka né annara skoðana-, lífsskoðunar- og hagsmunahópa.

Samtök um betri byggð (BB) vinna að rannsóknum og tillögum að bættu borgarskipulagi og þróun byggðar í Reykjavík og á höfuðborgarsvæðinu (HBS) með víðtækasta almannahag að leiðarljósi. Þau veita skipulagsyfirvöldum aðhald, beita sér gegn einka- og sérhagsmunum í almannaráyminu og gegn stjórnlausri útpenslu byggðar (Urban Sprawl).

Ytra athugasemdir samtakanna nær frá og með Borgarnesi yfir Suðurnes til og með Selfossi. Afgerandi óæskileg áhrif eru lengra að komin með flugsamgöngum, einkum frá Akureyri.

Samtök um betri byggð (BB) gefa ekki afslátt af bestu lausnum. Þau miða við að sérhver áætlun bæti lífsgæði flestra sem mest. Að hagsmunir fleiri vegi meira en sambærilegir hagsmunir færri. Að 2 séu tvöfalt meira en einn.

Samtökin miða við borgarmenningu, góð búsetuskilyrði, jafnræði, lýðheilsu, samfélag, sjálfbærni, umhverfisvernd, þátttöku, öryggi og alþjóðlega umhverfis- og lífsgæðastaðla.

Samtök um betri byggð (BB) leiðrétta jafnóðum misræmi í tillögum og talnaefni samtakanna og bregðast við rökstuddri gagnrýni. Á 22 ára starfstíma samtakanna hefur þeim aldrei borist rökstudd athugasemd. Þau mæta hins vegar miklu fálæti yfirvalda.

## **BORGARLÍNA**

### **Athugasemdir BB**

Samtök um betri byggð (BB) gera alvarlegar athugasemdir við áform Samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu (SSH) um BORGARLÍNU (BL). Þessi áform miða við áður óþekkt markmið

og forsendur borgarskipulags, borgarþróunar og samfélags og eru að mati BB í mótsögn við hefðbundinn skilningi á almannahag.

Samtök um betri byggð (BB) benda á að áform um BORGARLÍNU (BL) fela í sér róttæka breytingu á landnotkun og byggðarmynstri sem muni valda stýrðri útpensu byggðar og aukinni dreifingu hefðbundinnar miðborgarþjónustu til ómælds tjóns fyrir komandi kynslóðir. Samtökin benda á að óbreytt áform um BORGARLÍNU (BL) veikja stöðu Gamla miðbæjarins og gera að engu vonir um NÝJA MIÐBORG (NM) og mannvænt borgarsamfélag.

Samtökin benda á að endurskoða þarf rækilega forsendur BORGARLÍNU (BL). Hvorki Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðin (SSH) né Reykjavíkurborg hafa sýnt fram á að draga muni úr þörf á akstri einkabíla á HBS með tilkomu BORGARLÍNU (BL). Þvert á móti eru sterkar vísendingar um að aukin dreifing þjónustu af völdum BL geti einmitt leitt til hins gagnstæða.

Aðlögun aðalskipulags Reykjavíkur að áformum um BORGARLÍNU (BL) og að svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins (HBS) er meiri háttar aðalskipulagsbreyting. Óhjákvæmilegt er að Reykjavíkurborg láti kanna fleiri skipulagsvalkosti og standi fyrir víðtækri kynningu og samráði við kjósendur.

### **„Þvinguð búseta“**

Helsta forsenda BORGARLÍNU (BL) er „þvinguð búseta“ allt að 20 árganga nýrra borgarbúa í íbúabyggð meðfram strætóleiðunum frá Gamla miðbænum í Reykjavík í átt að ysta jaðri Hafnarfjarðar, Kópavogs og Mosfellsbæjar. Frumskilyrði þessara áforma SSH er að hindruð verði byggð í Vatnsmýri á uppbyggingartíma BORGARLÍNU (BL) með því að framlengja rekstur flugvallar þar í allt að 20 ár.

Aðferðafræðin við BORGARLÍNU (BL) er fordæmalaus: Að flytja borgina til samgöngukerfisins í von um að kerfið verði etv. starfhæft og að þetta þar með byggðina mest á strjálbyggðustu svæðunum. Það er fjarstæðukennt og minnr helst á leikhús fátækleikans.

Hefðbundin og margreynd aðferð í borgarskipulagi er að þetta byggð mest þar sem byggð er þétt fyrir enda best fyrir heildina. Þannig skapast skilyrði fyrir mannvæna borg, nýsköpun og ótal samlegðaráhrif og þar með einnig skilyrði fyrir skilvirkt og sjálfbært\* samgöngukerfi.

2013 kom fram í svæðisskipulagi HBS hugmynd sveitarfélaga í Kraganum um BORGARLÍNU (BL) Hún byggir á hugmynd um þróunarás eða „línumiðborg“ í AR 2030. Hugmynd um BL nýtur virks stuðnings ríkisins, sem sér ávinning af því ásamt Mosfellsbæ, Kópavogi, Garðabæ og Hafnarfjarðarbæ að halda flugvelli í Vatnsmýri amk. til ársins 2032 (sbr. tillögu að breyttu AR 2040).

### **Of góð höfuðborg**

Orð þáverandi ráðherra samgöngumála Sturlu Böðvarssonar 1999 lýsa baneitraðri afstöðu ríkisvalds og ráðandi aflu á landsbyggðinni til höfuðborgarinnar: „Fari flugvöllur úr Vatnsmýri verður Reykjavík of góð“

Ríkið fyrir hönd forkólfa Akureyringa og samherja\*<sup>1</sup> á landsbyggðinni og sveitarstjórnirnar í Kraganum telja sig eiga sameiginlegra hagsmuna að gæta í framlengdri flugstarfsemi í

Vatnsmýri um allt að 20 ár. Kjörnir fulltrúar Reykvíkinga í borgarstjórn og á Alþingi lyfta ekki litla fingri til varnar. Borgarbúar færa því miklar fórnir og tapa, og reyndar landsmenn allir.

Garðabær, Kópavogur og Mosfellsbær eiga jú tilurð sína, vöxt og viðgang flugvellingum að þakka. Alþingi og ríkisvald verja af öllu afli syðri brúarsporðinn í loftbrú Akureyringa suður.

### **Bílaborgin**

Íslenska borgin er ein mesta bílaborg Jarðar, útþanin, óskilvirk og langt undir neðri mörkum sjálfbærni\*. Grunnur almennasamganga og nærþjónustu er löngu brostinn og hvers kyns þjónusta er dreifð um allt höfuðborgarsvæðið (HBS). Notendum almennasamganga fjölga varla að ráði ef nokkuð og enn minni líkur eru á því að öikumönnum fækki hlutfallslega með áætlunum ríkis og SSH um BORGARLÍNU svo lengi sem flugvöllur er í Vatnsmýri.

Samkvæmt lýsingu aðstandenda er BL hágæða 150 farþega strætó á sérakreim með háa ferðatíðni. Þrjár meginæðar BL (1, 2 og 3) liggja frá Gamla miðbænum í vesturhluta Reykjavíkur til ystu úthverfa Hafnarfjarðar, Kópavogs og Mosfellsbæjar.

Að óbreyttu er hins vegar lítið sem ekkert að sækja fyrir borgarbúa í Gamla miðbænum nema um 20.000 skólaláss og 30-40.000 umframstörf. Þar er ekki raunveruleg miðborg, aðallega flugvöllur og hverfi fyrir erlenda ferðamenn og skemmtanaglaða landa.

Hefbundin miðborgarstarfsemi splundraðist með tilkomu Vatnsmýrarflugvallar og dreifist nú jafnt um 16.000 hektara víðáttu HBS. Flestir búa utan göngufjarlægðar og ná því ekki að sinna margþættum erindum nema í bíl. Strætó fer sjaldnast þangað sem þeir þurfa að fara.

Eins og áður sagði er íbúabyggð meðfram strætóleiðunum helsta forsenda BL í von um að einhverjir losi sig við bílinn. Að akstur og losun CO2 minnki og rekstur BL verði sjálfbær\*. Að hindruð verði byggð í Vatnsmýri með því að halda flugvelli þar á meðan BL er að þróast.

### **Tómir vagnar**

Líklegt er að vagnar væntanlegrar BORGARLÍNU verði hálfþómir eða galtómir líkt og vagnar strætó eru nú utan háannatíma (07-09 að morgni, 15-18 síðdegis) á virkum dögum. Eins og áður sagði er að óbreyttu ekkert að sækja í Gamla miðbæinn utan vinnutíma auk þess sem almennasamgöngurnar komast varla nokkurn tíma þangað sem íbúarnir þurfa að sækja mikilvæga daglega þjónustu í dreifðri byggð, sem dreifist enn með tilkomu BORGARLÍNU.

Líklega mun óbreytt BORGARLÍNA (BL) valda alvarlegri útpenslu byggðar, jafnt innan sem utan núverandi byggðarmarka HBS. Þétting þar sem byggð er þynnst er vond útpensla byggðar, ekki síst vegna þess að hér er hún drifin áfram af valdbeittri lokun Vatnsmýrar, besta og verðmætasta byggingar- og mannvistarsvæðis á höfuðborgarsvæðinu (HBS).

Þessi vonda útpensla byggðar dregur með sér margskonar þjónustu og stuðlar þannig að enn meiri splundrun og dreifingu en nú er á dæmigerðri miðborgarstarfsemi. Því er ljóst að fullyrðingar höfunda BORGARLÍNU (BL) um róttæka breytingu á ferðavenjum (fjölgun í strætó úr 4% í 12% og fækkun bílferða um 20%) er pólitísk óskhyggja, ekki fagleg niðurstaða.

Verði óbreytt áform um BORGARLÍNU (BL) að veruleika mun hlutfall bílæignar og aksturs varla minnka svo lengi sem ekki er byggt í Vatnsmýri. Reykjavíkurborg mun þá að óbreyttu

ekki ná alþjóðlegu losunarmarkmiði sínu fyrir árslok 2030. Reykvíkingar og aðrir landsmenn munu ekki eignast NÝJA MIÐBORG.

Hvorki er að sjá að höfundar BL hafi lagst í faglegt stöðumat og samfélagslega greiningu né gaumgæft skipulagslega heildarmynd með hliðsjón af hag almennings og þróun samfélagsins til framtíðar.

### **Landflótti**

Vert er að minna annars vegar á viðvarandi landflótta 600 Íslendinga að meðaltali árlega, áratugum saman og hins vegar á mannfjöldaspá Hagstofu Íslands, sem gerir ráð fyrir því að Íslendingar hætti að fjölga sér vel fyrir miðja 21. öld.

Án kúvendingar í borgarskipulagi Reykjavíkur og HBS geta hvorki BORGARLÍNA (BL) né STRÆTÓ nokkurn tíma þjónað fjölbreyttum daglegum erindum borgarbúa því flestir munu áfram búa utan ásættanlegrar göngufjarlægðar og fjarri sífellt dreifðri þjónustu.

Í ljósi reynslu fjölmargra erlendra borga má telja að stofnkostnaður BL sé að öllum líkindum vanáætlaður. Þegar þetta er ritað er áætlunin enn verulega vanþróuð og því ekki vel fallin til ábyggilegs mats á kostnaði. Samtök um betri byggð (BB) telja að framansögðu mjög líklegt að rekstur BL verði ósjálfbær. Að jákvæð áhrif til minnkunar á losun CO2 verði lítil ef nokkur.

Á meðan þunglamaleg BORGARLÍNA (BL) er enn í startholunum á sér stað hröð þróun nýrra samgöngumáta svo sem samnýting á bílum, rafskutlum og hjólum innan deiliahagkerfisins, gps-stýrð skutlu- og leigubílaþjónusta, sjálfkeyrandi farartæki og að ógleymdri tilhneigingu til fjarfunda og aukinnar vinnu og náms „að heiman“.

### **Hvað er til ráða?**

Í áratugi hefur ríkisvaldið fyrir hönd forkólfa Akureyringa og samherja þeirra\*<sup>1</sup> hindrað brotthvarf flugs úr Vatnsmýri með því að láta vinna hverja óþörfu flugvallarskýrsluna af annari. Skýrslurnar leiða aldrei til neinnar niðurstöðu, enda er það ekki ætlunin. En þær duga ríkinu vel til að kæfa umræðuna um flugvöllinn að jafnaði í upp. fimm ár hverju sinni.

Þær kosta hver um sig nokkra tugi miljóna króna (B. Hellman 1965, J.C. Buckley 1968, ARC Airport Research Center 2000, ParX 2007, Mannvit fyrir Rögnunefnd 2015, nefnd J.G 2017, nefnd S.I.J og D.B.E. 2019).

Áður en lengra er haldið ber þess að geta að flugvallargerð við venjulegar aðstæður er í sjálfu sér einhver allra einfaldasta og „ómerkilegasta“ af öllum stærri framkvæmdum. Að auki er líklegt að í Hvassahrauni falli til mest allt fyllirefni undir flugbrautir, flughlöð, mannvirki og aðkomuvegi á staðnum.

Bretar völdu stað fyrir Vatnsmýrarflugvöll 1940 með loftmyndum, landakortum og einfaldri vindrósi og byggðu á upp. 9 mánuðum með fylliefni úr Rauðhólum. Bandaríkjamenn byggðu flugvöll á 6 mánuðum á Miðnesheiði 1943 með því nánast að smella fingri. Hérlandis hefur staðið yfir leit á vegum ríkisins að ásættanlegu flugvallarstaði í meira en 55 ár, án árangurs.

Þann 31. desember 2020 eru 730 dagar til stefnu þar til loka á flugvellingnum í Vatnsmýri skv. samkomulagi frá 24.10.2013 (og dómi Hæstaréttar 09.06.2015), þ.e. ekki síðar en 31. desember 2022.

Þann 31. október 2020 eru ekki komnar fram neinar vísbendingar um með hvaða hætti ríkisvaldið hyggst bregðast við þessari umsömdu lokun Vatnsmýrarflugvallar. Því er eðlilegt að kjósendur í Reykjavík spyrji sig hvaða valkostir séu í stöðunni þegar tæpt ár er í kosningar til Alþingis og um 18 mánuðir til borgarstjórnarkosninga.

1. Vilji einhver hald áfram innanlandsflugi er ef til vill ekki enn of seint að hanna og byggja innanlandsvöll í Hvassahrauni fyrir árslok 2022. Sambærileg aðstaða og nú er í Vatnsmýri kostar 8 – 10 milljarða kr., framkvæmdin er eins og áður sagði einföld og forhönnun liggur fyrir (t.d. frá Rögnunefnd).
2. Enn er tími til að undirbúa aðstöðu á Keflavíkurflugvelli fyrir innanlandsflug.
3. Dragi ríkið áfram lappirnar í leit að flugvallarstæði líkt og undanfarin 55 ár geta kjósendur í Reykjavík látið það yfir sig ganga í enn eitt skiptið eða gert eitthvað í málinu. Smáa letrið í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2030, í samkomulagi ríkis og borgar 24.10.2013 og í tillögu að breyttu AR 2040 ræður etv. örlögum borgarsamfélagsins, flugvöllurinn verður bara áfram, af því bara. Það er auðvitað óásættanlegt. Við því þurfa Reykvíkingar að bregðast.
5. Borgarbúar gætu boðið fram borgarlista óháðan landsbyggðarhagsmunum í komandi kosningum til Alþingis í nóvember 2021, sem tekur þá af skarið í stjórnarskrármálinu, í flugvallarmálinu og í öðrum málum tengdum misbeitingu á misvæði atkvæða.
6. Borgarbúar gætu sömuleiðis boðið fram borgarlista án landsbyggðartengsla í kosningum til borgarstjórnar vorið 2022, sem tekur m.a. af skarið í flugvallarmálinu.
7. Borgarbúar gætu ekið jarðýtum inn á NS-flugbraut á nýársdag 2023.

### **Kostnaður og ábati af BORGARLÍNU**

Í október 2020 leggja SSH fram kostnaðar- ábatagreiningu ráðgjafanna MANNVITS og COWI frá 5. júní 2020 á 1. áfanga BORGARLÍNU, greiningu sem þeir nefna *Socioeconomic Analysis*.

Verklag ráðgjafanna virðist andstætt tilgangi, eðli og venjum hefðbundinna greininga á kostnaði og ábata en í fullu samræmi við aðferðafræði skipulagsyfirvalda í Reykjavík því ekki eru bornir saman tveir eða fleiri valkosti, líkt og skylt er að gera þegar fýsileiki afdrifaríkra og kostnaðarsamra áætlana er metinn.

Eitt lítið púsl í stórri heildarmynd er skoðað. Einungis er horft á BORGARLÍNU sem einstakt og einangrað fyrirbæri í tíma og rúmmi, líkast einsömlum gullfiski eða fegurðarsamkeppni með einum keppanda. „Socioeconomic Analysis“ er sennilega einum of stórt heiti á hreinum kattarþvotti.

Umgjörð, forsendur og niðurstöður greiningar SSH styðja í einu og öllu mat Samtaka um betri byggð (BB) á óbreyttum áformum um BORGARLÍNU og fjarstæðu þess að taka ekki til



samanburðar einn eða fleiri valkosti til viðbótar. Greiningin dregur fram og skerpir ótvíræða kosti tillögu BB að NÝRRI MIÐBORG í Vatnsmýri.

### **Blinda augað**

Aðstandendur BORGARLÍNU setja sjónaukann fyrir blinda augað og fagna, telja sér m.a. til tekna neikvæð áhrif BORGARLÍNU hinna fáu á aðra umferð mikils meirihluta borgarbúa svo sem umferðartafa, sem leiða til þjóðhagslega óæskilegrar tímasóunar og aukinnar mengunar og útblásturs CO2.

Ákvörðun um að skoða aðeins einn kost í þessu mikilvæga skipulagsmáli leiðir beint af einbeittum brotavilja kjörinna fulltrúa gegn víðtækum almannahagsmunum. Pólítískar forsendur SSH um breyttan ferðamáta standast ekki skoðun í samfélagi þar sem framboð daglegrar þjónustu er dreift jafnt um 160 ferkílómetra víðáttu höfuðborgarsvæðisins og dreifist óhjákvæmilega enn frekar með tilkomu BORGARLÍNU.

Faglærðir embættismenn og verktakar segja og gera það sem fyrir þá er lagt, ella missa þeir störf og viðskipti. Hinir kjörnu telja sig hins vegar sleppa og hljóta jafnvel endurkjör með því einfaldlega að yppa öxlum.

BB benda á að af BORGARLÍNU hlýst mikill kostnaður og gríðarlegt samfélagslegt tjón, ekki síst vegna tafa á brottför flugvallar úr Vatnsmýri.

## **NÝ MIÐBORG**

### **Aðdragandi**

Á tímum vistarbands bændasamfélagsins um 1850 varð Reykjavík almennt viðurkenndur höfuðstaður Íslands. Á næstu öld þéttist og þróaðist bærinn í dæmigerða „evrópska“ smáborg, eina með öllu svo sem nánd, nærþjónustu, strætó og virkum miðbæ.

Þann 1. janúar 1932 var Vatnsmýrarsvæðið fært til Reykjavíkur úr Seltjarnarneshreppi vegna fyrirsjáanlegs og yfirvofandi skorts á heppilegu byggingarlandi í ört stækkandi höfuðborg.

En 6. júlí 1946 gjörbreyttist hins vegar velvilji Alþingis og framkvæmdavalds í garð borgarinnar með fordæmalausri og fjandsamlegri yfirtöku ríkisins á Vatnsmýrarsvæðinu undir flugvöll til leigufrírra afnota fyrir ríkisstyrkt Flugfélag Íslands, áður Flugfélags Akureyrar, síðar Air Iceland Connect (ásamt Flugfélagi Norðurlands). Þessi landtaka var óréttmæt og án lagastoðar. Engin skilgreind þjóðarnauðsyn lá fyrir. Í rösk 74 ár hafa hvorki verið greiddar skaðabætur né lóðarleiga.

### **Flugvöllur í stað miðborgar**

Í stað NÝRRAR MIÐBORGAR kom flugvöllur. Reykvíkingar glötuðu þá besta mannvistar- og þróunarsvæði sínu og yfirráðum yfir allri lofthelgi á Nesinu vestan Elliðaána. Skipulagsvald borgarinnar færðist til ríkisins og undir áhrifavald forkólfa Akureyringa og samherja\*<sup>1</sup> þeirra á landsbyggðinni í krafti mikils atkvæðamisvægis. Forsendur borgarskipulags, byggðarþróunar, borgarsamfélags og stjórnsýslu Reykjavíkurborgar gjörbreyttust.

Stjórnlaus útpensla borgarinnar (Urban Sprawl) tók við og þéttbýli fyrir aðflutta landsbyggðarbúa spratt upp á áður óbyggðu landi umhverfis Reykjavík. Annars vegar óx byggð í Reykjavík með leifturhraða austur eftir Nesinu og yfir Elliðaár. Hins vegar spatt upp úr

engu glænýtt þéttbýli í Mosfellssveit, Garðahreppi og á jörðinni Kópavogi. Öll einkenni „evrópskrar“ smáborgar hurfu eins og dögg fyrir sólu. Gamla miðbænum hnignaði hratt, þéttleiki byggðar hrundi og forsendur nærþjónustu og almennasamgangna brustu.

Til varð núverandi höfuðborgarsvæði (HBS) sem árið 2020 þekur 16.000 ha, á við Manhattan og París samanlagt. Svæðið er útþanið og óskilvirkt, amk. fjórfalt víðáttumeira en ella hefði orðið án flugvallar í Vatnsmýri. Brúttóþéttleiki byggðar þar er um 14,4 íbúar á hvern hektara (ha) byggðs lands (Reykjavík upp. 27-29íb/ha – Kraginn upp. 9íb/ha), langt undir neðri mörkum sjálfbærni\*.

Á HBS eru amk. 850 skráðir bílar á hverja 1.000 íbúa, fleiri en víðast annars staðar á Jörðinni og allt að tvöfalt fleiri en í evrópskum borgum að meðaltali. Að óbreyttum stærstu dráttum í borgarskipulagi verður einkabíllinn áfram eina nothæfa samgöngutæki langflestra borgarbúa á HBS, sem nýta hann til amk. 76% allra ferða.

Gamli miðbærinn er því einkum hverfi fyrir túrista, gleðskap, skóla og stjórnsýslu með tugþúsundir starfa umfram íbúa. HBS er eitt dreifbýlasta höfuðborgarsvæði og ein mesta bílaborg heims. Byggð í Reykjavík þekur um 4.200 ha.br. með 130.000 íbúa, 27-29íb/ha. og byggð í Kraganum 11.800 ha.br. með 100.000 íbúa, 9íb/ha.

Um 1980 var gerð misheppnuð tilraun til að byggja „nýjann miðbæ“, Kringluna, svo ekki þyrfti að hrófla við flugvelli í Vatnsmýri. Í AR2010 var mótuð hugmynd um „þróunars“ eða „línumiðborg“ austur yfir Elliðaár svo ekki þyrfti að hrófla við flugvelli í Vatnsmýri.

Hugmyndin um BORGARLÍNU (BL) í svæðisskipulagi HBS 2015-2040, spratt af hugmynd um þróunarsinn og byggir einnig á því að hrófla ekki við Vatnsmýrarflugvelli. Hún er í samræmi við ætlaða hagsmuni ríkisins og Kragans (SSH) en er andstæð raunverulegum hagsmunum Reykvíkinga og annara landsmanna.

### **Skipulagsvald**

Kjörnir fulltrúar og embættismenn Reykvíkinga hafa frá stríðslokum ráðið litlu, sem máli skiptir, um skipulag og þróun Reykjavíkur til framtíðar. Skipulagsvaldið færðist til ríkisins 1946 og undir áhrifavald forkólfa Akureyringa og samherja þeirra á landsbyggðinni. En þó er hvergi að finna í lögum og reglugerðum stafkrók um að grundvallarréttindi Reykjavíkur til sjálfstjórnar í skipulagsmálum séu minni eða öðru vísi en annara sveitarfélaga.

Því beinist athyglin að misvægi atkvæða. Skipulagsréttur Reykvíkinga hvarf ekki á formlegann og rekjanlegann hátt. Ógæfa borgarbúa er nefnilega fólgin í ótrúlegri undirgefni þingmanna og borgarfulltrúa reykvískra stjórn málafla með landsbyggðartengingu. Árið 2020 eru allir kjörnir fulltrúar Reykvíkinga í borgarstjórn og á Alþingi landsbyggðartengdir í gegnum landsmálaflokkana („fjórflókkinn“) eins og verið hefur marga undangengna áratugi eða frá stríðslokum og lengur að undanskildum Besta floknum 2010.

Störf þeirra og stefna í málum, sem lúta að borgarskipulagi og flugvelli í Vatnsmýri, mótast því af samfélagslegri bjögun af misvægi atkvæða. Eins konar hefð hefur myndast um þennan undirlægjuhátt en margir kjörnir fulltrúar og embættismenn ríkis og borgar segjast sammála stefnu Samtaka um betri byggð (BB) en ...“þetta er bara pólitískt ómögulegt“...!?

Auðsveipni kjörinna fulltrúa Reykvíkinga er viðhaldið af eithörðum landsbyggðarfulltrúum einkum forkólfum Akureyringum og samherjum þeirra\*<sup>1</sup>, sem ráða lögum og lofum á landsfundunum fjórflokksins og á Alþingi með vægðarlausri misbeitingu misvægis atkvæða. Hinir kjörnu verja því eigin hagsmuni um endurkjör og hagsmuni framboða sinna um kjörfylgi af auðmýkt og fórn í leiðinni grundallarhagsmunum borgarbúa og þjóðarhag.

Vald ríkisins er hvorki raunverulegt né lögvarið. Það byggist eingöngu á ógnarvaldi af misvægi atkvæðanna. Það sannar stjórnartíð Besta flokksins 2010-2014, sem hafði engin pólitísk landsbyggðartengsl. Besti flokkurinn hlustaði ma. á sjónarmið Samtaka um betri byggð (BB) og tók upp stefnu samtakanna í skipulagsmálum.

Arfleifð Besta flokksins er samkomulag um brottför flugvallar úr Vatnsmýri fyrir árslok 2022 og þokkalega gott Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030, sem ríkjandi meirihluti í borgarstjórn Reykjavíkur vill nú breyta og laga að Svæðisskipulagi HBS og óbreyttri hugmynd um BORGARLÍNU (BL). Í þessari greinargerð eru færð fyrir því gagnsæ og gild rök að slík aðlögun myndi valda Reykvíkingum og öðrum landsmönnum miklum skaða.

Með því að smella fingri fyrir næstu borgarstjórnarkosningar gætu ný stjórn málaöfl án landsbyggðartengingar gjölbreytt gæfu og framtíð Reykvíkinga til hins betra.

### **Valkostur BB: NÝ MIÐBORG**

Samtök um betri byggð (BB) leggja til að í því vinnuferli, sem stendur yfir á árunum 2020 og 2021, við aðlögun Aðalskipulags Reykjavíkur að svæðisskipulagi HBS, verði valkostur samtakanna NÝ MIÐBORG (NM) borinn saman við áform um BORGARLÍNU (BL). Frá árinu 2018 hafa samtökin margoft borið þessa ósk fram við borgaryfirvöld án árangurs.

Samtökin benda á að fyrirsjáanlegar og harkalegar afleiðingar af BL, m.a. vegna flugvallar í Vatnsmýri og áframhaldandi útþenslu byggðar og aukinnar dreifingar miðborgarþjónustu, eru ekki í samræmi við anda og innihald gildandi Aðalskipulags Reykjavíkur (sjá einnig tillögu að breyttu AR 2040).

BB telja að í aðdraganda áætlana í líkingu við BL beri sveitarstjórn að láta skoða helstu skipulagsvalkosti með gegnsæjum og faglegum hætti þar sem víðtækustu almannahagsmunir samfélagsins til langrar framtíða eru hafðir að leiðarljósi.

BB telja að til að ná markmiðum um bætta lýðheilsu, mannvænt borgarumhverfi, aukið öryggi, aukin lífsgæði, minni loftmengun, minni losun CO<sub>2</sub>, breyttar ferðavenjur, aukin samlegðaráhrif, betri skilyrði fyrir fjórðu iðnbyltingunar og hömlur gegn langvarandi landflótta beri að stuðla að þéttri og blandaðri NÝRRI MIÐBORG í Vatnsmýri.

Höfuðmáli skiptir hvar byggð er þétt. Þétting í útjaðri byggðar á meðan land miðsvæðis er illa nýtt hefur t.d. öflug samfélagsleg, umhverfisleg og efnahagsleg áhrif. Þétting byggðar meðfram fyrirhuguðum samgönguleiðum BORGARLÍNU (BL), er því vafasöm í besta falli á meðan áframhaldandi rekstur flugvallar í Vatnsmýri er varinn með öllum tiltækum ráðum.

Vatnsmýri er langbesta mannvistar- og bygginarsvæði HBS m.a. vegna staðsetningar sinnar, víðáttu, flatlendis, jarðvegsdýptar, hæðarlegu og skjóls fyrir norðanáttum. Verðmæti byggingarlandsins er amk. 300 milljarðar (ma.) kr. og fórnarkostnaður vegna flugvallar þar á

hverju 20 ára tímabili sömuleiðis amk. 300 ma. (amk. 5% vextir árlega sem fórnarkostnaður vegna glataðra tækifæra og tjóns á sviði lýðheilsu, samfélags, menningar og reksturs borgar, atvinnuvega og heimila).

Með því að leggja niður flugvöllinn fær samfélagið aðgang að fjármagni sem nægir til að greiða fyrir veitur og innra og ytra gatnakerfi NÝRRAR MIÐBORGAR, byggja nýjan innanlandsflugvöll og bora nokkur jarðgöng á landsbyggðinni. Grunnkostnaður við byggð í Vatnsmýri er því minni en engin. Áætlaður kostnaður við BORGARLÍNU er 70 milljarðar kr.

Nýsköpun og jákvæð samlegðaráhrif af nábyli og samskiptum eldri og nýrra hátæknistofnana og fyrirtækja við iðandi mannlíf eru hvergi möguleg á HBS nema í NÝRRI MIÐBORG í Vatnsmýri. Þau verða ójákvæmilega mjög mikil: FJÓRÐA IÐNBYLTINGIN.

Í NÝRRI MIÐBORG með 60.000 íbúum eða 25.000 fjölskyldum minnkar þörf fyrir einkabíla um allt að 25.000 og í aðliggjandi hverfum á Nesinu um allt að 20.000 einkabíla því BB gera ráð fyrir amk. 40.000 íbúum austan Kringlumýrarbrautar og vestan Elliðaáa.

Þegar flugvöllur fer úr Vatnsmýri hverfa allar takmarkanir á hæð húsa á Nesinu (nú 45m yfir flugbrautum í 14m hæð y. sjó) og skipulagsforsendur gjörbreytast. Líklega verður byggð á Nesinu verulega hærrí og þéttari en rakið er hér. Svipuð áhrif nást með afnámi heimildar til blindaðflugs að NS flugbraut.

BB gera sömuleiðis ráð fyrir því að íbúar í NÝRRI MIÐBORG taki fyrr en síðar við flestum umframstörfum á svæðinu og þar með dragi úr akstri inn að morgni, út að kvöldi (pendlun). Þetta tvennt, minnkuð þörf fyrir einkabíla og fækkun umframstarfa, dregur með róttækum hætti út akstri og útblæstri CO<sub>2</sub>. Þetta kostar eins og áður er sagt minna en ekki neitt\*\*\*\* um leið og rekstrargrunnur STRÆTÓ, gæði borgarinnar og lífsgæði íbúanna batna.

### **Kostir NÝRRAR MIÐBORGAR (NM)**

1. NÝ MIÐBORG í Vatnsmýri tryggir að loftslagsmarkmið Reykjavíkur náist fyrir árslok 2030.
2. Amk. 40.000 nýjum borgarbúum og amk. 20.000 íbúum í aliggjandi hverfum í 101, 102, 103, 107 og 170 gefst kostur á að búa á langbesta stað í og við Vatnsmýri, Gamla miðbæinn og víðtæka þjónustu, við kjöraðstæður fyrir göngur, hjólréiðar og strætó í NÝRRI MIÐBORG.
3. Samlegðaráhrif verða gríðarleg; Háskóli Íslands, Háskólinn í Reykjavík, Landspítali, Íslensk Erfðagreining, Alvotech o.fl. stuðla að samlegð og tækifærum FJÓRÐU IÐBYLTINGARINNAR.
4. Með innri innri og ytri hringleiðum verður til nýtt sjálfbært og skilvirkt kerfi strætó, án efa hagkvæmara en fyrirhuguð óbreytt BORGARLÍNA (BL)
5. Pendlun (inn- og útakstur) minnkar. Strætó fær aukið rými; minni mengun og losun CO<sub>2</sub>.
6. Nýtt gatnakerfi verður til; aukið rými fyrir strætó; Seltjarnarnesbær losnar úr einangrun.
7. Landsmenn fá aðgang að 100 milljarða (ma.) kr. hlut ríkisins í byggingarlandi í Vatnsmýri; með réttu eiga Reykvíkingar 36 ma. af þeirri upphæð: flugvöllur í Hvassahrauni\*\* 8-10 ma.; þrenn landsbyggðarjarðgöng á 10 ma. hver; ytra gatnakerfi Vatnsmýrar\*\*\* 24 ma.
8. Reykvíkingar fá aðgang að 200 ma. kr. hlut borgarinnar í byggingarlandi í Vatnsmýri; t.d. til lækkunar byggingarkostnaðar; lækkunar leiguverðs; lækkunar útsvars.
9. Með brotthvarfi Vatnsmýrarflugvallar hverfa skerðingar á hæð húsa þegar Reykvíkingar endurheimta lofthelgina yfir öllu Nesinu vestan Elliðaáa.

Hafi einhver áhuga á að stunda innanlandsflug eftir 31.12.2022 er mjög góður staður fyrir innanlandsflugvöll í Hvassahrauni: landsbyggðarbúar komast þá milliliðalaust út í heim og erlendir ferðamenn út á land; grundvöllur skapast etv. fyrir sjálfbærara innanlandsflug.

Til lengri tíma litið getur verið hagkvæmt að byggja millilandaflugvöll með því að stækka innanlandsflugvöll í Hvassahrauni; skilvirkari flugstöð skapar ábata fyrir farþega og flugrekendur. Fjarlægð að miðju HBS styttist um 2/3; tími sparast og losun CO2 minnkar.

### **Ábati af NÝRRI MIÐBORG umfram BORGARLÍNU**

Ábati af færri tilfellum krabbameina, hjartasjúkdóma, sykursýki, öndunarferasjúkdóma, streitu, geðsjúkdóma, ofþyngdar, tímasóunar, einsemdar, sóunar, óþarfs kostnaðar, landflóttu, glataðra tækifæra og af öllum öðrum málaflökkum og undirflokkum borgarsamfélagsins, ma. þeim, sem eru hér að neðan, er ólýsanlegur, nánast óraunverulegur.

Ekki þarf flókna KOSTNAÐAR / ÁBATAGREININGU til að sannreyna að svo sé. Ábatinn sést t.d. samstundis með því að beita almennri skynsemi, grunnskólaþekkingu í reikningi eða einfaldri NÁMUNDUN á hvern einstakan þeirra 16 málaflökka, sem eru tilgreindir hér að neða. Listinn er ekki tæmandi.

#### Svið LÝÐHEILSU (L)

L Betri skilyrði fyrir göngur og hjólréiðar

L Minni einangrun og einsemd

L Minni mengun

#### Svið FJÁRMAGNS (F) og reksturs

F minni akstur

F Minni samgöngukostnaður

F Minni stofnkostnaður

F Minni viðhalds- og rekstrarkosnaður

F 300 milljarðar undan flugbrautum í gagnið

F Sjálfbær Strætó

#### Svið SAMFÉLAGS (S)

S minni tímasóun

S Minni losun CO2 - Loftslagsmarkmið 2030

S Minni landflótti

#### Svið TÆKIFÆRA (T)

T Samlegðaráhrif og nýsköpun, fjórða iðnbyltingin

#### Svið MENNINGAR (M)

M Þétting byggðar, betri nýting lands

M Betri nýting mentunar- og menningarinnviða

M Betra borgarumhverfi

### **Samantekt**

Yfirburðir tillögu BB (NÝ MIÐBORG) umfram tillögu SSH (BORGARLÍNA) með því einu að fjarlægja flugvöll úr Vatnsmýri þurfa ekki að koma á óvart. Frá og með árinu 1946 til þessa dags fór mest allt skipulag, uppbygging og stjórnun skipulagsmála í Reykjavík úrskeiðis af völdum flugsins.

Möskvar borgarsamfélagsins löskuðust illa og „evrópska“ smáborgin hvarf eins og döggr fyrir sólu. En með endurheimt Vatnsmýrarsvæðisins falla mörg atriði af sjálfu sér í réttar skorður þó annað verði ekki aftur tekið.

Mikill fjöldi landsbyggðarbúa settist td. að í nýju þéttbýli á jörðinni Kópavogi, í Garðahreppi, og í Mosfellssveit og raskaði það byggðajafnvægi landsins. Stjórnlaus útþensla byggðar (Urban Sprawl), sem af því hlaut í sveitarfélögunum í Kraganum hefur valdið amk. fjórföldun á víðáttu HBS samanborið við það, sem að öllum líkindum hefði orðið. Þar með tvöfaldaðist að meðaltali ferðatími borgarbúa og lengd allra erinda, gatna, stíga, veitna og lagna.

Á sama tíma hrundi rekstrargrunnur almennasamgangna og nærþjónustu. Bílaeign á hverja þúsund íbúa á HBS er einhver hin mesta á Jörðinni. Losun CO<sub>2</sub> er því mjög mikil. Aukinn og „óþarfur“ kostnaður heimila, fyrirtækja, stofnana og sveitarfélaga af þeim sökum er mikill.

Sterkar líkur eru á því að verulegan hluta viðvarandi landflóttu 600 Íslendinga að meðaltali ár hvert frá sjöunda áratug 20. aldar megi rekja beint til lélegs borgarskipulags og neikvæðrar þróunar byggðar á höfuðborgarsvæðinu (HBS) af völdum flugstarfseminnar í Vatnsmýri.

Íbúar í NÝRRI MIÐBORG taka að sér ný störf og smámsaman einnig mörg þeirra umframstarfa í Gamla miðbænum, sem nú orsaka pendlun (inn- og útakstur úthverfabúa dag hvern). Þannig er dregið með róttækum hætti úr akstursþörf og losun CO<sub>2</sub>. Á sama tíma er auðvitað sjálfgefið að til verði ný störf í heimabyggð, í úthverfunum sjálfum.

Ekki hefur verið starhæfur miðbær eða miðborg á Íslandi áratugum og kynslóðum saman eða síðan flugvöllur var festur í sessi í Vatnsmýri 1946. Flestir þekkja miðborgir víða um heim og vita hvaða lífsgæði og þjónustu þær bjóða íbúum sínum og gestum. Allt að 40.000 þúsund nýjrir íbúar og amk. 20.000 íbúar í Gamla miðbænum (101, 102, 103, 107, 170) fá tækifæri til að njóta fjölbreyttrar þjónustu án óþarflega margra einkabíla í NÝRRI MIÐBORG í Vatnsmýri.

Amk. 40.000 aðrir íbúar á Nesinu austan Kringlumýrarbrautar og vestan Elliðaána fá tækifæri til að njóta þessarar víðtæku og fjölbreyttu þjónustu NÝRRAR MIÐBORGAR í mikilli nánd við nýtt og sjálfbært kerfi STRÆTÓ. Aðrir íbúar á HBS fá tækifæri til að njóta sömu víðtæku og fjölbreyttu þjónustunnar í NÝRRI MIÐBORG með nýjum STRÆTÓ samhliða þjónustu í miðstöðvum í úthverfunum.

Þegar flugvöllur fer úr Vatnsmýri hverfa alla takmarkanir á hæð mannvirkja á Nesinu (nú 45m yfir flugbrautum í 14m hæð yfir sjó) og skipulagsforsendur gjörbreytast þá. Líklega verður byggð á Nesinu því verulega hærrí og þéttari en rakið er hér. Þá er einnig rofin hálfgerð einangrun Seltjarnarnesbæjar. Afnáam blindaðflugsheimildar að NS-flugbraut í Vatnsmýri hefur svipuð áhrif.

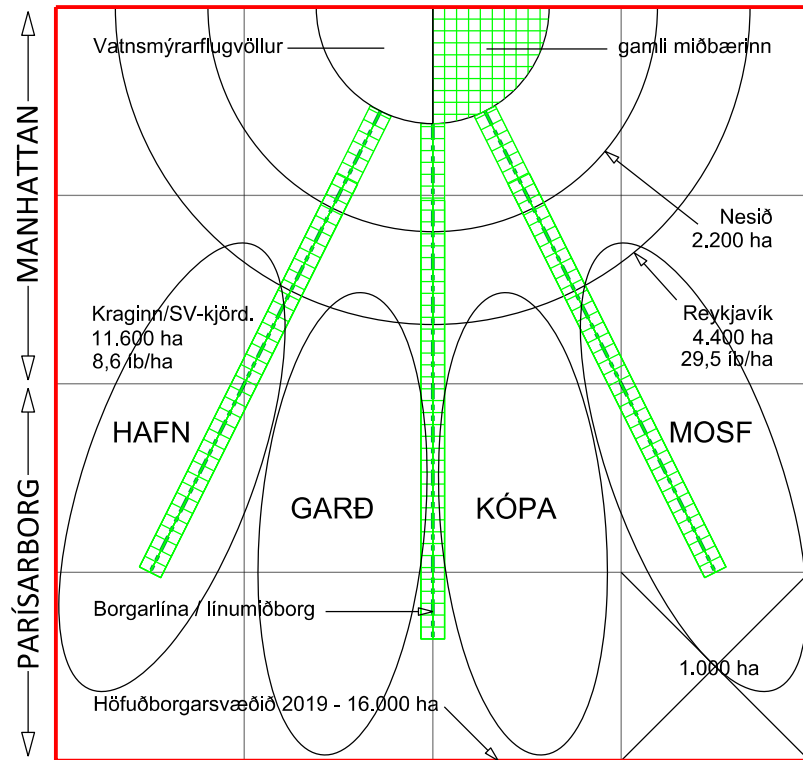
Einkabílaakstur dregst saman og útblástur CO<sub>2</sub> minnkar. Pendlun vegna umfram starfa í 101R hverfur að mestu. Rými fyrir hefðbundinn akstur bifreiða og almanningsvagna vex því og samgöngur við sveitarfélög í Kraganum verða að mati BB mun skilvirkari en þær eru nú og hefðu ella orðið með tilkomu BORGARLÍNU.

24. nóvember 2020, Samtök um betri byggð (BB)

Skýringar:

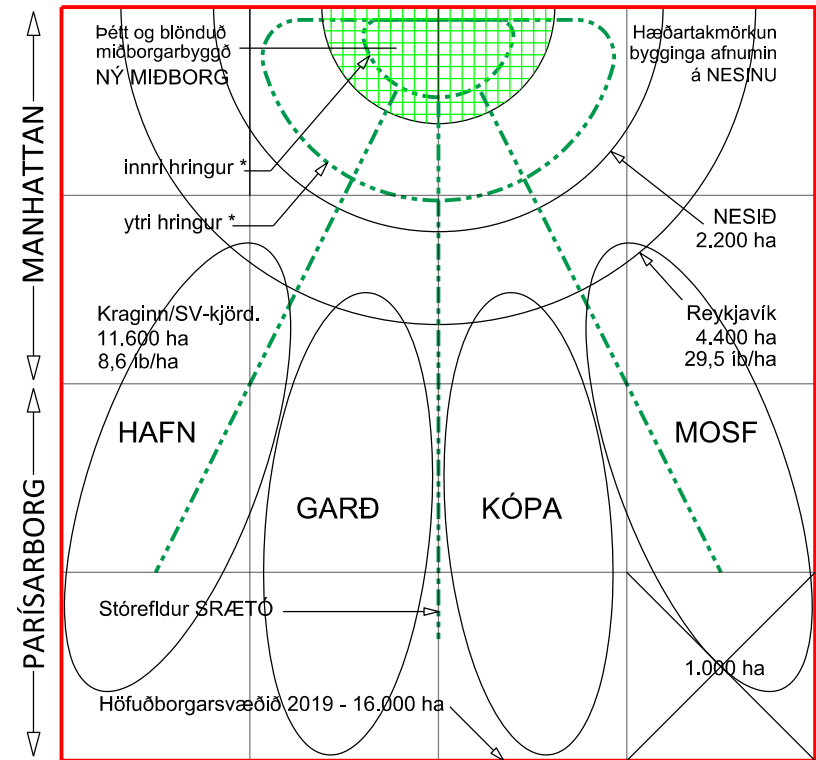
- \* Sjálfbært samgöngukerfi; almennasamgöngur og gatnakerfi, stofn- og rekstrarkostnaður vegið saman. Niðurgreiðsla og neikvæð hliðaráhrif í lágmarki; jákvæð hliðaráhrif í hámarki. Almenn: Efnahagslega hagkvæmt og vistvænt kerfi.
- \*\* Flugvöllur í Hvassahrauni: Aðstaða sambærileg því sem er í Vatnsmýri 2020 kostar 8–10 ma.
- \*\*\* Ytra gatnakerfi Vatnsmýrar: Löngu tímabærar og vanræktar samgöngubætur í Reykjavík og á HBS, td. Kópavogsgöng, Öskjuhlíðargöng, Skerjabraut, ekki aðeins vegna Vatnsmýrarbyggðar.
- \*\*\*\* Minnkuð losun CO2 sem aukaafurð af góðu borgarskipulagi KOSTAR MINNA EN EKKI NEITT !
- \*\*\*\*\* Þegar flugvöllur fer úr Vatnsmýri hverfa alla takmarkanir á hæð húsa á Nesinu (nú 45m yfir flugbrautum í 14m hæð y. sjó) og skipulagsforsendur gjörbreytast. Líklega verður byggð á Nesinu verulega hærra og þéttari en rakið er hér. Svipuð áhrif nást með afnámi blindaðflugs að NS flugbraut.
- \*1 Akureyringar og samherjar þeirra: Forkólfar í stjórnámálum, atvinnulífi o.þ.h. á Akureyri og á landsbyggðinni.

# BORGARLÍNA



Uppbygging borgarlínu hefjist 2023, á sama tíma og uppbygging nýrrar miðborgar gæti hafist; skilvirkni og gæði STRÆTÓ þau sömu og í nýrri miðborg; byggingartími 15 ár, 2023-2038; heimili nýrra kynslóða meðfram borgarlínu; flugvöllur í Vatnsmýri; stjórnúð útpensla byggðar; byggð á næstbesta stað; engin samlegðaráhrif nást; stjórnlaus útpensla byggðar heldur áfram að hálfu leiti; jafnvægi á milli búsetu og starfa næst ekki; meiri pendlun; meiri akstur; meiri útblástur; kostnaður við strætó meiri; engin miðborg á Íslandi; ekki nýr innanlandsflugvöllur; ekki nýr alþjóðaflugvöllur

# NÝ MIÐBORG



Uppbygging nýrrar miðborgar hefjist 2023, á sama tíma og uppbygging borgarlínu gæti hafist; skilvirkni og gæði STRÆTÓ þau sömu og í borgarlínu; byggingartími 15 ár, 2023-2038; heimili nýrra kynslóða í nýrri miðborg í Vatnsmýri; flugvöllur í Hvassahrauni; byggð á besta stað; samlegðaráhrif nást; stjórnlaus útpensla byggðar stöðvast; jafnvægi á milli búsetu og starfa næst; minni pendlun; minni akstur; minni útblástur; kostnaður við strætó minni; ný miðborg á Íslandi; nýr innanlandsflugvöllur; nýr alþjóðaflugvöllur; innri hringur \* og ytri hringur \* verða hryggjarstykki í nýjum STRÆTÓ



# FORMÁLI

með

UMSÖGN Samtaka um betri byggð (BB) um Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030 (samantekt úr VIÐAUKA I)

**Samtök um betri byggð (BB) fagna því að 13 af 15 borgarfulltrúum hafa án mótatkvæða samþykkt fyrirleggjandi tillögu að nýju Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 (AR 2030). Að mati samtakanna mun AR 2030 að óbreyttu marka veruleg tímamót í þróunarsögu höfuðborgarinnar.**

En BB gera samt fjölmargar athugasemdir við aðalskipulagstillögunu í UMSÖGN samtakanna, sem hér fylgir.

Þegar íslenska ríkið tók yfir kjörlandi Reykvíkinga í Vatnsmýri undir innanlandsflugvöll í júlí 1946 riðluðust allar áætlanir um þróun höfuðborgarinnar því landið þar var eðlilega sjálfgefið vaxtarsvæði miðborgar Reykjavíkur á seinni helmingi 20. aldar.

Ráðandi öfl í fjórflokknum, á Alþingi, í ríkisstjórn og víðar hafa beitt öllum tiltækum ráðum sl. 67 ár til að festa Vatnsmýrarflugvöll í sessi. Og enn eru flugvallarsinnar á ferðinni í aðdraganda borgarstjórnarkosninga vorið 2014 eftir hraklega útreið í kosningunum 2010.

UMSÖGN Samtaka um betri byggð um Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030 er byggð á faglegum grunni. Því bregðast Samtök um betri byggð við ómálefnalegri, pólitískri atlögu flugvallarsinna að almannahagsmunum höfuðborgarsamfélagsins með sérstökum VIÐAUKA I og með samantekt í FORMÁLA.

Í VIÐAUKA I er fjallað ítarlega um eftirtalin atriði:

## 1. Um Hólmsheiði

Hólmsheiði er að mati flugvallarsinna „of góður“ flugvallarvalkostur. Hann ryður Miðnesheiði sjálfkrafa út úr myndinni í umræðu um nýja miðstöð innanlandsflugs á SV horninu og greiðir un leið mjög fyrir brotthvarfi flugs úr Vatnsmýri ...

## 2. Um sjúkraflutninga

Á meðal öryggis- og heilbrigðisfórna borgarbúa vegna stjórnlausrar útpenslu byggðar á höfuðborgarsvæðinu af völdum Vatnsmýrarvallar er gríðarlegur akstur. Árlega aka borgarbúar rösklega 150.000 bílum meira en 2,5 milljarða km. Á þessari allt of löngu leið slasast 80 alvarlega og 2,8 látast að meðaltali á hverju ári. Með þéttri og blandaðri miðborgarbyggð í Vatnsmýri má á 12-20 árum draga úr þörf fyrir akstur um 20-40% og fækkar þá alvarlega slösuðum um 16-32 og látnum um 0,5-1 á ári að meðaltali (m.v fj. íbúa og bíla 2013).

„Venjulegt sjúkraflug“ er að jafnaði fjórbætt: A flutningur að ökutæki, B akstur að flugvelli, C flug, D akstur að sjúkrahúsi. Batahorfur bráðveikra og stórslasaðra ráðast mun frekar á fyrstu mínútum sjúkraflutnings en á síðustu mínútunum.

Meginatriði er að bráðveikum og alvarlega slösuðum sé komið í stöðugt ástand sem fyrst og áður en lagt er upp í óvissuferð í „venjulegu sjúkraflugi“ svo flutningstími hafi ekki áhrif á batahorfur. Alvarlega slasaða og bráðveika ætti mun frekar að flytja með þyrlu frá slysstað (sjúkrastað) beint á sjúkrastofnun.

## 3. Um opinbera úttekt á störfum flugmálayfirvalda

Á lýðveldistímanum hafa flugmálayfirvöld á Íslandi ekki haft neitt frumkvæði að því að bæta til framtíðar stöðu flugmála á SV horninu í sátt við þéttbýlisbúa og til hagsbóta fyrir flugfarþega, flugrekendurog atvinnulíf heldur þvert á móti tortryggt alla aðra valkosti Reykjavíkurborgar o.fl. um ný flugvallarstæði, nú síðast á Hólmsheiði frá árinu 2005.

## 4. Um yfirtöku ríkisins á landi í Vatnsmýri 06.07.1946

Eftir umtalsverða upplýsingaleit á Landsbókasafni, í Skjalasafni Reykjavíkur, á Alþingi, í Alþingistíðindum, og í Innanríkisráðuneyti telja Samtök um betri byggð ljóst að hvergi sé að finna heimildir eða vísbendingar um að yfirtaka ríkisins á landi Reykjavíkinga í Vatnsmýri þann 6. júlí 1946 undir borgaralegan flugvöll hafi átt sér einhverja stoð í lögum og rétti.

## 5. Um mat á uppsöfnuðu tjóni vegna Vatnsmýrarflugvallar

Höfuðborgin (höfuðborgarsvæðið HB) er amk. fjórfalt víðáttumeiri og sem því nemur strjálbýlli nú en hún hefði ella orðið án flugvallar í Vatnsmýri. Í eftirfarandi meginþáttum hafa aðstæður borgarbúa verið lakari en ella:

Kostnaður sveitarfélaga, kostnaður atvinnulífs, kostnaður heimila, HRUNIÐ, undirmáslán, bílalán, skuldavandi heimilanna, skert heilbrigði borgarbúa, fleiri umferðarslys, meiri útblástur, meiri mengun, lengri útkallstími neyðarþjónustu, tímasóun í samgöngum, brostnir innviðir (strætó, nærþjónusta), lakari öryggisþjónusta (lögregla, slökkvilið, sjúkralið, neyðarlæknar, öryggiseftirlit), ófullnægjandi almannavarnir, glötuð tækifæri, glötuð samlegðaráhrif, glataður félagsauður, o.s.fr.v.

Neikvæð áhrif alls þess sem hér er talið upp gilda fyrir allt höfuðborgarsvæðið þar sem 64% landsmanna búa. Þau eru að sjálfsögðu verulega neikvæð fyrir þjóðarhag og uppsafnað tjón allra í 67 ár nemur án nokkurs vafa ótöldum þúsundum milljarða króna. Hve mörgum þúsundum? Það veit enginn.

## 6. Um ábata af byggð í Vatnsmýri

Árið 2007 var birt skýrsla ráðgjafarfyrtækisins ParX um ábata þess að flytja flugvöll úr Vatnsmýri og reisa þar í staðinn blandaða miðborgarbyggð. Það sem ekki var tekið með í skýrslu ParX er m.a.: Ábati vegna núverandi útivistarsvæða nærri Vatnsmýri, hækkun fasteignaverðs frá Kringlumýrarbraut að Hofsvallagötu, kostnaður heimila, kostnaður sveitarfélaga, kostnaður fyrirtækja og stofnana, tímasóun í samgöngum, glataður félagsauður, lakara heilsufar, veikari innviðir, minna öryggi o.s.fr.

Ljóst er að aldrei er unnt að vinna upp orðið tjón en almennt gildir að það felur í sér ábata að hætta að gera rangt og tvöfaldan ábata að byrja þess í stað að gera rétt.

## 7. Um undirskriftasöfnun með flugvelli

2001 samþykktu Reykvíkingar í kosningu, sem haldin var fyrir atbeina Samtaka um betri byggð (BB) að flugvöllur skyldi farinn úr Vatnsmýri 2016. Eina röddin, sem talaði fyrir brottför hans voru BB með eldhúsbauka stjórnamanna og þekkinguna eina að vopni.

Þá beittu samgönguyfirvöld sér gegn brottför flugsins með opinberu fé, sérstökum upplýsingafulltrúa Flugmálastjórnar og kosningastjóra, forkólfi úr atvinnulífinu. Sá stofnaði hollvinasamtök, sem síðan hafa reglulega keypt skoðanakannanir um völlinn í kjölfar mikils áróðurs í hvert sinn.

Herferðin 2013 hófst fljótlega eftir tap fjórflokksins 2010. Borgaryfirvöld sátu þögul hjá fyrir kosninguna 2001 og hafa gert síðan þegar talið berst að Vatnsmýri og flugvelli.

Svarendur eru því óupplýstir nú sem fyrr og kjósa gegn eigin hag og almannahag, ekki síst Reykvíkingar. Þeir sæta einhliða áróðri flugvallarsinna („Putin Syndrome“), m.a. einhæfum, órökstuddum og tilfinningahlöðnum vaðli um „sjúkraflug“.

Undirbúningur hefur staðið frá 2010 (frá afhroði fjórflokksins í borgarstjórnarkosningum) með aðkomu xD, xB, Morgunblaðsins, Stöðvar2, flugmálayfirvalda og hollvina flugvallar með sama forkólfinn úr atvinnulífinu í forystu.

BB telja að átak flugvallarsinna hafi kostað amk. 10 milljónir kr. á við fullbúinn kosningaslag auk „ókeypis auglýsinga“ í Morgunblaðinu, á Stöð2 og í nokkrum öðrum fjölmiðlum, sem eru líklega margra tuga milljóna virði samtals.

Hand Out – samantekt

<http://merkurpoint.is/images/Hand%20Out%20-%20samantekt.pdf>

Hand Out

<http://merkurpoint.is/images/Hand%20Out.pdf>

Umsögn um AR2010-2030

<http://merkurpoint.is/images/UMSOGN.pdf>



# Umsögn Samtaka um betri byggð (BB)

## um tillögu að Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 (AR 2030)

20.09.2013

### 0.0 INNGANGUR

Það er rökstutt mat Samtaka um betri byggð (BB) að langmikilvægasta forgangsverkefni borgaryfirvalda í Reykjavík á 2. áratug 21. aldar sé að stöðva stjórnlausa útpenslu byggðar á höfuðborgarsvæðinu, sem hófst með yfirtöku ríkisins á Vatnsmýri undir innanlandsflugvöll þann 6. júlí 1946, og beina þróun byggðar inn á við eins fljótt og nokkur kostur er.

Tækið til þess er Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030 (AR 2030), svo fremi sem það er nýtt til að greiða fyrir hraðri uppbyggingu þéttar og blandaðrar miðborgarbyggðar í VATNSMÝRI (sjá: Vatnsmýri).

AR 2030 gefur fyrirheit um að það verði fyrsta skipulag í sögu Reykjavíkur eftir síðari heimsstyrjöldina, sem tekur af tvímæli um að í VATNSMÝRI skuli rísa borgarbyggð (sjá: Miðborgin). AR 2030 getur þannig markað veruleg tímamót í þróunarsögu höfuðborgarinnar.

Texti í aðalskipulagstillögunni er hins vegar ekki nægilega afdráttarlaus því á nokkrum stöðum er vísað til Svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins og Samgönguáætlunar (ríkisins) 2011-2022 með þeim hætti að mögulegt gæti verið og jafnvel auðvelt fyrir önnur stjórnvöld að tefja eða hindra áform borgaryfirvalda um uppbyggingu í VATNSMÝRI og markvissa þéttingu byggðar (sjá: Vatnsmýri).

### 1.0 UM BB

Tilfni að stofnun Samtaka um betri (BB) byggð árið 1999 er verulega óhagfelld þróun byggðar í Reykjavík og síðar á höfuðborgarsvæðinu frá lokum seinni heimsstyrjaldar 1945 og frá óréttmætri yfirtöku íslenska ríkisins á Vatnsmýrarsvæðinu undir innanlandsflugvöll (áður herflugvöllur Breta frá 1941; sjá: 2.1 og 2.2; einnig VIÐAUKA ... ).

Tilgangur Samtaka um betri byggð (BB) er að vinna að stöðvun stjórnlausrar útpenslu (Urban Sprawl) á höfuðborgarsvæðinu og að stuðla þess í stað að markvissri þéttingu byggðarinnar inn á við.

Markmið samtakanna er að Reykvíkingar taki á ný það frumkvæði á höfuðborgarsvæðinu, sem nauðsynlegt er (frumkvæði, sem glataðist 6. júlí 1946) til að marka mannvæna og skilvirka þróunarstefnu byggðar og samfélags með því að reisa svo fljótt sem auðið er þetta og blandaða miðborg í Vatnsmýri.

## 2.0 FORSENDUR BB

BB fjallar um landnotkun og samgöngur á höfuðborgarsvæðinu í heild. BB benda á það sem þó er augljóst: Ekki er hugsanlegt að ná fram skilvirku og mannvænu skipulagi á svæðinu með samlímingu aðalskipulags 7 aðskilda sveitarfélaga. Þvert á móti veldur skipulagsglundroðinn illbærilegu og ört vaxandi óhagræði og gríðarlegu tjóni fyrir höfuðborgarsamfélagið og landsmenn alla.

Þegar rætt er um HÖFUÐBORGINA (HB) í þessari umsögn er átt við HÖFUÐBORGARSVÆÐIÐ.

Svo markmið um stöðvun á útpenslu byggðar og þéttingu inn á við nái fram að ganga benda BB á að borgaryfirvöld í Reykjavík verða nú þegar að taka þá forystu og það frumkvæði, sem þarf og sem Reykjavík hafði um þróun borgarinnar en glataði daginn sem ríkisvaldið tók með ÓRÉTTMÆTUM HÆTTI yfir Vatnsmýri. Þann dag, 6. júlí 1946, var ekkert þéttbýli á svæðinu utan Reykjavíkur og Hafnarfjarðar (sbr. VIÐAUKA ...).

BB benda á að hvergi á höfuðborgarsvæðinu (HB) er mögulegt að byggja upp virka þungamiðju búsetu, menningar og miðborgarstarfsemi til framtíðar nema með samþættingu Gamla miðbæjarinnar og þéttrar og blandaðrar miðborgarbyggðar í Vatnsmýri.

BB hafa að leiðarljósi þjóðarhag, víðtækustu almannahagsmuni, ítrustu kröfur um skilvirkni, sjálfbærni, öryggi, staðbundna mengun, hnattræna losun og mannvænt og menningarlegt borgarumhverfi.

BB telja að borgaryfirvöld í Reykjavík verði að grípa til viðeigandi ráðstafanna til að tryggja að helstu markmið í AR 2030 nái fram að ganga í samskiptum við ríkisvald og sveitarfélög og láti í því skyni gera:

1. lögfræðilega álitserð um yfirtöku íslenska ríkisins á Vatnsmýrarsvæðinu fyrir 67 árum
2. hlutlægt mat á glötuðum tækifærum, óinnheimtri lóðarleigu og öðru beinu og óbeinu tjóni, sem borgarsamfélagið kann að hafa orðið fyrir vegna þvingaðrar flugstarfsemi í Vatnsmýri sl. 67 ár.

## 3.0 STÖÐUMAT

Íslenska höfuðborgin hefur glatað helstu einkennum, sem prýtt hafa borgir frá upphafi þeirra fyrir um 8.000 árum. Á árinu 2013 búa þar um 207.000 borgarbúar á 150km<sup>2</sup> eða um 141b/ha og er hún einhver dreifðasta höfuðborg, sem sögur fara af.

MIÐJAN er horfin (sjá: Miðborgin). Gamli miðbærinn í Reykjavík var öflugur, lifandi og fjölbreytilegur í stríðslok en hefur koðnað niður jafnt og þétt allan lýðveldistímann.

NÁNDIN er horfin (sjá: Þéttleiki byggðar) og langflestir búa nú utan “göngufjarlægðar”. Af þeim sökum er hvorki grundvöllur fyrir sjálfbærar og skilvirkar ALMENNINGSSAMGÖNGUR né NÆRÞJÓNUSTU (sjá: Strætó og nærþjónusta). Borgarsamfélagið er ofurselt VÍTAHRING BÍLSINS (sjá: Bílaborg) svo lengi sem borgaryfirvöld í Reykjavík (sjá: Stjórnsýsla) bregðast ekki við með afgerandi hætti með róttækri þéttingu byggðar.

## 4.0 STAÐHÆTTIR

### 4.1 Bílaborgin

Höfuðborgin er ekki lengur sjálfbær og rekstrargrunnur almennasamgangna löngu brostinn. Síharðnandi vítahringur bílasamfélagsins ræður ríkjum og mótar borgarskipulag, lífsstíl, viðhorf og neysluvenjur. Fjármunum og kjörtíma borgarbúa, sem með réttu ætti að verja í raunveruleg lífsgæði, uppeldi, umönnun og menntun barna, í sköpun, hvíld, skemmtun, stjórnmalapáttöku, útivist, menningarstarf og mannleg samskipti, er sóað í endalausum akstri og striti fyrir rekstri ökutækjanna.

Segja má að borgarsamfélagið sé sjúkt, að sjúkdómsvaldurinn sé flugvöllurinn í Vatnsmýri, að sjúkdómseinkennið sé einhver mesta bílaeign í heimi og að afleiðingarnar birtist á öllum sviðum samfélagsins, í rekstri heimila, sveitarfélaga og fyrirtækja, á sviði heilbrigðis (t.d. hreyfingarleysi, offita, hjarta- og öndunarsjúkdómar, krabbamein, streita, einsemd, geðrænn vandi og umferðarslys), menntunar og uppeldis, á sviði lýðræðis, stjórnála og menningar.

Lélegt borgarskipulag og afleiddur vítahringur bílasamfélagsins bitna á öllum þáttum mannlífs í borginni og hefur m.a. afgerandi áhrif á sviði efnahags, rekstrar, samfélags, menningar, umhverfis og heilbrigðis. Að óbreyttu borgarskipulagi og stjórnlausri útpenslu byggðar mun bílum á hverja þúsund íbúa halda áfram að fjölga þó óvígða ef nokkurn staðar séu þeir nú þegar fleiri en hér.

Skv. Umferðarspá Vegagerðarinnar 2012-2060 fjölga bílum á hverja þúsund landsmenn úr 753 þann 31.12.2012 í um 1.000 árið 2060 (miðspá). Þann 01.01.2013 höfðu 758 af hverjum 1.000 náð 18 ára aldri og færri en 720 / 1.000 höfðu ökuleyfi.

### 4.2 Höfuðborgarsvæði

Þegar ríkið tók yfir kjörlandi Reykvíkinga í Vatnsmýri undir innanlandsflugvöll í júlí 1946 riðluðust allar áætlanir um þróun höfuðborgarinnar. Á þessum tíma var ekkert þéttbýli á svæðinu vítt og breitt utan Reykjavíkur og Hafnarfjarðar en nú tók að myndast fyrsti vísir að þéttbýli í Garðahreppi, Kópavogi og Mosfellssveit. Þessir glænýju bæir hafa síðan tekið við allflestum aðfluttra af landsbyggðinni og þar hefur stjórnlaus útpensla byggðar á höfuðborgarsvæðinu orðið langmest.

Árið 1900 voru Reykvíkingar 5.800 eða 7,4% landsmanna. Í stríðslok var þetta hlutfall komið í um 38% en hefur haldist nánast óbreytt síðan. Frá 1946 fjölgaði hins vegar öðrum þéttbýlisbúum höfuðborgarsvæðisins úr upb. 4.000 íbúum í Hafnarfirði í 85.000 eða í 27% landsmanna.

#### 4.3 Miðborgin

Í amk. 30 ár hafa höfuðborgarbúar varla átt sér nokkra miðborg sem heitið getur. Frá stríðslokum hefur Gamli miðbærinn í og við Kvosina hrörnað jafnt og þétt vegna þess að flugvöllur var þá festur í sessi í Vatnsmýri. Íbúum þar (í 101 Rvk.) fækkaði úr 40 í 14 þús. og nú ber hann flest merki einhæfs rauðljósa hverfis, sem höfðar einkum til erlendra ferðamanna og skemmtanaglaðra Íslendinga.

Við það að sjálfgefið vaxtarsvæði Reykjavíkur í Vatnsmýri var tekið undir innanlandsflug 1946 tvístraðist hefðbundin miðborgarþjónusta um alla Reykjavík og glænýja nágrennabæi. Þjónustuás við Suðurlandsbraut, Skeifu o.s.fr.v., sem skipulagsyfirvöld gefa nú sæmdarheitið „línumiðborg“ í AR 2030, er hluti af þessu stórslysi (sbr. lið 10).

Sérverslun við Laugaveg og nágrenni, einhverjar síðustu leifar hefðbundinnar miðborgarstarfsemi í Gamla miðbænum, hefur oft átt erfitt uppdráttar í samkeppni við nýjar verslunarmiðstöðvar í Kringlunni, Skeifunni, Smáralind og víðar.

Aðgerðir borgaryfirvalda til að torvelða aðkomu einkabíla að Gamla miðbænum eru að einhverju leiti ótímabærar á meðan ekki hillir undir að gengið verði rösklega til verks í að stöðva stjórnlausu útpenslu byggðar.

Líklega geta þessar aðgerðir leitt til áframhaldandi og aukinna erfiðleika sérverslunar og annarar starfsemi í gamla miðbænum því vegna stjórnlausrar útpenslu byggðar eru flestir höfuðborgarbúar enn (og etv. í auknum mæli) háðir eina nothæfa samgöngutækinu (bílnum) og sækja þá sín viðskipti og daglega þjónustu annað.

Á sama tíma verður æ algengara að íbúar í Gamla miðbænum líti á svæðið sem íbúðahverfi og beiti sér gegn hefðbundinni miðborgarstarfsemi.

Við gerð svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins um sl. aldamót beittu skipulagsráðgjafarnir NesPlanners FJÖLKJARNA-líkani, sem er með öllu óviðeigandi fyrir smáborg með 207 þúsund íbúum en hæfir einkum borgum, sem eru 20-100 sinnum fjölmennari.

#### 4.4 Stjórnsýsla

Stjórn skipulagsmála frá stríðslokum hefur einkennst af auðsveipni borgaryfirvalda gagnvart landsbyggðarsjónarmiðum ríkisvalds, Alþingis og ráðandi stjórnmalaflokka, m.a. varðandi málefni flugvallar í Vatnsmýri og stofnbrauta höfuðborgarinnar.

Allan lýðveldistímamann var fjórflokkurinn einráður í stjórnmalasamskiptum ríkis og Reykjavíkurborgar og neikvæðra áhrifa þess gætir enn þó borgarvinsamleg öfl hafi náð lykilstöðu í borgarstjórn Reykjavíkur 2010 með skipulagsstefnu BB í farteskinu. T.d. hefur Samgönguáætlun 2011-2022 afgerandi neikvæð áhrif á grundvallarþætti í AR 2030; að óbreyttu tefst uppbygging í Vatnsmýri að mestu í amk. 10 ár eða fram til 2023 og nýtingarhlutfall þar verður sömuleiðis að óbreyttu amk. helmingi of lágt vegna skorts á ríkisfé til ytra gatnakerfis Vatnsmýrarsvæðisins.

#### 4.5 Grunnkerfi Strætó og nærþjónusta

Rekstrargrunnur almennasamgangna og nærþjónustu í Reykjavík brast á níunda áratug 20. aldar þegar farþegum á hvern ekinn km. og viðskiptavinum innan göngufjarlægðar tók að fækka mjög hratt vegna útpenslu byggðar, fjölgunar bíla og samtengingar við nágrannabæi.

Talið er að þéttleiki byggðar þurfi að vera um 35-50 íb/ha til að almennasamgöngur séu góðar og sjálfbærar; þéttleikinn á höfuðborgarsvæðinu er nú um eða innan við 14 íb/ha og fer að óbreyttu lækkandi.

Möskvar þessara tveggja grunnkerfa eru svo gisnir og fjarlægðirnar svo miklar á milli íbúanna innbyrðis og á milli heimila, vinnustaða og daglegrar þjónustu á höfuðborgarsvæðinu að einungis mjög lágu hlutfalli borgarbúa endist tími til að reka dagleg erindi sín og fjölskyldna sinna með öðrum hætti en í einkabíl.

#### 4.6 Vatnsmýri

Þann 1. janúar 1932 fengu Reykvíkingar yfirráð yfir Vatnsmýrarsvæðinu úr jörðunum Þormóðsstöðum, Nauthóli og Skildinganesi. Vatnsmýri var þá sjálfgefið vaxtarsvæði ört vaxandi höfuðborgar en þann 6. júlí 1946 tók ríkisstjórn Íslands Vatnsmýri undir borgaralegan flugvöll.

Svæðið er kjörið byggingarland vegna skjóls fyrir norðlægum áttum, vegna þess hve víðlent það er og slétt og vegna nálægðar við gamla miðbæinn en þó í hæfilegri fjarlægð, í 7-14m hæð yfir sjávarmáli.

Vatnsmýri er ekki mjög mýrlend en víða er alldjúpt á fast berg. Það er verulegur kostur ef reisa á þetta og fjölbreytilega byggð. Á árunum 1999-2002 var hundruðum þúsunda rúmmetra af mýrarjarðvegi ekið á brott og fyllt upp með vönduðu fyllingarefni þegar byggður var þar nýr flugvöllur.

Vatnsmýri er einstakt byggingarsvæði og tækifærin, sem felast í þróun þétttrar og blandaðrar miðborgarbyggðar þar eiga sér ekki margar hliðstæður meðal nágrannaþjóða og þó víðar væri leitað. Á engum öðrum stað er hægt að reisa nýtt og heilstætt miðborgarhverfi, sem bíður upp á ótal tækifæri, áður óþekkt samlegðaráhrif og lausnir margra gamalla vandamála:

1. Mikil og markviss uppbygging á skömmum tíma stöðvar stjórnlaus útpenslu
2. Akstur og fjöldi umferðarslysa dragast saman og kostnaður heimila, fyrirtækja og sveitarfélaga minnkar
3. Þétt og blönduð miðborgarbyggð eflir gömlu miðborgina og skapar á ný skilyrði fyrir öflugar almennasamgöngur
4. Mun fleiri geta nýtt sér að ganga og hjóla
5. Skilyrði skapast fyrir öflugar nærþjónustu af margvíslegu tagi
6. Hnatræn losun CO<sup>2</sup> og staðbundin mengun minnka, heilsufar batnar
7. Samlegðaráhrif verða á milli eldri og nýrra mennta- og hátæknistofnana á svæðinu
8. Borgarbúum gefst loks sá valkostur að búa í fjölbreytilegu miðborgarumhverfi
9. Uppbyggingarþrýstingur í gamla miðbænum minnkar



## 10. Uppbyggingarmöguleikar styrkja höfuðborgina inn á við, innanlands og á alþjóðavísu

### 4.7 Þéttleiki byggðar

Byggð í Reykjavík þéttist úr 25 íbúum á hektara árið 1900 í 175 íb/ha 1940 við það að tún og engi breyttust í húsaðir og heil hverfi án þess að jaðar byggðarinnar færðist út. Með borgaralegum flugvelli í Vatnsmýri gjörbreyttust hins vegar allar forsendur um framtíðarþróun höfuðborgarinnar

Strax árið 1941 rauf AV-flugbraut herflugvallarins skarð í Skildinganeshverfið og þurftu þá um 600 íbúar að flytja þaðan nauðugir, flestir í Laugarnes. En nú hófst hröð og óskipuleg dreifing nýrrar byggðar um víðáttumikið svæði austar á nesinu og þar sem Reykjavík gat ekki lengur tekið við öllum aðfluttum varð til fyrsti vísir að glænýju þéttbýli í Mosfellshreppi, Garðahreppi og Kópavogi. Þetta glænýja þéttbýli greiddi á næstu árum og áratugum mjög fyrir auknum fólksflutningum af landsbyggðinni.

Frá 1941 til 2013 rösklega fjórfaldaðist íbúatala höfuðborgarinnar en landþörfin allt að fimmtugfaldaðist. Árið 2013 eru höfuðborgarbúar um 207.000 á rösklega 15.000ha lands eða um 14 íbúar á hektara. Þessi hraða splundrun byggðar og hrun þéttleika með tilkomu flugvallarins er að sjálfsgöðu stórslys, sem með sívaxandi þunga hefur markað djúp spor í íslensku samfélagi. Íslenska höfuðborgin er jafnháð einkabílnum og á svipuðu róli og dreifðustu borgir Bandaríkjanna og Ástralíu varðandi þéttleika, samgöngur og nærþjónustu.

## 5.0 UMSÖGN BB UM AR 2030

### 5.1 Fyrirvarar

Samtök um betri byggð (BB) telja að almenningur hafi ekki komið með nægilega virkum hætti að þessari endurskoðun aðalskipulags Reykjavíkur strax við upphaf skipulagsferlisins, einkum varðandi þá þætti, sem skipta langmestu um framtíðargæði borgarinnar svo sem þéttleika byggðar, samgöngur og landnotkun.

BB telja að kynning borgaryfirvalda á þeirri tillögu, sem hér er til umfjöllunar, hafi einkum miðast við bein áhrif skipulagsins á einstök hverfi en að sleppt hafi verið að mestu umfjöllun um það sem skiptir heildina langmestu, þ.e. brotthvarf flugvallar, stöðvun útpenslu og þéttingu inn á við.

BB benda á að gerð borgarinnar hefur afgerandi áhrif á mestallt líf borgarbúa, menningu þeirra, heilbrigði, félagsleg tengsl og efnahagslega afkomu. Borgarskipulagið, sem ræður þróun og eðli borgarinnar, er því mikilvægasta verkefni íbúanna.

Þátttaka íbúanna í mótun sinnar eigin borgar, framtíðar og samfélags er því að mati BB hornsteinn borgaralegs lýðræðis.

Raunveruleg umræða um borgarskipulagið fer sjaldnast fram fyrir kosningar, hvorki til Alþingis né til borgarstjórnar í Reykjavík. Engin breyting varð þar á fyrir alþingiskosningarnar 2013.

Umræðan nú í aðdraganda kosninga 2014 stjórnast alfarið af herferð flugvallarsinna gegn almannahagsmunum, herferð, sem hófst strax eftir afhroð fjórflokksins í borginni 2010.

Það er mat BB að fyrstu ákvarðanir í skipulagsferlinu, ákvarðanir um forsendur og markmið, séu langmikilvægastar og víðtækastar og því skipti miklu að almennir borgarar og aðrir hagsmunaaðilar komi að skipulagsvinnunni strax á fyrstu stigum.

Tryggja ber að höfuðborgin verði sem allra best fyrir núlifandi og óborna Reykvíkinga, gesti þeirra og aðra Íslendinga. Í Reykjavík er stærsta og elsta þéttbýli á höfuðborgarsvæðinu og því er mikilvægt að Reykvíkingar taki á ný afdráttarlausu forystu um framtíðarþróun höfuðborgarinnar.

BB telja að Reykvíkingar megi undir engum kringumstæðum verða taglhnýtingar þeirra nágrannabæja, sem með beinum hætti þakka tilurð sína því að flugvöllur var festur í Vatnsmýri 6. júlí 1946.

BB telja að ganrýnið og opinskátt stöðumat sé einn mikilvægasti þáttur faglegrar skipulagsvinnu og um leið forsenda góðrar niðurstöðu til langrar framtíðar. BB sakna þess að heildstætt stöðumat sé ekki að finna í fyrirliggjandi tillögu að AR 2030.

Nú eru um 12 ár síðan núverandi AR 2001-2024 tók gildi. Skv. 35.gr. Skipuagslaga hefði borgarstjórn Reykjavíkur amk. átt að endurskoða AR 2024 eftir kosningar 2006.

Þar sem nú eru liðin um sjö ár síðan vinna hófst við þá endurskoðun, sem nú lítur dagsins ljós í tillögu að Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 má telja vafasamt að almenn ávæði í I kafla 1.gr. c í Skipulagslögum sept. 2010 um samráð við almenning séu nægjanlega uppfyllt.

Sömuleiðis telja BB mikilvægt að borgaryfirvöld tryggji með fullnægjandi hætti að farið verði eftir lýðræðislegri ákvörðun Reykvíkinga í almennri atkvæðagreiðslu í mars 2001, að víðtækum almannahagsmunu verði ekki vikið til hliðar fyrir léttvæga sér- og einkahagsmuni og að markmið í 1. gr. Skipulagslaga 2010 nái fram að ganga, að sjálfbær þróun, hagur heildarinnar, efnahagslegar, félagslegar og menningarlegar þarfir borgarbúa, heilbrigði þeirra og öryggi verði höfð að leiðarljósi.

Athugasemdir

1. Brottför flugvallar í Vatnsmýri er í lausu lofti því viðræður við ríkið um hann eru engar þrátt fyrir fyrirheit í SGÁ-2011-2023; ríkið hefur nú leyfi borgarinnar til að reisa flugstöð fyrir nokkur hundruð milljónir króna sem á að vera tilbúin 2015, ári áður en flugvöllurinn á að vera farinn skv. kosningu 2001 (NS-braut skv. núg. AR).

2. Á uppdrætti yfir aðalगतnakerfið í AR 2030 (í kafla „Vistvænar samgöngur“ á bls. 145) er búið að fella niður mislæg gatnamót við Bústaðaveg-Reykjanesbraut, næst verstu slysgatnamót Íslands. Það gengur að sjálfsögðu ekki!!!

3. Húsahæðir í AR 2030 eiga almennt að vera 3-5; BB telur að 3-7h. sé mun eðlilegra, einkum í byggð í Vatnsmýri.

4. NH (nýtingarhlutfall) í Vatnsmýri verði amk 1,8, ekki 0,85. Algerlega óásættanlegt er að 2030 verði einungis búið að reisa upp. 40% af áætlaðri byggð þar.

5. BB hefur undir höndum áreiðanlega úttekt virtrar breskrar vísindastofnunar á áhættu á „Tsunami“ (hafnarbylgju) við strendur Íslands (10m há alda á 1.000 ára fresti að meðaltali). Á fundi BB með yfirmönnum almannavarna haustið 2012 kom fram að þeir reiknuðu með 5m hárrí öldu á Faxaflóa á 1.000 ára fresti en í AR er þessi náttúruvá ekki nefnd. Ljúka þarf vinnu við almannavarnaáætlun (áhættumat og viðbragðsáætlun) höfuðborgarsvæðisins fyrir árslok 2015. Fyrirheit um það verði gefið í AR 2030. Augljóst er í því sambandi að fjölga verður flóttaleiðum á austur-vestur ásnum og norður-suður ásnum á þessu svæði sbr. Öskjuhlíðargöng, Kópavogsgöng, þverun Skerjafjarðar og Sundabraut.

6. Í upptalningu á veikleikum í þróun Reykjavíkur telur BB rétt að bæta við „Skortur á heimabyggðarhollustu“ (Local Patriotism) og „Minnaður félagauður“ (Social Capital).

7. Í AR 2030 verði gert ráð fyrir að allt flug fari úr Vatnsmýri fyrir árslok 2016 sbr. niðurstöðu í almenntri atkvæðagreiðslu 2001.

8. Í AR 2030 verði gert ráð fyrir að mun fyrr verði byrjað að byggja í Vatnsmýri. Uppbyggingu þar verði að mestu lokið 2030. Húsahæðir verði að jafnaði 3-7h.

9. Ekki boðar gott orðalagið á bls. 31 í kaflanum BORGIN VIÐ SUNDIN: „Frekari athuganir á mögulegri staðsetningu nýs innanlandsflugvallar verða viðfangsefni endurskoðunar svæðisskipulags“ (sjá nánar Skipulag borgarhluta, Vatnsmýri).

10. Undrun og áhyggjur vekur hinn mikli áhugi í AR 2030 á að byggja upp „línumiðborgina“ ásamt orðalaginu á bls. 31 BORGIN VIÐ SUNDIN: „Annar sambærilegur ás getur síðan legið til suðurs frá miðborginni þegar byggð tekur að rísa í Vatnsmýri“.

11. Gerð verði Umferðaröryggisáætlun (UMFÖÁ) fyrir Reykjavík í tengslum við AR 2030, sem geri t.d. ráð fyrir 20% fækkun meiriháttar slysa og dauðaslysa fyrir hvert 5 ára tímabil. Þessari UMFÖÁ fylgi ítarleg fjárhags- og framkvæmdaáætlun sbr. tvær slíkar á tímum R-listans (1996-2007). Vert er að geta þess að sambærileg umferðaröryggisáætlun fylgir aðalskipulagi Kaupmannahafnar 2011. Á meðal framkvæmda í aðalgatnakerfi Reykjavíkur (fjármagnað af ríkinu), sem eru óhjákvæmilegur hluti slíkrar UMFÖÁ, eru gerð nokkurra mislægra gatnamóta (t.d. á mótum Bústaðavegar og Reykjanesbrautar) og mislægra göngu- og hjólabrauta (t.d. brú yfir Breiðholtsbraut austan Norðurfells v. Select). Vinnubrögð við UMFÖÁ byggist á NÚLLSÝN.

12. Vegna þeirrar miklu þjóðhagslegu arðsemi, sem fylgir hraðri uppbyggingu þéttar og blandaðrar miðborgarbyggðar í Vatnsmýri (NH>=1,8) mega borgaryfirvöld ekki láta mótþróa ríkisins gegn fjármögnun viðbótargatnakerfis sunnan Vatnsmýrar (Öskjuhlíðargöng, Kópavogsgöng, þverun Skerjafjarðar o.s.fr.v.) stöðva eðlilega þróun. Þvert á móti ætti borgin að bjóða ríkinu lán fyrir óhjákvæmilegum framkvæmdum ef nauðsyn krefur, sem yrðu t.d. fjármögnuð með lóðasölu í Vatnsmýri.

13. Við opnun Sundahafnar árið 1968 var lagður grunnur að fákeppni í sjóflutningum til og frá Íslandi þegar tvö skipafélög skiptu með sér yfirráðum yfir löndunaraðstöðu hafnarinnar. Slíkt fyrirkomulag á sér enga hliðstæðu á heimsvísu svo vitað sé.

Sterkar líkur benda til þess að nýting lands þar sé slæm enda er um að ræða tvítekingu á flestum sviðum, t.d. gá mavöllum, vöruhótelum, löndunarkrönum og viðlegu á kostnað annarrar starfsemi í borginni og ekki síst aðgengis borgarbúa að Sundunum, einni helstu perlu borgarinnar.

1994 gerðu Drewry Shipping Consultants skýrslu um sjóflutninga til og frá Íslandi að beiðni Félags íslenskra stórkaupmanna. Flutningskostnaður á gámaeiningu milli Íslands og næstu erlendu hafnar reyndist amk. tvöfalt hærri en heimsmarkaðsverð.

Samkeppnisstaða útflutningsgreina væri því lakari en ella og verð allrar innfluttrar vöru því amk. 5% hærra en væri, ef Íslendingar nytu óheftrar samkeppni og heimsmarkaðar í sjóflutningum. Engar vísbendingar eru um að breytingar hafi orðið til batnaðar frá árinu 1994.

Það er mat BB að beita beri AR 2030 til að skilja á milli siglinga annars vegar og hafnarstarfsemi hins vegar til að ráða bót á þessari fákeppni og óhagræði borgarbúa.

Reykjavík, 20. september 2013,

Virðingarfyllt,

F.h. framkvæmdastjórnar Samtaka um betri byggð (BB)

Gunnar H Gunnarsson verkfræðingur 557 4335–896 8483 [gunnarhjortur@simnet.is](mailto:gunnarhjortur@simnet.is)

Örn Sigurðsson arkitekt 551 0683–822 0683 [arkorn@simnet.is](mailto:arkorn@simnet.is)

#### A. VIÐHENGI

Almannavarnir 01-2013

ALMANNAVARNIR Á HÖFUÐÐBORGARSVÆÐINU

HAFNARSTARFSEMI Í REYKJAVÍK

ISAVIA ohf

Miðstöð innanlandsflugs – UMSÖGN BB

Umsögn BB um samgönguáætlun 2011-2015/2022

Vatnsmýri – lögfræðileg úttekt

#### B. TILVÍSANIR

Emergency Medicine Journal <http://emj.bmj.com/content/by/year>

Howard Frumkin o.fl. (júlí 2004) Urban Sprawl and Public Health

Urban Planning and Public health at CDC

<http://www.cdc.gov/mmwr/preview/mmwrhtml/su5502a12.htm>

Samtök um betri byggð (2000) Nesið, þróun til vesturs

Newman og Kenworthy (1999) Cities and Sustainability

C. SKÝRINGARMYNDIR

Íbúar á hektara PDF

Manhattan-Reykjavík PDF

París-Reykjavík PDF

stjórnlaus útpensla PDF

Þéttleiki-eldsneytisnotkun PDF

## VIÐAUKI I

við

UMSÖGN Samtaka um betri byggð um Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030  
(sjá samantekt í FORMÁLA)

### 1. Hólmsheiði er í góðu lagi

Frá ólögmati yfirtöku Vatnsmýrar undir innanlandsflugvöll 06.07.1946 hafa Alþingi, ríkisstjórn og landsmálaflokkar barist fyrir því að festa hann þar í sessi gegn mjög ríkum almannahagsmunum og mótmælum Reykvíkinga. Tilgangur þessara afla á sér hvorki hagrænar né samgöngutæknilegar stoðir.

Hótun um flutning flugsins til Keflavíkurflugvallar hefur hingað til dugað vel í baráttunni. En nú hefur stæði fyrir nýjan flugvöll á Hólmsheiði í einu af úthverfum Reykjavíkur sett þessa baráttu í mikið uppnám því það er að flestu leiti mun betra en í Vatnsmýri. Af þeim sökum beita ráðandi öfl öllum tiltækum ráðum til að sópa Hólmsheiðarvalkostinum út af borðinu og kæfa umræðuna.

Dr. Haraldur Ólafsson veðurfræðingur fullyrti árið 2008 og ítrekaði í ágúst 2013 að nýting á hugsanlegum flugvelli á Hólmsheiði væri 96-98% að óbreyttum forsendum. Að mati flugrekenda nægja 95%.

Á árinu 2013 tilkynnti Isavia ohf án frekari skýringa um lækkaðan leyfilegan hliðarvind (o.fl.) á Hólmsheiði, úr 20 í 15hnúta. BB benda á að eigi svo róttæk reglugerðarbreyting um hönnun og rekstur flugvallar við einhver rök að styðjast hafi hún óhjákvæmilega hnattræna skírskotun og gildi því ma. einnig um Vatnsmýrarflugvöll.

BB benda á að um 1.750 alþjóðlegir flugvellir dreifast um alla heimsálfur, um strandsvæði og hásléttur, um bæði heimsskaut, um eyðimerkur og frumskóga, frá sjávarmáli og upp yfir 4.000m hæð og því teljast skilyrði á Hólmsheiði og í Vatnsmýri mjög sambærileg í þessum alþjóðlega samanburði.

BB benda á að Vatnsmýri og Miðnesheiði eru á sama veðursvæði. Vatnsmýri getur því ekki verið varaflugvöllur í millilandaflugi heldur eru það Akureyri og Egilsstaðir skv. flugmálastefnu ríkisins.

Þriðja brautin á Hólmsheiði mun hækka nýtingu þar og einnig lagfærð stefna og lenging brauta. Af sömu ástæðu lækkar niðurfelling NA-SV brautar í Vatnsmýri nýtingu þar (niður í 93,8%).

BB mæla með að borgin sjálf ráði erlendan flugvallasérfræðing sbr. fordæmi frá 1964: Hellmann og Buckley.

BB benda á að unnt er tölvuherma veður á Hólmsheiði á 6-8 vikum. Kostnaðurinn er innan við 10 milljónir króna.

BB benda á að krafa nú um 5 ára samfelldar veðurathuganir á Hólmsheiði er fráleit og til þess eins fallin að skapa ríkinu á ný skilyrði til endalausra tafa. Flugmálayfirvöld hafa enn ekki lokið veðurathugunum á Hólmsheiði, sem átti að vera lokið 2010, skv. samkomulagi samgönguráðherra og borgarstjóra frá árinu 2005

## 2. Sjúkraflutningar

Venjulegt vængjað sjúkraflug, sem er aðeins lítill hluti af sjúkraflutningum á Íslandi, kostar nú um 140milljónir á ári (Mýflug); það má bæta stórlega með auknu fjármagni.

Hlutur ríkisins í byggingarlandi undir flugbrautum í Vatnsmýri er amk. margra tuga milljarða kr. virði. Fyrir vaxtavexti af þeirri upphæð má stórauka framlög til venjulegs sjúkraflugs.

Sérhæfðar sjúkrabyrlur\* á fleiri stöðum á landinu geta bætt upp venjulegt sjúkraflug og eftir um leið sjúkraflutniga nær höfuðborgarsvæðinu; þær geta þannig sparað í rekstri úthafsþyrla Landhelgisgæslunnar.

Venjulegt sjúkraflug er að jafnaði þríþætt: A akstur að flugvelli\*\*, B flug, C akstur að sjúkrahúsi (LSH); ekki er reiknað með björgunaraðgerðum, flutningi á milli farartækja, bið eftir flugvél eða öðrum tögum; hlutfall C (aksturs að sjúkrahúsi) af heildarflutningstíma sjúklings A+B+C minnkar í réttu hlutfalli við auknar tafir\*\*\*.

Með þyrlu lengist flugtíminn B (þyrla <300km/klst, flugvél um 500km/klst) en akstur í þáttum A og C sparast; heildarflutningstími A+B+C styttest; óvissa vegna tafa minnkar og hjask vegna flutnings sjúklings milli farartækja hverfur.

Meðalflutningstími A+B+C= 60+60+7=127 mín í Vatnsmýri****	+/-0
Meðalflutningstími A+B+C= 60+58+15=133 mín á Hólmsheiði	+6 (5%)
Meðalflutningstími A+B+C= 60+64+30=154 mín á Miðnesheiði	+27 (21%)

\* Stofn- og rekstrarkostnaður (s/r) sjúkrabyrlu er um ¼ af s/r SuperPuma Landhelgisgæslunnar: 2 börur, 2 læknar, 250-300km/klst.

\*\* Óvissa er um tímalengd A+ í samanburði við B og C, sem eru nánast fastar stærðir.

\*\*\* Einhverjar tafir eru í öllu venjulegu sjúkraflugi; of oft eru þær verulegar og geta jafnvel tvöfaldað heildarflutningstíma sjúklings.

\*\*\*\* Flugtími B miðast við Akureyri.

Batahorfur bráðveikra og stórslasaðra ráðast mun frekar á fyrstu mínútum sjúkraflutnings (í þætti A) en á síðustu mínútunum (í þætti C).

Meginatriði er því að bráðveikum og alvarlega slösuðum sé komið í stöðugt ástand sem fyrst og áður en lagt er upp í óvissuferð í venjulegu sjúkraflugi svo flutningstími hafi ekki áhrif á batahorfur. Alvarlega slasaða og bráðveika ætti mun frekar að flytja með þyrlu frá slysstað (sjúkrastað) beint á sjúkrastofnun.

Þetta styður grein Þorgeirs Gestssonar sérfræðings í tauga- og lyflækningum í Fréttablaðinu 17.09.2013. Þar vitnar hann í rannsókn Nicoll o.fl., sem birt var í Emergency Medical Journal 2007, sem leiðir í ljós að beint samband var á milli afdrifa 10.315 sjúklinga í bráðri lífshættu og fjarlægðar þeirra í beinni loftlínu (í þéttbýli) frá sjúkrahúsinu, sem meðhöndlaði þá.

Orðrétt segir í grein Þorgeirs: „Niðurstaðan var að fyrir hvern kílómetur, sem fjarlægðin jókst um jukust dánarlíkur viðkomandi einstaklings um 2%. Sé dæmi tekið af íbúðarbyggð í Úlfarsárdal, sem er 8-9km fjær Landspítala en Vatnsmýri þýddi það að bráð veikindi hefðu í för með sér 15-20% auknar líkur á láti sjúklingsins“.

Skv. Þorgeiri má þannig rekja 1% allra dauðsfalla til meiri fjarlægðar en 10km frá sjúkrahúsi. Færi Landspítalinn til Keflavíkur töpuðust líklega 50 mannlíf árlega á höfuðborgarsvæðinu og verði 20.000 íbúar settir í Úlfarsárdal fremur en í Vatnsmýri kostar það 1,5 dauðsföll til viðbótar árlega.

Í grein Þorgeirs kemur fram að fyrir stóran hluta bráðveikra geti búseta í 5km fjarlægð frá lítilli heilsugæslustöð á landsbyggðinni verið betri en búseta í 6km fjarlægð frá Landspítala. Allir læknar hafi lært að greina og meðhöndla stóran hluta bráðra veikinda, sem ógna lífi.

Aðrar öryggis- og heilbrigðisfórnir borgarbúa vegna stjórnlausrar útpenslu byggðar á höfuðborgarsvæðinu af völdum Vatnsmýrarvallar tengjast því að leiðir á milli heimila, vinnustaða, dagvöruverslana, heilbrigðisþjónustu o.s.fr.v. eru of langar og utan göngufjarlægðar. Grunnur nærþjónustu og almannasamgangna er löngu brostinn og einkabíllinn því eina nothæfa samgöngutæki langflestra borgarbúa.

Árlega aka þeir rösklega 150.000 bílum meira en 2,5 milljarða km með 80 alvarlega slösuðum og 2,8 látnum að meðaltali. Með þétttri og blandaðri miðborgarbyggð í Vatnsmýri má á 12-20 árum draga úr þörf fyrir akstur um 20-40% og fækkar þá alvarlega slösuðum um 16-32 og látnum um 0,5-1,0 á ári m.v. íbúafjölda og bílaeign 2013 (207.000íb., 743 bílar/1.000íb).

Aðrar afleiðingar of mikills aksturs eru sjúkdómar vegna mengunar, kyrrsetu og lífsstíls: Öndunarfærasjúkdómar, hjartasjúkdómar, krabbamein, sykursýki, streyta o.fl. auk sálrænna og félagslegra meinsemda vegna einsemdar og einangrunar.

Staða almannavarna er slæm vegna gríðarlegrar útpenslu byggðar. Það vantar ma. 2 nýjar slökkvistöðvar, viðvörunarkerfi, flóttaleiðir og nothæfa viðbragðsáætlun.

### **3. Opinber úttekt á störfum flugmálayfirvalda**

BB mun leggja sitt af mörkum til að fram fari opinber úttekt á störfum Samgönguráðuneytis (nú Innanríkisráðuneyti) og Flugmálayfirvalda (Flugmálafulltrúi ríkisins, Flugmálastjórn, Flugstoðir ohf og nú Isavia ohf), sem hafa í 67 ár einbeitt „sérþekkingu“ sinni í flug- og flugvallarmálum að því að viðhalda flugvelli í Vatnsmýri.

Á lýðveldistímanum hafa þessi yfirvöld ekki haft neitt frumkvæði að því að bæta til framtíðar stöðu flugmála á SV horninu í sátt við þéttbýlisbúa og til hagsbóta fyrir flugfarþega, flugrekendurog atvinnulíf heldur tortryggt alla aðra valkosti (Reykjavíkurborgar o.fl.) um ný flugvallarstæði, nú síðast á Hólmsheiði frá árinu 2005.

BB telja að til greina komi sérstök rannsókarnefnd Alþingis, Ríkisendurskoðandi eða Umboðsmaður Alþingis.

### **4. Yfirtaka ríkisins á landi í Vatnsmýri 06.07.1946 á sér enga stoð í lögum og rétti.**

Á árinu 1941 lauk hernámlið Bretar á Íslandi við byggingu herflugvallar í Vatnsmýri.

Þann 6. júlí 1946 afhentu Bretar íslenska ríkinu herflugvöllinn til umráða og á sama tíma gerði ríkisstjórn Ólafs Thors hann að borgaralegum flugvelli. Frá þeim degi hafa Flugmálastjórn Íslands, síðar Flugstoðir ohf og nú frá 2010 Isavia ohf annast rekstur hans.

Frá stofnun 1999 hafa Samtök um betri byggð (BB) m.a. bent á alvarlegar afleiðingar flugstarfseminnar í Vatnsmýri og á hæpnar réttarfarslegar forsendur hennar.

Eftir umtalsverða upplýsingaleit á Landsbókasafni, í Skjalasafni Reykjavíkur, í Alþingistíðindum, á Alþingi og í Innanríkisráðuneyti telja Samtök um betri byggð nú ljóst að hvergi sé að finna heimildir eða vísbendingar um að yfirtaka ríkisins á landi Reykjavíkinga í Vatnsmýri þann 6. júlí 1946 undir borgaralegan flugvöll hafi átt sér einhverja stoð í lögum og rétti.

Þvert á móti telja samtökin að ljóst sé orðið það, sem raunar hefur alltaf blasað við réttisýnum og ósturluðum, að um var að ræða einhliða og óréttmæta aðgerð Alþingis og ríkisstjórnar Íslands í krafti 300% misvægis atkvæða.

BB sendu erindi um málið til borgaryfirvalda þann 05.05.2013. Í júní 2013 var erindinu vísað til Borgarlögmans (BoLö). Þann 08.07.13 áttu BB fund með BoLö til að fylgja erindi sínu eftir.

BoLö er sammála því að miski sem slíkur fyrnist ekki (aldrei), en ...

BoLö telur að þó miski sannist geti þolandi glatað réttindum v. tómlætis ... ?

BoLö telur að bótaréttur glatist á max 20 árum.

BoLö telur að borgin geti krafist lóðarleigu strax!



**5. BB hvetja til þess að borgaryfirvöld láti meta uppsafnað tjón** v. Vatnsmýrarflugvallar sl. 67 ár miðað við að Reykjavík er amk. töfalt víðáttumeiri og helmingi strjálbýlli nú en ella hefði orðið án flugvallar. Kannað verði ma.eftirfarandi:

Kostnaður sveitarfélaga, kostnaður atvinnulífs, kostnaður heimila, HRUNIÐ, undirmáslán, bílalán, skuldavandi heimilanna, skert heilbrigði borgarbúa, fleiri umferðarslys, meiri útblástur, meiri mengun, lengri útkallstími neyðarþjónustu, tímasóun í samgöngum, brostnir innviðir (strætó, nærþjónusta) lakari öryggisþjónusta (lögregla, slökkvilið, sjúkralið, neyðarlæknar, öryggiseftirlit), ófullnægjandi almannavarnir, glötuð tækifæri, glötuð samlegðaráhrif, glataður félagsauður, o.s.fr.v.

Þó slíkt mat verði ekki grunnur að bótakröfu skýrir það réttarstöðu Reykvíkinga og er því mikilvægur siðferðisgrunnur í umræðunni; sjá ParX frá 2007 og umfjöllun í Fréttablaðinu 09.09.'13 um grein Sigurðar Jóhannessonar hagfræðings í Vísbendingu

## **6. Borgaryfirvöld láti meta ábata af byggð í Vatnsmýri**

Endurunnin verði ParX-skýrslan frá 2007, þó þannig að einnig verði reiknaður þjóðhagslegur ábati af tvöfalt hærri nýtingu (NH=1,8) en gert er ráð fyrir í nýju aðalskipulagi.

Það sem ekki var tekið með í ParX-skýrslunni er ma.: Ábati vegna núverandi útivistarsvæða nærri Vatnsmýri, hækkun fasteignaverðs frá Kringlumýrarbraut að Hofsvallagötu, kostnaður heimila, kostnaður sveitarfélaga, kostnaðu fyrirtækja og stofnana, tímasóun í samgöngum, glataður félagsauður, lakara heilsufar, veikari innviðir, minna öryggi o.s.fr.

Þó ríkið þurfi að byggja nýja miðstöð innanlandsflugs hagnast það verulega (nettó) af brottför flugvallar úr Vatnsmýri vegna gríðarlegs verðmætis ríkislóðanna þar.

## **7. Undirskriftasöfnun með flugvelli er tortryggileg**

Svarendur eru óupplýstir og kjósa gegn eigin hag og almannahag, einkum Reykvíkingar.

Þeir sæta einhliða áróðri flugvallarsinna („Putin Syndrom“), einhæfum, órökstuddum og tilfinningahlöðnum málflutningi um „sjúkraflug“.

Undirbúningur hefur staðið frá 2010 (frá afhroði fjórflokksins í borgarstjórnarkosningum).

Mikil skipulagning hefur farið fram með beinni aðkomu fólks á skrifstofum xD, xB, Morgunblaðsins, Stöðvar2, flugmálayfirvalda, auk hollvina flugvallar með nafntogaðan athafnamann í forystu, o.s.fr.

BB telja að átak flugvallarsinna gæti hafa kostað á við góða kosningabaráttu auk „ókeypis auglýsinga“ í Morgunblaðinu, á Stöð2 og í nokkrum öðrum fjölmiðlum, framlag, sem er líklega samtals tuga milljóna króna virði.

Reykjavík, 20. september 2013,

F.h. framkvæmdastjórnar Samtaka um betri byggð (BB)

Gunnar H Gunnarsson verkfræðingur 557 4335–896 8483 [gunnarhjortur@simnet.is](mailto:gunnarhjortur@simnet.is)

Örn Sigurðsson arkitekt 551 0683–822 0683 [arkorn@simnet.is](mailto:arkorn@simnet.is)

# Athugasemdir vegna breytingar á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030

## með viðauka til 2040

Reykjavík 01.12.20

Umsögn eftirfarandi fulltrúa í Íbúaráði miðborgar og hlíða:

Margrét M. Norðdahl, Diljá Ámundadóttir Zoega, Benóný Ægisson og Jón Magnússon.

Fulltrúar taka af undir þau markmið aðalskipulagsins og viðauka að auka gæði borgarinnar með grænum aðgerðum sem miða að því að auka sjálfbærni í hverfum og leggja okkar lóð á vogarskálarnar til þess að takast á við loftslagsvanda í stóru samhengi.

Við fögnum sérstaklega þeim aðgerðum sem miða að því að bæta umhverfisgæði í hverfunum líkt og stökkur við Miklubrautina mun gera. Íbúar í Hlíðum hafa lengi kallað eftir þeirri framkvæmd.

Hverfin miðborg og hlíðar eru dásamleg hverfi og mikilvægt að öll uppbygging sé í góðum takti við þau og sé til þess fallin að gera gott betra. Það er mikilvægt að fjölga eigi íbúðum fyrir fólk á leigumarkaði og fyrir fólk úr ólíkum tekjuhópum með allskonar þarfir. Við viljum að hverfin og íbúar þeirra endurspegli breidd mannlífsins alls.

Við teljum að algild hönnun sé lykilatriði og eigi að taka markvisst inn í alla skipulagsvinnu þ.á.m aðalskipulagið og viðauka við það.

Við drögum hér fram þau atriði sem við viljum sjá að séu gerð betri skil:

- Við viljum að **algild hönnun (e. Universal design)** sé höfð til grundvallar í aðalskipulagi Reykjavíkurborgar, í huglægum og hlutlægum þáttum þess, og sett í forgrunn í öllu skipulagi og framkvæmdum. Ef hugmyndafræði og markmið algildrar hönnunar er til grundvallar í aðalskipulagi sem og í allri stefnumörkun þá er raunverulega verið að gera borg fyrir öll. Borgin þarf að taka mið af allskonar fólki, á ólíkum aldri með ólíka hæfni og þarfir. Þessu þarf að hnykkja á og setja fram stefnu um algilda hönnun í öll plön allsstaðar og draga það sérstaklega fram í aðalskipulaginu, markmiðum þess og tilgangi. Algild hönnun er ljómandi gott alþjóðlegt hugtak, aðalskipulagið inniber margt

sem fellur vel að hugmyndafræðinni en mun aukast að gæðum með því að nota hugmyndafræðina markvisst til grundvallar.

- **Leiksvæði fyrir börn á öllum aldri með allskonar hreyfi- og skyngetu** þarf að vera hugsað þegar ný hverfi eða viðbætur inni í hverfum eru gerðar. Slík svæði eiga að vera hönnuð með skapandi hætti inn í öll borgarrými.
- **Sálræn endurheimt, náttúra og list** eru mikilvæg atriði fyrir alla íbúa. Umhverfi þarf að vera nærandi og mikilvægt að huga að gróðri, náttúru elementum, birtu, listaverkum og **fegurð** í öllu borgarrýminu. Hugtök eins og fegurð og list eru ekki tabú í skipulagsmálum og þurfa að vera tekin inn sem lykilþáttur. Græn svæði þarf að vernda áfram líkt og kveðið er á um í aðalskipulagi og huga að dagsbirtu í allri uppbyggingu.
- Mikil aukning er í sjóböðum í hafinu umhverfis Reykjavík. **Fjölga þarf skilgreindum svæðum til sjóbaða** og taka mið af því í aðalskipulagi.
- **Strandlínan við Sæbrautina** er í mikilli sókn sem útivistarsvæði, þar mætti rýna sérstaklega hvernig skipulag getur stutt við þá þróun. Þar mætti jafnvel hugsa sér sjóböð sbr. Svipuð svæði í Danmörku og Svíþjóð þar sem tíðkast víða að hafa langar göngubryggjur útá haf eða afmarkaðar kvíar líkt og í Kaupmannahöfn þar sem fólk nýtur útsýnis og dýfir sér í hafið.
- 8 hæðir er of mikil hæð til að leyfa við Laugaveg. Talað er um 5 – 8 hæðir á þar, ráðið telur að 8 hæðir séu of hátt og vill að möguleg **hámarkshæð bygginga verði lækkuð þar**. Mikill munur er á þessari hæð við Suðurlandsbraut þar sem ekki er íbúabyggð og við Laugaveginna sem tekur við af Suðurlandsbraut og er inni í íbúahverfi í Hlíðum. Mikilvægt er að hæðir og umfang nýbygginga eigi að taka mið af þeim húsum sem fyrir eru.
- **Skógarhlíð** verður áfram skilgreind sem atvinnusvæði. Þar eru heilmikil tækifæri á að auka þjónustu og verslun við íbúa í Hlíðum og miðborg og auka skapandi möguleika líkt og **vinnustofur listafólks, hönnuða og annara í skapandi greinum** í víðu samhengi. Einnig þarf að stórbæta aðgengi gangandi og hjólandi um og **tengja betur á milli Hlíðahverfis, Öskjuhlíðar og Valssvæðisins í gegnum Skógarhlíðina**.

- **BSÍ**, samhliða uppbyggingu þar þarf að huga að umhverfinu og nábylinu við íbúabyggð. Tryggja góðar tengingar fyrir gangandi, rúllandi og hjólandi og gera allt umhverfi samgöngumiðstöðvar vistvænt og vistlegt.
- **Skólavörðuholtið**, svæði við Hallgrímskirkju og Tækniskólann, er algjörlega vannýtt undir bílastæði. Holtið allt þarf að endurskilgreina sem dvalar og útivistarsvæði sbr, Klambratún og Hljómskálagarðinn og **breyta í sannkallað lífsgæða svæði** fyrir íbúa og gesti miðborgar. Leiksvæði, fallegur gróður, jaðarsport, listaverk og möguleiki til þess að vera þar með listviðburði utan húss og matarvagna. Neðar í Holtinu austan megin er **Austurbæjarskóli og Vörðuskóli**. Þar eru mörg tækifæri til þess að fara frá gráu malbiki til grænna og vænna umhverfis með þarfir og hag barna og íbúa að leiðarljósi.
- Í gegnum og í kringum hverfi 101 og 105 eru afar miklar og hraðar umferðagötur líkt og Snorrabraut, Langahlíð N, Kringlumýrarbraut, Bústaðavegur, Njarðargata, Barónsstígur og Lækjargata, Sæbraut, Miklabraut og Hringbraut og fleiri. Göturnar eru ólíkar og spanna ólíka áhættu þætti. **Aðalskipulagið þarf að stuðla að því að minnka hljóð- og loftmengun og minnka hættu í umferðinni fyrir gangandi, hjólandi og rúllandi vegfarendur og setja þá vegfarendur í forgang.**
- **Landspítali**. Gera þarf ráð fyrir **göngu og hjólaleiðum í gegnum spítalasvæðið**, þar þarf einnig að gera ráð fyrir torgum og litlum dvalarsvæðum þar sem fólk getur tyllt sér.
- **Spilasalir** eru tilgreindir í aðalskipulagi og eru bannaðir á flestum stöðum í borginni nema á verslunarsvæðum líkt og í Kringlunni og í Skeifunni. Breyta þarf heimild og **banna líka í miðborginni og við Hlemm** en þar er íbúabyggð og ekki í samræmi við nýtt skipulag við Hlemm.
- Setja þarf **Víkurkirkjugarð** inn sem einn af kirkjugörðum í Reykjavík.
- Taka þarf heildstætt á skólamálum í hverfum 101 og 105 með skólafólki. Hvar í hverfunum þarf að bæta við auka skóla og hvernig á að nýta Vörðuskóla í því samhengi. Þetta þarf að liggja fyrir samhliða þéttingu í hverfunum og auknum fjölda barna.
- Mikil aukning er á áhuga á ræktun matjurta. Það mætti gera ráð fyrir **ræktunarsvæðum fyrir íbúa** í hverfum í aðalskipulagi þar sem því er viðkomið og gera aðgengilega. Mikil

og löng hefð er fyrir „skólagörðum“ eða hverfisgörðum í Reykjavík og má gjarnan hugsa það í heildarsamhengi við skipulag.

- Svæðið í kringum Sundhöllina og austan við hana er losaralegt og þarf að gera það svæði vistlegt og gera ráð fyrir því í skipulagi.
- Umhverfi hverfiskjarna þarf að vera notalegt og þar mætti gera ráð fyrir litlum dvalarsvæðum utandyra þar sem íbúar hverfa geta tyllt sér og spjallað saman.
- Íbúaráðið vill að farið verði í það að vinna hverfisSKIPULAG fyrir miðborg sem allra fyrst.
- Mikilvægt er þegar farið verður í stokkaframkvæmd að hanna gangnamunna þannig að íbúar í grennd verði ekki fyrir óþægindum vegna mengunar.

2. október 2020

Reykjavík

Umsögn Íbúaráðs Grafavogs um *Drög að tillögum að breytingu á Aðalskipulagi Reykjavíkurborgar 2010-2030, Endurskoðun á stefnu um íbúðarbyggð og blandaða byggð og framlenging skipulagstímabils til ársins 2040.*

Í ljósi aðstæðna í samfélaginu af völdum heimsfaraldurs covid óskar íbúaráð Grafavogs eftir að áformum við breytingar á aðalskipulagi Reykjavíkur verði frestað og þau kynnt íbúum í vinnuhópum og á opnum fundum þegar slíkt verður mögulegt. Frestir til athugasemda verði lengdir sem því nemur.

Þarna er um veigamiklar breytingar að ræða og ljóst að aðeins lítill hluti íbúa borgarinnar hefur náð að kynna sér þær. Farsælast er að svona mál fái góða kynningu í öllum hverfum og að íbúar komi að málum með beinum hætti.

Íbúaráð Grafavogs

## USK Skipulag

---

**Frá:** Harpa Brynjarsdóttir <Harpa.Brynjarsdottir@rvkskolar.is>  
**Sent:** fimmtudagur, 3. desember 2020 09:03  
**Til:** USK Skipulag  
**Efni:** Ályktun frá Álftaborg  
**Viðhengi:** ályktun.docx

**Eftirfylgniflagg:** Fylgja eftir  
**Flaggstaða:** Lokið

Komi þið sæl

Í viðhengi er ályktun frá leikskólanum Álftaborg varðandi byggingar á Fram svæði.  
Kær kveðja

Harpa Brynjarsdóttir  
Leikskólastjóri  
Leikskólinn Álftaborg  
Safamýri 30, 108 Reykjavík  
4113170/6648390





## Andmæli við áform um byggingar á íþróttasvæði Fram.

Á kynningarfundum Umhverfis- og skipulagssviðs Reykjavíkurborgar þann 11. nóvember sl. komu fram breytingartillögur á aðalskipulagi Reykjavíkur, um fyrirhuguð byggingaráform á íþróttasvæði íþróttafélagsins Fram.

Okkur stjórnendum í leikskólanum Álftaborg hugnast ekki byggingaráform á þessu svæði og leggjumst gegn tillögunni. Leikskólinn er nú þegar aðþrengdur af byggingum og liggur nálægt stórum umferðargötum eins og Miklubraut, Háaleitisbraut og Safamýri.

Við teljum að aukin byggð stóruki umferð í nágrenni skólans, sem er umtalsverð nú þegar. Við þurfum að gæta vel að heilsu barna með því að fylgjast náið með svifryksmengun sem fer langt yfir heilsuverndarmörk, þá daga sem miklar stillur eru. Þetta einskorðast ekki bara við vetrartímenn heldur getur svifryksmengunin líka farið yfir mörkin á góðviðrisdögum á vorin.

Við finnum einnig fyrir því að græn svæði vantar sárlega í umhverfi barnanna og leggjum frekar til að grasfletinum /fyrirhuguðum byggingarreit verði breytt í útivistarsvæði íbúa, sem skólinn getur haft afnot af fyrir útikennslu, hreyfingu, umhverfismennt og leik.

Virðingarfyllt

Harpa Brynjarsdóttir leikskólastjóri

Natalia Ravva deildarstjóri

## USK Skipulag

---

**Frá:** Ingibjörg Lilja Ómarsdóttir  
**Sent:** fimmtudagur, 3. desember 2020 15:14  
**Til:** USK Skipulag  
**Efni:** Áform um byggingar á íþróttasvæði Fram í Safamýri  
**Viðhengi:** Ályktun Fram svæðið Nóv 2020.docx

**Eftirfylgniflagg:** Fylgja eftir  
**Flaggstaða:** Lokið

Heil og sæl

Í viðhengi er ályktun stjórnar Háaleitis vegna áforma Reykjavíkurborgar um byggingar á íþróttasvæði Fram í Safamýri.

Gætuð þið vinsamlega staðfest móttöku skjalsins.

Með góðri kveðju,  
Stjórn Íbúasamtaka Háaleitis

## Áform um byggingar á íþróttasvæði Fram í Safamýri

Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar (USK) hélt kynningarfund 11. nóvember sl. fyrir fulltúa íbúaráða um breytingartillögur á aðalskipulagi Reykjavíkur. Þar voru nefndar hugmyndir um byggingaráform á íþróttasvæði Fram í Safamýri. Í málflutningi fulltrúa USK kom meðal annars fram sú hugmynd að byggja íbúðir á íþróttasvæði Fram í ljósi þess að Fram sé að flytja starfsemi sína úr Safamýrinni.

Íbúasamtök Háaleitis mótmæla þeirri hugmynd að byggja á íþróttasvæði Fram. Ástæðurnar eru eftirfarandi.

- Hugmyndin er ekki í samræmi við gildandi aðalskipulag Reykjavíkurborgar.
- Það er ekki boðlegt að nefna brotthvarf Fram af svæðinu sem rök fyrir nýrri íbúabyggð þarna, í ljósi þess að íþróttafélagið Víkingur hefur tekið yfir alla starfsemi Fram í Safamýri.
- Í samningi borgarinnar er kveðið á um að fara skuli fram þarfagreining vegna íþróttastarfs áður en því er ráðstafað að hluta eða fullu í annað. Það er skýr afstaða Víkings, út frá þeirra þarfagreiningu, að þetta svæði mun áfram verða nýtt að fullu undir íþróttastarf þeirra.
- Þessar hugmyndir ganga gegn vilja margra íbúa í hverfinu.
- Hugmyndir um byggingaráform á þessu svæði eru í engu samræmi við það sem fulltrúar Reykjavíkurborgar hafa áður sagt á íbúafundum þegar kynnt var hvað tæki við þegar Fram færi úr Safamýri.
- Mikilvægt er að hafa í huga að hverfið er ekki ríkt af grænum svæðum. Sú hugmynd að ráðast í byggingu á skilgreindu grænu svæði, sem er nú þegar mjög takmarkað, er aðgerð sem íbúasamtökin geta ekki fallist á.

Það er því krafa íbúasamtakanna að Reykjavíkurborg standi við sín fyrirheit og haldi Fram svæðinu óbreyttu svo það nýtist áfram undir íþrotta- og æskulýðsstarfsemi fyrir íbúana í þessu hverfi.

Reykjavík, 23.11.2020

Stjórn Íbúasamtaka Háaleitis

# KNATTSPYRNUFÉLAGIÐ FRAM

## Aðalstjórn

STOFNAÐ 1.MAÍ 1908



Safamýri 26, 108 Reykjavík - S: 533 5600 Fax: 568 0495 E-mail: kristinn@fram.is

Reykjavík 04. desember 2020

Til Reykjavíkurborgar

Efni: "Reykjavík 2040" – Viðauki við Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030.

Knattspyrnufélagið Fram vill koma á framfæri athugasemdum vegna "Reykjavík 2040" – Viðauki við Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030.

Núgildandi aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030 skilgreinir svæði M22 sem blandaða byggð íbúða, þjónustu og þrifalegrar atvinnustarfsemi. Upprunalegt skipulag svæðisins gerði eingöngu ráð fyrir glæsilegri íbúðabyggð sem átti að stuðla að samveru og tengslum við samfelld útivistarsvæði.

Þetta teljum við hjá Knattspyrnufélaginu Fram vera mikilvægt.

Þegar uppbygging í Úlfarsárdalnum var kynnt upphaflega þá voru lóðir á svæði M22 auglýstar sem glæsilegustu lóðir borgarinnar og seinustu suðurhlíðar Reykjavíkur. Á Skyggisbraut var gert ráð fyrir verslunarrými og átti þjónustustigið að vera hátt, með yfir 20 þúsund íbúa í hverfinu. Skipulagsþróun hverfisins hefur í raun verið í andstæðu við upphaflegt skipulag þar sem plönnum fyrir hverfið var fljótlega breytt í 10 þúsund íbúa hverfi og síðan niður í um þrjú þúsund. Í dag (26.11.2020) eru samtals 2.628 íbúar í Úlfarsárdal og Reynisvatnsás.

Þessi þróun er í algjöri andstöðu við það sem við hjá Fram gengumst undir þegar við ákváðum að ganga til samninga við Reykjavíkurborg árið 2008. Þess vegna leggjumst við algjörlega gegn þessari breytingu á aðalskipulagi. Þetta yrði því enn einn forsendubresturinn á því samkomulagi sem Fram gerði við Reykjavíkurborg um flutning félagsins í Úlfarsárdal, þar sem var gert var ráð fyrir að lágmarki 20 þúsund íbúum í Grafarholti og Úlfarsárdal.

Eitt það allra mikilvægasta til að reka íþróttafélag með fjölbreytta starfsemi eins og Fram er að hafa samfélag í kringum sig, sem er nægjanlega stórt til að félagið geti endurnýjað sig og viðhaldið þeirri starfsemi sem félaginum er uppálagt að halda úti samkvæmt samningi við Reykjavíkurborg. Til að það sé mögulegt þarf að lágmarki 15-20 þúsund manna byggð í Grafarholti og Úlfarsárdal. Eins er mikilvægt að þeir glæsilegu innviðir sem núna eru í byggingu fyrir Fram í Úlfarsárdal, ásamt menningarmiðstöð og sundlaug nýtist sem flestum. Það að hafa blómlegt og fjölbreytt íþróttastarf í hverfinu á eftir að gera Úlfarsárdalinn að

# KNATTSPYRNUFÉLAGIÐ FRAM

## Aðalstjórn

STOFNAÐ 1.MAÍ 1908



Safamýri 26, 108 Reykjavík - S: 533 5600 Fax: 568 0495 E-mail: kristinn@fram.is

einu glæsilegasta hverfi landsins en til þess að það verði verður Fram að hafa aðgang að stóru hverfi sem hefur fjölbreytta möguleika fyrir íbúa þess.

Það er mikil ásókn í sérbylí í hverfinu sem sést vel á góðri sölu. Ef þetta fallega svæði er tekið út af borðinu þá verður væntanlega ekkert skipulagt svæði í Reykjavík fyrir sérbylí á næstunni fyrir utan óljósar hugmyndir um svæðið austan við núverandi byggð í Úlfarsárdal.

Knattspyrnufélagið Fram leggst ekki gegn uppbyggingu á atvinnuhúsnæði á svæðinu en leggst algjörlega gegn því að dregið verði úr framboði á íbúðarhúsnæði á þessu svæði. Þá leggjumst við gegn því að lokað verði fyrir möguleika á íbúðabyggð á þeim hluta svæðisins sem stendur næst núverandi íbúðasvæði í framtíðinni líkt og núverandi tillögur að breytingum við aðalskipulag gerir ráð fyrir. Við leggjumst gegn því að mjög gróf starfsemi fari inn á þetta dýrmæta byggingarland og skemmi þannig ásýnd svæðisins og upplifun íbúa hverfisins.

Við teljum að breytingartillagan sé skammsýn og of opin, sem gæti skemmt nýtingarmöguleika í framtíðinni. Hægt væri að minnka neikvæð áhrif á umhverfið með því að gera ráð fyrir íbúabyggð á svæðinu að hluta. Þá er minnt á að umhverfis svæðið er skógrækt og útivistarsvæði ásamt því að fyrirhugað er að kirkjugarður bætist við á nálægu svæði. Úlfarsfellið er skilgreint sem svæði fyrir borgarskógrækt og því ætti sú uppbygging sem verður á svæðinu að taka tillit til þess.

Atvinnumöguleikar á svæðinu er miklir og spennandi með þessi ómetanlegu tengsl við náttúru og útivist, þetta má ekki glatast. Reykjavíkurborg á að draga að starfsemi fyrirtækja með vistvæna starfsemi, starfskrafta með frjálsan vinnutíma, sem vilja klárlega búa á svæðinu. Þessir starfsmenn myndu vilja nýta útivistarmöguleika svæðisins, þ.m.t. Íþróttasvæði Fram og sundlaugar í Úlfarsárdal, til náttúruhlaupa, hjólreiða, skíðagöngu, róður, svifdrekaflug ofl. Þetta eru oft tæknifyrirtæki sem líkleg eru til að skila verulegum upphæðum í formi fasteigna og tekjuskatta.

Það er mat Knattspyrnufélagsins Fram að núgildandi deiliskipulag sé ásættanleg málamiðlun ólíkra sjónarmiða þegar kemur að uppbyggingu íbúða- og atvinnuhúsnæðis í borgarhlutanum og að það skipulag sem lagt er til sé slík breyting frá upprunalegu skipulagi svæðisins að ekki sé unnt að fallast á það.

„Rammaskipulag fyrir Halla, Hamrahlíðarlönd og suðurhlíðar Úlfarsfells gengur út frá hugmyndum um sjálfbæra þróun. Meginmarkmið rammaskipulagsins er að skipuleggja þetta byggð og blanda saman íbúðum og atvinnustarfsemi sem þrífst í og við íbúðarhverfi og leggja drög að vistvænni byggð sem nýtir til fullnustu náttúrulega kosti svæðisins. Byggðin er í suður- og vesturbrekku með mikla útsýnismöguleika.“ – Tekið úr deiliskipulagi sem er í gildi í dag.

# ***KNATTSPYRNUFÉLAGIÐ FRAM***

## ***Aðalstjórn***

**STOFNAÐ 1.MAÍ 1908**

Safamýri 26, 108 Reykjavík - S: 533 5600 Fax: 568 0495 E-mail: kristinn@fram.is



Aðalstjórn Knattspyrnufélagsins Fram leggur því til að nógildandi aðalskipulag um blandaða byggð þrífalegrar atvinnustarfsemi með möguleika á íbúðabyggð standi óbreytt og ekki verði kvikað frá þeirri stefnu. Það að draga út íbúabyggð á svæðinu eða að dregið verði úr möguleikum á aukinn byggið er eitthvað sem Fram leggst algjörlega gegn.

F.h Knattspyrnufélagsins FRAM

---

Sigurður Ingi Tómasson formaður



Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar  
Borgartúni 12-14  
105 Reykjavík

Reykjavík, 8. desember, 2020

Sent með tölvupósti á: [skipulag@reykjavik.is](mailto:skipulag@reykjavik.is)

### **Breytingar á Aðalskipulagi Reykjavíkur - Gatnamót við Breiðholtsbraut og Arnarnesveg**

Nýlega var send áskorun frá Vinum Vatnsendahvarfs til Skipulagsstofnunar þess efnis að gera nýtt mat á umhverfisáhrifum sem snýr að lagningu 3. kafla Arnarnesvegar um Vatnsendahvarf, 1,3 km vegar frá Kópavogi að Breiðholtsbraut. Var vísað þar til réttar Skipulagsstofnunar til að krefjast endurgerðar á mati á umhverfisáhrifum, sé matið eldra en tíu ára. Endurmat á umhverfismati liggur nú á borði Skipulagsstofnunar eftir að sveitarfélögin samþykktu nýja tillögu að gatnamótum Arnarnesvegar við Breiðholtsbraut. Útboð fyrir veginn á að fara fram árið 2021.

Á síðustu 18 árum hefur höfuðborgarsvæðið breyst mikið og áherslur í umferðarmenningu hafa breyst verulega. Því má telja líklegt að umferðarlíkanið sem stuðst var við í upphaflega umhverfismatinu sé úrelt. Mikill umferðarþungi er nú þegar á Breiðholtsbrautinni og endurmeta þarf því áhrif af viðbótarumferðarþunga Arnarnesvegarins. Endurskoðuð umferðarspá frá 2013 gerði ráð fyrir a.m.k. 20.000 bifreiðum á sólarhring um Arnarnesveg, en upphaflegt umhverfismat gerði ráð fyrir 9.000-15.000 bifreiðum.

### **Mikil aukning á svifryksmengun yfir Vetrargarð og nærliggjandi hverfi**

Stofnbrautir á höfuðborgarsvæðinu mælast iðulega yfir lögbundin heilsuverndarmörk svifryks. Á gráum dögum vilja sérfræðingar í loftmengun að börn haldi sig fjarri stofnbrautum og að allir haldi sig frá líkamelegri áreynslu við stofnbrautir. Reykjavíkurborg er með stórar áætlanir fyrir Vetrargarð fyrir íbúa Reykjavíkur og nágrennis, við skíðabrekkuna í Jafnaseli. Varla getur það talist viðsættanlegt að leggja allt að 4 akreina stofnbraut, með tvöföldu hringtorgi, alveg upp við leik- og útivistarsvæði barna. Mikil hætta er á því að svifryksmengun fari yfir hættumörk í Vetrargarðinum á gráum dögum, sem myndi breyta Vetrargarðinum í ónothæft hættusvæði og ögn við lýðheilsu barna og fullorðinna.

### **Umferð um Arnarnesveg verður langt umfram umhverfismat**

Í nýlegri matsskyldurfyrirspurn frá Vegagerðinni kom fram að einungis væri gert ráð fyrir 12.000 bifreiðum árið 2024 og 13.500 bifreiðum árið 2030 á þessum 3. kafla Arnarnesvegur. Til samanburðar er gert ráð fyrir að umferð um Vatnsendaveg verði 16.000 bifreiðar á sólarhring árið 2024 og 17.500 bifreiðar á sólarhring árið 2030. Í ljósi þess að Arnarnesvegur er hannaður sem þjóðvegur í þéttbýli og stofnbraut þá eru þessar tölur greinilega verulega vanmetnar.

Þó Vegagerðin segi að áætlað sé að 3. kafla Arnarnesvegur verði í byrjun 2 akreinar þá verður sprengt fyrir fjórum akreinum, eða 50 metra breiðri gjá þvert í gegnum hæðina. Einnig var gert ráð fyrir fjórum akreinum í 1. og 2. kafla Arnarnesvegur. Umferð 4 akreina stofnbrautar getur auðveldlega farið upp í 55.000 bifreiðar á sólarhring og er það nær fjórfalt hámark umferðar í umhverfismatinu.

Umferðin á fyrsta áfanga Arnarnesvegur hefur nú þegar náð neðri mörkum umferðar í matinu og hefur Vegagerðin þar með ekki heimild til frekari stórframkvæmda. Umferðakvótinn sem eftir er myndi varla duga miðað við einbreiða brú. Þar sem vegurinn er hugaður sem stofnbraut, sem er m.a. ætlað að leiða umferð frá Reykjanesi yfir á Suðurland og öfugt, þá munu efri mörk umhverfismatsins verða yfirkeyrð mjög fljótlega eftir opnun þessa 3. kafla Arnarnesvegur. Þegar Vegagerðin hefur verið spurð hvað muni gerast þegar umferð fer yfir hámark í umhverfismati þá hafa engin svör fengist.

### **Eyðilegging á dýrmætu grænu svæði**

Það verður að endurmeta áhrif stóraukinnar umferðar með tilliti til mengunar, hljóðvistar og fleiri þátta, í návígi við fjölmenn íbúðahverfi, Vetrargarðinn og þessa vinsæla útivistarsvæðis sem Vatnsendahvarfið er. Ný hverfi í nánd við veginn hafa verið byggð eftir að umhverfismat var gert bæði í Breiðholti og Kópavogi og nauðsynlegt er að meta umhverfisáhrif og hljóðvist af veginum á þau hverfi. Vegagerðin viðurkenndi til dæmis í nýlegum tölvupósti að ekki séu til útreikningar um hljóðvist af fyrirhuguðum Arnarnesvegi fyrir ný hverfi í grennd við veginn, þó svo þeir telji að hljóðvist verði undir viðmiðunarmörkum. Það vantar því greinilega mikið af upplýsingum í upphaflega umhverfismatið sem nauðsynlegt er að afla til að hægt sé að taka upplýsta ákvörðun.

Vatnsendahvarfið, sem þessi 3. kafla Arnarnesvegur á að liggja um, er mun grónara en fyrir 18 árum síðan og virði þess sem útivistarsvæðis mun meira. Þar vex fjölbreyttur gróður og ýmsar tegundir farfugla, eins og lóur, hrossagaukar og spóar, verpa þar á hverju ári. Mikið rask yrði af framkvæmdunum ásamt stórfelldri eyðileggingu á villtri náttúru og dýrmætu grænu svæði, sem í raun ætti að vera eðlilegt framhald Elliðaárdals og því verndað á sama hátt.

### **Dýr vegaf framkvæmd sem leysir ekki vandamál heldur færir þau annað**

Tenging Arnarnesvegur við Breiðholtsbraut er nú áætluð með ljósastýrðum gatnamótum, en ekki mislægum eins og upphaflega umhverfismatið gerði ráð fyrir. Þessi gatnamót munu tefja verulega umferð inn og úr Breiðholti, sem liggur um Breiðholtsbraut. Mjög ólíklegt að vegurinn eins og hann er skipulagður í dag muni verða til þess að leysa núverandi umferðarvanda á Vatnsendavegi. Auk þess eru ljósastýrð



gatnamót, þ.e. Breiðholtsbrautar og Jaðarsels, 400 m vestan við fyrirhuguð vegamót, en þar hafa myndast verulegar umferðartafir á álagstímum. Mikilvægt er að hafa í huga að þessi fjarlægð milli gatnamóta uppfyllir ekki veghönnunarreglur skv. upplýsingum frá Vegagerðinni.

Kostnaður við 3. kafla Arnarnesvegur hefur meira en tvöfaldast eftir að vegurinn var settur á samgönguáætlun, eða úr 1,5 miljörðum í 3,4 miljarða, plús 700 milljóna kr. sem færu í göngu- og hjólastíga meðfram veginum. Á tímum sem þessum þarf að skoða vel öll aukaútgjöld úr ríkissjóði, og er lítt verjandi að svona mikil hækkun á kostnaði vegarins sé sjálfkrafa samþykkt, án nokkurrar endurskoðunar eða gagnrýni.

### **Arnarnesvegur mun hafa mjög neikvæð umhverfisáhrif**

Vinir Vatnsendahvarfs eru mjög ósammála úrskurði í umhverfismati, sem var unnið fyrir Vegagerðina árið 2003, um að lagning 3. kafla Arnarnesvegur muni hafa óveruleg áhrif á umhverfi, útivist og hljóðvist. Við teljum að framkvæmdin muni hafa verulega neikvæð áhrif á umhverfi, hljóðvist og útivist á svæðinu. Fjölmargir íbúar nágrennisins hafa lýst yfir miklum áhyggjum vegna þessara vegaf framkvæmda. Vegurinn eins og hann er skipulagður í dag er ekkert annað stórfelld og óafturkræf skipulagsmistök, og ógn við lýðheilsu. Því teljum við mikla þörf á endurgerð umhverfismatsins, sem er nær tveggja áratuga gamalt, og algjöra endurskoðun á þessari vegalagningu með heildarmyndina í huga. Mikið hefur breyst varðandi áherslur í umhverfismálum og samgöngumátum á þessum áratugum sem nauðsynlegt er að taka með inn í myndina.

Virðingarfyllst,  
f.h. Vina Vatnsendahvarfs

Helga Kristín Gunnarsdóttir  
[vatnsendahvarf@gmail.com](mailto:vatnsendahvarf@gmail.com)  
[vatnsendahvarf.is](http://vatnsendahvarf.is)

Umhverfis- og skipulagssvið

Borgartúni 12-14

105 REYKJAVÍK

Efni:

***Umsögn íbúaráðs Breiðholts um drög að breytingum á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030***

Á fundi íbúaráðs Breiðholts þann 7. desember 2020 var lögð fram og samþykkt umsögn ráðsins um drög að tillögum að breytingu á Aðalskipulagi Reykjavíkurborgar 2010-2030, endurskoðun á stefnu um íbúðarbyggð og blandaða byggð og framlenging skipulagstímabils til ársins 2040, sbr. 7. liður fundargerðar sama dag.

Fulltrúi Sjálfstæðisflokksins sat hjá við afgreiðslu málsins.

Fulltrúi Sjálfstæðisflokksins lagði fram svohljóðandi bókun:

Athugasemd er gerð við þau vinnubrögð að verið sé að ráðast í mjög stórar breytingar á aðalskipulagi Reykjavíkur á tímum þegar kórónuveiran hefur breytt takti samfélagsins verulega. Ekki hefur verið hægt að halda opna íbúafund vegna ástandsins. Réttast væri að fresta þessum breytingum þar til hægt verður að kynna þær og fá þannig fram íbúasamráð eins og stefna borgarinnar gerir ráð fyrir.

Virðingarfyllt

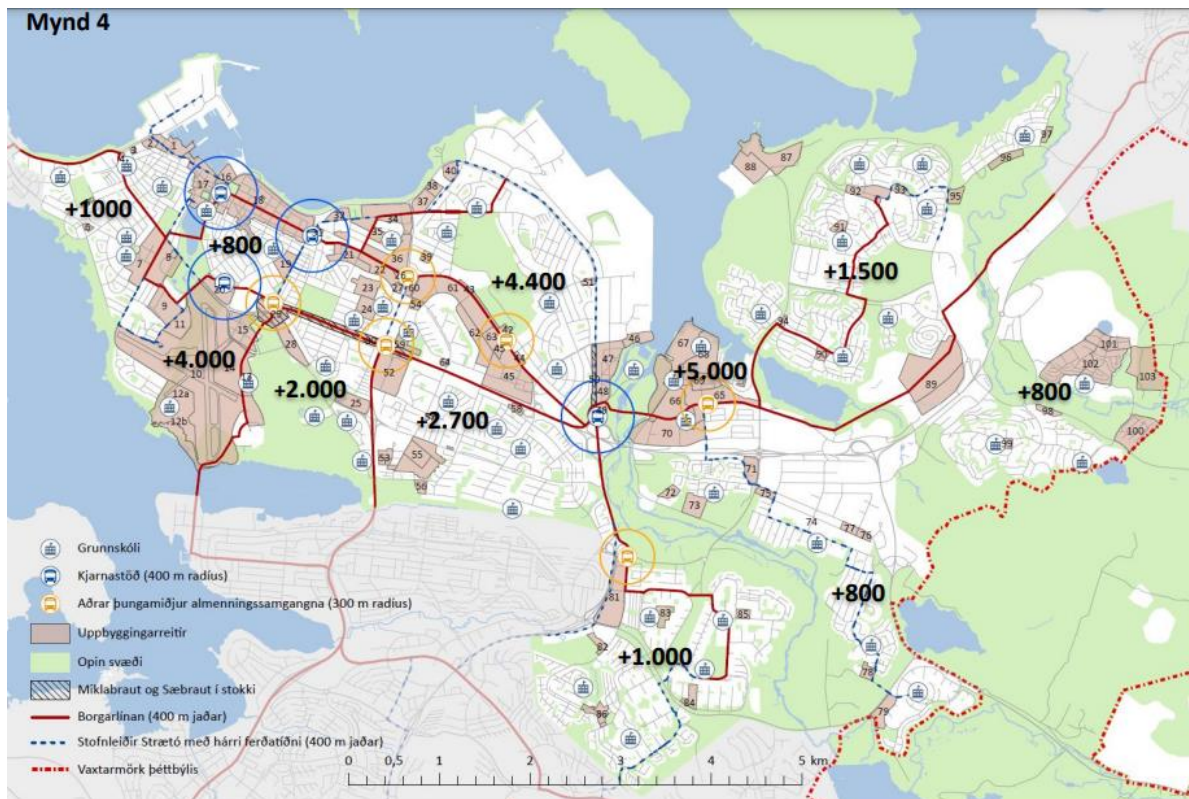
Heimir Snær Guðmundsson

Hjálagt:

Umsögn íbúaráðs Breiðholts

## Umsögn frá íbúaráði Breiðholts vegna breytinga á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 með viðauka til 2040.

Í kynningargögnum, nánar tiltekið glærum, aðalskipulagsbreytingarinnar á bls. 53, mynd 4, sýnir +1000 íbúða fjölgun í borgarhlutanum Breiðholti á korti. Langstærsti uppbyggingarreiturinn í borgarhlutanum er Norður-Mjódd og má því ætla að flestar af íbúðunum 1000 muni rísa þar, auk þeirrar þjónustu- og atvinnustarfsemi sem þar er fyrir. Gert er ráð fyrir að þetta byggð í Reykjavík, mismikið eftir staðsetningu m.t.t. áhrifasvæðis Borgarlínu.

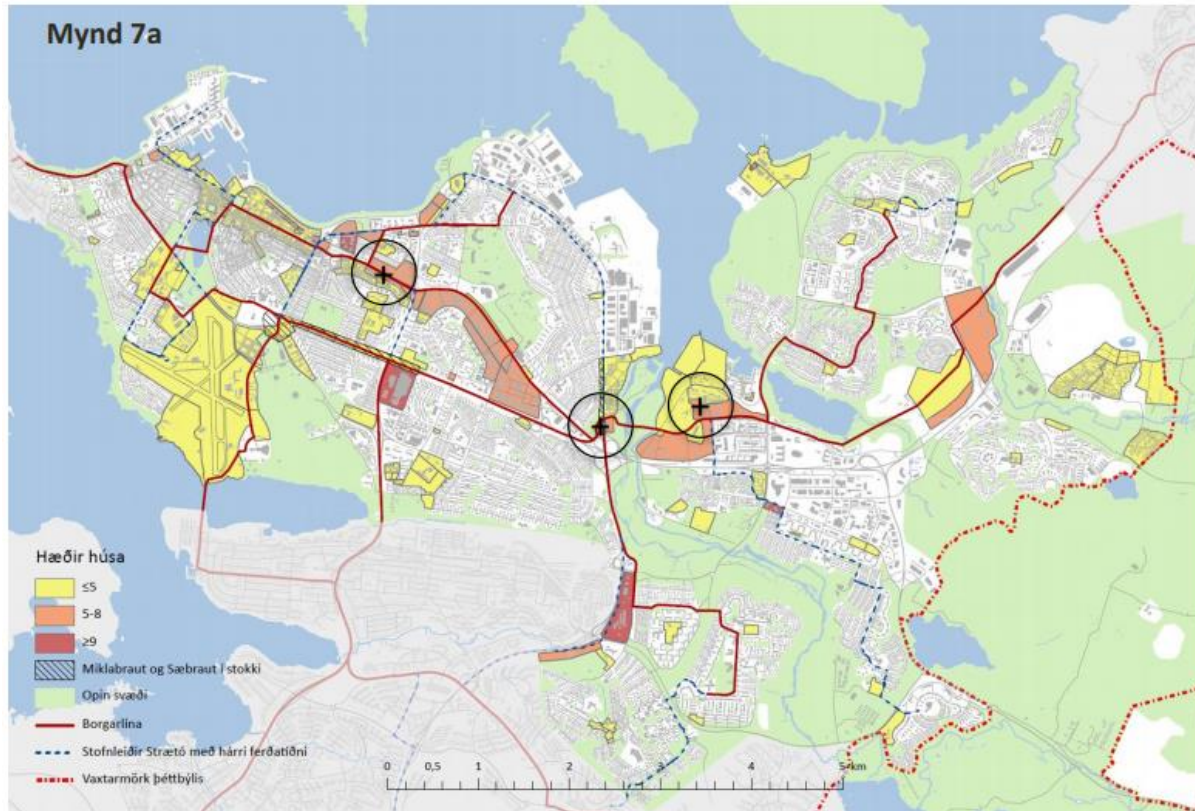


Mynd 4a, bls. 53, í kynningargögnum aðalskipulagsbreytingarinnar.

Mynd 7a á bls. 56 í kynningarglærunum sýnir hæðir húsa í Reykjavík. Sjá má á kortinu að hæðir húsa á uppbyggingarreitum við verslunarkjarna borgarhlutans er undir 5 hæðum, við Reykjanesbraut í Suður-Mjódd eru hæðirnar 5-8 og á svæði Norður-Mjóddar (norðan Breiðholtsbrautar) eru hæðirnar tilgreindar yfir níu hæðir (>9). Ekki er gerð athugasemd við hæðir húsa á reitum sem eru undir 5 hæðum en hæðir húsa yfir 5 hæðum og sérstaklega í N-Mjódd eru hér með gagnrýndar.

Á bls. 56 í kynningarglærunum kemur fram að „Háhýsi og önnur áberandi kennileiti (mannvirki sem rísa upp úr umhverfi sínu) skulu, þar sem þau fá að rísa, styrkja borgarmyndina í heild sinni og þá götummynd sem fyrir er. Öll svæði þar sem til álita kemur að reisa háhýsi eða ný kennileiti í borginni verður að skoða í samhengi við umhverfi sitt og setja gæðakröfur um útlit þeirra og tilgang. Skýra þarf í hverfisskipulagi og/eða deiliskipulagi tilgang háhýsa og kennileita og hvað þau leggja til fyrir nær- og fjærumhverfið, ásamt því að tryggja samspil nýrra og núverandi kennileita“.

Haustið 2020 fóru fram kynningar á nýju hverfisskipulagi tengt Breiðholti. Þar var ekki tilgangur hæðar byggðar í Mjódd tilgreindur eða skýrður á sérstakan hátt, fjallað um hann eða hver tilgangur háhýsa væri á svæðinu og hvernig samspil þeirra yrði við núverandi kennileiti eins og kemur fram að eigi að gera í kynningargögnum. Veltir ráðið fyrir sér hvort hægt sé að útskýra hvers vegna það var ekki gert þegar Hverfisskipulagið var kynnt íbúum og ráðinu sl. haust.



Mynd 7a, bls. 56, í kynningargögnum/glærum aðalskipulagsbreytingarinnar.

Almennt viðmið um þéttleika íbúðabyggðar í Reykjavík er 2-5 hæðir með þéttleika 40-60 íbúðir í „hreinni íbúðarbyggð“. Önnur viðmið um íbúðabyggð í Reykjavík eru tilgreind. Þar segir m.a.:

- Lágrest byggð einkennir Reykjavík og ber að virða það.
- Hæðir húsa skulu almennt ákvarðast af hnattrænni legu borgarinnar, náttúrulegri umgjörð hennar, sögulegu byggðarmynstri, gatnaskipan og rýmismyndun, og yfirbragði aðliggjandi byggðar.

Núverandi heimild í aðalskipulagi til bygginga íbúða í Norður Mjódd er 150 íbúðir og hámarkshæðir >9. Eitt íbúðarhús er þar fyrir, Þangbakki 8-10 sem er 9 hæðir og með 72 íbúðum. Ætla má að núgildandi heimild geri ráð fyrir tveimur slíkum háhýsum í viðbót ef heimila á 150 íbúðir. Margföldun á fjölgun íbúða með óbreyttu viðmiði um hámarkshæðir er eðlisbreyting byggðarinnar og er henni hér með mótmælt. Ekki er hægt að bera saman tvo staka 9 hæða íbúðaturna við þetta byggð með sömu hámarkshæðum.

Vestan við, í næsta nágrenni Norður-Mjóddar og í sama skólahverfi eru neðanverðir bakkar og stekkir þar sem er að finna raðhús og einbýlishús á einni til tveimur hæðum. Mikilvægt er að hin nýja og breytta byggð í Norður-Mjódd taki mið af yfirbragði aðliggjandi byggðar m.t.t. hæða bygginga. Með því má

minnka áhrif skugga nýju byggðarinnar á eftirmiðdags og kvöldsól núverandi byggðar auk þess sem hin nýja byggð mun með lækkuðum hámarkshæðum, í samræmi við almenn viðmið í Reykjavík (2-5 hæðir), tengjast betur núverandi byggð og skólahverfi Breiðholtsskóla. Benda má einnig á viðmið viðaukans um gæði íbúðabyggðar á bls. 57-59 þar sem sjá má áhrif þéttleika og hámarkshæða á sólarljós og gæði komandi íbúðabyggðar.

Fh. Íbúaráðs Breiðholts,

Sara Björg Sigurðardóttir, formaður

Umhverfis- og skipulagssvið

Borgartúni 12-14

105 REYKJAVÍK

Efni:

***Bókun fulltrúa í íbúaráði Breiðholts***

Á fundi íbúaráðs Breiðholts þann 7. desember 2020, var lagt fram bréf umhverfis- og skipulagssviðs dags. 15. október 2020, vegna draga að breytingum á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030, sbr. 5 .lið fundargerðar sama dag.

Fulltrúi Samfylkingar, fulltrúi Viðreisnar, fulltrúi íbúasamtaka og fulltrúi slembivalinna í íbúaráði Breiðholts lögðu fram svohljóðandi bókun:

Skipulagsyfirvöld borgarinnar eru hvött til að taka tillit til umsagnar ráðsins og athugasemda við viðmiðunarhæð bygginga í Norður Mjódd sem eru lögð við bréf umhverfis- og skipulagssviðs dags. 15. október 2020 – drög að tillögum að breytingu á Aðalskipulagi Reykjavíkurborgar 2010-2030, Endurskoðun á stefnu um íbúðarbyggð og blandaða byggð og framlenging skipulagstímabils til ársins 2040.

Virðingarfyllst

Heimir Snær Guðmundsson

## USK Skipulag

---

**Frá:** Birgir Þ Jóhannsson  
**Sent:** miðvikudagur, 9. desember 2020 15:04  
**Til:** Haraldur Sigurðsson; USK Skipulag  
**Efni:** Athugasemdir varðandi viðauka við Aðalskipulag  
**Viðhengi:** Athugasemdir varðandi nýjan viðauka við Aðalskipulag Reykjavíkur-Samþykkt.pdf

Góðan dag,

Í viðhengi eru athugasemdir Íbúaráðs Vesturbæjar við viðauka við Aðalskipulag Reykjavíkur.

Virðingarfyllt,

Birgir Þ. Jóhannsson, formaður Íbúaráðs Vesturbæjar

## Athugasemdir Íbúaráðs Vesturbæjar varðandi nýjan viðauka við Aðalskipulag Reykjavíkur 2010 -2030.

### Miklabraut í stökk

Bílaumferð á yfirborði um Miklubrautar í Austurbæ og Hlíðum mun minnka með stökkagerð sem er gott fyrir íbúa þar þegar framkvæmdum er lokið. Stökkurinn mun einnig skapa nauðsynlegt pláss fyrir væntanlega Borgarlínu.

Hinsvegar mun heildarumferð sem kemur yfir í Vesturbæ líklega aukast út af stökkagerðinni þar sem mun fleiri bílar komast vestur beint í gegnum stökkinn sem leiðir umferðina beinustu leið inn á Hringbraut. Því þarf að gera ráðstafanir til að umferð á leið niður í Kvosina og gamla-Austurbæ fari ekki í gegnum Vesturbæ.

Ekki er búið að finna lausnir á því hvað verður um umferðina sem fer nú um Miklubraut á meðan framkvæmdir á stökk eru í gangi. Miklabraut er nú eina aðalæðin út úr borginni frá Vesturbæ. Ekki er ásættanlegt fyrir íbúa Vesturbæjar, án alvöru lausna, að loka henni til lengri tíma, því það hefði slæm áhrif á hverfið og íbúa þess. Forsenda fyrir farsælum framkvæmdatíma stokksins án of mikils núnings við íbúa Vesturbæjar er að finna fyrst lausn á umferð að og frá hverfinu.

Umferð um Hringbraut mun einnig aukast með nýbyggingum víðs vegar í Vesturbæ, nýju hverfi út í Skerjafirði, landfyllingum og atvinnuhúsnæði úti á Granda að ónefndum ýmsum áformum á Seltjarnarnesi. Þar sem Hringbraut getur ekki tekið við meiri umferð er sagt áriðandi að Vesturbæingar breyti ferðavenjum sínum og noti almenningssamgöngur ásamt virkum samgöngumátum. Til þess að það sé hægt er mikilvægt að ráðast í að endurhanna og gera eldri íbúagötur Vesturbæ með þarfir gangandi og hjólandi í forgangi. Einnig er nauðsynlegt að gera mun betri og öruggari þveranir yfir Hringbraut sem er mikill farartálmi. Mikilvægt er að þveranir séu hannaðar af þverfaglegum teymum með heildarsýn á umhverfið í huga.

Varðandi almenningssamgöngur er mikilvægt að Borgarlínan og almennar strætósamgöngur nýtist íbúum hverfisins. Íbúaráð Vesturbæjar mun skoða sérstaklega almenningssamgöngur í hverfinu þegar kemur að kynninu á Borgarlínu í ráðinu.



## Íbúabyggð á KR svæði

Lögð er áhersla á græn svæði í aðalskipulagi á sama tíma er verið að taka hluta af þeim fáu opnu svæðum sem eftir eru í Vesturbæ undir íbúðir. Við teljum að þetta svæði sé mjög þarft fyrir þróun á fjölbreyttri íþróttastarfsemi og útivist í hverfinu og þá sérstaklega þar sem lítið er um önnur svæði í boði. Mikilvægt er að samstaða sé um notkun svæðisins hjá íbúum hverfisins þar sem íþróttafélagið sinnir mjög mikilvægu starfi í hverfinu. Hafa þarf í huga hagsmuni allra deilda KR þegar farið er í slíkar framkvæmdir og passað upp á að það fáið önnur svæði á móti ef partur af íþróttasvæðinu er tekið undir íbúabyggð.

## Gæði íbúðarbyggðar og sólrík útisvæði Barnvænt umhverfi

Stjórn Íbúaráðs Vesturbæjar vill benda á mikilvægi þess að strandlengjan fái nægilega birtu og sólarljós. Brýnt er að byggð við ströndina sé hæfilega há og þétt í samræmi við nálæga byggð. Bent er á að gott sé að taka sérstaklega fram að strandlengjan í íbúabyggð séu öll hugsuð sem almenningsrými, og hugað verði sérstaklega að sólarljósi og grænum tengingum í öllum skipulagstillögum sem hafa áhrif á strandlengjuna.

Samþykkt samhljóða

Umhverfis- og skipulagssvið

Borgartúni 12-14

105 REYKJAVÍK

Efni:

***Umsögn íbúaráðs Árbæjar og Norðlingaholts  
um drög að breytingum á Aðalskipulagi  
Reykjavíkur 2010-2030***

Á fundi íbúaráðs Árbæjar og Norðlingaholts þann 8. desember 2020, var lögð fram og samþykkt umsögn íbúaráðs Árbæjar og Norðlingaholts vegna draga að tillögum að breytingu á Aðalskipulagi Reykjavíkurborgar 2010-2030, Endurskoðun á stefnu um íbúðarbyggð og blandaða byggð og framlenging skipulagstímabils til ársins 2040, sbr . 3 liður fundargerðar sama dag. Fulltrúi Sjálfstæðisflokksins sat hjá við afgreiðslu málsins.

Þessu er hér með komið á framfæri.

Virðingarfyllt

Heimir Snær Guðmundsson

Hjálagt:

Umsögn íbúaráðs Árbæjar og Norðlingaholts

***Umsögn íbúaráðs Árbæjar og Norðlingaholts um tillögu að aðalskipulagi Reykjavíkur til 2040. Samþykkt á fundi íbúaráðs Árbæjar og Norðlingaholts, þann 8. desember 2020.***

Íbúaráð Árbæjar- og Norðlingaholts hefur áður lýst áhyggjum sínum af því sem virðist takmarkaðri tengingu við og fjarlægð hverfisins frá fyrirhugaðri Borgarlínu sem ætluð er sem megin burðarás almenningsgangna á höfuðborgarsvæðinu í framtíðinni. Í nýrri tillögu að aðalskipulagi Reykjavíkur hefur meginás borgarlínunnar færst enn fjær Árbæ og Norðlingaholti en þegar Borgarlína var kynnt ráðinu fyrir um tveimur árum síðan. Sé yfirlitskort skipulagstillögunnar skoðað er áberandi hvað Árbær og Norðlingaholt eru fjarlæg þessari fyrirhuguðu samgöngubót miðað við önnur hverfi. Íbúaráð gerir athugasemdir við þetta og kallar eftir að það verði skoðað sérstaklega hvernig tengja á hverfið við Borgarlínuna og til hvaða mótvægisáðgerða megi grípa þannig að íbúar hverfisins fái notið þjónustu hennar með sambærilegum hætti og aðrir borgarbúar.

Umhverfis- og skipulagssvið

Borgartúni 12-14

105 REYKJAVÍK

Efni:

***Bókun fulltrúa Sjálfstæðisflokks í íbúaráði  
Árbæjar og Norðlingaholts vegna draga að  
tillögum vegna breytinga á aðalskipulagi  
Reykjavíkur 2010-2030***

Á fundi íbúaráðs Árbæjar og Norðlingaholts þann 8. desember 2020, var lagt fram bréf umhverfis- og skipulagssviðs dags. 15. október 2020 – drög að tillögum að breytingu á Aðalskipulagi Reykjavíkurborgar 2010-2030, Endurskoðun á stefnu um íbúðarbyggð og blandaða byggð og framlenging skipulagstímabils til ársins 2040, sbr. 2. liður fundargerðar sama dag.

Fulltrúi Sjálfstæðisflokksins lagði fram svohljóðandi bókun:

Í aðalskipulaginu 2010-2030 var boðuð róttæk stefnubreyting í skipulagsmálum. Gert var ráð fyrir að nær öll uppbygging færi fram á dýrum þéttingarreitum miðsvæðis í borginni og ekki gert ráð fyrir nýjum úthverfum sem reyndar voru kölluð meinsemd í skipulaginu.

Þéttingarstefnan hefur snúist upp í andhverfu sína, hún hefur leitt til dreifingar byggðar á suðvesturhornið þar sem húsnæði er ódýrara. Íbúðir á þéttingarreitum eru ekki fyrir fyrstu kaupendur því þeir reitir eru seldir á hæsta markaðsverði sem skilar sér í hærra kaup- og leiguverði. Haldið verður áfram á sömu braut, mest öll uppbygging á að fara fram áfram á dýrum þéttingarreitum vestan Elliðaáa, í stað þess að bjóða upp á hagkvæmar lóðir í nýjum hverfum. Samgöngustefna aðalskipulagsins 2010-2030 gengur út á að þrengja að umferð og lengja ferðatíma í stað þess að fara í nauðsynlegar samgöngubætur, greiða fyrir umferð, stytta ferðatíma og draga úr slysum. Engin afsláttur er gefinn í breytingum á aðalskipulagi, nú á að herða á stefnunni með fækkun akreina til að koma fyrir borgarlínu sem þrengir meira að bílaumferð. Grænu svæðin fara ekki varhluta af ofþéttingarstefnunni s.s. landfylling í Skerjafirði, þrengja á að Elliðaárdal útivistarparadís borgarinnar og fleiri útivistarsvæðum. Gerðar eru athugasemdir við þessa þéttingar- og samgöngustefnu.

Virðingarfyllst

Heimir Snær Guðmundsson

Umhverfis- og skipulagssvið

Borgartúni 12-14

105 REYKJAVÍK

Efni:

***Umsögn fulltrúa Samfylkingar, fulltrúa Viðreisnar, fulltrúa íbúasamtaka og fulltrúa slembivalinna um drög að breytingum á Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030***

Á fundi íbúaráðs Miðborgar og Hlíða þann 9. desember 2020, var lögð fram umsögn fulltrúa Samfylkingar, fulltrúa Viðreisnar, fulltrúa íbúasamtaka og fulltrúa slembivalinna, dags. 1. desember 2020 um drög að breytingum á Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030 með viðauka til 2040, sbr. 3. liður fundargerðar sama dag

Virðingarfyllst

Heimir Snær Guðmundsson

Hjálagt:

Umsögn fulltrúa Samfylkingar, fulltrúa Viðreisnar, fulltrúa íbúasamtaka og fulltrúa slembivalinna

# Athugasemdir vegna breytingar á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030

## með viðauka til 2040

Reykjavík 01.12.20

Umsögn eftirfarandi fulltrúa í Íbúaráði miðborgar og hlíða:

Margrét M. Norðdahl, Diljá Ámundadóttir Zoega, Benóný Ægisson og Jón Magnússon.

Fulltrúar taka af undir þau markmið aðalskipulagsins og viðauka að auka gæði borgarinnar með grænum aðgerðum sem miða að því að auka sjálfbærni í hverfum og leggja okkar lóð á vogarskálarnar til þess að takast á við loftslagsvanda í stóru samhengi.

Við fögnum sérstaklega þeim aðgerðum sem miða að því að bæta umhverfisgæði í hverfunum líkt og stökkur við Miklubrautina mun gera. Íbúar í Hlíðum hafa lengi kallað eftir þeirri framkvæmd.

Hverfin miðborg og hlíðar eru dásamleg hverfi og mikilvægt að öll uppbygging sé í góðum takti við þau og sé til þess fallin að gera gott betra. Það er mikilvægt að fjölga eigi íbúðum fyrir fólk á leigumarkaði og fyrir fólk úr ólíkum tekjuhópum með allskonar þarfir. Við viljum að hverfin og íbúar þeirra endurspegli breidd mannlífsins alls.

Við teljum að algild hönnun sé lykilatriði og eigi að taka markvisst inn í alla skipulagsvinnu þ.á.m aðalskipulagið og viðauka við það.

Við drögum hér fram þau atriði sem við viljum sjá að séu gerð betri skil:

- Við viljum að **algild hönnun (e. Universal design)** sé höfð til grundvallar í aðalskipulagi Reykjavíkurborgar, í huglægum og hlutlægum þáttum þess, og sett í forgrunn í öllu skipulagi og framkvæmdum. Ef hugmyndafræði og markmið algildrar hönnunar er til grundvallar í aðalskipulagi sem og í allri stefnumörkun þá er raunverulega verið að gera borg fyrir öll. Borgin þarf að taka mið af allskonar fólki, á ólíkum aldri með ólíka hæfni og þarfir. Þessu þarf að hnykkja á og setja fram stefnu um algilda hönnun í öll plön allsstaðar og draga það sérstaklega fram í aðalskipulaginu, markmiðum þess og tilgangi. Algild hönnun er ljómandi gott alþjóðlegt hugtak, aðalskipulagið inniber margt

sem fellur vel að hugmyndafræðinni en mun aukast að gæðum með því að nota hugmyndafræðina markvisst til grundvallar.

- **Leiksvæði fyrir börn á öllum aldri með allskonar hreyfi- og skyngetu** þarf að vera hugsað þegar ný hverfi eða viðbætur inni í hverfum eru gerðar. Slík svæði eiga að vera hönnuð með skapandi hætti inn í öll borgarrými.
- **Sálræn endurheimt, náttúra og list** eru mikilvæg atriði fyrir alla íbúa. Umhverfi þarf að vera nærandi og mikilvægt að huga að gróðri, náttúru elementum, birtu, listaverkum og **fegurð** í öllu borgarrýminu. Hugtök eins og fegurð og list eru ekki tabú í skipulagsmálum og þurfa að vera tekin inn sem lykilþáttur. Græn svæði þarf að vernda áfram líkt og kveðið er á um í aðalskipulagi og huga að dagsbirtu í allri uppbyggingu.
- Mikil aukning er í sjóböðum í hafinu umhverfis Reykjavík. **Fjölga þarf skilgreindum svæðum til sjóbaða** og taka mið af því í aðalskipulagi.
- **Strandlínan við Sæbrautina** er í mikilli sókn sem útivistarsvæði, þar mætti rýna sérstaklega hvernig skipulag getur stutt við þá þróun. Þar mætti jafnvel hugsa sér sjóböð sbr. Svipuð svæði í Danmörku og Svíþjóð þar sem tíðkast víða að hafa langar göngubryggjur útá haf eða afmarkaðar kvíar líkt og í Kaupmannahöfn þar sem fólk nýtur útsýnis og dýfir sér í hafið.
- 8 hæðir er of mikil hæð til að leyfa við Laugaveg. Talað er um 5 – 8 hæðir á þar, ráðið telur að 8 hæðir séu of hátt og vill að möguleg **hámarkshæð bygginga verði lækkuð þar**. Mikill munur er á þessari hæð við Suðurlandsbraut þar sem ekki er íbúabyggð og við Laugaveginna sem tekur við af Suðurlandsbraut og er inni í íbúahverfi í Hlíðum. Mikilvægt er að hæðir og umfang nýbygginga eigi að taka mið af þeim húsum sem fyrir eru.
- **Skógarhlíð** verður áfram skilgreind sem atvinnusvæði. Þar eru heilmikil tækifæri á að auka þjónustu og verslun við íbúa í Hlíðum og miðborg og auka skapandi möguleika líkt og **vinnustofur listafólks, hönnuða og annara í skapandi greinum** í víðu samhengi. Einnig þarf að stórbæta aðgengi gangandi og hjólandi um og **tengja betur á milli Hlíðahverfis, Öskjuhlíðar og Valssvæðisins í gegnum Skógarhlíðina**.

- **BSÍ**, samhliða uppbyggingu þar þarf að huga að umhverfinu og nábylinu við íbúabyggð. Tryggja góðar tengingar fyrir gangandi, rúllandi og hjólandi og gera allt umhverfi samgöngumiðstöðvar vistvænt og vistlegt.
- **Skólavörðuholtið**, svæði við Hallgrímskirkju og Tækniskólann, er algjörlega vannýtt undir bílastæði. Holtið allt þarf að endurskilgreina sem dvalar og útivistarsvæði sbr, Klambratún og Hljómskálagarðinn og **breyta í sannkallað lífsgæða svæði** fyrir íbúa og gesti miðborgar. Leiksvæði, fallegur gróður, jaðarsport, listaverk og möguleiki til þess að vera þar með listviðburði utan húss og matarvagna. Neðar í Holtinu austan megin er **Austurbæjarskóli og Vörðuskóli**. Þar eru mörg tækifæri til þess að fara frá gráu malbiki til grænna og vænna umhverfis með þarfir og hag barna og íbúa að leiðarljósi.
- Í gegnum og í kringum hverfi 101 og 105 eru afar miklar og hraðar umferðagötur líkt og Snorrabraut, Langahlíð N, Kringlumýrarbraut, Bústaðavegur, Njarðargata, Barónsstígur og Lækjargata, Sæbraut, Miklabraut og Hringbraut og fleiri. Göturnar eru ólíkar og spanna ólíka áhættu þætti. **Aðalskipulagið þarf að stuðla að því að minnka hljóð- og loftmengun og minnka hættu í umferðinni fyrir gangandi, hjólandi og rúllandi vegfarendur og setja þá vegfarendur í forgang.**
- **Landspítali**. Gera þarf ráð fyrir **göngu og hjólaleiðum í gegnum spítalasvæðið**, þar þarf einnig að gera ráð fyrir torgum og litlum dvalarsvæðum þar sem fólk getur tyllt sér.
- **Spilasalir** eru tilgreindir í aðalskipulagi og eru bannaðir á flestum stöðum í borginni nema á verslunarsvæðum líkt og í Kringlunni og í Skeifunni. Breyta þarf heimild og **banna líka í miðborginni og við Hlemm** en þar er íbúabyggð og ekki í samræmi við nýtt skipulag við Hlemm.
- Setja þarf **Víkurkirkjugarð** inn sem einn af kirkjugörðum í Reykjavík.
- Taka þarf heildstætt á skólamálum í hverfum 101 og 105 með skólafólki. Hvar í hverfunum þarf að bæta við auka skóla og hvernig á að nýta Vörðuskóla í því samhengi. Þetta þarf að liggja fyrir samhliða þéttingu í hverfunum og auknum fjölda barna.
- Mikil aukning er á áhuga á ræktun matjurta. Það mætti gera ráð fyrir **ræktunarsvæðum fyrir íbúa** í hverfum í aðalskipulagi þar sem því er viðkomið og gera aðgengilega. Mikil



og löng hefð er fyrir „skólagörðum“ eða hverfisgörðum í Reykjavík og má gjarnan hugsa það í heildarsamhengi við skipulag.

- Svæðið í kringum Sundhöllina og austan við hana er losaralegt og þarf að gera það svæði vistlegt og gera ráð fyrir því í skipulagi.
- Umhverfi hverfiskjarna þarf að vera notalegt og þar mætti gera ráð fyrir litlum dvalarsvæðum utandyra þar sem íbúar hverfa geta tyllt sér og spjallað saman.
- Íbúaráðið vill að farið verði í það að vinna hverfisSKIPULAG fyrir miðborg sem allra fyrst.
- Mikilvægt er þegar farið verður í stokkaframkvæmd að hanna gangnamunna þannig að íbúar í grennd verði ekki fyrir óþægindum vegna mengunar.

Umhverfis- og skipulagssvið

Borgartúni 12-14

105 REYKJAVÍK

Efni:

***Umsögn fulltrúa Sjálfstæðisflokks og fulltrúa foreldrafélaga í íbúaráði Miðborgar og Hlíða um drög að breytingum á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030***

Á fundi íbúaráðs Miðborgar og Hlíða þann 9. desember 2020, var lögð fram umsögn fulltrúa Sjálfstæðisflokks og fulltrúa foreldrafélaga dags. 30. nóvember 2020 um drög að breytingum á Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030 með viðauka til 2040, sbr. 3. liður fundargerðar sama dag.

Virðingarfyllst

Heimir Snær Guðmundsson

Hjálagt:

Umsögn fulltrúa Sjálfstæðisflokks og fulltrúa foreldrafélaga

**Athugasemdir fulltrúa Sjálfstæðisflokks og fulltrúa foreldrafélaga í íbúaráði Miðborgar og Hlíða, dags. 30. nóvember 2020, um drög að breytingum á aðalskipulag Reykjavíkur - Endurskoðun á stefnu um íbúðarbyggð og blandaða byggðog framlenging skipulagstímabils til ársins 2040**

**Athugasemdir vegna breytingar á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 með viðauka til 2040**

- Hugað verði að því að **algild hönnun (e. Universal design)** sé höfð til grundvallar í aðalskipulagi Reykjavíkurborgar, í huglægum og hlutlegum þáttum þess, og sett í forgrunn í öllu skipulagi og framkvæmdum. Ef hugmyndafræði og markmið algildrar hönnunar er til grundvallar í aðalskipulagi sem og í allri stefnumörkun þá er raunverulega verið að gera borg fyrir öll. Borgin þarf að taka mið af allskonar fólki, á ólíkum aldri með ólíka hæfni og þarfir. Þessu þarf að hnykkja á og setja fram stefnu um algilda hönnun í öll plön allsstaðar og draga það sérstaklega fram í aðalskipulaginu, markmiðum þess og tilgangi. Algild hönnun er ljómandi gott alþjóðlegt hugtak, aðalskipulagið inniber margt sem fellur vel að hugmyndafræðinni en mun aukast að gæðum með því að nota hugmyndafræðina markvisst til grundvallar.
- **Leiksvæði fyrir börn á öllum aldri með allskonar hreyfi- og skyngetu** þarf að vera hugsað þegar ný hverfi eða viðbætur inni í hverfum eru gerðar. Slík svæði eiga að vera hönnuð með skapandi hætti inn í öll borgarrými. Mikilvægt er að varðveita græn og opin svæði. Ekki er ásættanlegt að ganga frekar á þau í Miðborg og Hlíðum, enda gegna þau mikilvægu og verðmætu hlutverki í að glæða mannlíf í hverfunum.
- **Sálræn endurheimt, náttúra og list** eru mikilvæg atriði fyrir alla íbúa. Umhverfi þarf að vera nærandi og mikilvægt að huga að gróðri, náttúru elementum, birtu, listaverkum og **feegurð** í öllu borgarrýminu. Hugtök eins og fegurð og list eru ekki tabú í skipulagsmálum og þurfa að vera tekin inn sem lykilþáttur.
- Mikil aukning er í sjóböðum í hafinu umhverfis Reykjavík. **Fjölga þarf skilgreindum svæðum til sjóbaða** og taka mið af því í aðalskipulagi.
- **Strandlínan við Sæbrautina** er í mikilli sókn sem útivistarsvæði, þar mætti rýna sérstaklega hvernig skipulag getur stutt við þá þróun. Þar mætti jafnvel hugsa sér sjóböð sbr. Svipuð svæði í Danmörku og Svíþjóð þar sem tíðkast víða að hafa langar göngubryggjur útá haf eða afmarkaðar kvíar líkt og í Kaupmannahöfn þar sem fólk nýtur útsýnis og dýfir sér í hafið.
- 8 hæðir er of mikil hæð til að leyfa við Laugaveg. Talað er um 5 – 8 við teljum að 8 hæðir séu of hátt og viljum að möguleg **hámarkshæð bygginga verði lækkuð**. Mikill munur er á þessari hæð við Suðurlandsbraut þar sem ekki er íbúabyggð og við Laugaveginn sem tekur við af Suðurlandsbraut og er inni í íbúahverfi í Hlíðum. Nauðsynlegt er að hámarkshæð bygginga taki mið af nálægum byggingum og styðji þannig að því að varðveita götumynd og svip hverfanna. Óráðlegt er að víkja frá núverandi hámarkshæð bygginga.

- **Skógarhlíð** verður áfram skilgreind sem atvinnusvæði. Þar eru heilmikil tækifæri á að auka þjónustu við íbúa í Hlíðum og miðborg og auka skapandi möguleika líkt og **vinnustofur listafólks, hönnuða og annara í skapandi greinum** í víðu samhengi. Einnig þarf að stórbæta aðgengi gangandi og hjólandi um og **tengja betur á milli Hlíðahverfis, Öskjuhlíðar og Valssvæðisins í gegnum Skógarhlíðina**. Mikilvægt er að gert verði ráð fyrir því að verslun og þjónusta vaxi á svæðinu og styðji þannig við hverfið.
- **BSÍ**, nauðsynlegt er að haldið verði áfram með uppbyggingu miðlægrar samgöngumiðstöðvar með öflugum almenningsamgöngum sem styðji við tengingu í öll hverfi borgarinnar og út á land.
- **Skólavörðuholtið**, svæði við Hallgrímskirkju og Tækniskólann, mætti breyta hluta af bílastæðinu í útivistarsvæði sbr, Klambratún og Hljómskálagarðinn fyrir íbúa og gesti miðborgar. Leiksvæði, falletur gróður, jaðarsport, listaverk og möguleiki til þess að vera þar með listviðburði utan húss og matarvagna. Neðar í Holtinu austan megin er **Austurbæjarskóli og Vörðuskóli**. Þar eru mörg tækifæri til þess að fara frá gráu malbiki til grænna og vænna umhverfis með þarfir og hag barna að leiðarljósi. Má gera því betur skil í skipulaginu? Tekið verði mið af því að nýta betur þær byggingar sem þarna eru og hugsanlega að fela þeim nýtt hlutverk, jafnframt að hugað sé að því að umhverfi þeirra styðji við þá starfssemi sem þangað færi. Jákvætt væri að þessar byggingar fái það hlutverk að styðja við grunnþjónustu á vegum borgarinnar, s.s. skólastarfssemi eða velferðarstarfssemi.
- Í gegnum og í kringum hverfi 101 og 105 eru afar miklar og hraðar umferðagötur líkt og Snorrabraut, Langahlíð N, Bústaðavegur, Njarðargata, Barónsstígur og Lækjargata, Sæbraut, Miklabraut og Hringbraut. Göturarnar eru ólíkar og spanna ólíka áhættu þætti en allt sem skipulag getur gert til þess að minnka hljóð og loftmengun og minnka hættu fyrir gangandi vegfarendur er til góða.
- 
- Kringlumýrarbraut þarf að fá sérstaka athygli, enda er umferð þar mikil, ekki síst gangandi og hjólandi, enda eru fjölsóttir verslunar- og þjónustustaðir beggja megin þeirrar götu, sem og stærstu framhaldsskólar borgarinnar. Huga þarf að öruggum tenginum yfir götuna og aðrar umferðarmiklar götur á svæðinu, sem er það umferðarþyngsta á landinu. Bent er á að íbúar í Hlíðahverfi hafa mikið kallað eftir lausnum í því sambandi.
- Hugað verði að lausnum til að vinna gegn hljóð- og loftmengun með fjölbreyttum hætti og í víðu samhengi. Umferðaröryggismál þarf að setja í algjöran forgang, sérstaklega hvað varðar óvarða vegfarendur. Einnig ætti að huga að því að hæð bygginga á Kringlusvæðinu verði ekki of mikil þannig að skuggavarp myndist á þá láreistu byggð í Hlíðahverfi.
- **Landspítali**. Gera þarf ráð fyrir **göngu og hjólaleiðum í gegnum spítalasvæðið**, þar þarf einnig að gera ráð fyrir torgum og litlum dvalarsvæðum þar sem fólk getur tyllt sér. Sömuleiðis þarf að huga að greiðum aðgangi þjónustu-, viðbragðs- og öryggisaðila, sem og allra þeirra sem reiða sig á þá þjónustu sem þar er veitt. Starfsfólks, sjúklinga og aðstandenda þeirra.
- Setja þarf **Víkurkirkjugarð** inn sem einn af kirkjugörðum í Reykjavík.

- Taka þarf heildstætt á skólamálum í hverfum 101 og 105 með skólafólki. Hvar í hverfunum þarf að bæta við auka skóla og hvernig hugsanlega mætti nýta Vörðuskóla í því samhengi. Þetta þarf að liggja fyrir sem undanfari þéttingar í hverfunum og þar sem búast má við verulega auknum fjölda barna.
- Svæðið í kringum Sundhöllina og austan við hana er ekki aðlandi og því þarf að gera það svæði áhugavert og vistlegt og gera ráð fyrir því í skipulagi.
- Umhverfi hverfiskjarna þarf að vera vistlega og aðlaðandi og þar mætti gera ráð fyrir litlum dvalarsvæðum utandyra þar sem íbúar hverfa geta tyllt sér og spjallað. Skoða þarf vel heppnaðar fyrirmyndir í því sambandi.
- Íbúaráðið vill að farið verði í það að vinna hverfisskipulag fyrir miðborg sem allra fyrst.
- Mikilvægt er þegar farið verður í stokkaframkvæmd að hanna gangnamunna þannig að íbúar í grennd verði ekki fyrir óþægindum vegna mengunar af ýmsu tagi, bæði á framkvæmdatíma og að þeim loknum.
- Í aðalskipulagi sé gert ráð fyrir mikilli þéttingu byggðar, allt að 6.800 íbúðum. Slík breyting kemur til með að hafa mjög mikil áhrif á hverfisímynd og götummynd svæðisins. Fara þarf varlega gagnvart slíkum áformum. Sömuleiðis hefur verið bent á að þétting byggðar leiði til aukins byggingarkostnaðar sem áfram leiði til hækkunar á húsnæðisverði, og því sé rétt að fara enn varlegar í hugmyndum um stórkostleg uppbyggingaráform í þessum gamalgrónu og aðlaðandi hverfum Miðborgar og Hlíða.

Kristín Vala Erlendsdóttir

Örn Þórðarson,

fulltrúar í íbúaráði Miðborgar og Hlíða.



## Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkur

Borgartúni 12-14

105 Reykjavík

skipulag@reykjavik.is

### Efni: Breyting á aðalskipulagi Reykjavíkur og framlenging skipulagstímabilsins

Vegagerðin hefur farið yfir fyrirbyggjandi tillögur að breytingum á aðalskipulagi Reykjavíkur, undir heitinu „*Reykjavík 2040. Endurbætt stefna um íbúðarbyggð og framlenging skipulagstímabils*“.

Vegagerðin mælir með að helstu vegir í umsjá Vegagerðarinnar verði auðkenndir í aðalskipulagi. Að lágmarki á skýringarkorti fyrir vegi. Um vegi í umsjá Vegagerðarinnar gilda sérstök lög og reglur og æskilegt að þeir séu auðkenndir vegna áframhaldandi skipulagsvinnu og annarrar vinnu er byggir á aðalskipulagi á einhvern hátt.

Vegagerðin bendir á að skv. Vegalögum nr. 80/2007 er veghelgunarsvæði 30 m breitt til hvorrar handar frá miðlínu stofnvega en 15 m frá miðlínu annara þjóðvega. Framkvæmdir innan veghelgunarsvæðis eru háðar leyfi frá Vegagerðinni.

Vegagerðin bendir á mikilvægi þess að allar skipulagstillögur taki mið af Sundabraut og að ekki verði þrengt að valkostum vegna legu hennar. Vísað er til yfirstandandi vinnu vinnahóps vegna Sundabrautar.

Endanlegt þversnið Borgarlínu liggur ekki fyrir, tryggja þarf að nægilegt rými sé tekið frá fyrir Borgarlínu á aðliggjandi skipulagsreitum. Slíkt hið sama á við um innviði fyrir hjólandi og gangandi. Væntingar standa til að nýtt samgöngulíkan gefi vísbendingar um það þversnið sem verði ofan á fyrirhuguðum stokkum og taka þarf mið af fyrir aðliggjandi uppbyggingarreiti.

Æskilegt er að öll uppbyggingaráform sæti samgöngumati, þar sem tryggðir verða innviðir fyrir alla samgöngumáta í samræmi við fjölgun íbúða. Vegagerðin leggur mikla áherslu á samráð og samvinnu við frekari úrvinnslu þátta er varða starfsmi hennar.

Virðingarfyllt

f.h. Vegagerðarinnar

Erna Bára Hreinsdóttir

forstöðumaður Skipulagsdeildar



Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar  
Borgartún 12 – 14  
105 Reykjavík

Reykjavík 11. desember 2020

## Efni: Athugasemdir við nýjan viðauka við Aðalskipulag Reykjavíkur

Veitur hafa fengið skjölin *Reykjavík 2040. Nýr viðauki við Aðalskipulag Reykjavíkur 2010–2030 og Aðalskipulag Reykjavíkur 2010–2040. Landnotkun og helstu byggingarsvæði*, ásamt umhverfisskýrslu, dags. 7. október 2020, til umsagnar.

Í tillögunum eru kynntar umfangsmiklar breytingar á aðalskipulaginu, einkum varðandi stefnu um íbúðarbyggð og að skipulagstímabilið verði framlengt um 10 ár eða til ársins 2040. Það felur í sér að bindandi stefna um landnotkun, ákvæði um byggingarmagn og markmið um þéttleika byggðar verða uppfærð í heild sinni til ársins 2040.

Veitur sjá íbúum Reykjavíkur fyrir grunnþjónustu; hitaveitu, vatnsveitu, fráveitu og rafveitu. Þessi rekstur kallar á uppbyggingu innviða og mannvirkja. Þar að auki eru vinnslusvæði hitaveitunnar í Laugarnesi og Elliðaárdal innan þéttbýlis eða í námunda við þéttbýli. Þróun byggðar, landnotkun og landnýting á einstökum svæðum ræður mestu um skipulagningu og uppbyggingu veitukerfa bæjarins og hefur áhrif á aðgengi að þeim auðlindum sem hitaveitan nýtir. Við skipulag nýrra svæða og breytingar á eldra skipulagi er mikilvægt að tryggt sé rými fyrir nauðsynleg veitukerfi, þ.e. stofn- og dreifikerfi, þannig að þau anní eftirspurn eftir nauðsynlegri þjónustu. Stofnkerfi Veitna eru undir stöðugri endurskoðun til að mæta nýjum þörfum, viðmiðum og tækni. Þar er samvinna við Veitur við skipulagsgerð mikilvæg, allt frá upphafi skipulagsferilsins og til loka þess.

Í aðalskipulagi þarf að huga að auðlindanýtingu og aukinni eftirspurn við nýja uppbyggingu, staðsetningu meginstofna Veitna og uppbyggingu innviða. Þessir þættir geta haft áhrif á möguleika á uppbyggingu einstakra svæða, hægt er að samnýta innviði í nýrri uppbyggingu, en einnig þarf í deiliskipulagi að tryggja rými fyrir lagnaleiðir auk lóða fyrir veitumannvirki.

Veitur vinna markvisst að því að afmarka landrými sem nauðsynleg eru fyrir rekstur veitukerfanna og gera skipulagsyfirvöldum og öðrum sem að koma máli við ákvarðanir um landnotkun, grein fyrir þeim upplýsingum. Dæmi um slíkt er plássþörf fyrir stofnlagnir Veitna, mannvirki svo sem dreifistöðvar rafveitu, dælustöðvar fráveitu, hitaveitu og neysluvatns, hreinsistöðvar fráveitu og borholur hitaveitu. Slík mannvirki kalla á tryggja aðkomu fyrir rekstur og viðhald, og geta haft ónæði í för með sér. Því er mikilvægt að gerð sé grein fyrir mannvirkjunum til að tryggja gagnsæi varðandi starfsemi Veitna á borgarlandinu.

Veitur vekja sérstaka athygli á eftirfarandi þáttum:

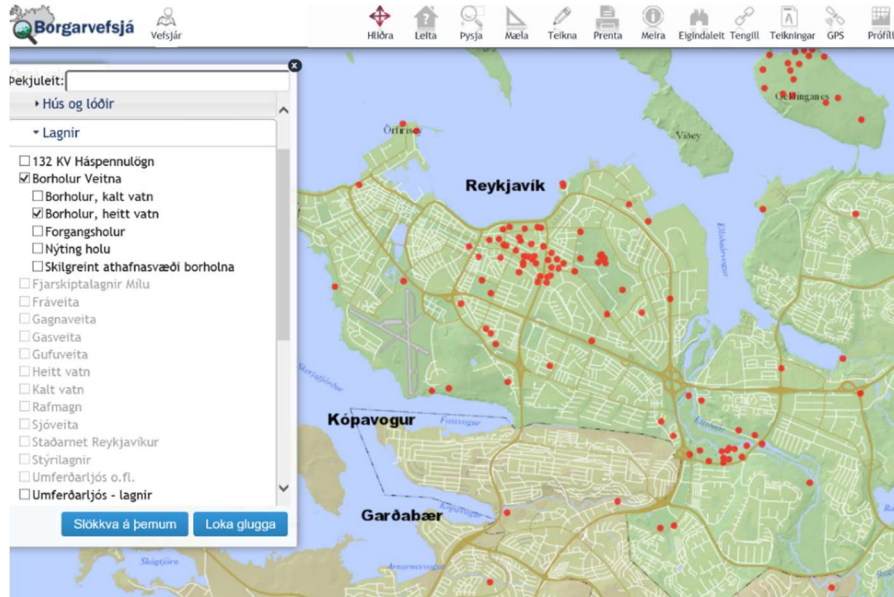
### Náttúruauðlindir

#### Lághitasvæði höfuðborgarsvæðisins

Innan borgarinnar eru tvö staðfest jarðhitakerfi, í Laugarnesi og Elliðaárdal, og vísbendingar um að þau gætu verið fleiri, t.d. á Geldinganesi, við Korpuósa, í Kollafirði og á Kjarnanesi. Jarðhitakerfin í Laugarnesi og Elliðaárdal leggja til rúmlega 15% af því varmaafli sem hitaveita höfuðborgarsvæðisins notar. Til þessa hefur ekki verið tekið sérstakt tillit til vinnslusvæða hitaveitunnar innan borgarmarkanna í aðalskipulagi og nú er svo komið, sérstaklega í Laugarnesi, að byggð hefur þrengt mjög að vinnsluholum Veitna og svigrúm til nauðsynlegra viðhaldsaðgerða og nýborana er orðið mjög takmarkað. Æskilegt er að gerð verði grein fyrir lághitasvæðunum í uppdrætti, annað hvort aðalskipulagsuppdrætti eða bindandi þemakorti.



Veitur óska þess að tillit sé tekið til staðsetningar þessara holna og að haft sé samband við Veitur ef útlit er fyrir að framkvæmdir muni hafa áhrif á holurnar eða aðgengi að þeim.



Mynd 1 Staðsetning borhola jarðhita á höfuðborgarsvæðinu

Borholur Veitna eru staðsettar innan þessara svæða, en staðsetning þeirra í borgarlandinu er aðgengileg í Borgarvefsjá. Borholurnar eru merktar eftir tegund rekstrar og forgangi þar sem forgangsholur eru virkar vinnsluholur, eftirlitsholur eða ónýttar holur sem hugsanlega gætu nýst til virkjunar í framtíðinni.



Mynd 2 Nýting borhola

Mikilvægt er að tekið verði tillit til staðsetningar borhola við stefnumótun um landnotkun í aðalskipulagi til að koma í veg fyrir árekstra á seinni stigum.

### Afmörkun athafnasvæðis borhola

Veitur hafa síðustu misseri metið plássþörf athafnasvæðis sem nauðsynlegt er til að tryggja rekstur borhola fyrirtækisins og eru niðurstöður þess mats í meðfylgjandi skýrslu, auk þess að vera sýnilegar á Borgarvefsjóni. Í skýrslunni eru svæði afmörkuð fyrir hverja borholu sem nauðsynleg eru fyrir aðgengi til að gera við holurnar, hreinsa, dýpka eða bora út úr þeim. Stærð svæðanna er mismunandi á grundvelli stærðar holanna, dýpi þeirra og stærðar mælingabíla og bora.

Afmörkunin felur í sér að mannvirki geta ekki verið innan svæðisins en önnur notkun er heimil, t.d. leiksvæði, gróður og bílastæði. Afmörkun athafnasvæðis borhola er aðgengilegar á Borgarvefsjá og í meðfylgjandi skýrslu.





Mynd 3 Dæmi um afmörkun skilgreinds athafnasvæðis borhola

### Vöktunarholur grunnvatns

Innan borgarlandsins eru einnig nokkar grynri borholur sem nýtast til vöktunar á grunnvatnsstöðu, bæði vegna vatnsveitu og fráveitu. Veitur óska þess að tillit sé tekið til staðsetningar þessara holna og að haft sé samband við Veitur ef útlit er fyrir að framkvæmdir muni hafa áhrif á holurnar eða aðgengi að þeim. Þessar eftirlitsholur eru einnig sýnilegar á Borgarvefsjá.

### Innviðir Veitna á skipulagssvæðinu

#### Dreifikerfi hitaveitu

Vinna er hafin við að meta þörf á að leggja afkastameira dreifikerfi til að svara eftirspurn vegna nýrrar uppbyggingar í sveitarfélaginu.

Enn fremur stefna Veitur að því að leggja tvöfalt hitaveitukerfi á næstu árum sem gerir kleift að nýta auðlindina betur. Stærri og fleiri mannvirki fylgja tvöföldum hitaveitukerfum og gera þarf ráð fyrir rými fyrir slíkum mannvirkjum í ákvörðun um uppbyggingu nýrra svæða.

#### Rafveita

Áform um uppbyggingu og þétting byggðar veldur því að flutningsgeta rafdreifikerfisins mun víða verða fullnýtt sem leiðir til þess að styrkja og endurnýja þarf núverandi rafdreifikerfi (strengi og dreifistöðvar) í uppbyggðum hverfum.

Núverandi uppbygging rafdreifikerfisins gerir ekki ráð fyrir álagi vegna hleðslu rafmagnbíla farartækja, en spár gera ráð fyrir jafnri aukningu á fjölda rafknúinna farartækja á skipulagstímabilinu, sem kallar á styrkingu rafdreifikerfisins.

Veitur reka 132 kV háspennustreng sem sér höfuðborgarsvæðinu fyrir rafmagni. Allar breytingar á legu strengsins hafa mikið rask og kostnað í för með sér og ber að forðast að öllum kosti. Svo að upplýsingar um staðsetningu háspennustrengsins liggi fyrir, telja Veitur að æskilegt sé að lega strengsins verðir sýnd á þemakorti fyrir Aðalskipulag Reykjavíkur.

#### Fráveita

Á næstu árum munu Veitur þurfa að bæta við hreinsiprepum til að mæta auknum kröfum um skólphreinsun. Auknar kröfur eru í samræmi við stefnu og markmið Veitna um hreinar strendur – alltaf og betri nýtingu á orkustraumum. Kröfur vegna umhverfissjónarmiða eru vaxandi í þjóðfélaginu, sérstaklega um hreinsun á örplasti og búast má við auknum kröfum um skólphreinsun í reglugerðum á næstu misserum. Til að uppfylla þessar kröfur er nauðsynlegt að stækka hreinsistöðvarnar við Klettagarða og Ánanaust og til þess þarf aukið landrými. Verið er að



meta þörf á landrými undir mannvirkin en skv. fyrstu útreikningum Veitna er aukin landþörf fyrir stækkun hreinsistöðvarinnar við Klettagarða og Ánanaust allt að 3,5 ha.

Veitur hafa til afnota hluta af landfyllingu sem framkvæmdir standa yfir við og eru að hefja undirbúning við stækkun svæði til hreinsunar við Ánanaust. Sú stækkun felur einnig í sér þörf á um 3,5 landfyllingu.

Æskilegt er að fjallað verði um þessar landfyllingar í greinargerð og þær verði einnig afmarkaðar á aðalskipulagsupprætti.

### **Meðhöndlun ofanvatns**

Aukið byggingarmagn í uppbyggðum hverfum getur aukið álag á regnvatnskerfið og magn mengunar á náttúrulega viðtaka, s.s. sjó, ár og tjarnir og eykur hættu á flóðum. Æskilegt er að í aðalskipulagi séu skilmálar um að meðhöndla sem mest ofanvatn innan lóða til að hægja á vatni, hreinsa ofanvatn og minnka álag á fráveitukerfið.

### **Upplýsingar á aðalskipulagsupprætti**

Æskilegt er að lóðir fyrir hreinsistöðvar séu greinilega afmarkaðar á sem iðnaðarlóðir þar sem starfsemin getur haft vissa truflun í för með sér fyrir nærliggjandi landnotkun. Enn fremur er æskilegt að stærri veitumannvirki séu sýnd á upprætti.

Virðingarfyllst,

Hólmfríður Bjarnadóttir

Umhverfis- og skipulagsstjóri Veitna

## Borholur og skipulag – Samantekt

### Aðgengi, stærðarþörf bora og tillögur að fyrirkomulagi – MG holur

Í þessari samantekt er yfirlit yfir aðkomu að borholum og nauðsynlegu athafnasvæði við MG holur í Mosfellsdal. Skipulagsyfirvöld eru sífellt að þrengja að borholum Veitna og er markmið þessarar samantektar að ná yfir nauðsynlegt athafnasvæði við hverja borholu ef til þess kæmi að flytja þyrfti bor á holuna eða mælingabíl.

Fyrir hverja holu er metið hversu öflugan bor þarf til að gera við holurnar, hreinsa þær, dýpka eða bora út úr þeim og ræður þá dýpi og þvermál.

Fyrir hverja holu er samantekt á boruðu dýpi, dýpi vinnslufóðringar og þvermál vinnsluhluta.

Holunum er raðað upp í númera röð.

Sveinbjörn Hólmgeirsson, GeoEnergy  
Jón Árni Jónsson, GeoEnergy

## Aðgengi að borholu MG-01

Holunafn: MG-1

### Upplýsingar um holu

Dýpi holu: 1377m

Dýpi fóðringar: 99m

Þvermál holu: ??“

Miðað við dýpi á borholu MG-1 þyrfti sambærilegan bor og jarðborinn Nasa frá Ræktunarsambandinu til viðgerðar og hreinsunar og sambærilegan bor og Sleipnir frá Jarðborunum til dýpkunar á holunni en vegn nálægðar við byggingar, aðeins um 2m í húsvegg og er því ómögulegt að koma þessum borum á holuna. Möguleiki væri að koma jarðbornum Trölla á holuna í samráði við borfyrirtæki.

Á myndinni hér að neðan eru útlínur borstæðis fyrir borinn merktar með auðkennandi lit.



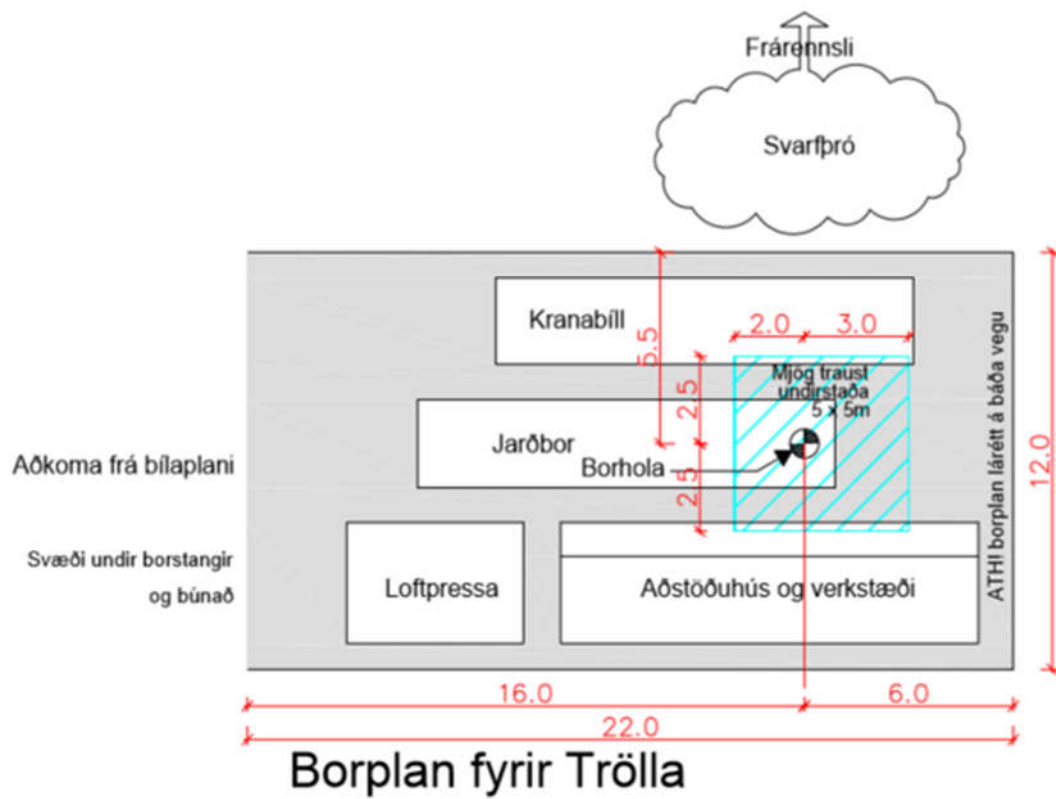
Mynd 1. Svæði sem þarf fyrir jarðbor og mælingabíl.

Tröllli Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 800m - blár rammi \_\_\_\_\_.

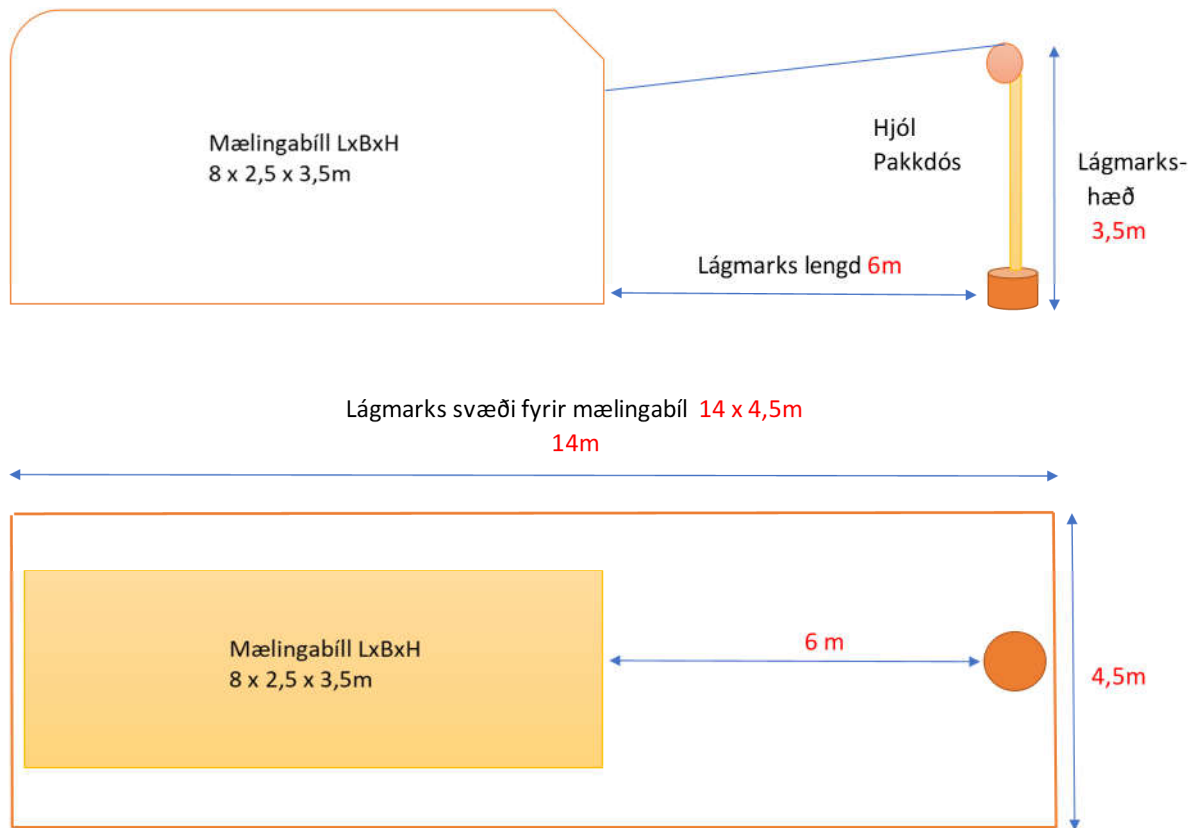
Mælingabíll athafnarsvæði: Brúnn rammi \_\_\_\_\_.



Mynd 2. Mynd sem sýnir nálægð holu við nærliggjandi hús.



Mynd 3. Borplan Tröllla.



Mynd 4. Skematísk teikning af athafnasvæði mælingabíls.

## Aðgengi að borholu MG-3

Holunafn: MG-3

### Upplýsingar um holu

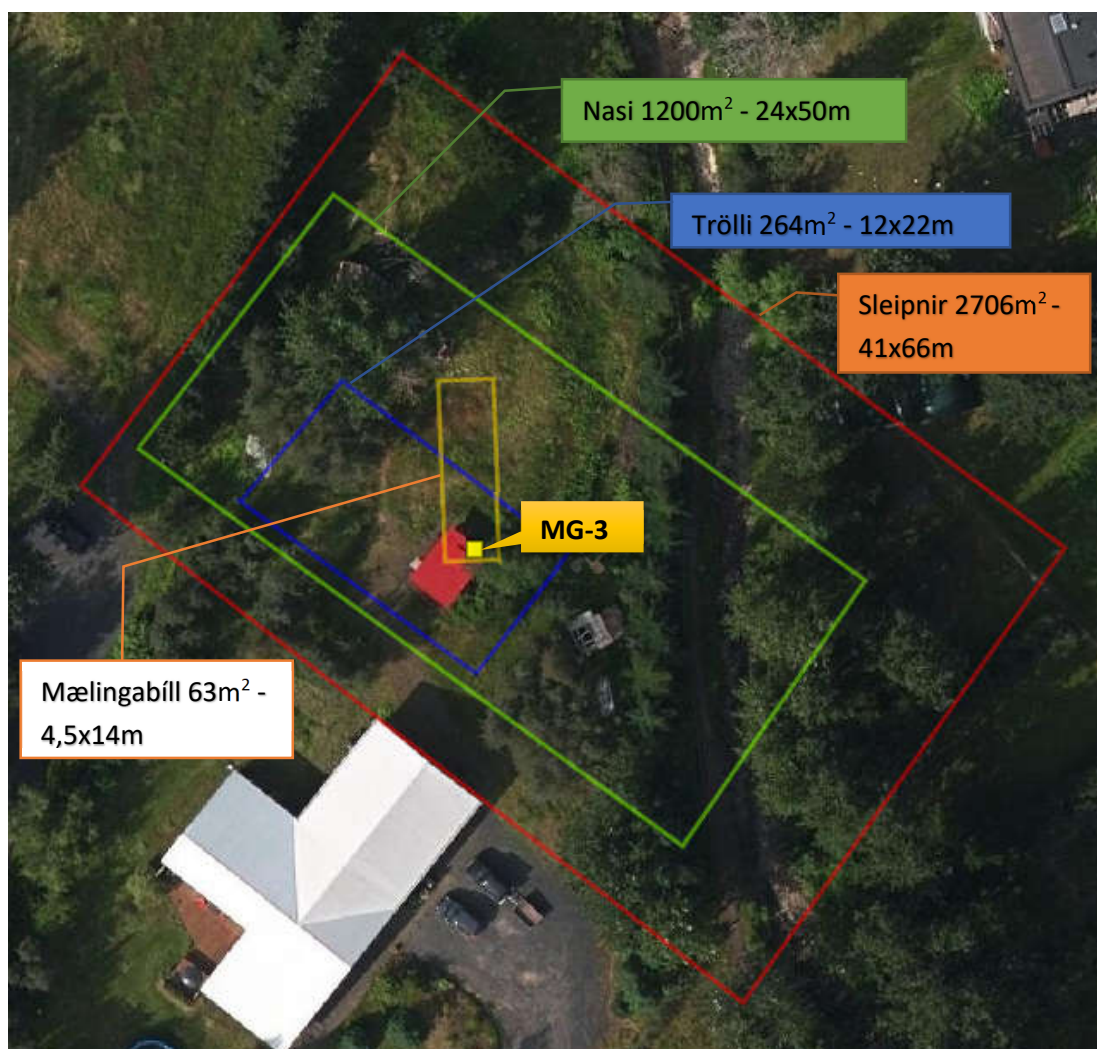
Dýpi holu: 1414m

Dýpi fóðringar: 114m

Þvermál holu: 14"

Miðað við dýpi á borholu MG-3 þyrfti sambærilegan bor og jarðborinn Nasa frá Ræktunarsambandinu til viðgerðar og hreinsunar og sambærilegan bor og Sleipnir frá Jarðborunum til dýpkunar á holunni.

Á myndinni hér að neðan eru útlínur borstæðis fyrir hvern bor merktar með auðkennandi litum.



Mynd 1. Svæði sem þarf fyrir jarðbor og mælingabíl.

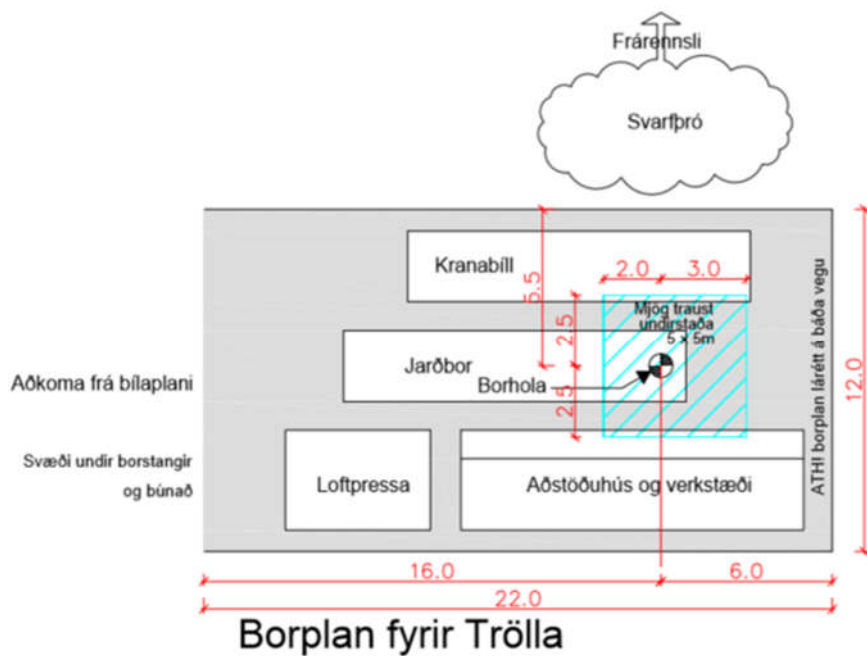
Sleipnir Jarðboranir: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 1800m - rauður rammi \_\_\_\_\_.

Nasi Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 1200-1400m - grænn rammi \_\_\_\_\_.

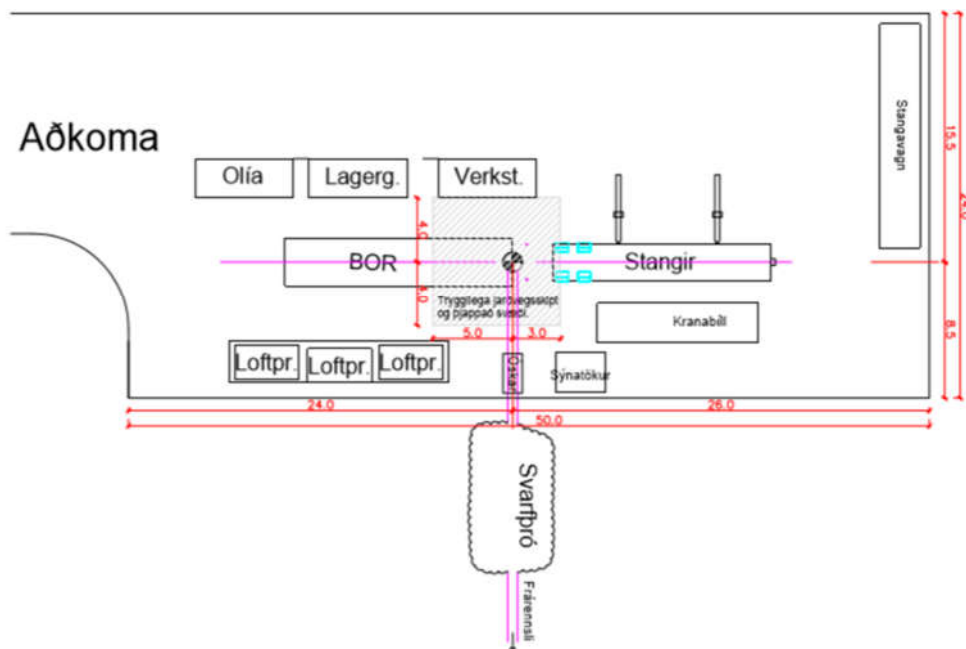
Trölili Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 800m - blár rammi \_\_\_\_\_.

Mælingabíll athafnarsvæði: Brúnn rammi \_\_\_\_\_.

Teikningar hér að neðan sýna borplön. Mögulega er hægt er að hagræða borplönunum eitthvað frekar með því að færa svarfþró, bílastæði og gáma til.

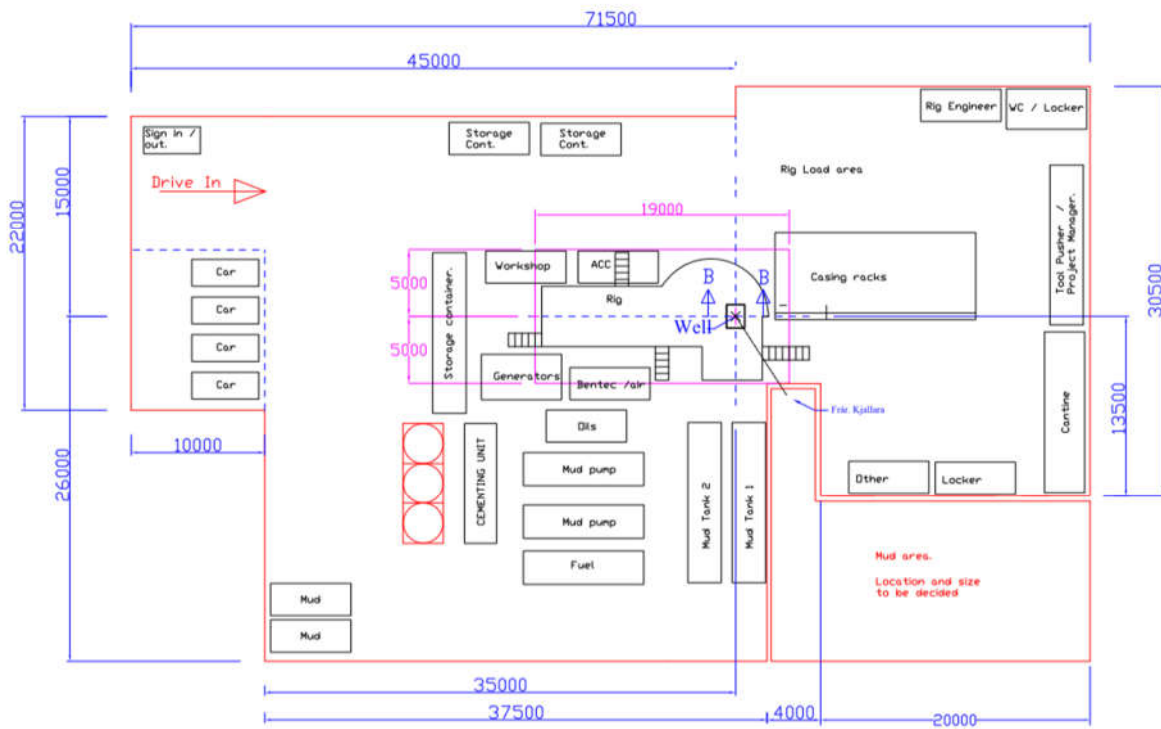


Mynd 2. Teikning af borplani Tröllla

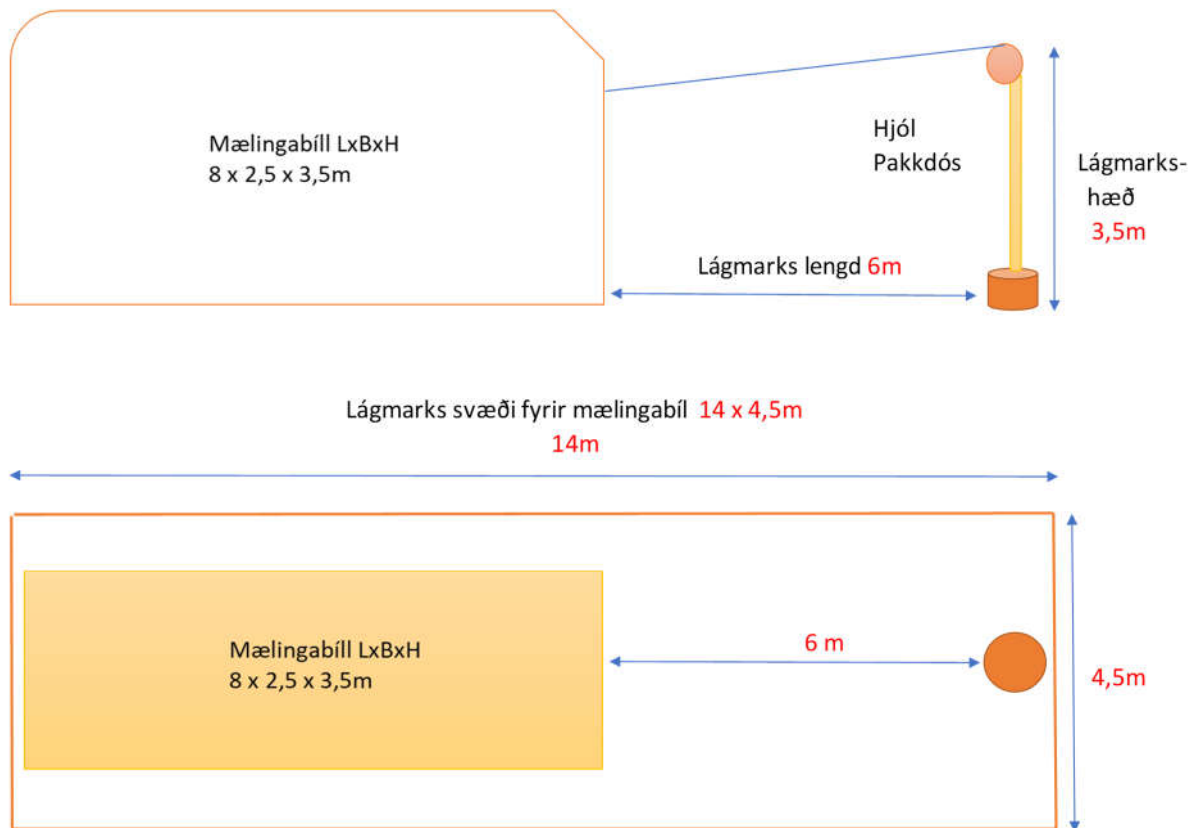


Mynd 3. Teikning af borplani Nasa.





Mynd 4. Teikning af borplani Sleipnis.



Mynd 5. Skematísk teikning af athafnasvæði mælingabíls.

## Aðgengi að borholu MG-04

Holunafn: MG-04

### Upplýsingar um holu

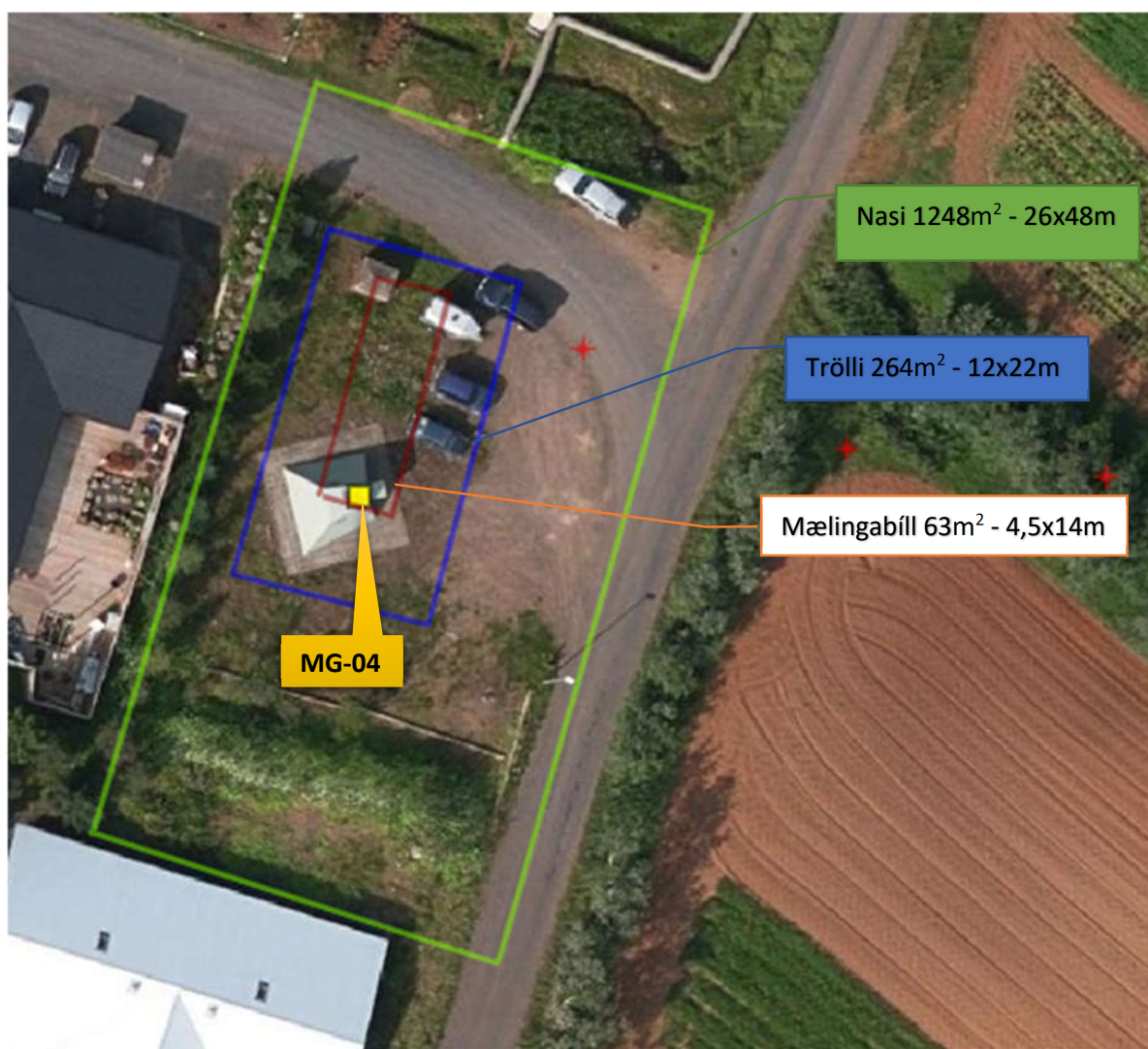
Dýpi holu: 1334,9m

Dýpi fóðringar: 570m

Þvermál holu: 14"

Miðað við dýpi á borholu MG-4 þyrfti sambærilegan bor og jarðborinn Nasa frá Ræktunarsambandinu til viðgerðar og hreinsunar á holunni og sambærilegan bor og Sleipnir frá Jarðborunum til dýpkunar og útúrborunar á holunni.

Á myndinni hér að neðan eru útlínur borstæðis fyrir hvern bor merktar með auðkennandi litum. Ómögulegt væri að koma Sleipni á holuna vegna nálægðar við byggingar. Borstæði hefur verið aðlagð að aðstæðum í kringum holuna.

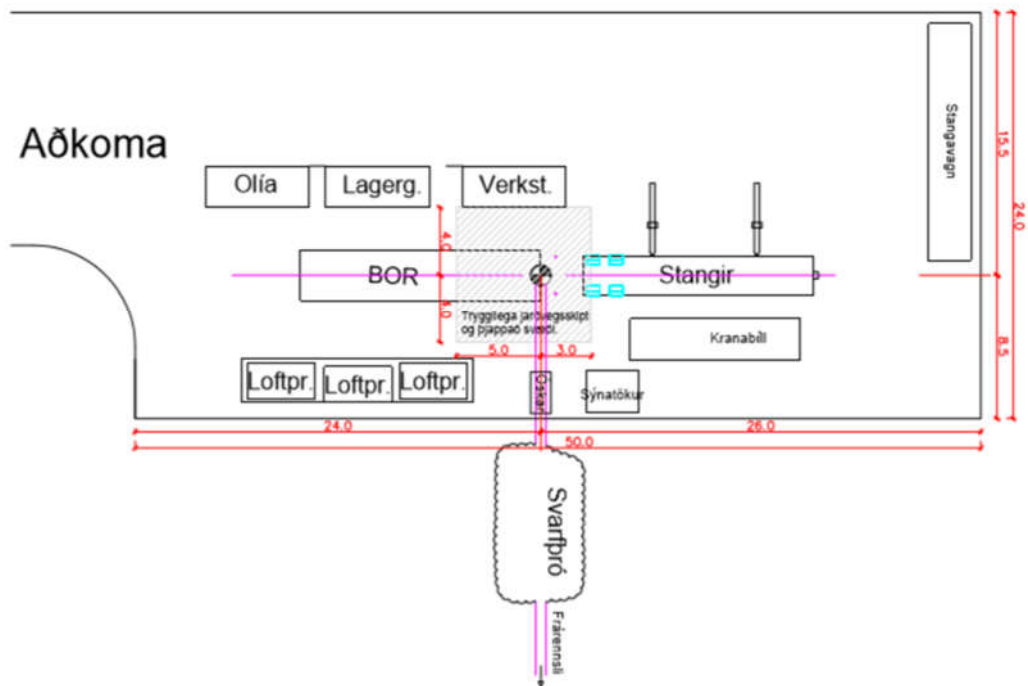


Mynd 1. Svæði sem þarf fyrir jarðbor og mælingabíl.

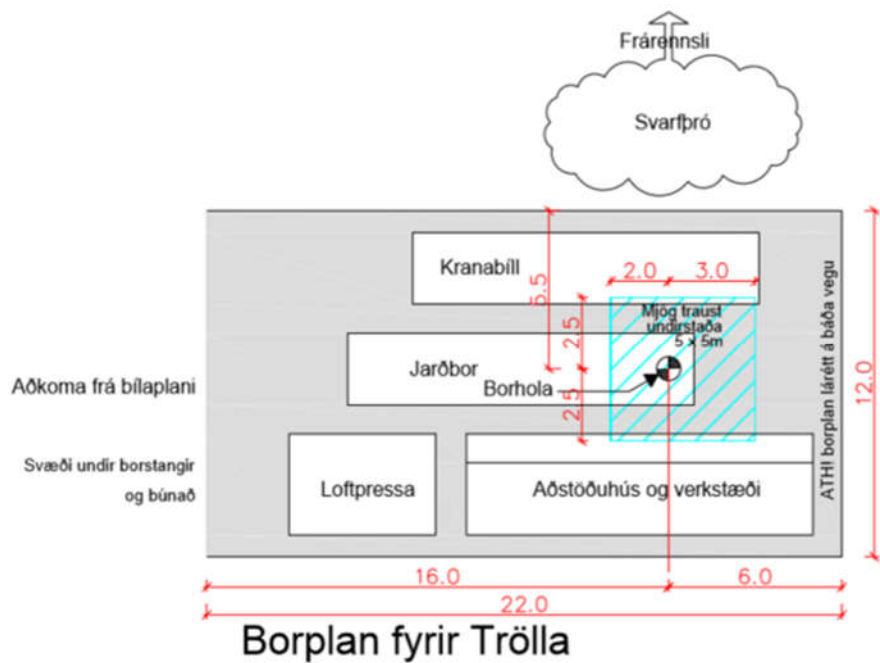
Nasi Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 1200-1400m - grænn rammí \_\_\_\_\_.

Trölli Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 800m - blár rammí \_\_\_\_\_.

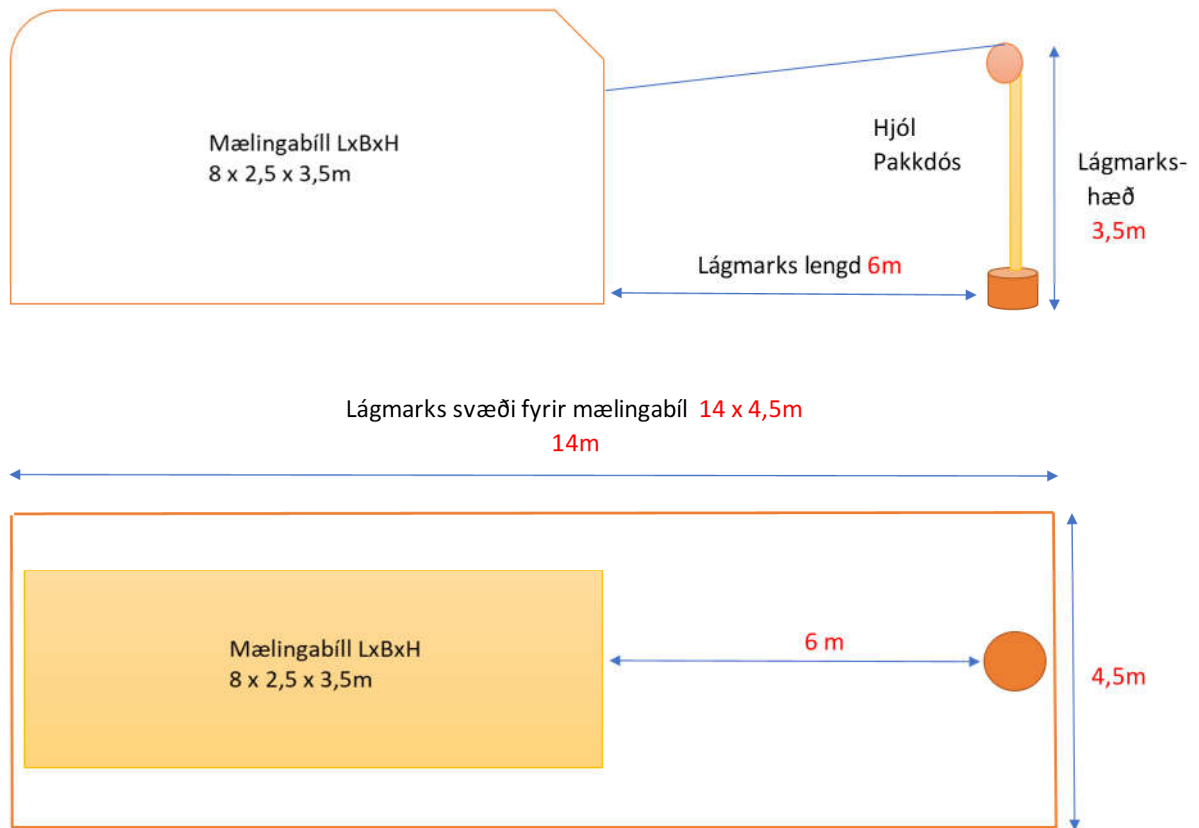
Mælingabíll athafnarsvæði: Brúnn rammí \_\_\_\_\_.



Mynd 2. Teikning af borplani Nasa.



Mynd 3. Teikning af borplani Trölla.



Mynd 4. Skematísk teikning af athafnasvæði mælingabíls.

## Aðgengi að borholu MG-05

Holunafn: MG-05

### Upplýsingar um holu

Dýpi holu: 1592m

Dýpi fóðringar: 133m

Þvermál holu: 13-3/8"

Miðað við dýpi á borholu MG-05 þyrfti sambærilegan bor og jarðborinn Sleipni frá Jarðborunum til viðgerðar, hreinsunar, dýpkunar og útúrborunar á holunni.

Á myndinni hér að neðan eru útlínur borstæðis fyrir hvern bor merktar með auðkennandi litum.



Mynd 1. Svæði sem þarf fyrir jarðbor og mælingabíl.

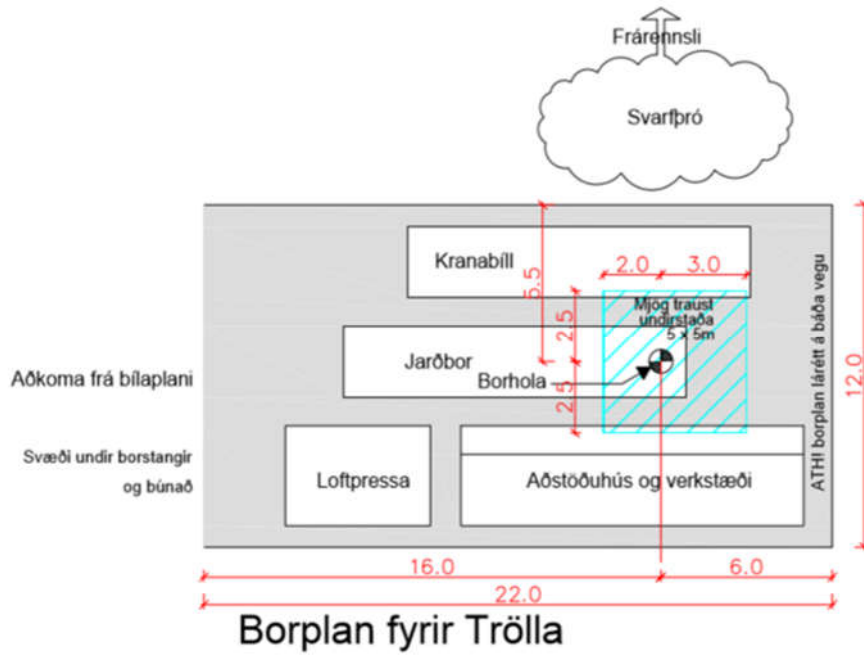
Sleipnir Jarðboranir: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 1800m - rauður rammi \_\_\_\_\_.

Nasi Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 1200-1400m - grænn rammi \_\_\_\_\_.

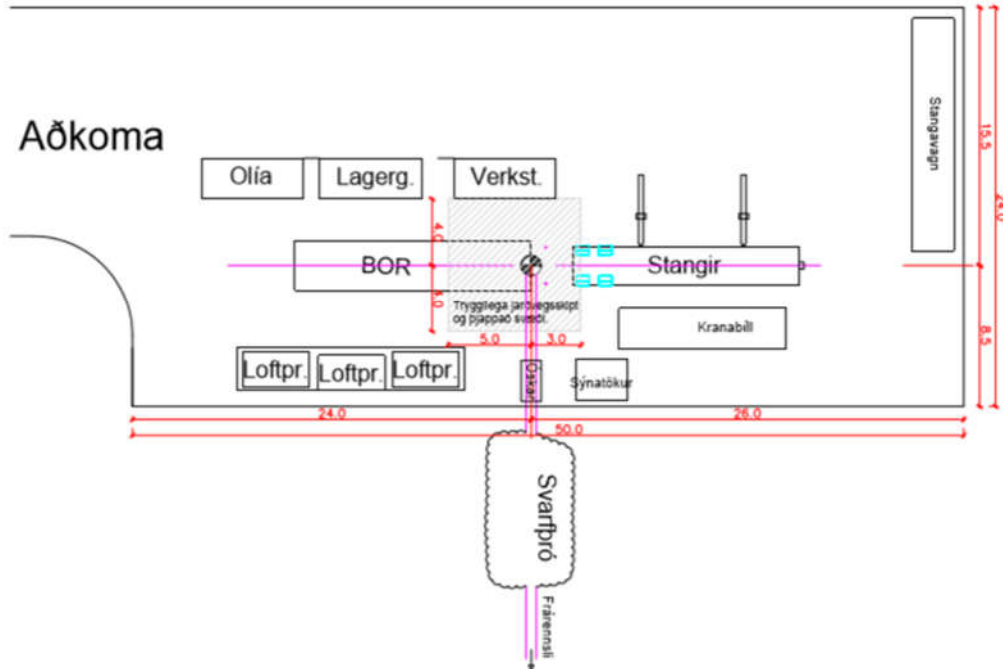
Tröllli Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 800m - blár rammi \_\_\_\_\_.

Mælingabíll athafnarsvæði: Brúnn rammi \_\_\_\_\_.

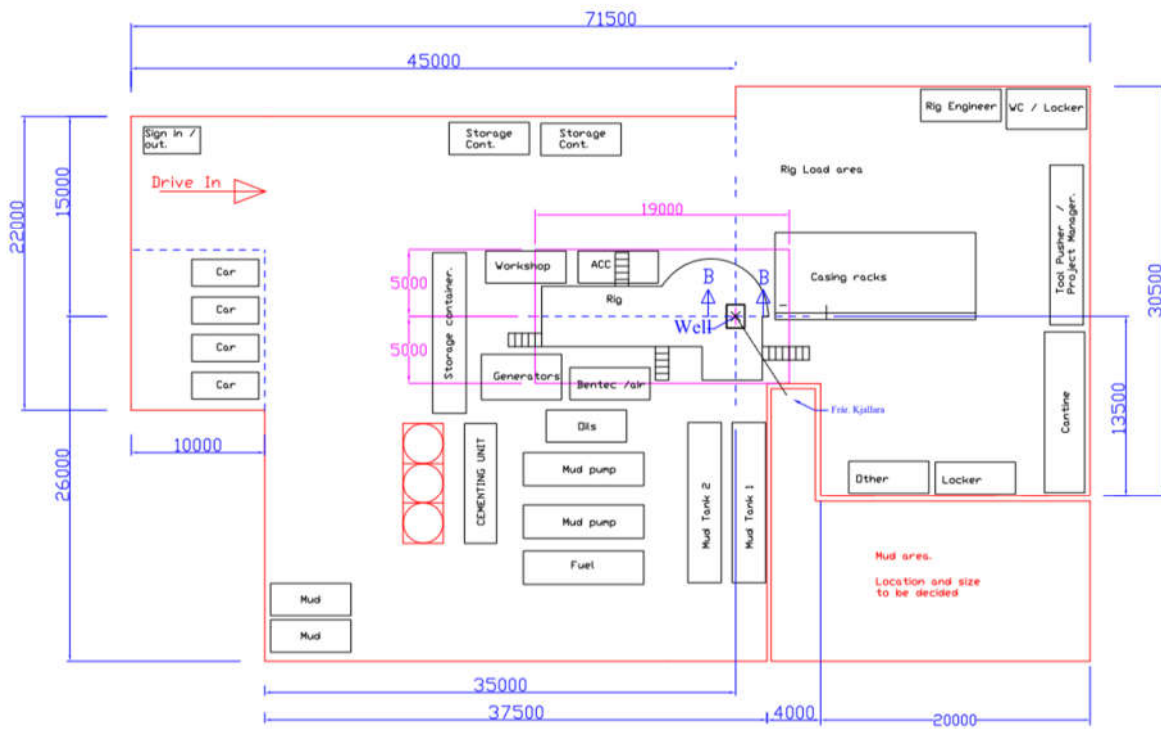
Teikningar hér að neðan sýna borplön. Mögulega er hægt er að hagræða borplönunum eitthvað frekar með því að færa svarfþró, bílastæði og gáma til.



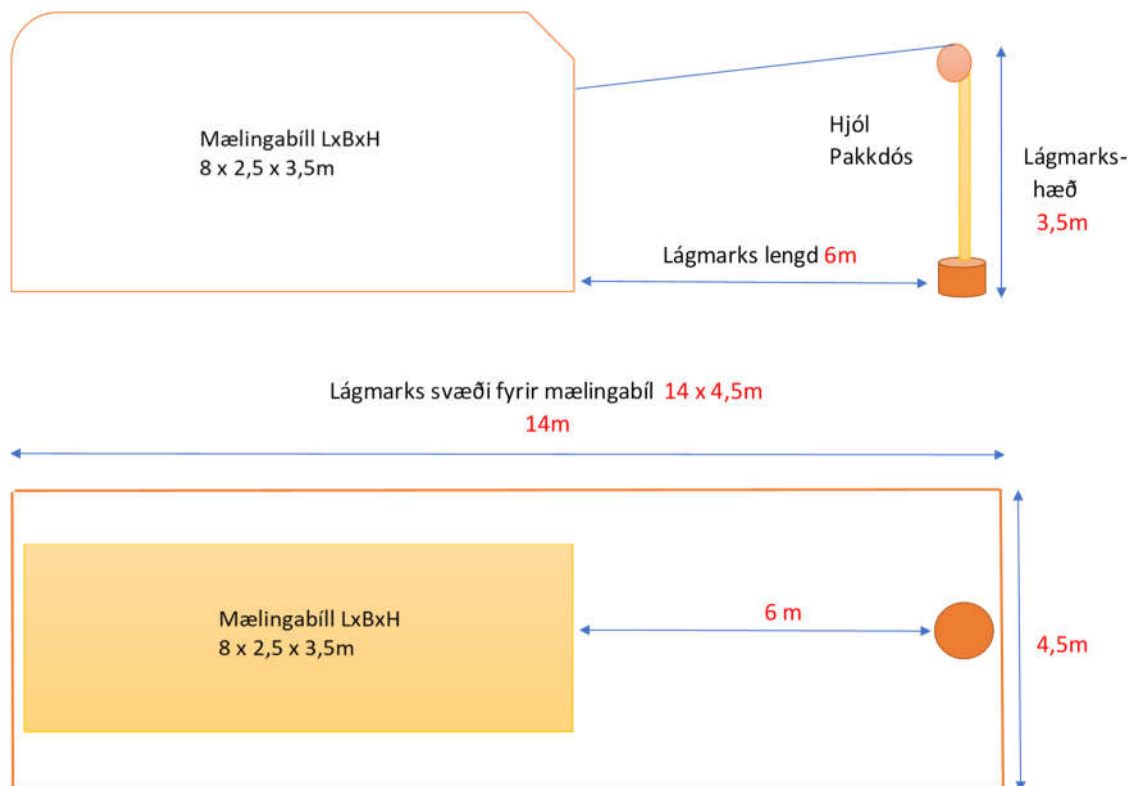
Mynd 2. Teikning af borplani Tröllla.



Mynd 3. Teikning af borplani Nasa.



Mynd 4. Teikning af borplani Sleipnis.



Mynd 5. Skematísk teikning af athafnasvæði mælingabíls.

## Aðgengi að borholu MG-06

Holunafn: MG-06

### Upplýsingar um holu

Dýpi holu: 1416m

Dýpi fóðringar: 134m

Þvermál holu: 14"

Miðað við dýpi á borholu MG-06 þyrfti sambærilegan bor og jarðborinn Nasa frá Ræktunarsambandinu til viðgerðar og hreinsunar á holunni og sambærilegan bor og Sleipnir frá Jarðborunum til dýpkunar og útúrborunar á holunni.

Á myndinni hér að neðan eru útlínur borstæðis fyrir hvern bor merktar með auðkennandi litum. Ómögulegt væri að koma Sleipni á holuna vegna nálægðar við byggingar en möguleiki væri að aðlaga borstæði Nasa að aðstæðum þannig að borinn kæmist á holuna eins og sýnt er hér að neðan. Mögulega er hægt að hagræða borplani eitthvað frekar.



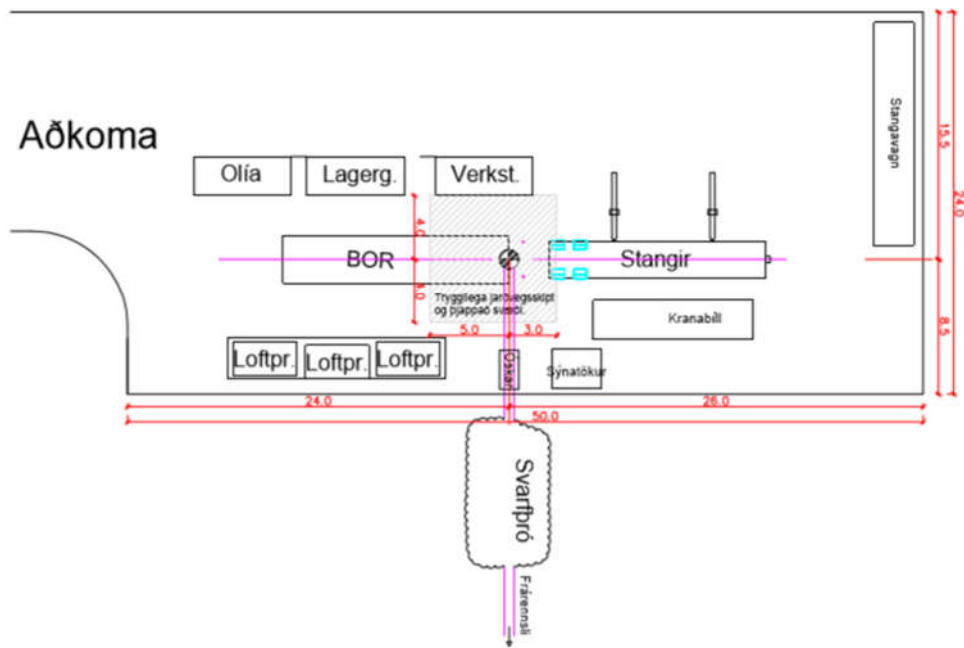
Mynd 1. Svæði sem þarf fyrir jarðbor og mælingabíl.

Nasi Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 1200-1400m - grænn rammi \_\_\_\_\_.

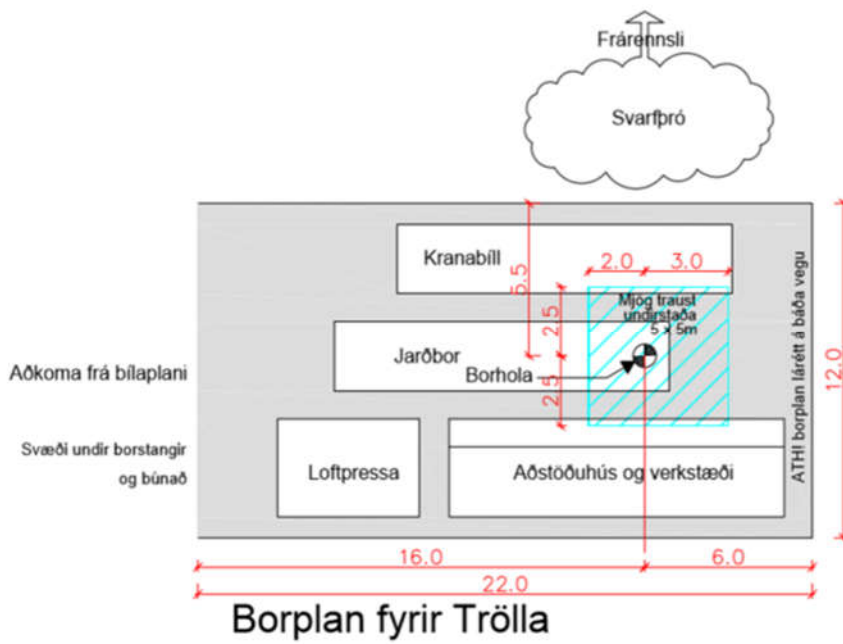
Trölli Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 800m - blár rammi \_\_\_\_\_.

Mælingabíll athafnarsvæði: Brúnn rammi \_\_\_\_\_.

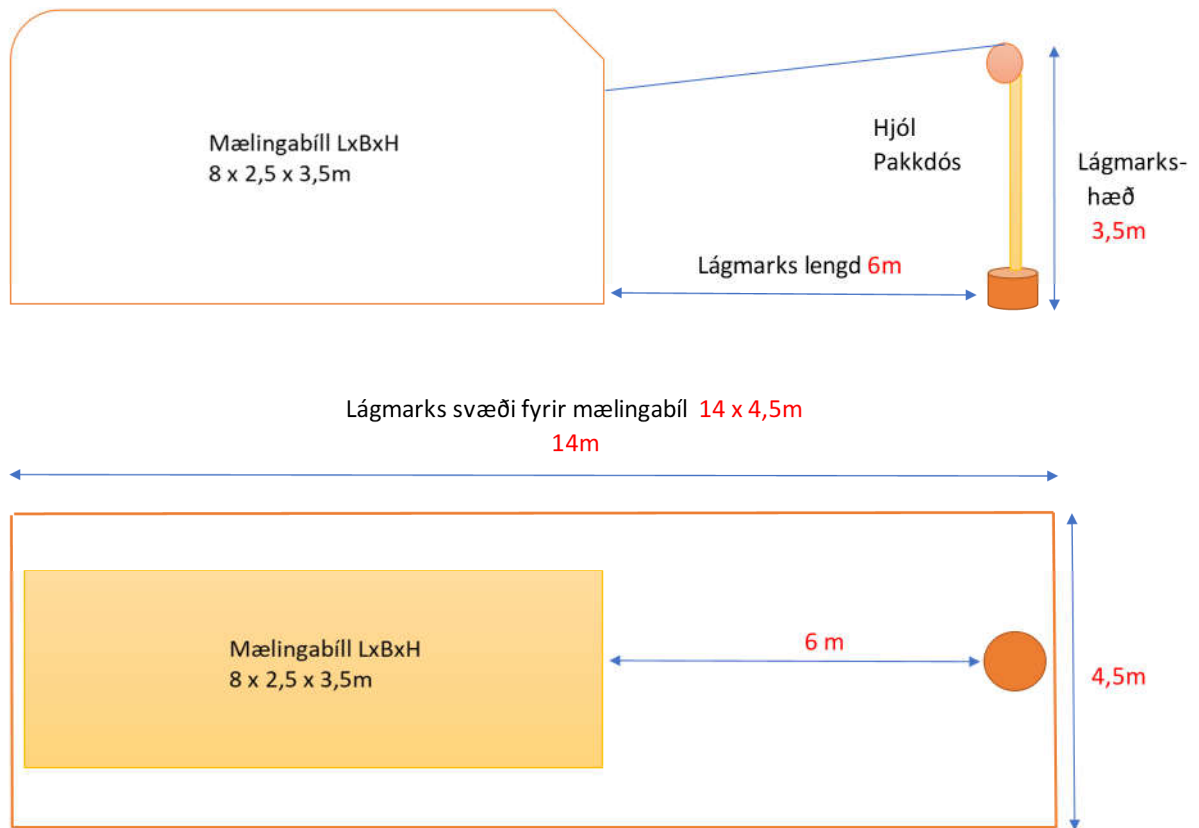




Mynd 2. Teikning af borplani Nasa.



Mynd 3. Teikning af borplani Trölla.



Mynd 4. Skematísk teikning af athafnasvæði mælingabíls.

## Aðgengi að borholu MG-08

Holunafn: MG-08

### Upplýsingar um holu

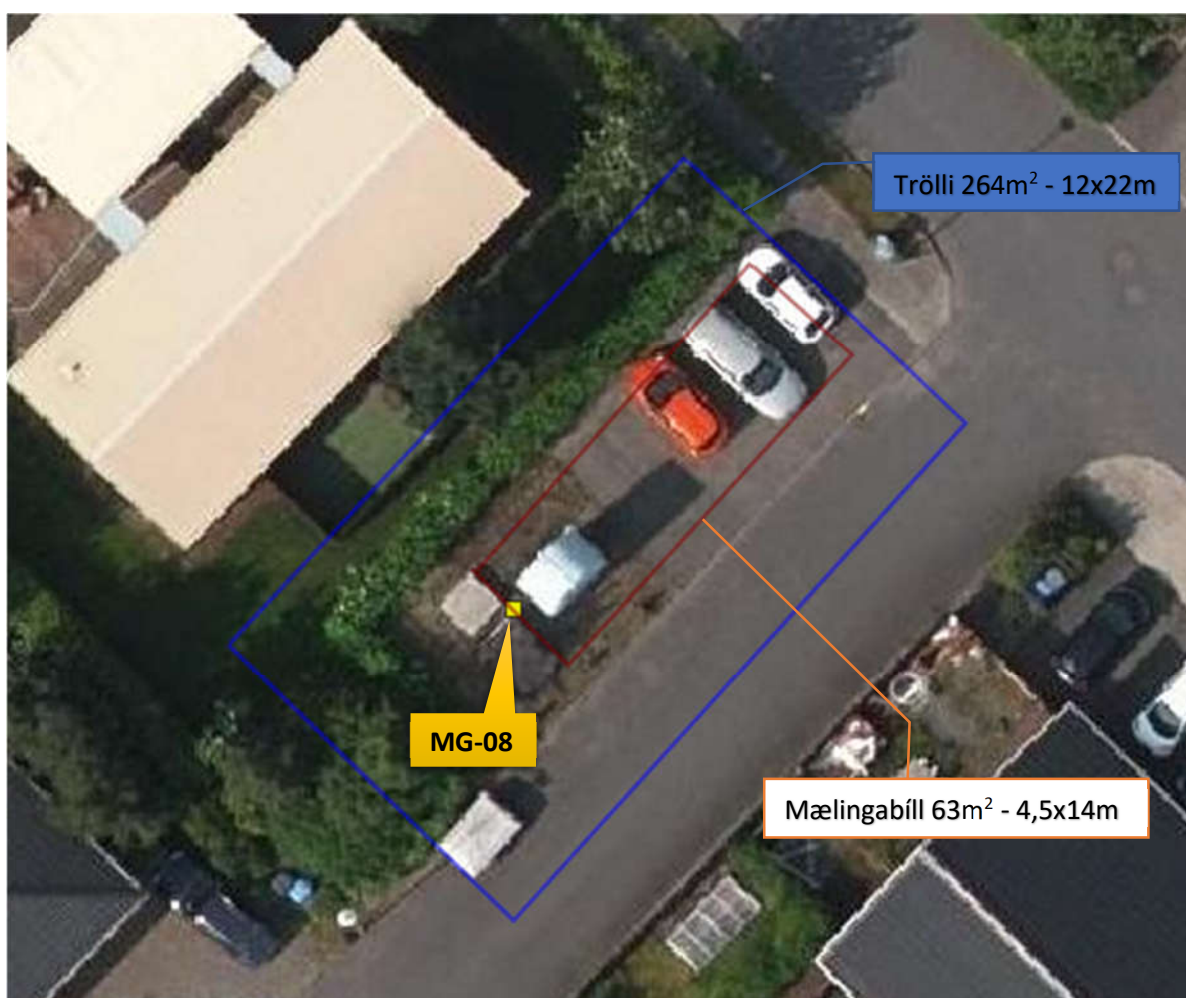
Dýpi holu: 1564m

Dýpi fóðringar: 133m

Þvermál holu: 13-3/8"

Miðað við dýpi á borholu MG-08 þyrfti sambærilegan bor og jarðborinn Sleipnir frá Jarðborunum til viðgerðar, hreinsunar og dýpkunar á holunni en ómögulegt er að koma Sleipnir á holuna vegna nálægðar við byggingar. Hins vegar er mögulegt að koma jarðbornum Trölla frá Ræktunarsambandinu á holuna ef fara þarf í einhverjar minniháttar viðgerðir eða hreinsanir niður í allt að 800m.

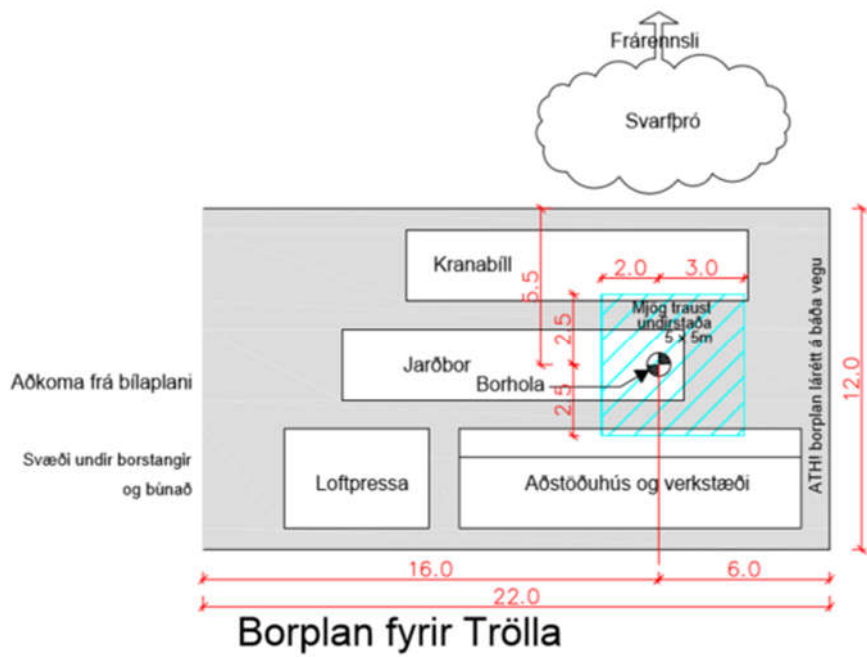
Mögulega er hægt er að hagræða borplani eitthvað frekar með því að færa svarfþró, bílastæði og gáma til. Á myndunum hér að neðan eru útlínur borstæðis merktar með auðkennandi lit.



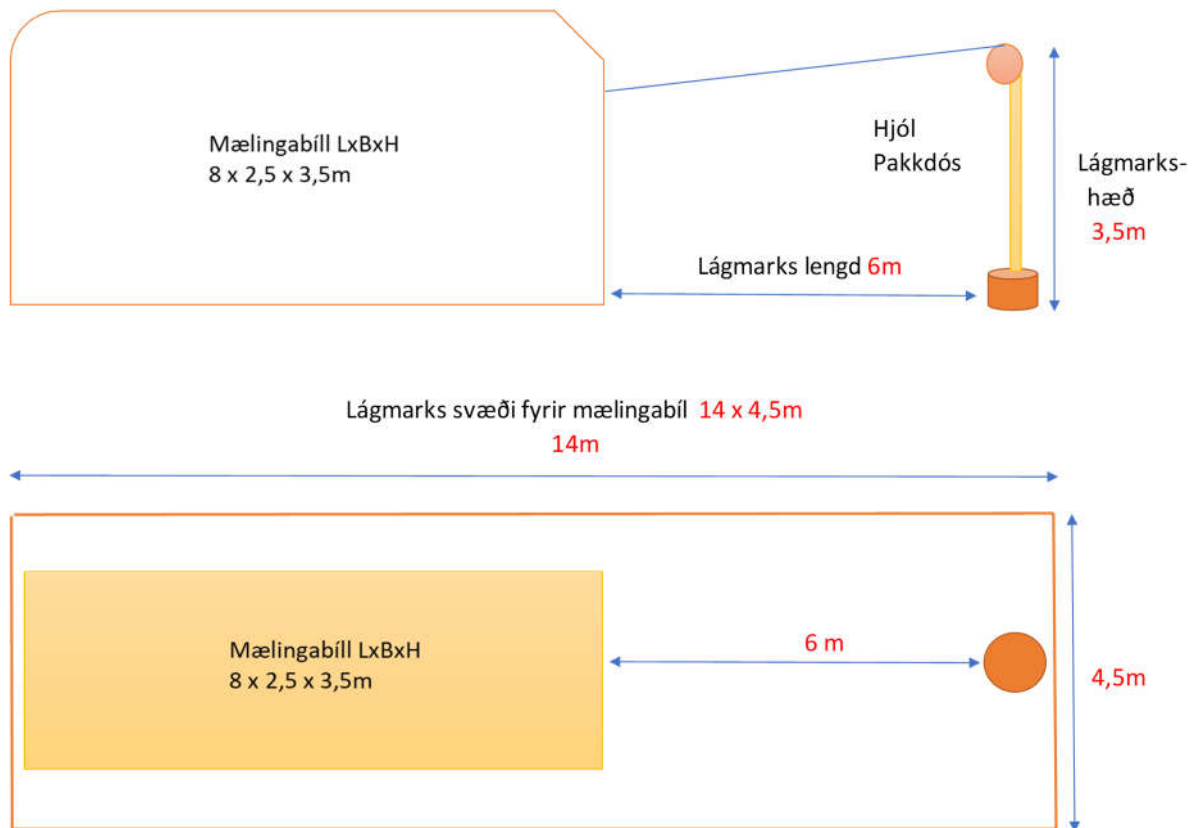
Mynd 1. Svæði sem þarf fyrir jarðbor og mælingabíl.

Trölli Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 800m - blár rammi \_\_\_\_\_.

Mælingabíll athafnarsvæði: Brúnn rammi \_\_\_\_\_.



Mynd 2. Teikning af borplani Tröllla.



Mynd 3. Skematísk teikning af athafnasvæði mælingabíls.

## Aðgengi að borholu MG-09

Holunafn: MG-09

### Upplýsingar um holu

Dýpi holu: 1803m

Dýpi fóðringar: 155m

Þvermál holu: ??“

Miðað við dýpi á borholu MG-09 þyrfti sambærilegan bor og jarðborinn Sleipnir frá Jarðborunum til viðgerðar, hreinsunar og dýpkunar á holunni en hins vegar er ómögulegt að koma bornum fyrir á holunni vegna nálægðar við byggingar. Mögulegt er að koma jarðbornum Trölla frá Ræktunarsambandinu fyrir á holunni ef fara þyrfti í einhverjar minniháttar viðgerðir eða hreinsanir niður í allt að 800m.

Á myndunum hér að neðan eru útlínur borstæðis merkt í auðkennandi lit.

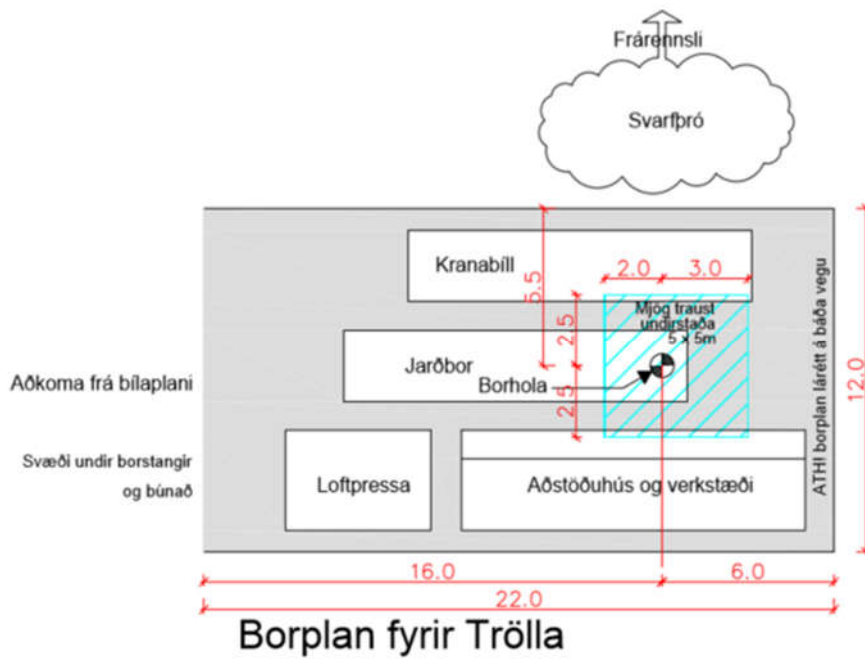
Mögulega er hægt að hagræða borplani eitthvað frekar með því að færa svarfþró, bílastæði og gáma.



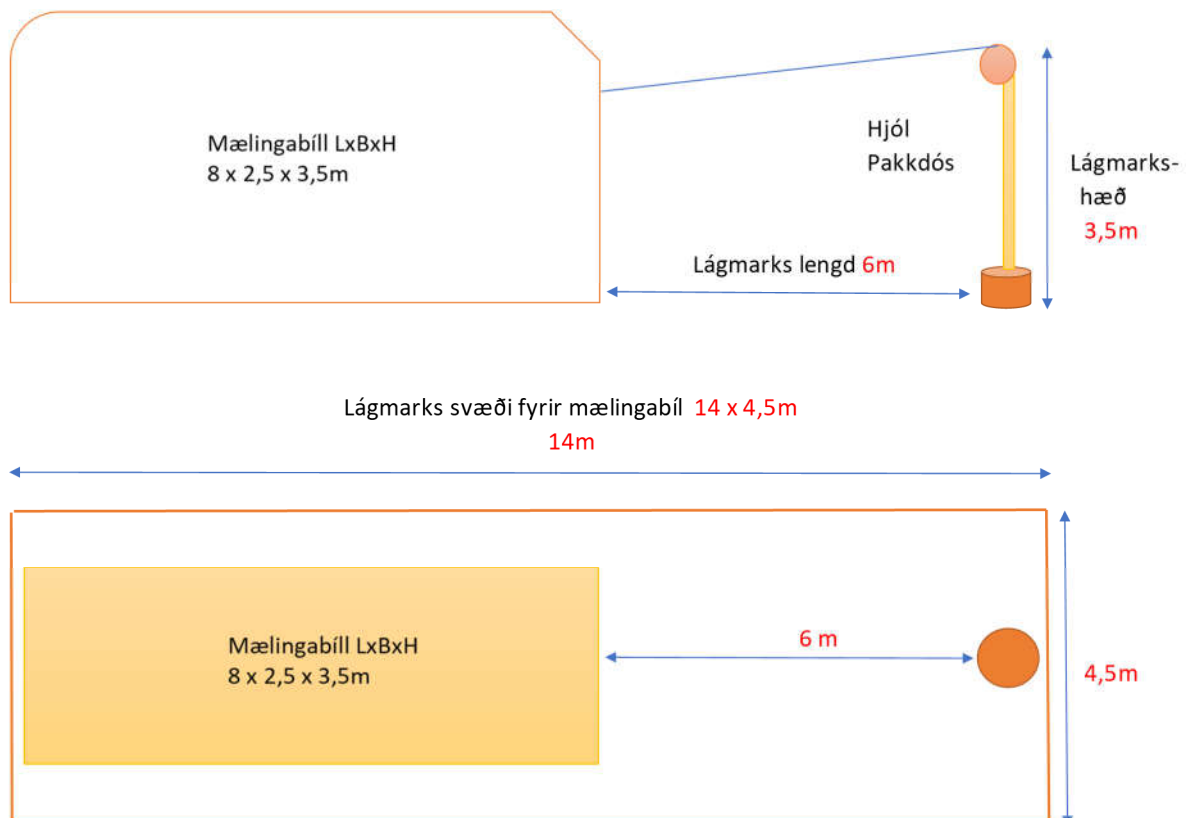
Mynd 1. Svæði sem þarf fyrir jarðbor og mælingabíl.

Trölli Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 800m - blár rammi \_\_\_\_\_.

Mælingabíll athafnarsvæði: Brúnn rammi \_\_\_\_\_.



Mynd 2. Teikning af borplani Tröllla.



Mynd 3. Skematísk teikning af athafnasvæði mælingabíls.

## Aðgengi að borholu MG-11

Holunafn: MG-11

### Upplýsingar um holu

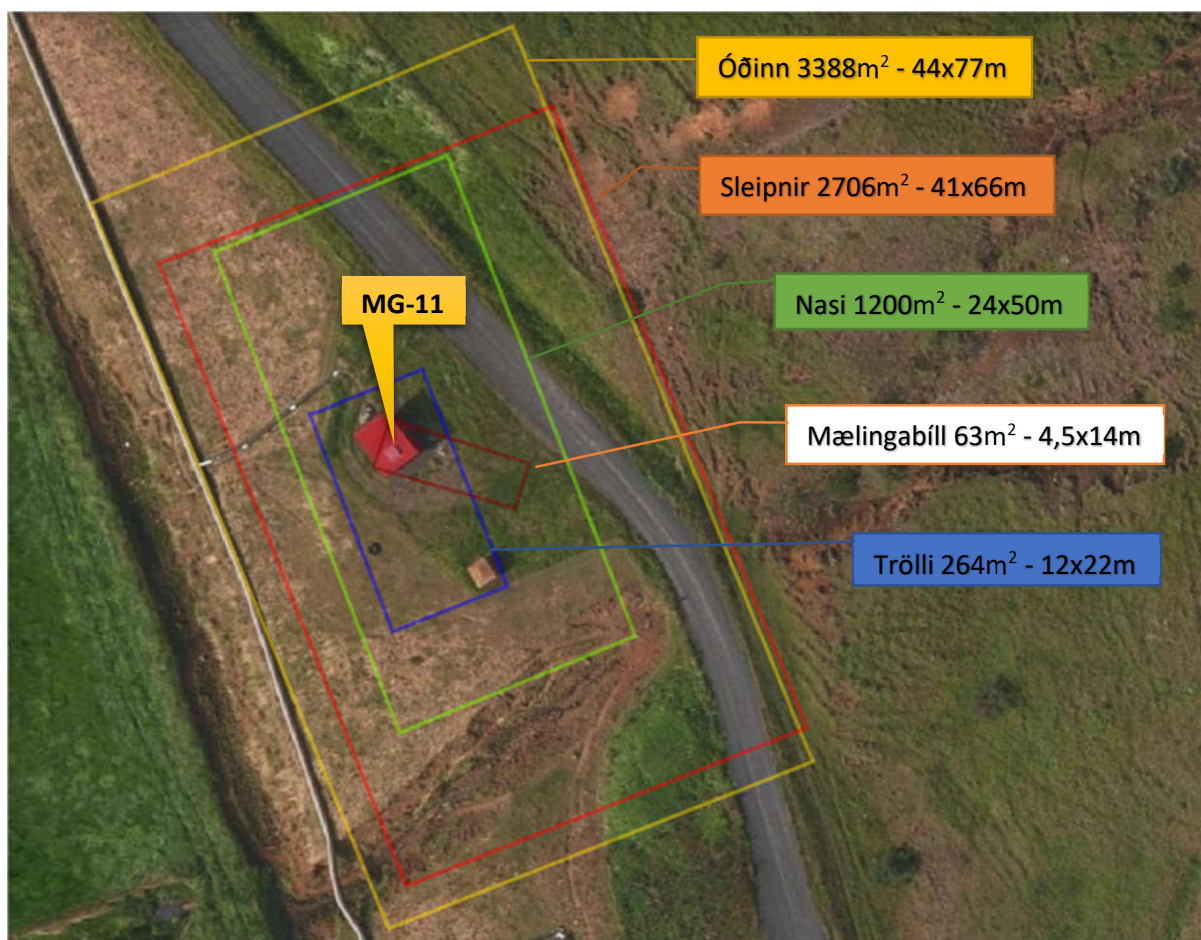
Dýpi holu: 1235m

Dýpi fóðringar: 167m

Þvermál holu: 14"

Miðað við dýpi á borholu MG-11 þyrfti sambærilegan bor og jarðborinn Nasa frá Ræktunarsambandinu til viðgerðar og hreinsunar og sambærilegan bor og Sleipnir frá Jarðborunum til dýpkunar og útúrborunar á holunni. Ef dýpka á holuna meira en 1800 m þá þarf bor sambærilegan Óðni frá Jarðborunum. Aðrir borar gætu farið á holuna til minniháttar viðgerða, sjá dýpistökur í myndatexta.

Á myndinni hér að neðan eru útlínur borstæðis fyrir hvern bor merktar með auðkennandi litum.



Mynd 1. Svæði sem þarf fyrir jarðbor og mælingabíl.

Óðinn Jarðboranir: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 3200m - gulur rammi \_\_\_\_\_.

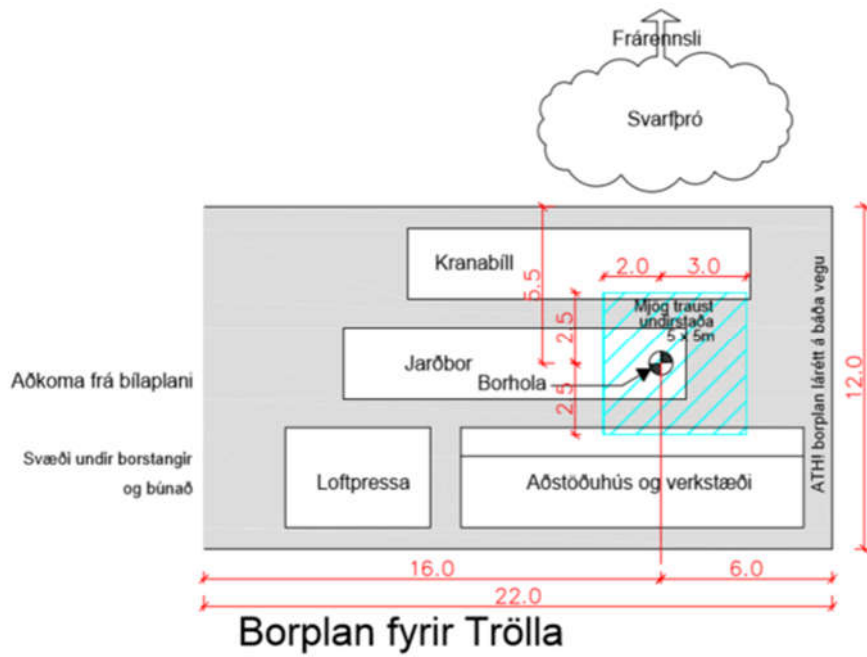
Sleipnir Jarðboranir: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 1800m - rauður rammi \_\_\_\_\_.

Nasi Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 1200-1400m - grænn rammi \_\_\_\_\_.

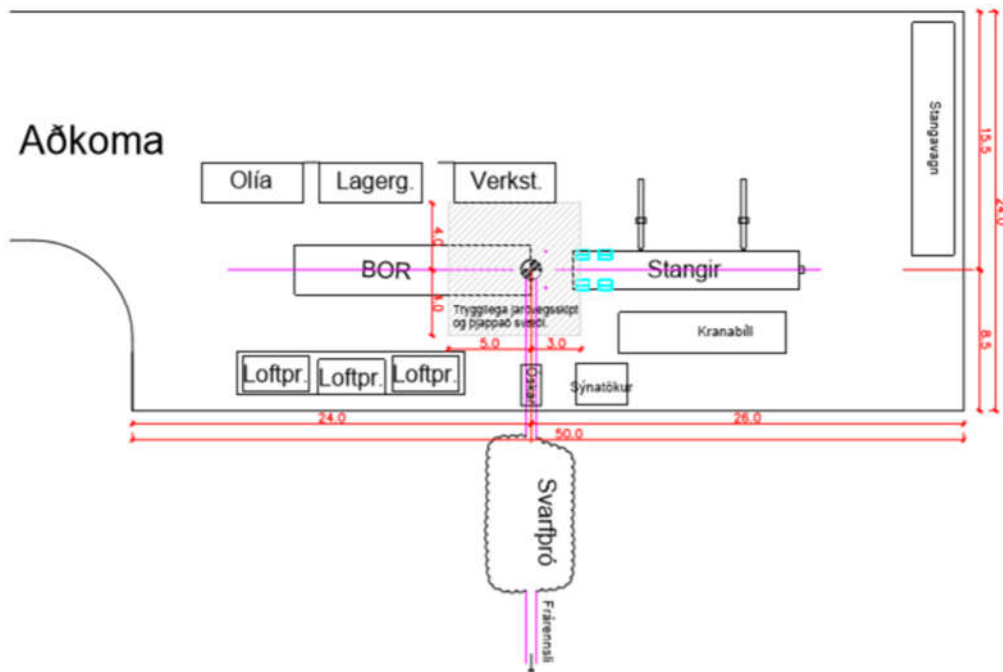
Tröllli Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 800m - blár rammi \_\_\_\_\_.

Mælingabíll athafnarsvæði: Brúnn rammi \_\_\_\_\_.

Teikningar hér að neðan sýna borplön. Mögulega er hægt er að hagræða borplönunum eitthvað frekar með því að færa svarfþró, bílastæði og gáma til.



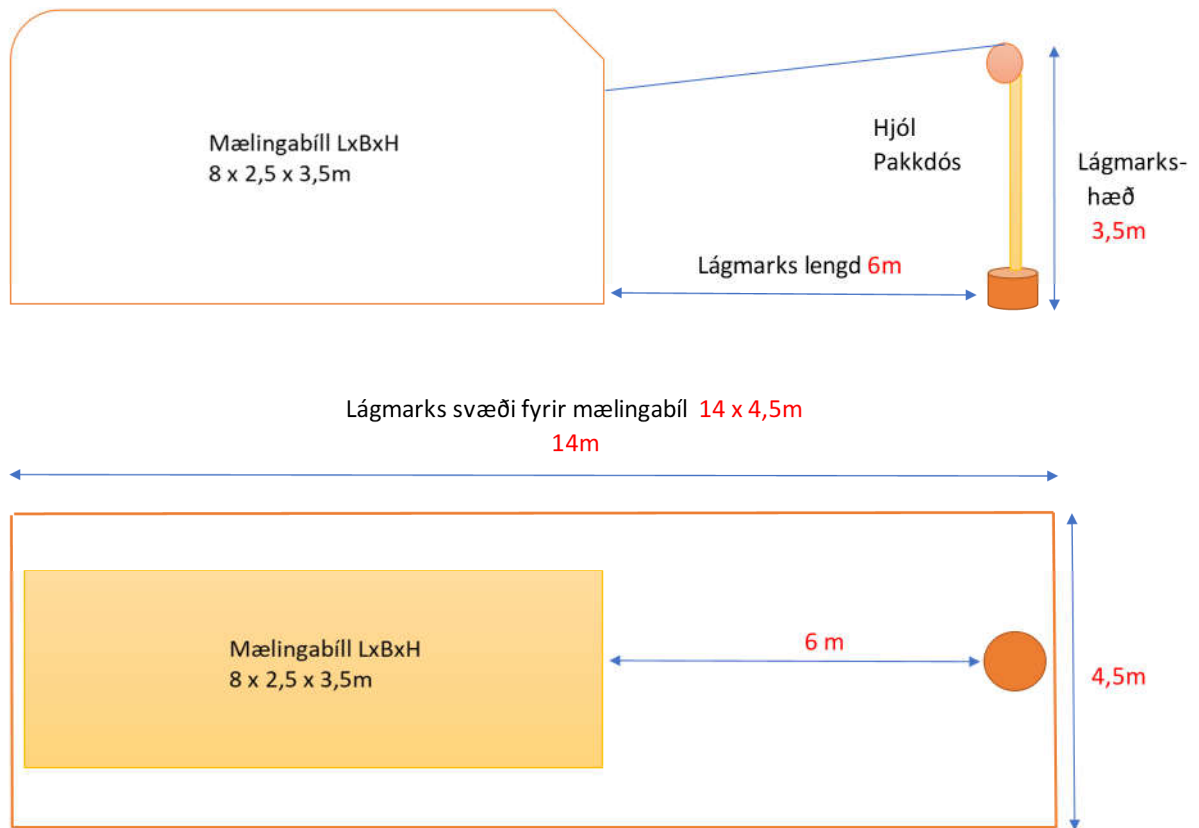
Mynd 2. Teikning af borplani Tröllla.



Mynd 3. Teikning af borplani Nasa.







Mynd 6. Skematísk teikning af athafnasvæði mælingabíls.

## Aðgengi að borholu MG-12

Holunafn: MG-12

### Upplýsingar um holu

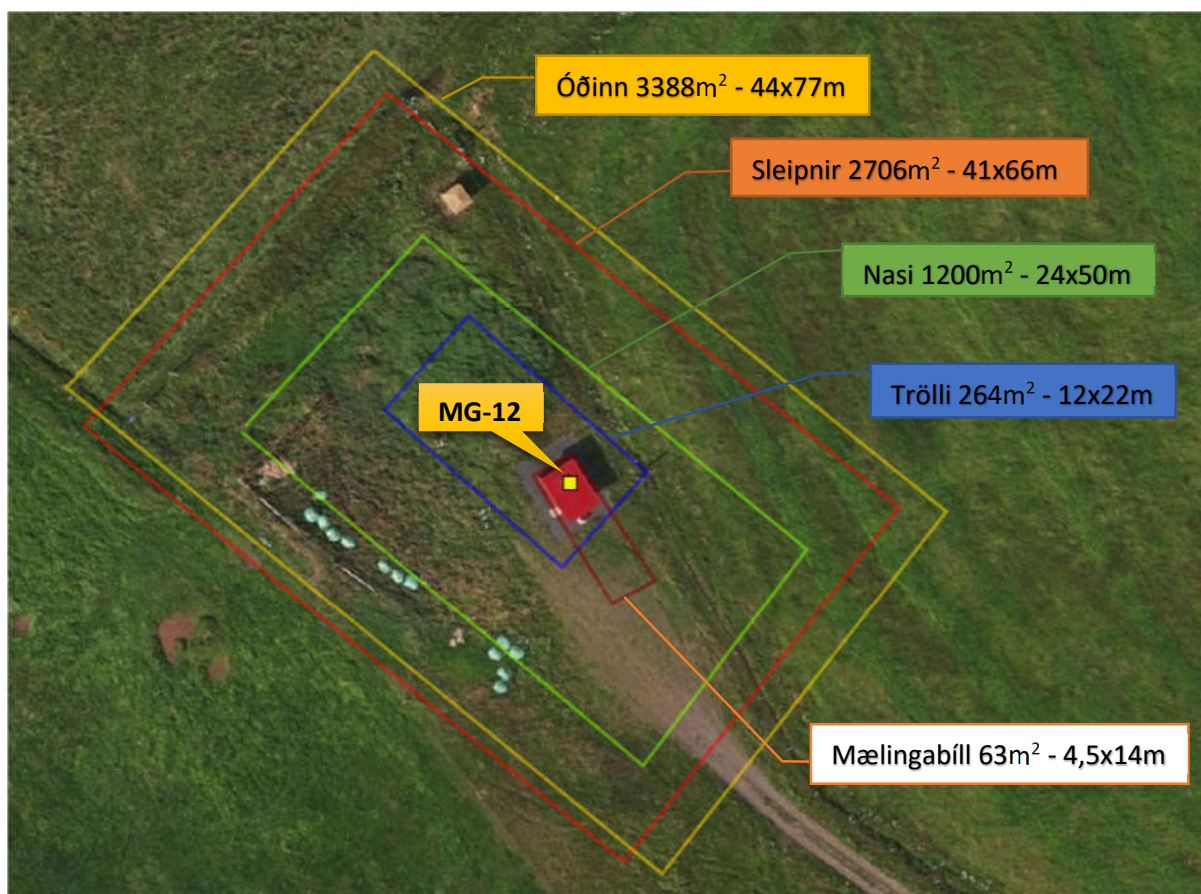
Dýpi holu: 800m

Dýpi fóðringar: 194m

Þvermál holu: ??“

Miðað við dýpi á borholu MG-12 þyrfti sambærilegan bor og jarðborinn Nasa frá Ræktunarsambandinu til viðgerðar, hreinsunar og dýpkunar í allt að 1200m en sambærilegan bor og Sleipnir frá Jarðborunum til dýpkunar niður fyrir 1200m eða útúrborunar á holunni. Þó gæti minni bor, sambærilegur Tröllla frá Ræktunarsambandinu mögulega hreinsað holuna en þar sem nóg pláss er kringum holuna væri stærri bor betri kostur. Ef dýpka á holuna meira en 1800 m þá þarf bor sambærilegan Óðni frá Jarðborunum.

Á myndinni hér að neðan eru útlínur borstæðis fyrir hvern bor merktar með auðkennandi litum.



Mynd 1. Svæði sem þarf fyrir jarðbor og mælingabíl.

Óðinn Jarðboranir: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 3200m - gulur rammi \_\_\_\_\_.

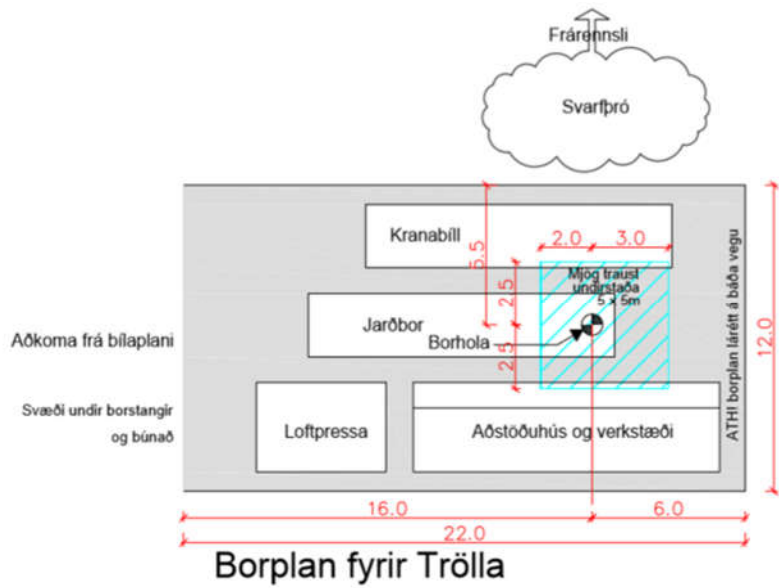
Sleipnir Jarðboranir: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 1800m - rauður rammi \_\_\_\_\_.

Nasi Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 1200-1400m - grænn rammi \_\_\_\_\_.

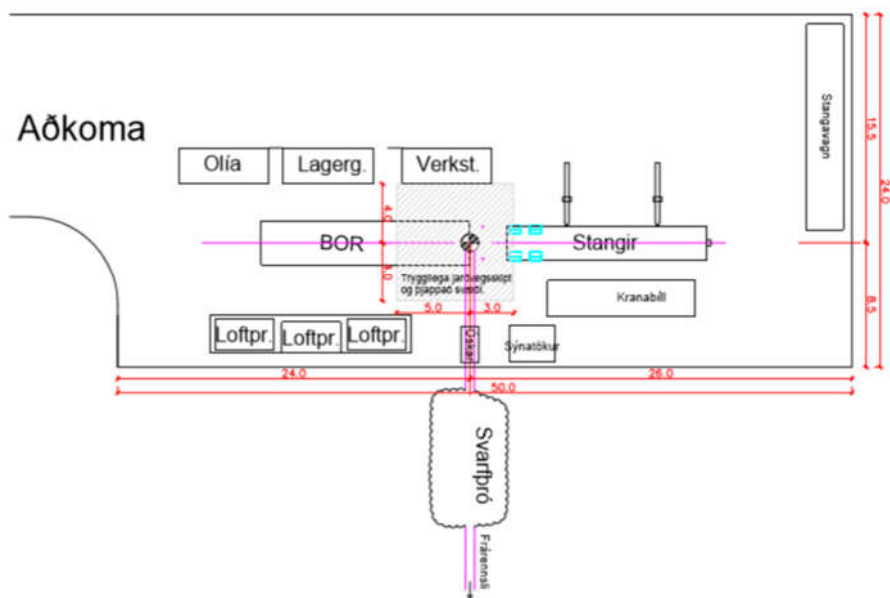
Tröllli Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 800m - blár rammi \_\_\_\_\_.

Mælingabíll athafnarsvæði: Brúnn rammi \_\_\_\_\_.

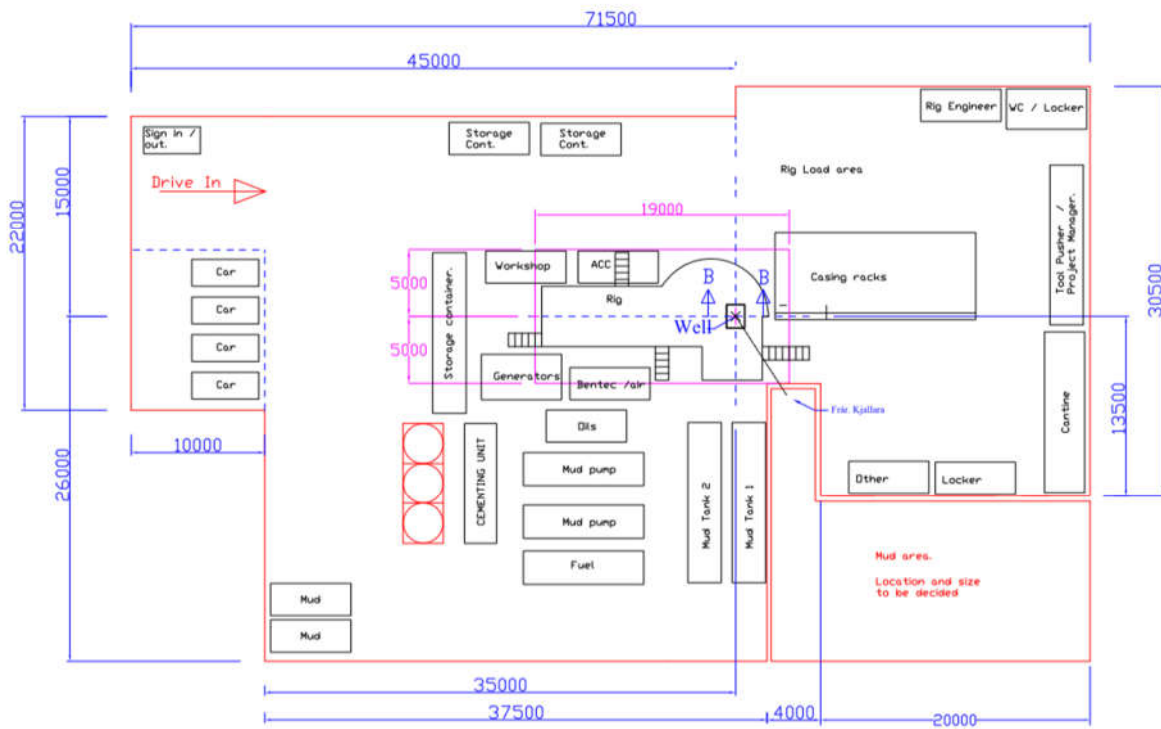
Teikningar hér að neðan sýna borplön. Mögulega er hægt er að hagræða borplönunum eitthvað frekar með því að færa svarfþró, bílastæði og gáma til.



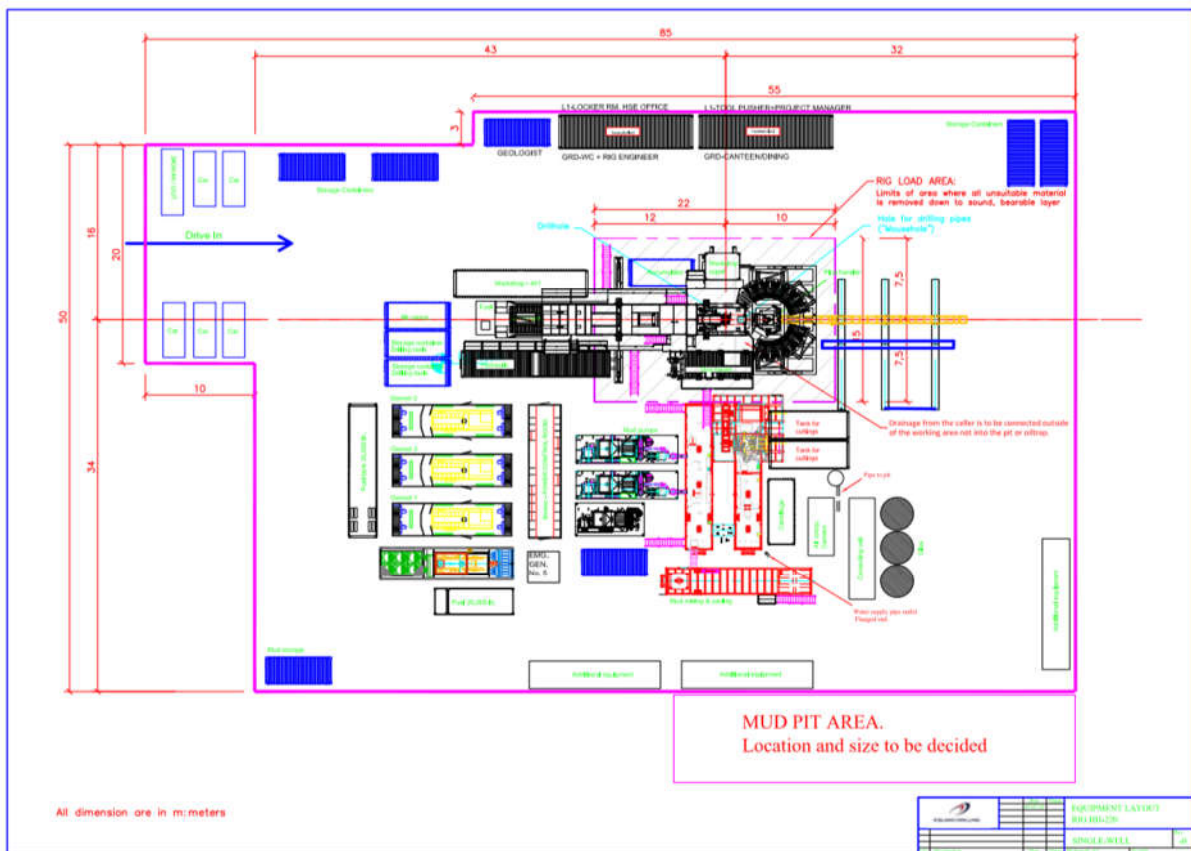
Mynd 2. Teikning af borplani Tröllla.



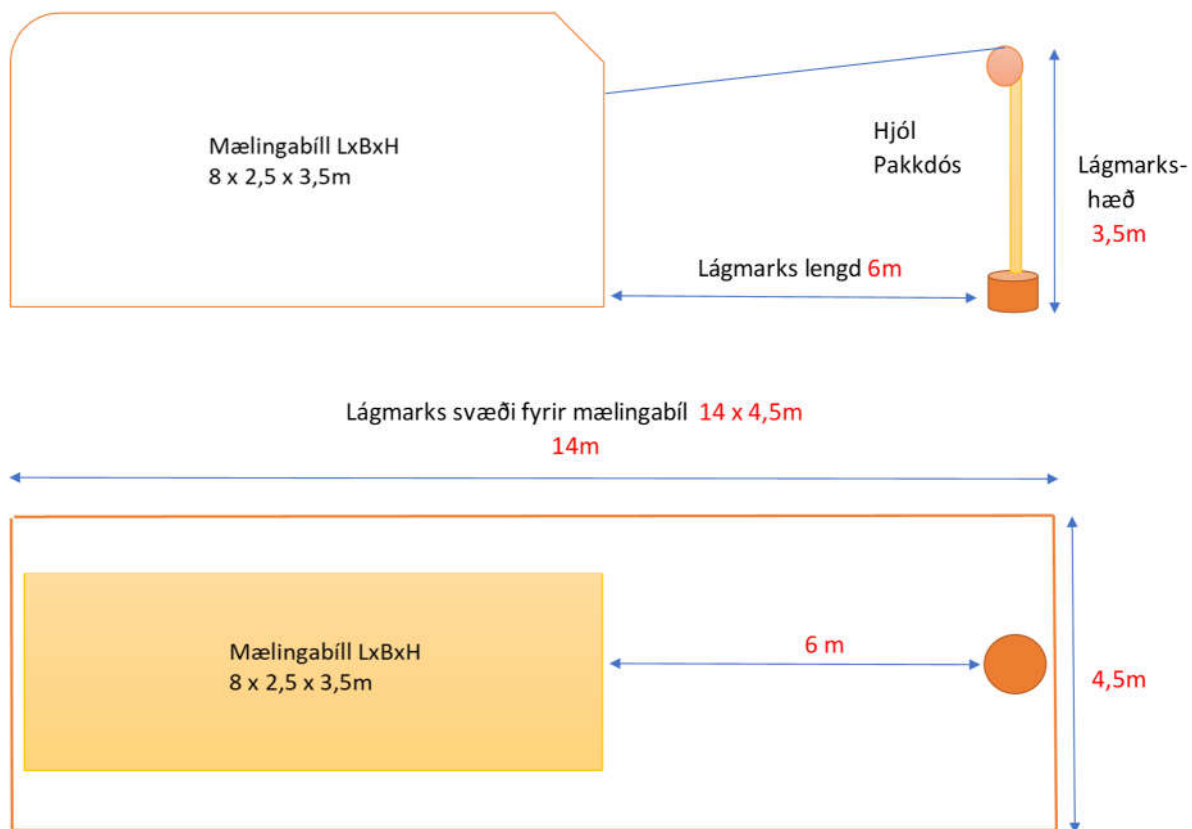
Mynd 3. Teikning af borplani Nasa.



Mynd 4. Teikning af borplani Sleipnis.



Mynd 5. Teikning af borplani Óðins.



Mynd 6. Skematísk teikning af athafnasvæði mælingabíls.

## Aðgengi að borholu MG-13

Holunafn: MG-13

### Upplýsingar um holu

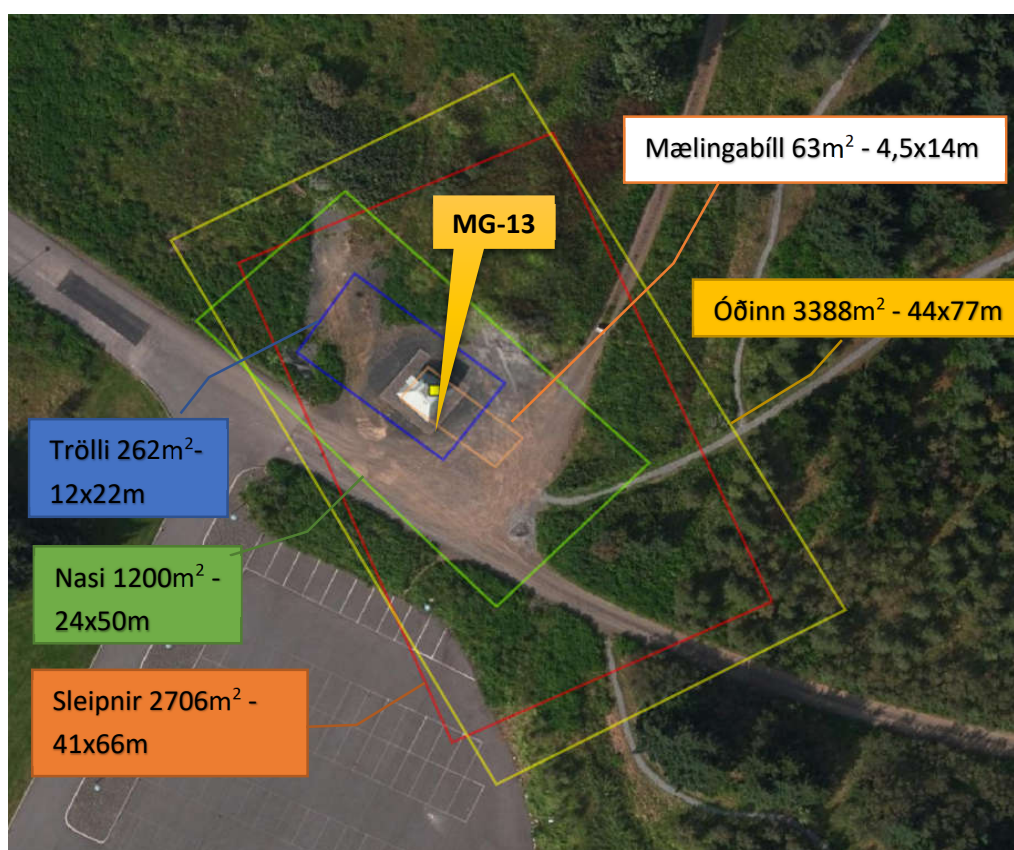
Dýpi holu: 1905m

Dýpi fóðringar: 182m

Þvermál holu: 14"

Miðað við dýpi á borholu MG-13 þyrfti sambærilegan bor og jarðborinn Óðinn frá Jarðborunum til viðgerðar, hreinsunar, dýpkunar og útúrborunar. Jarðborinn Sleipnir frá Jarðborunum gæti þó mögulega þjónustað einhverjar minni viðgerðir og hreinsun niður í allt að 1800m.

Á myndinni hér að neðan eru útlínur borstæðis fyrir hvern bor merktar með auðkennandi litum.



Mynd 1. Svæði sem þarf fyrir jarðbor og mælingabíl.

Óðinn Jarðboranir: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 3200m - gulur rammi \_\_\_\_\_.

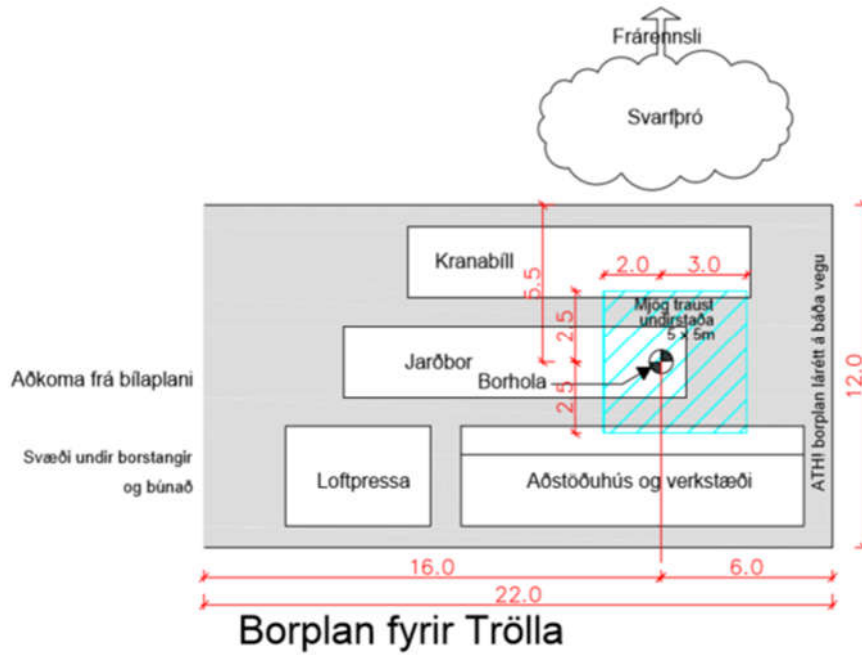
Sleipnir Jarðboranir: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 1800m - rauður rammi \_\_\_\_\_.

Nasi Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 1200-1400m - grænn rammi \_\_\_\_\_.

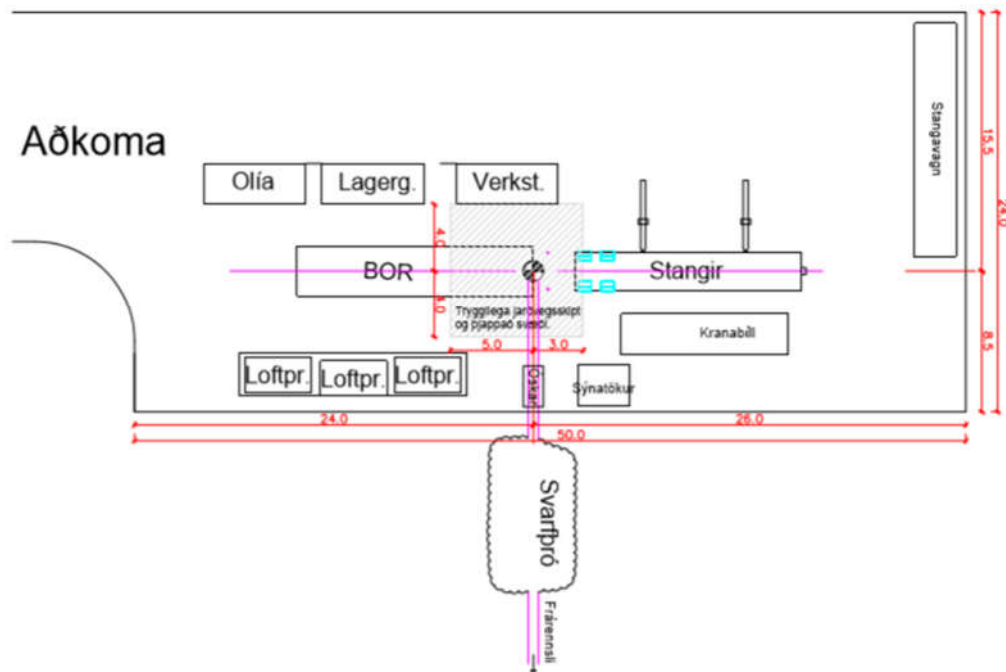
Tröllli Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 800m - blár rammi \_\_\_\_\_.

Mælingabíll athafnarsvæði: Brúnn rammi \_\_\_\_\_.

Teikningar hér að neðan sýna borplön. Mögulega er hægt er að hagræða borplönunum eitthvað frekar með því að færa svarfþró, bílastæði og gáma til.

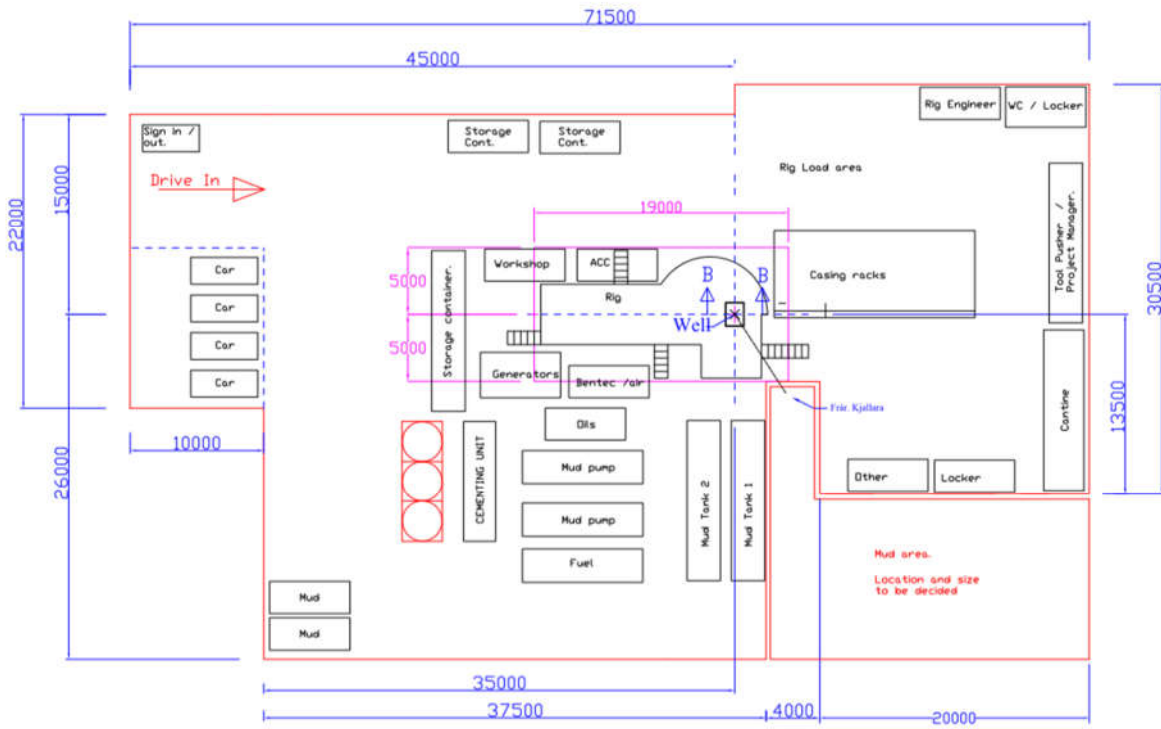


Mynd 2. Teikning af borplani Tröllla.

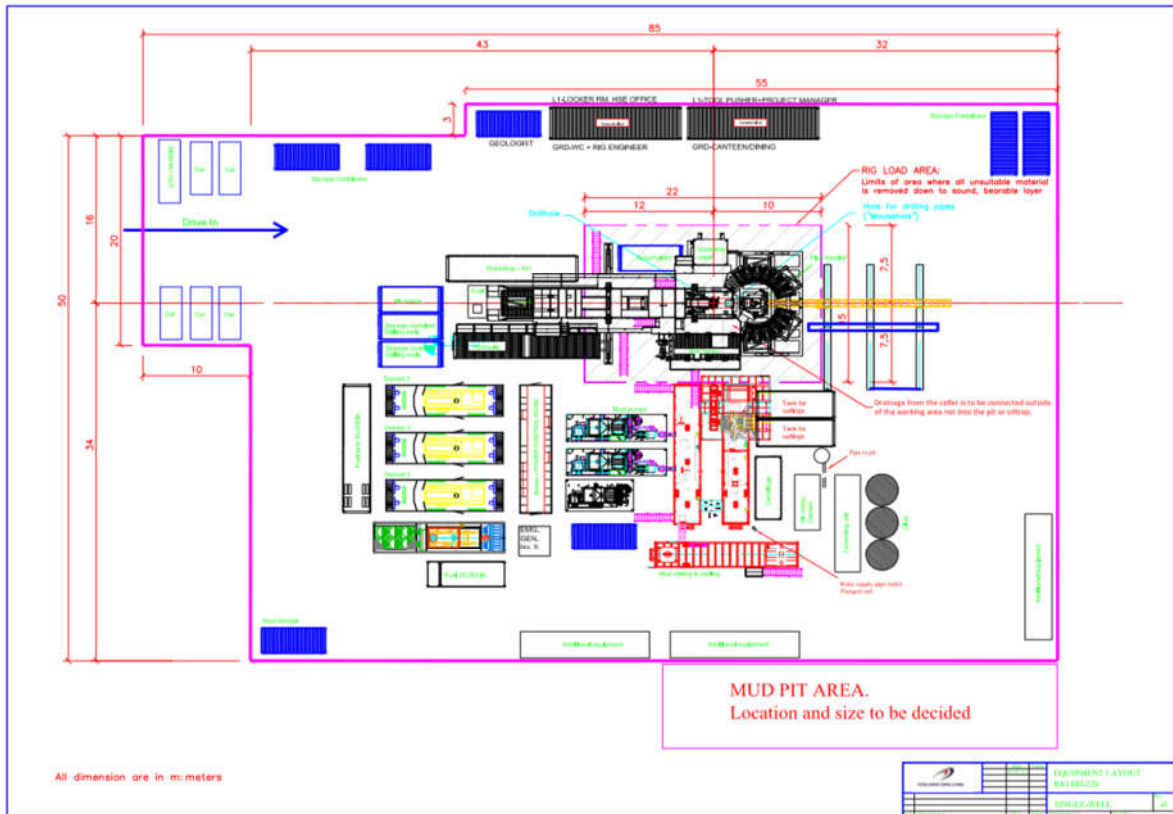


Mynd 3. Teikning af borplani Nasa.

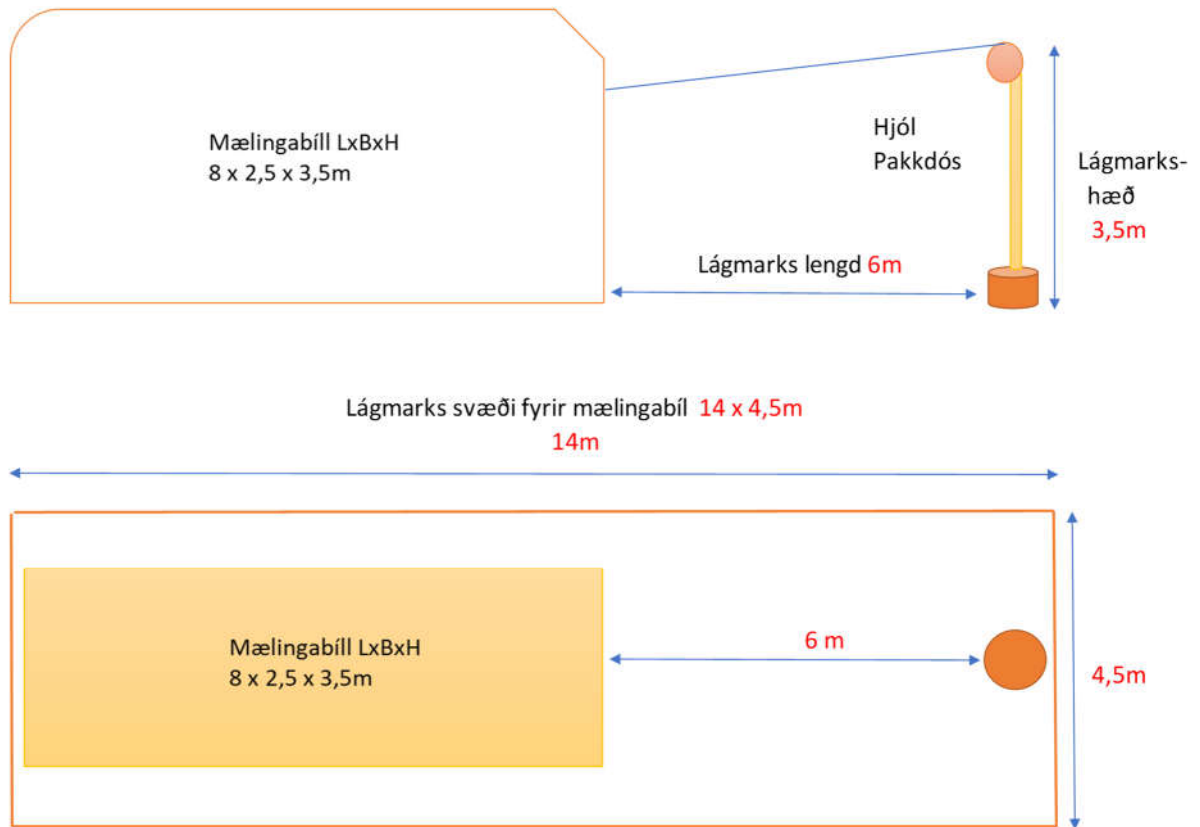




Mynd 4. Teikning af borplani Sleipnis.



Mynd 5. Teikning af borplani Óðins



Mynd 6. Skematísk teikning af athafnasvæði mælingabíls.

## Aðgengi að borholu MG-14

Holunafn: MG-14

### Upplýsingar um holu

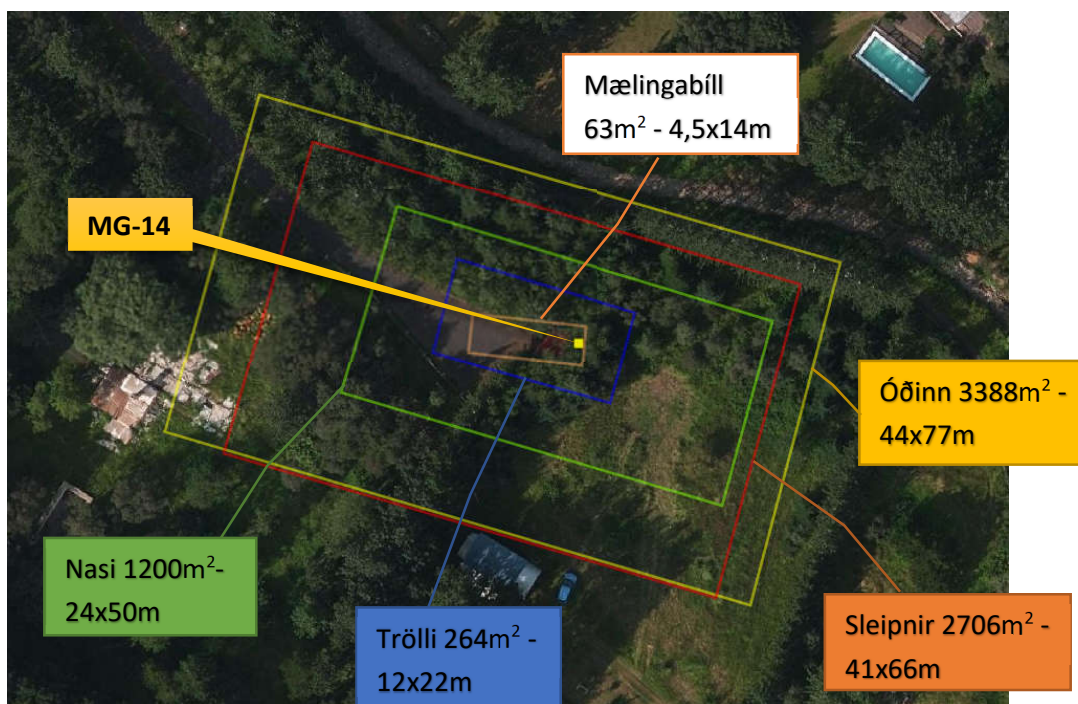
Dýpi holu: 2034m

Dýpi fóðringar: 211m

Þvermál holu: ??“

Miðað við dýpi á borholu MG-14 þyrfti sambærilegan bor og jarðborinn Óðinn frá Jarðborunum til viðgerðar, hreinsunar, dýpkunar og útúrborunar. Aðrir borar gætu farið á holuna til minniháttar viðgerða, sjá dýpistöður í myndatexta.

Á myndunum hér að neðan eru útlínur borstæðis Óðins gulmerktar. Borstæði hefur verið aðlagð að aðstæðum í kringum holuna.



Mynd 1. Svæði sem þarf fyrir jarðbor og mælingabíl.

Óðinn Jarðboranir: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 3200m - gulur rammi \_\_\_\_\_.

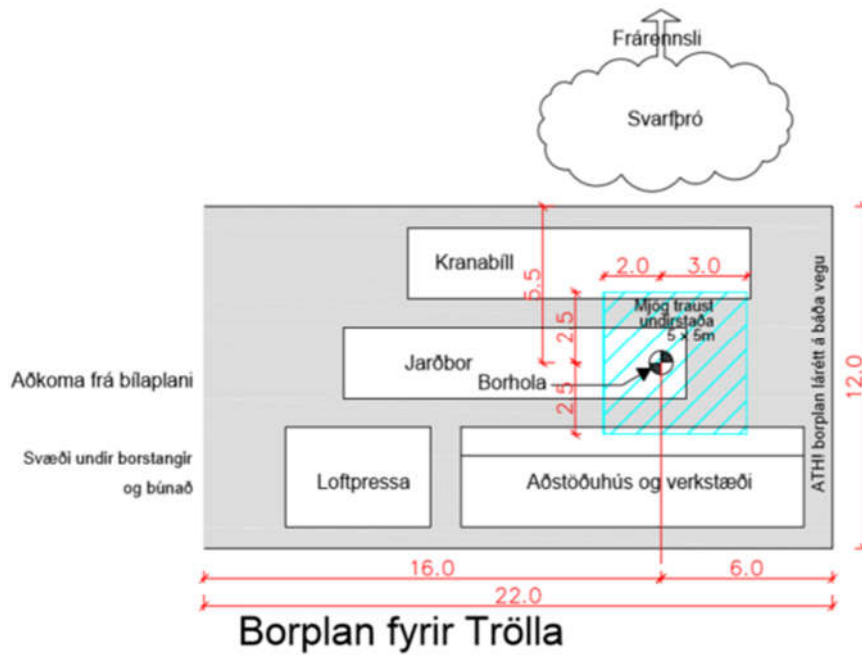
Sleipnir Jarðboranir: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 1800m - rauður rammi \_\_\_\_\_.

Nasi Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 1200-1400m - grænn rammi \_\_\_\_\_.

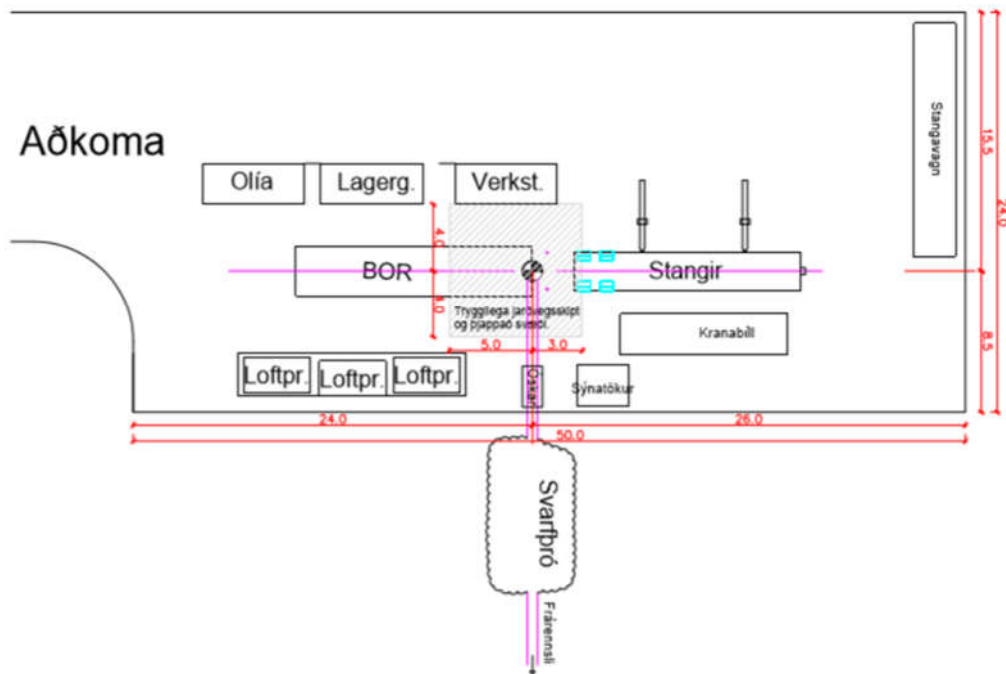
Tröllli Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 800m - blár rammi \_\_\_\_\_.

Mælingabíll athafnarsvæði: Brúnn rammi \_\_\_\_\_.

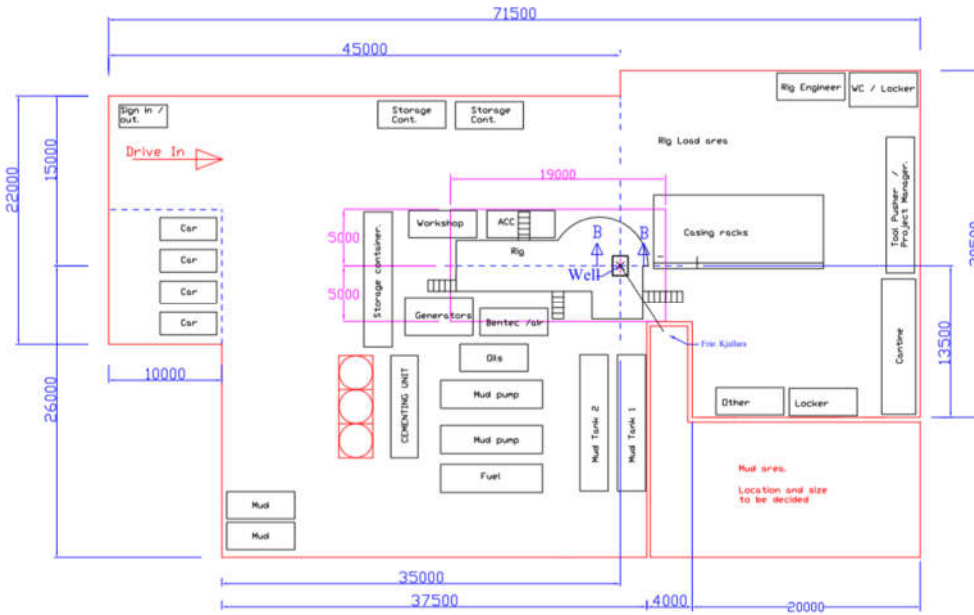
Teikningar hér að neðan sýna borplön. Mögulega er hægt er að hagræða borplönnum eitthvað frekar með því að færa svarfþró, bílastæði og gáma til.



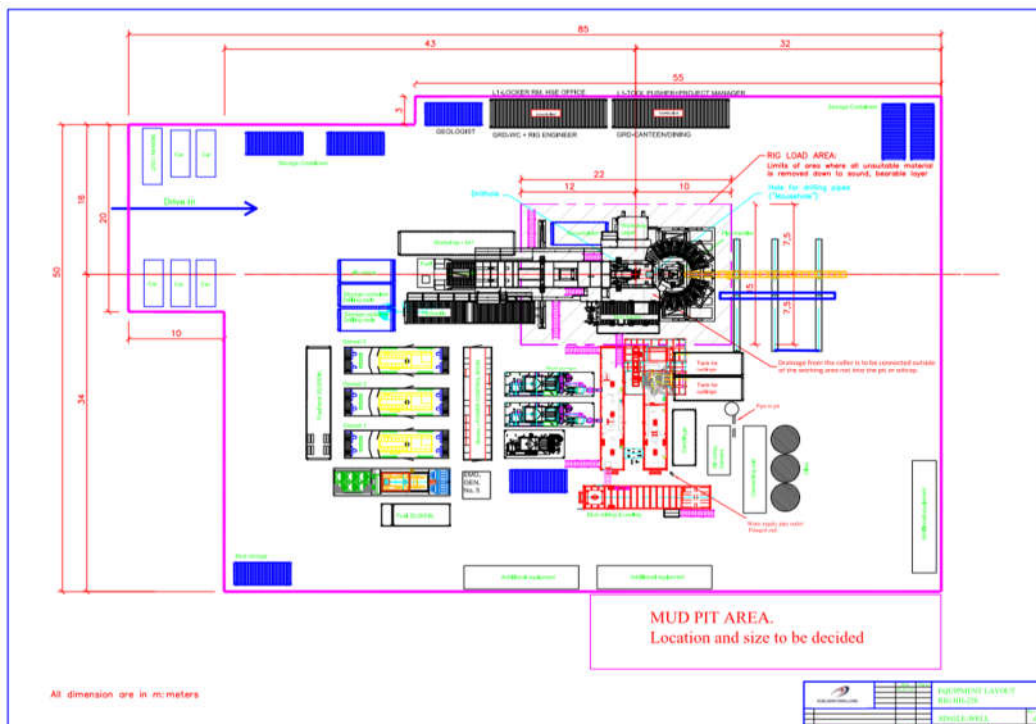
Mynd 2. Teikning af borplani Trölla.



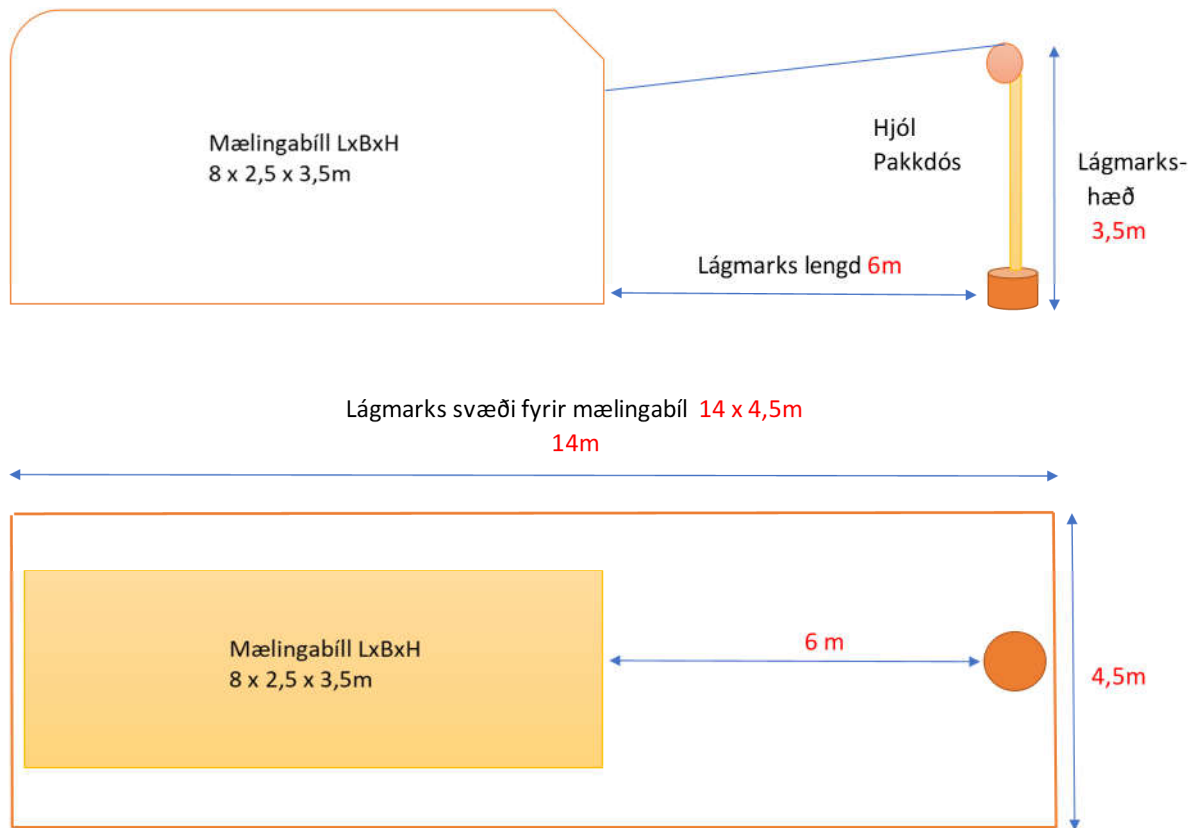
Mynd 3. Teikning af borplani Nasa.



Mynd 4. Teikning af borplani Sleipnis.



Mynd 5. Teikning af borplani Óðins.



Mynd 6. Skematísk teikning af athafnasvæði mælingabíls.

## Aðgengi að borholu MG-15

Holunafn: MG-15

### Upplýsingar um holu

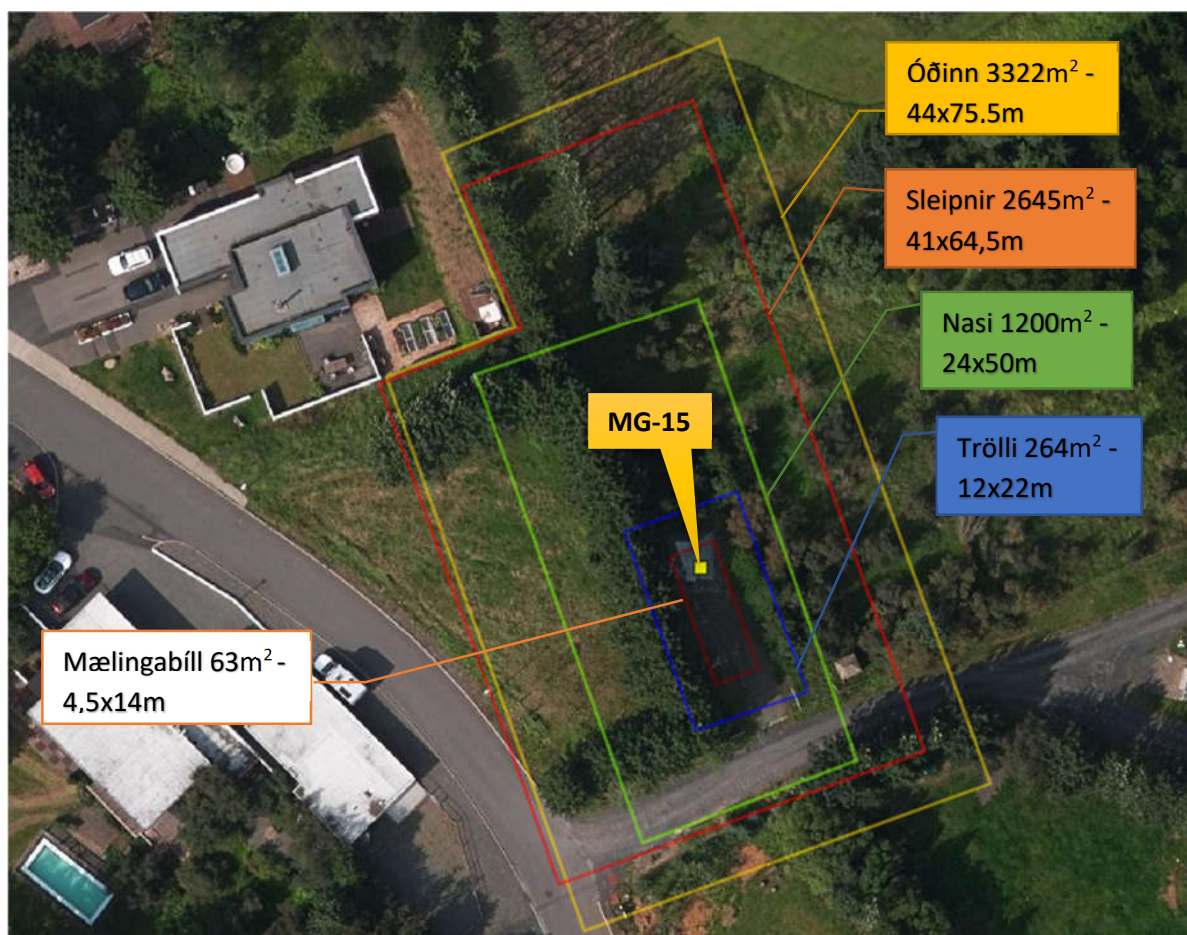
Dýpi holu: 1988m

Dýpi fóðringar: 208m

Þvermál holu: ??“

Miðað við dýpi á borholu MG-15 þyrfti sambærilegan bor og jarðborinn Óðinn frá Jarðborunum til viðgerðar, hreinsunar, dýpkunar og útúrborunar. Aðrir borar gætu farið á holuna til minniháttar viðgerða, sjá dýpistölur í myndatexta.

Á myndunum hér að neðan eru útlínur borstæða merkt með auðkennandi lit. Borstæði hefur verið aðlagð að aðstæðum í kringum holuna.



Mynd 1. Svæði sem þarf fyrir jarðbor og mælingabíl.

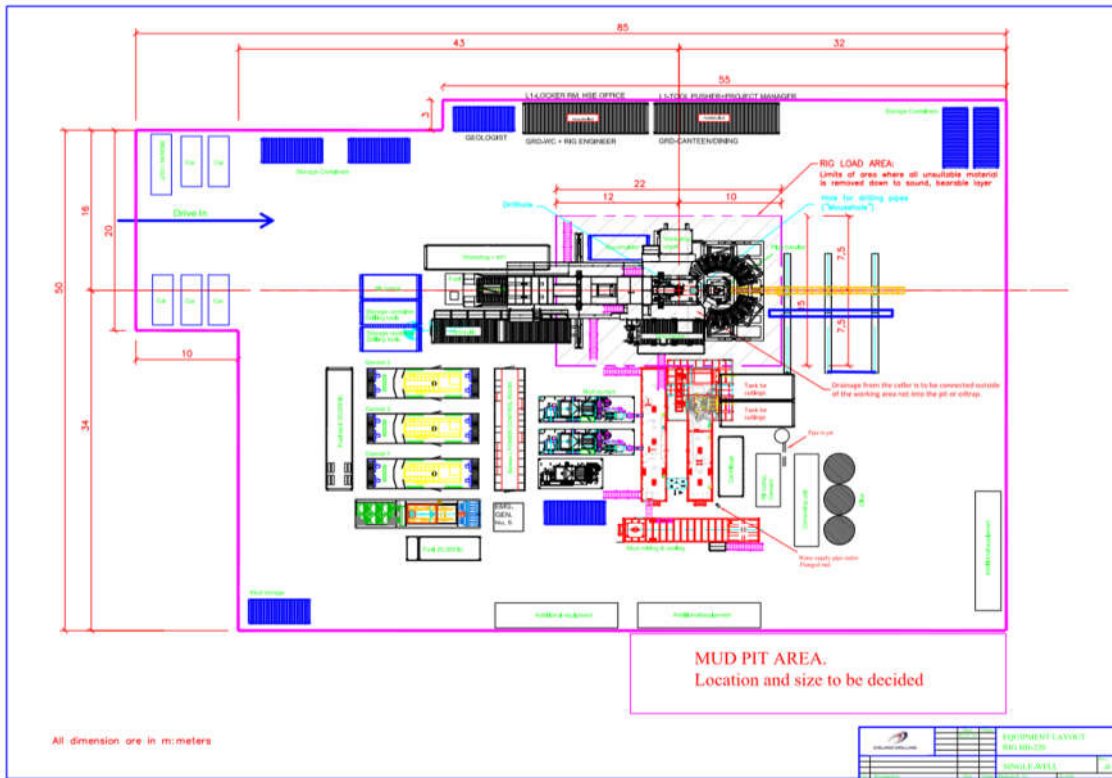
Óðinn Jarðboranir: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 3200m - gulur rammi \_\_\_\_\_.

Sleipnir Jarðboranir: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 1800m - rauður rammi \_\_\_\_\_.

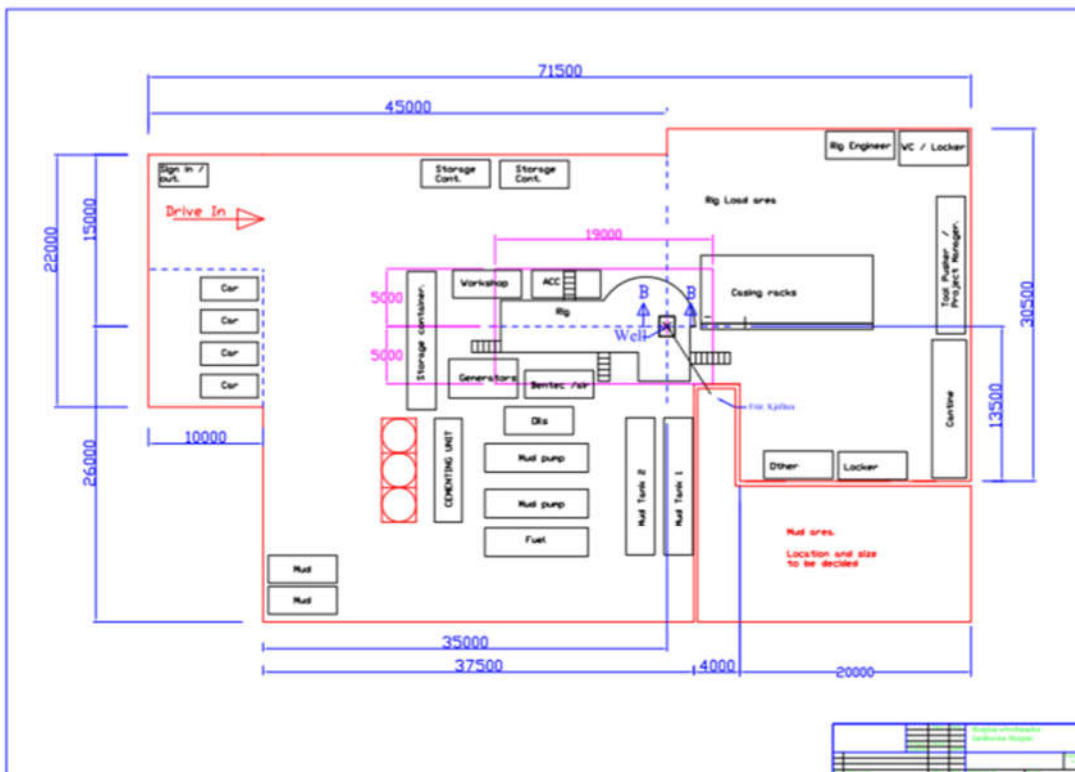
Nasi Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 1200-1400m - grænn rammi \_\_\_\_\_.

Trölli Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 800m - blár rammi \_\_\_\_\_.

Mælingabíll athafnarsvæði: Brúnn rammi \_\_\_\_\_.

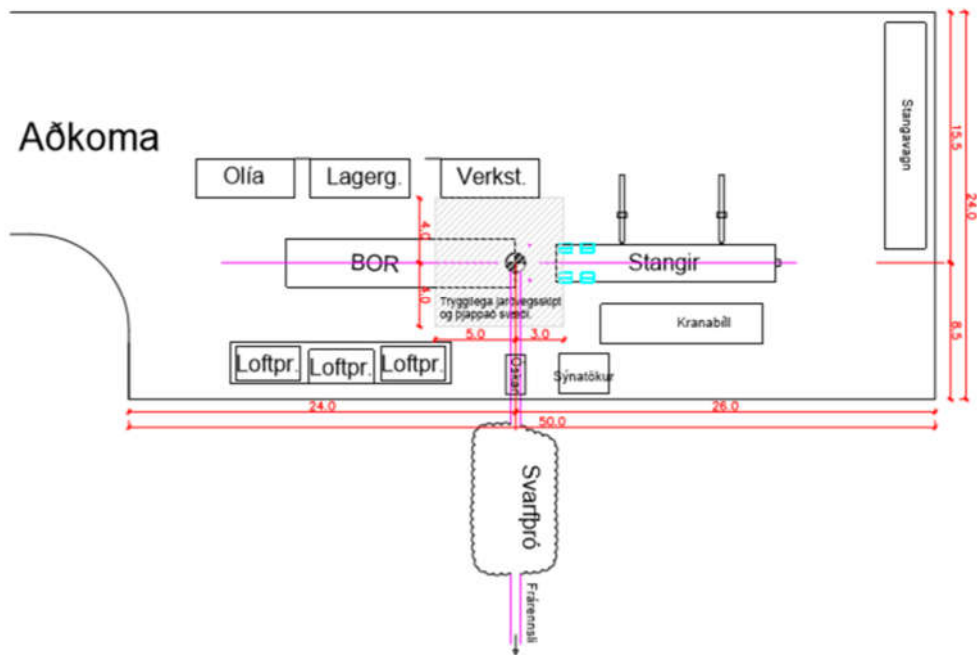


Mynd 2. Teikning af borplani Óðins.

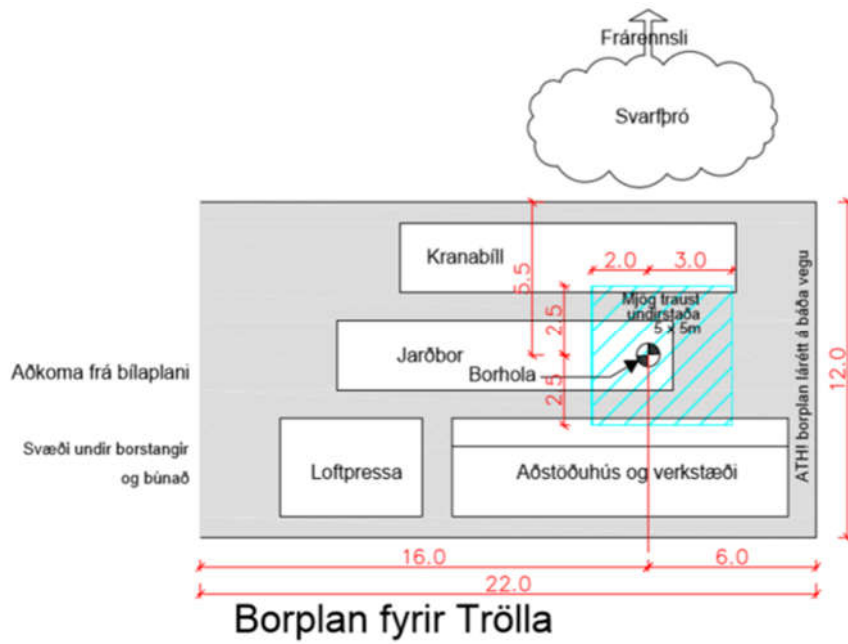


Mynd 3. Teikning af borplani Sleipnis.

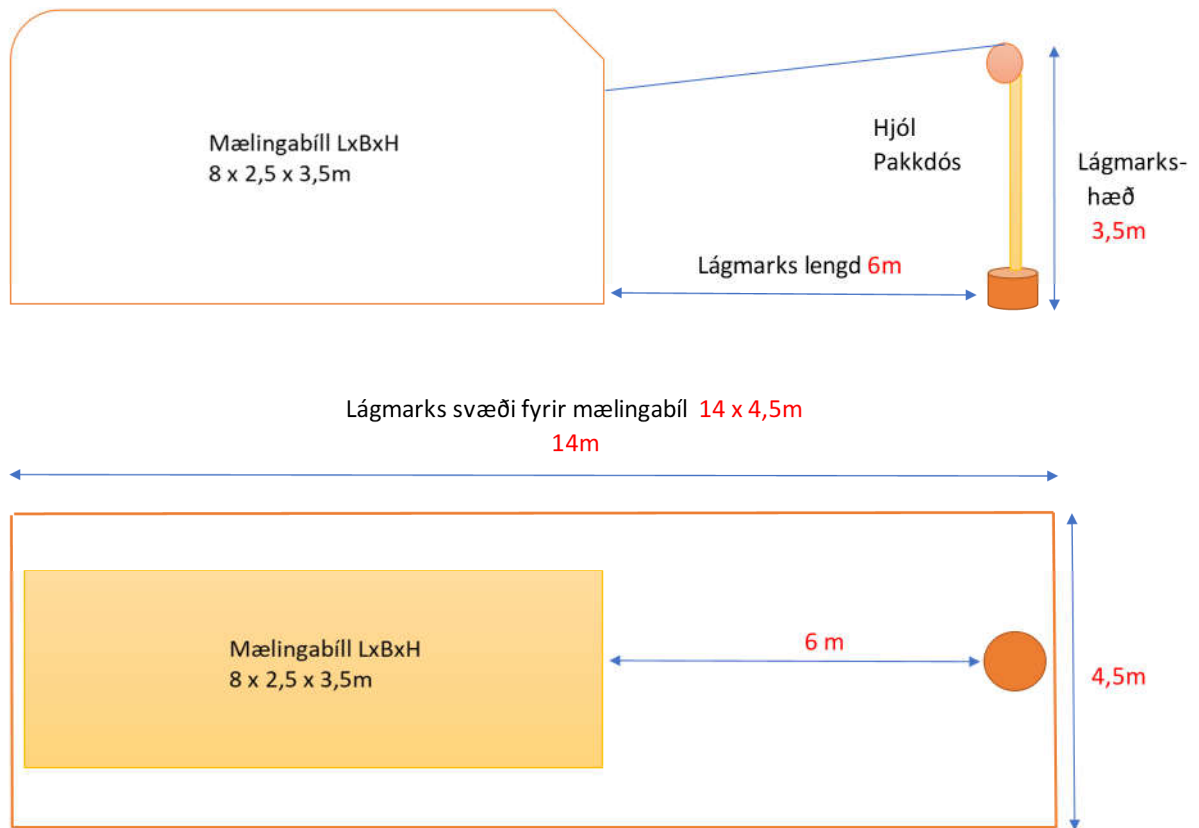




Mynd 4. Teikning af borplani Nasa.



Mynd 5. Teikning af borplani Trölla.



Mynd 6. Skematísk teikning af athafnasvæði mælingabíls.

## Aðgengi að borholu MG-16

Holunafn: MG-16

### Upplýsingar um holu

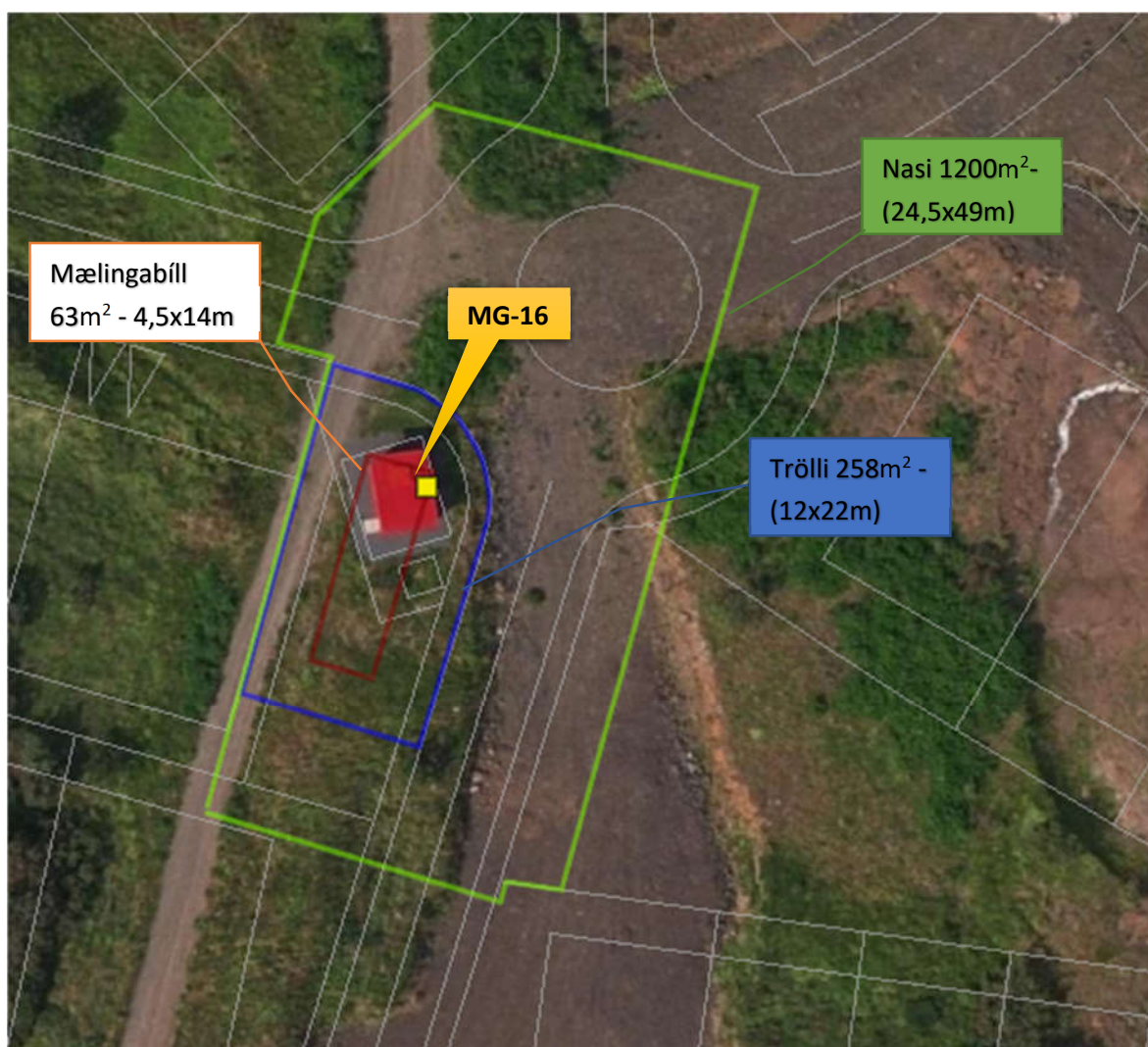
Dýpi holu: 2033m

Dýpi fóðringar: 213m

Þvermál holu: Vantar í gögn og borskýrslur finnast ekki.

Miðað við dýpi á borholu MG-16 hefði þurft sambærilegan bor og jarðborinn Óðinn frá Jarðborunum til viðgerðar, hreinsunar eða dýpkunar á holunni. Hinsvegar er ómögulegt að koma Óðni á holuna vegna nálægðar við byggingar sem munu rísa nálægt holunni.

Á myndinni hér að neðan eru útlínur borstæða merktar í auðkennandi lit. Eini borinn sem kæmist á þessa holu með góðu móti er jarðborinn Tröllli en þó væri mögulegt að koma jarðbornum Nasa á holuna með tilfæringum og með því að loka götum.

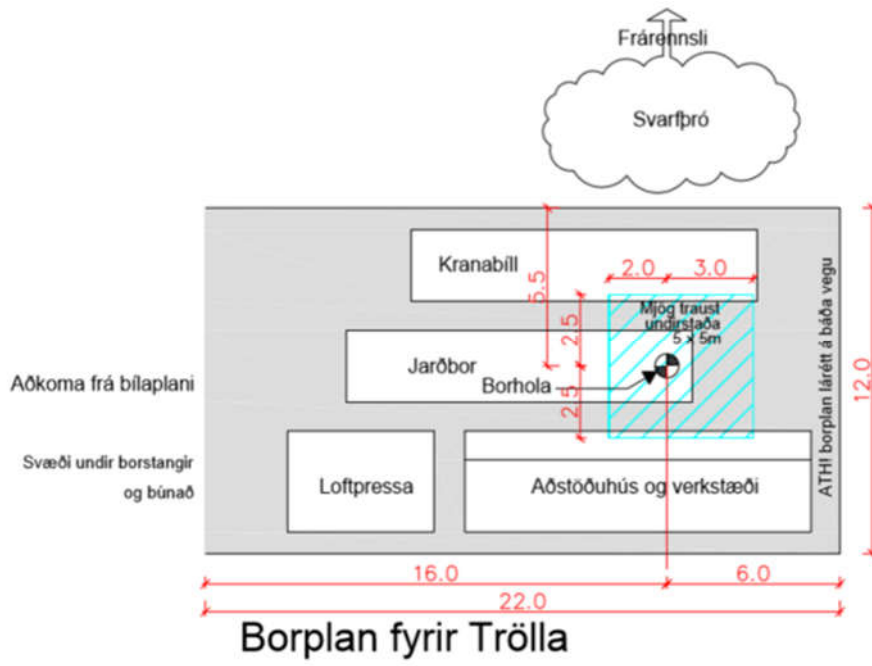


Mynd 1. Svæði sem þarf fyrir jarðbor og mælingabíl.

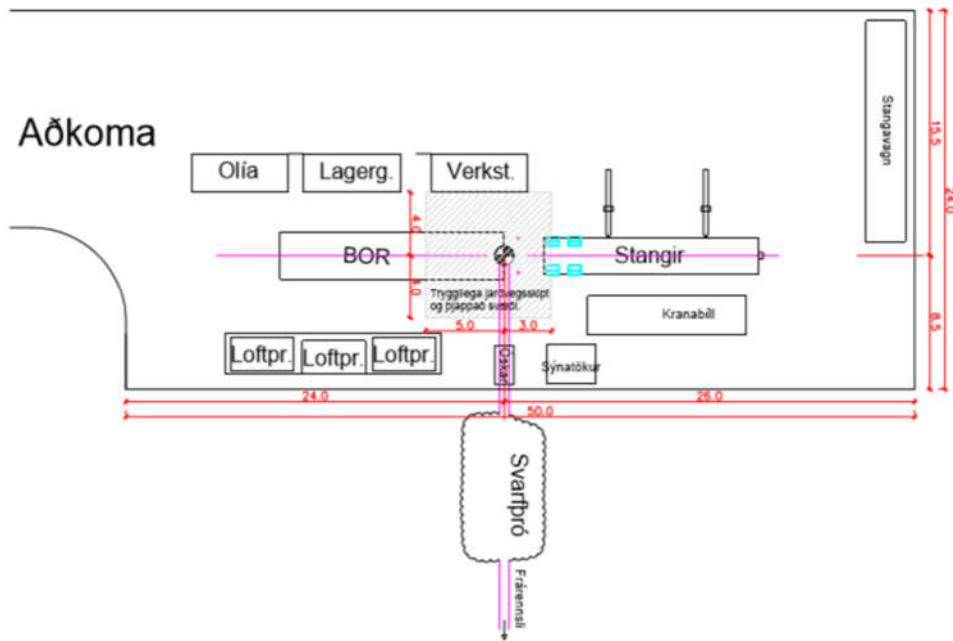
Nasi Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 1200-1400m - grænn rammi \_\_\_\_\_.

Tröllli Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 800m - blár rammi \_\_\_\_\_.

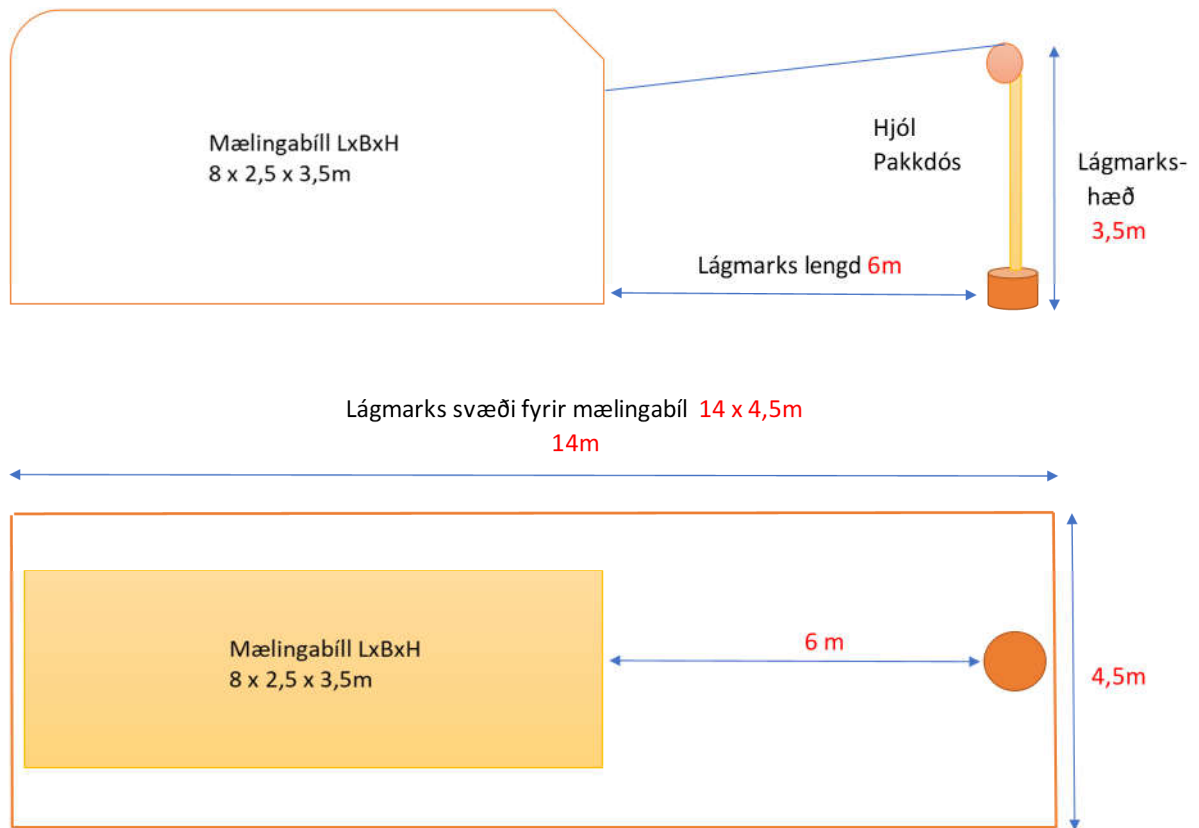
Mælingabíll athafnarsvæði: Brúnn rammi \_\_\_\_\_.



Mynd 2. Teikning af borplani Trölla.



Mynd 3. Teikning af borplani Nasa.



Mynd 4. Skematísk teikning af athafnasvæði mælingabíls.

## Aðgengi að borholu MG-17

Holunafn: MG-17

### Upplýsingar um holu

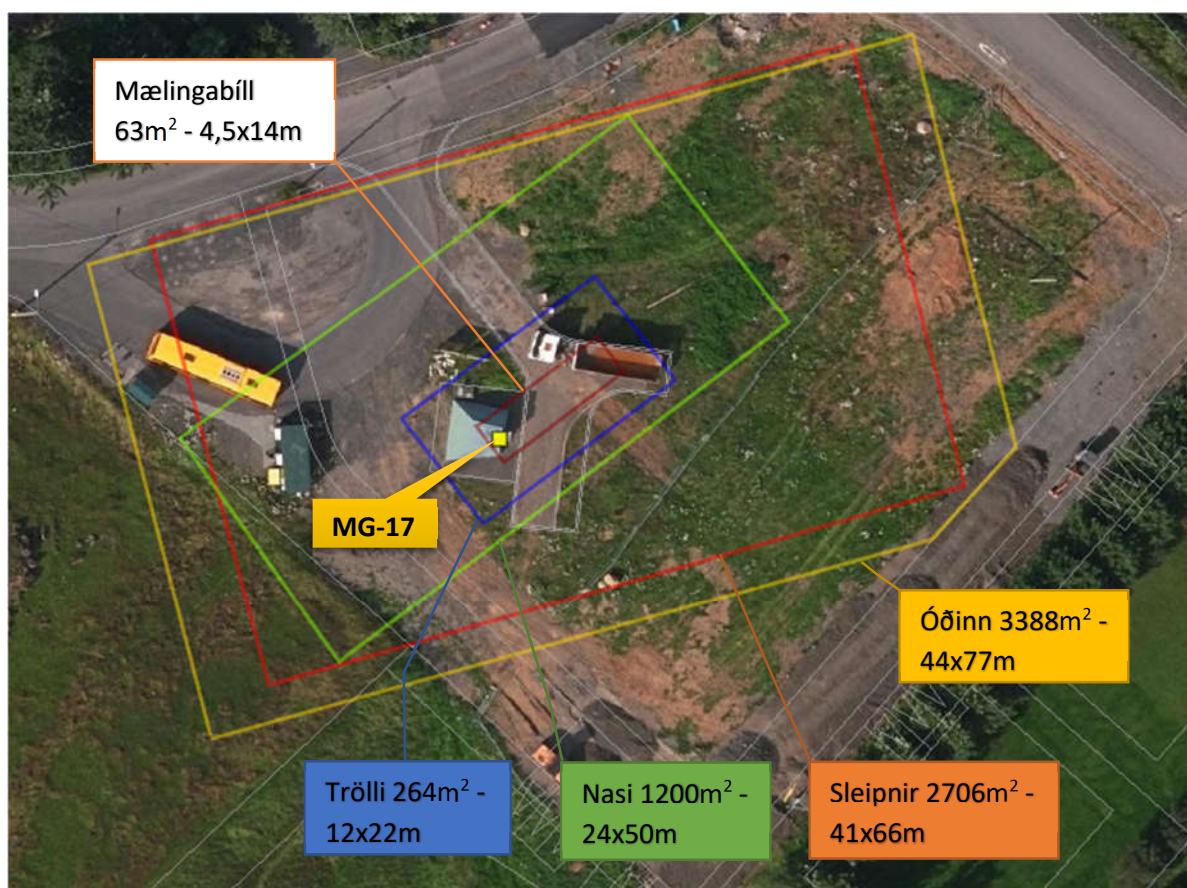
Dýpi holu: 1766m

Dýpi fóðringar: 613m

Þvermál holu: 8-7/8"

Miðað við dýpi á borholu MG-17 þyrfti sambærilegan bor og jarðborinn Sleipnir frá Jarðborunum til viðgerðar og hreinsunar á holunni og sambærilegan bor og jarðborinn Óðinn frá Jarðborunum í dýpkun og útúrborun. Aðrir borar gætu farið á holuna til minniháttar viðgerða, sjá dýpistöður í myndatexta.

Á myndunum hér að neðan eru útlínur borstæða merktar í auðkennandi lit.



Mynd 1. Svæði sem þarf fyrir jarðbor og mælingabíl.

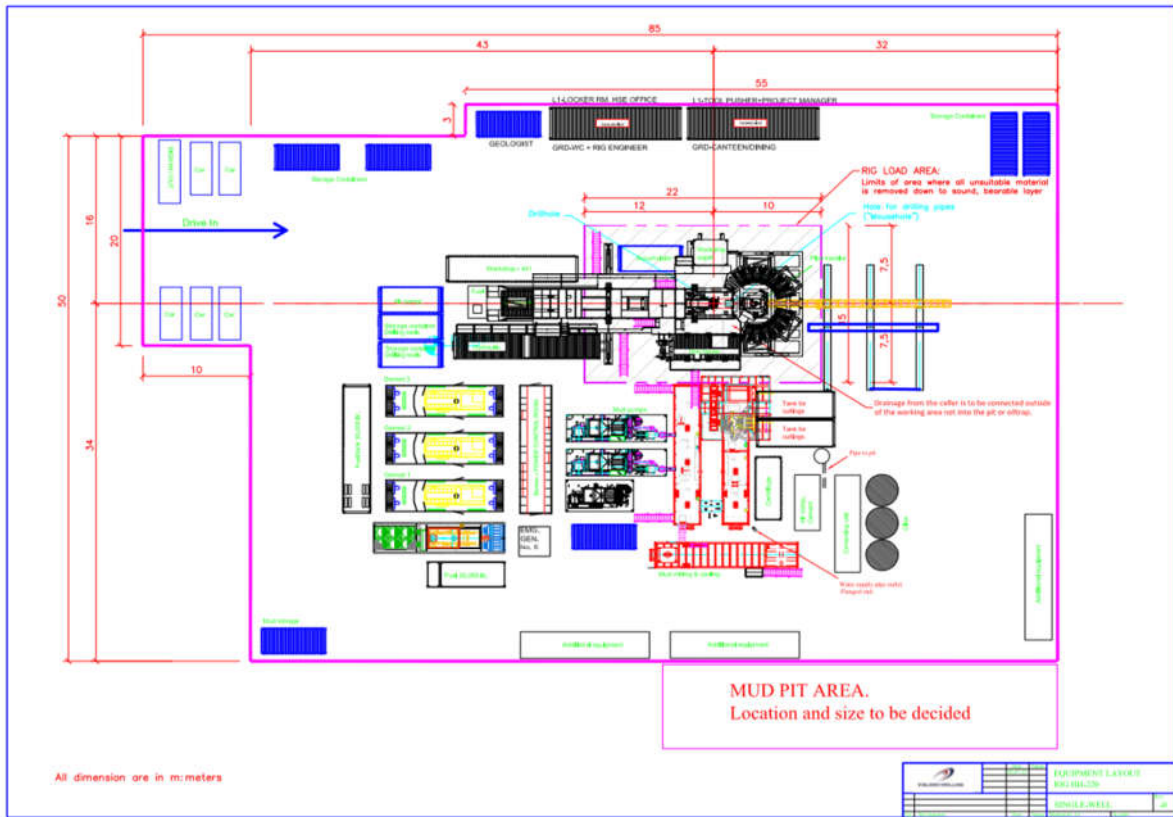
Óðinn Jarðboranir: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 3200m - gulur rammi \_\_\_\_\_.

Sleipnir Jarðboranir: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 1800m - rauður rammi \_\_\_\_\_.

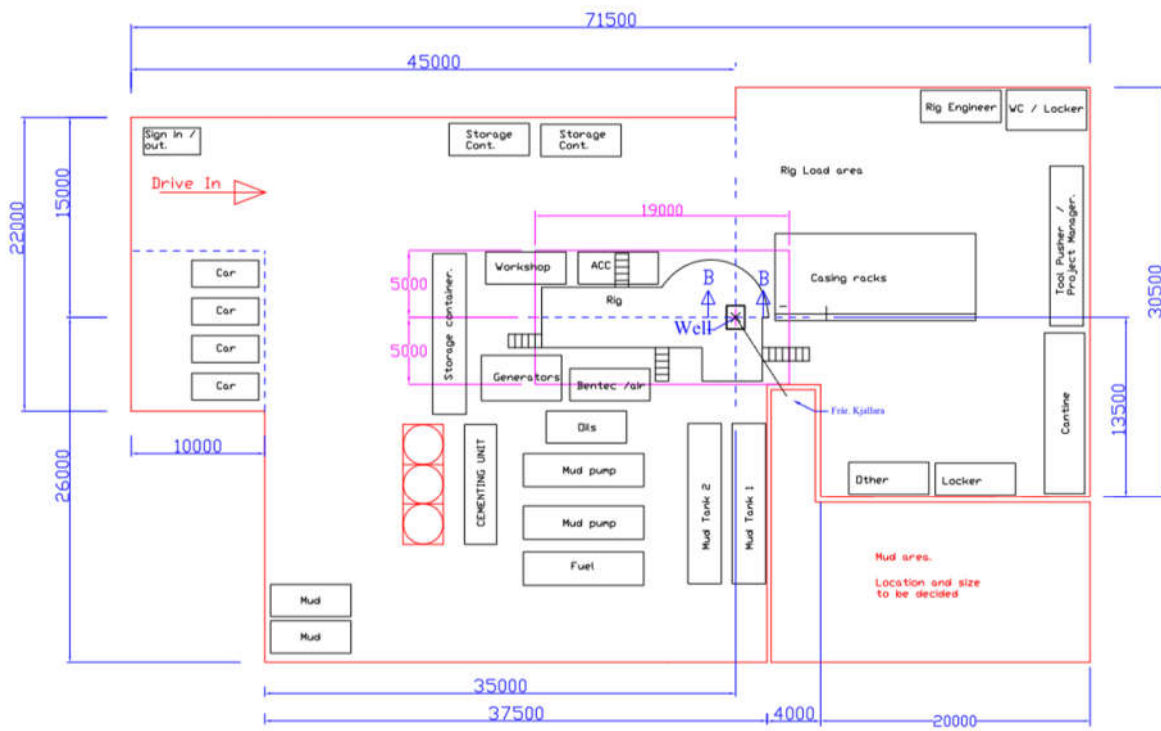
Nasi Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 1200-1400m - grænn rammi \_\_\_\_\_.

Trölli Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 800m - blár rammi \_\_\_\_\_.

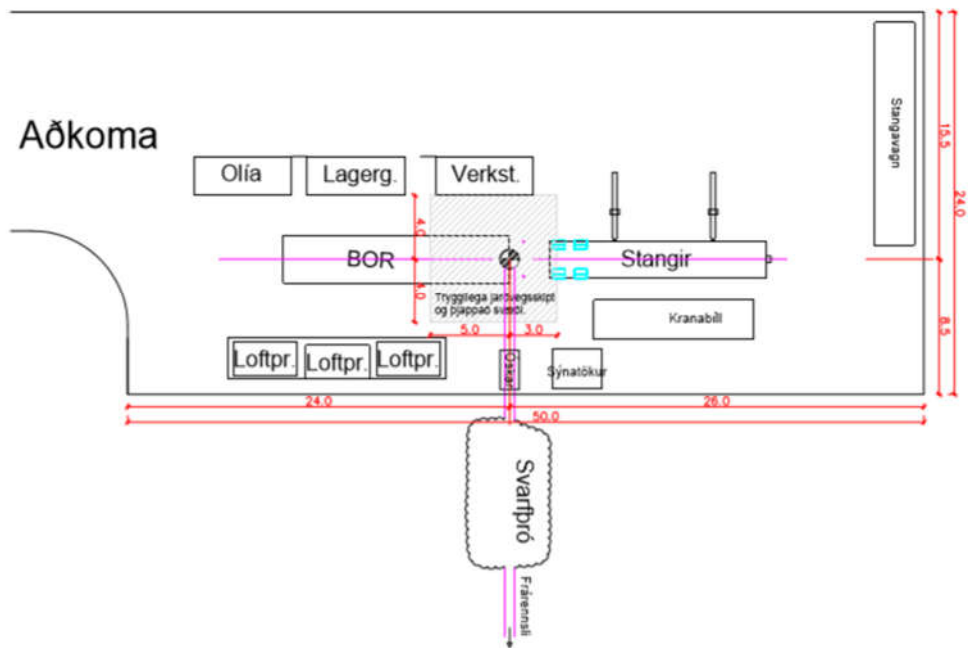
Mælingabíll athafnarsvæði: Brúnn rammi \_\_\_\_\_.



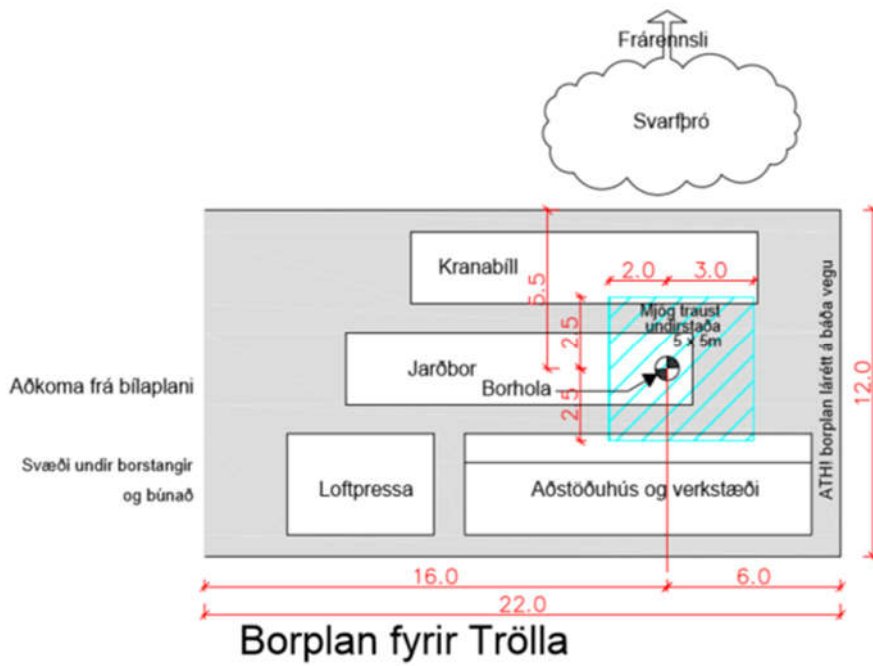
Mynd 2. Teikning af borplani Óðins.



Mynd 3. Teikning af borplani Sleipnis.

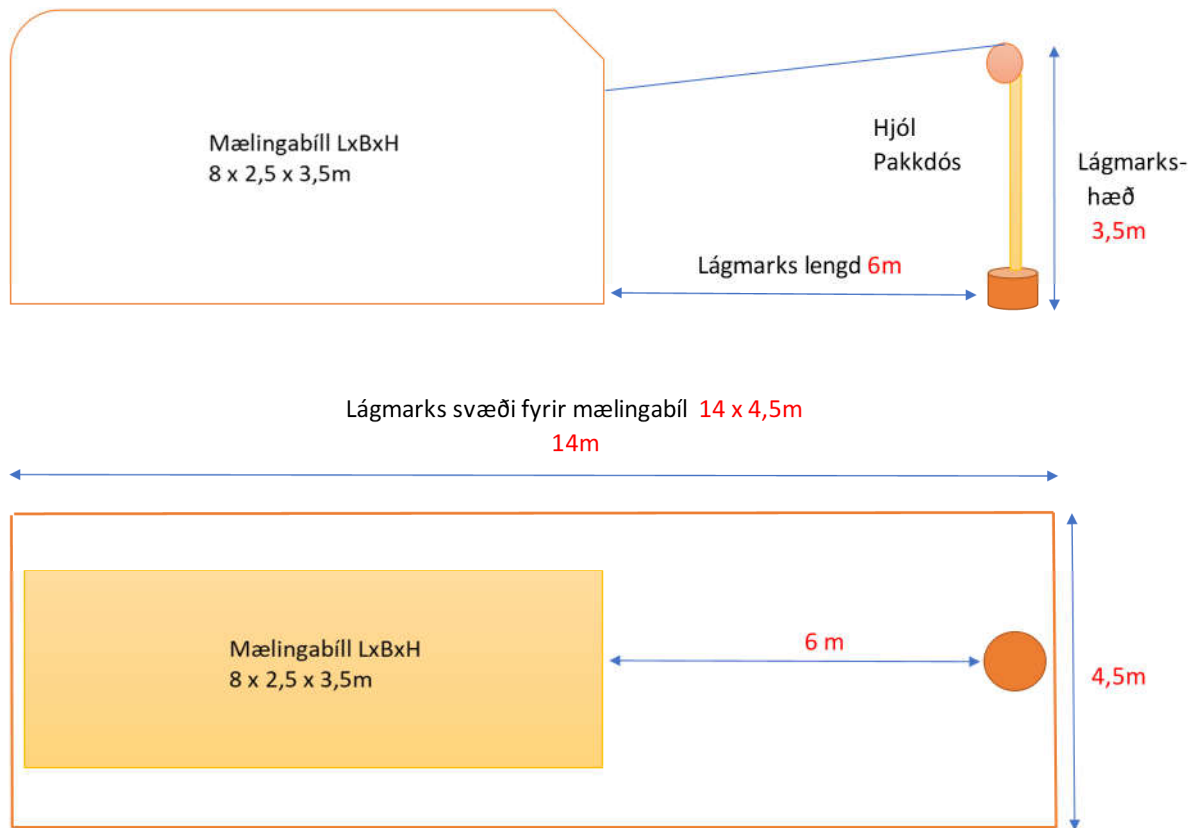


Mynd 4. Teikning af borplani Nasa.



Mynd 5. Teikning af borplani Trölla.





Mynd 6. Skematísk teikning af athafnasvæði mælingabíls.

## Aðgengi að borholu MG-18

Holunafn: MG-18

### Upplýsingar um holu

Dýpi holu: 2043m

Dýpi fóðringar: 184m

Þvermál holu: ??“

Miðað við dýpi á borholu MG-18 þyrfti sambærilegan bor og jarðborinn Óðinn frá Jarðborunum til viðgerðar, hreinsunar og dýpkunar á holunni en nánast ómögulegt væri að koma Óðni á holuna vegna nálægðar við byggingar. Aðrir borar gætu farið á holuna til minniháttar viðgerða, sjá dýpistölur í myndatexta.

Mögulega er hægt er að hagræða borplani eitthvað frekar með því að færa svarfþró, bílastæði og gáma til.

Á myndunum hér að neðan eru útlínur borstæða merkt með auðkennandi lit.

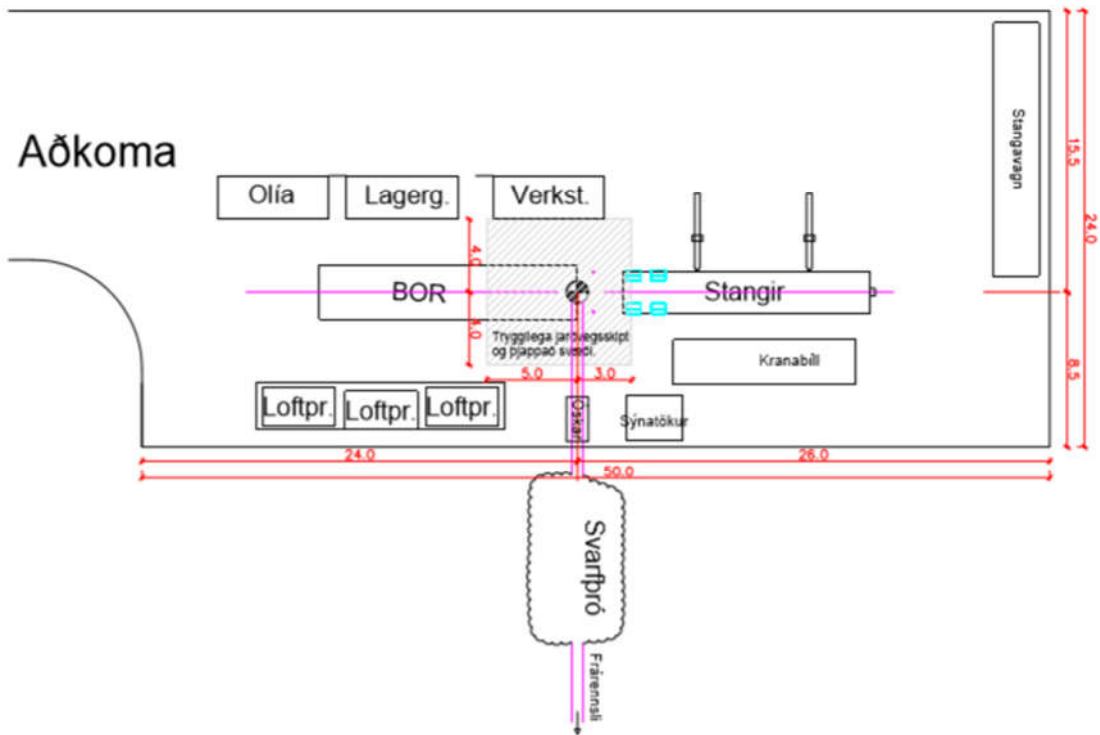


Mynd 1. Svæði sem þarf fyrir jarðbor og mælingabíl.

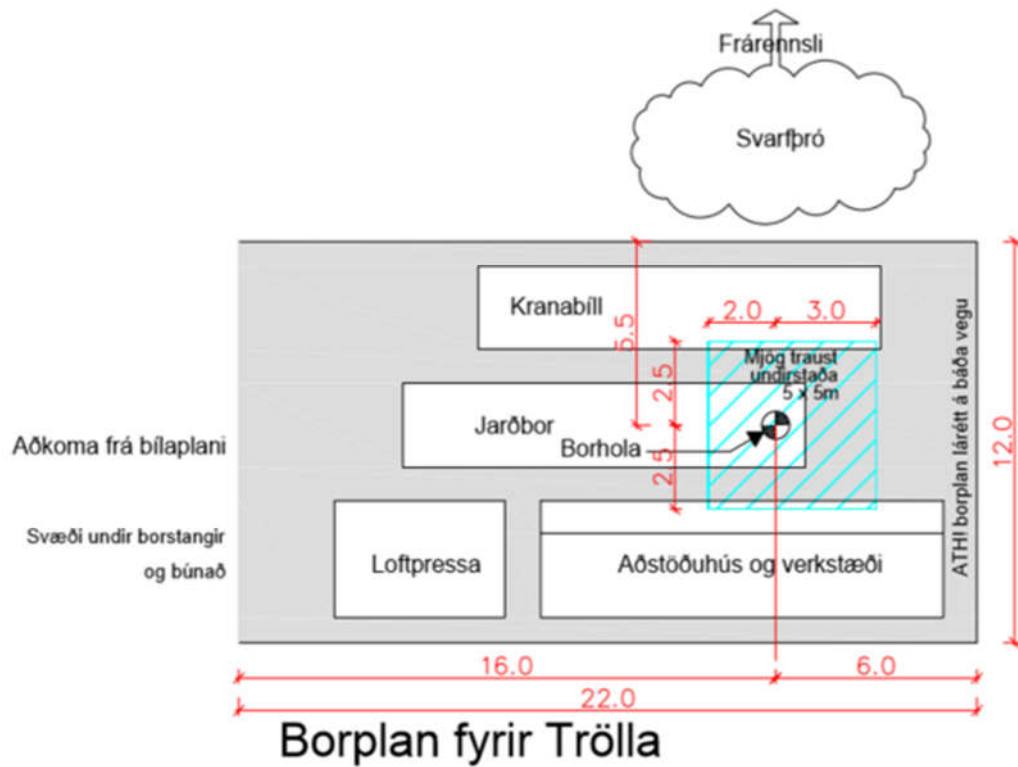
Nasi Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 1200-1400m - grænn rammi \_\_\_\_\_.

Trölli Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 800m - blár rammi \_\_\_\_\_.

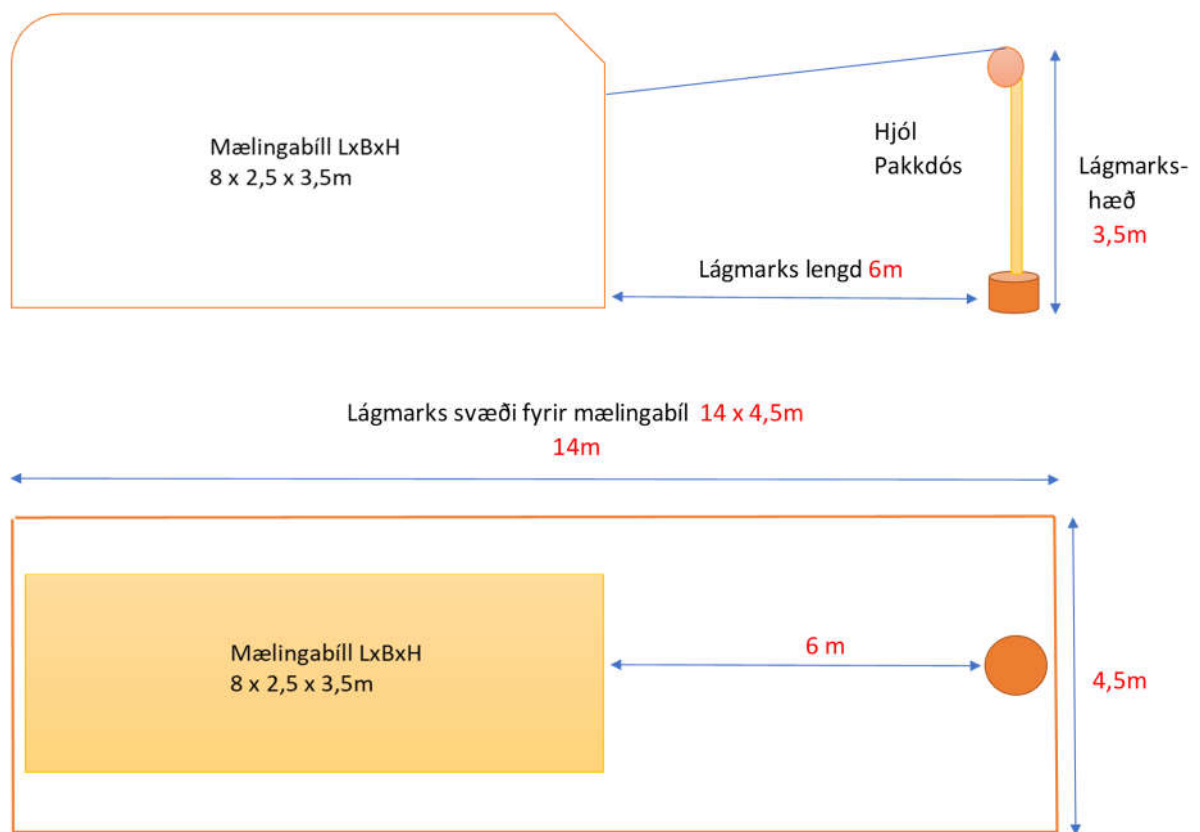
Mælingabíll athafnarsvæði: Brúnn rammi \_\_\_\_\_.



Mynd 2. Teikning af borplani Nasi.



Mynd 3. Teikning af borplani Trölla.



Mynd 4. Skematísk teikning af athafnasvæði mælingabíls.

## Aðgengi að borholu MG-19

Holunafn: MG-19

### Upplýsingar um holu

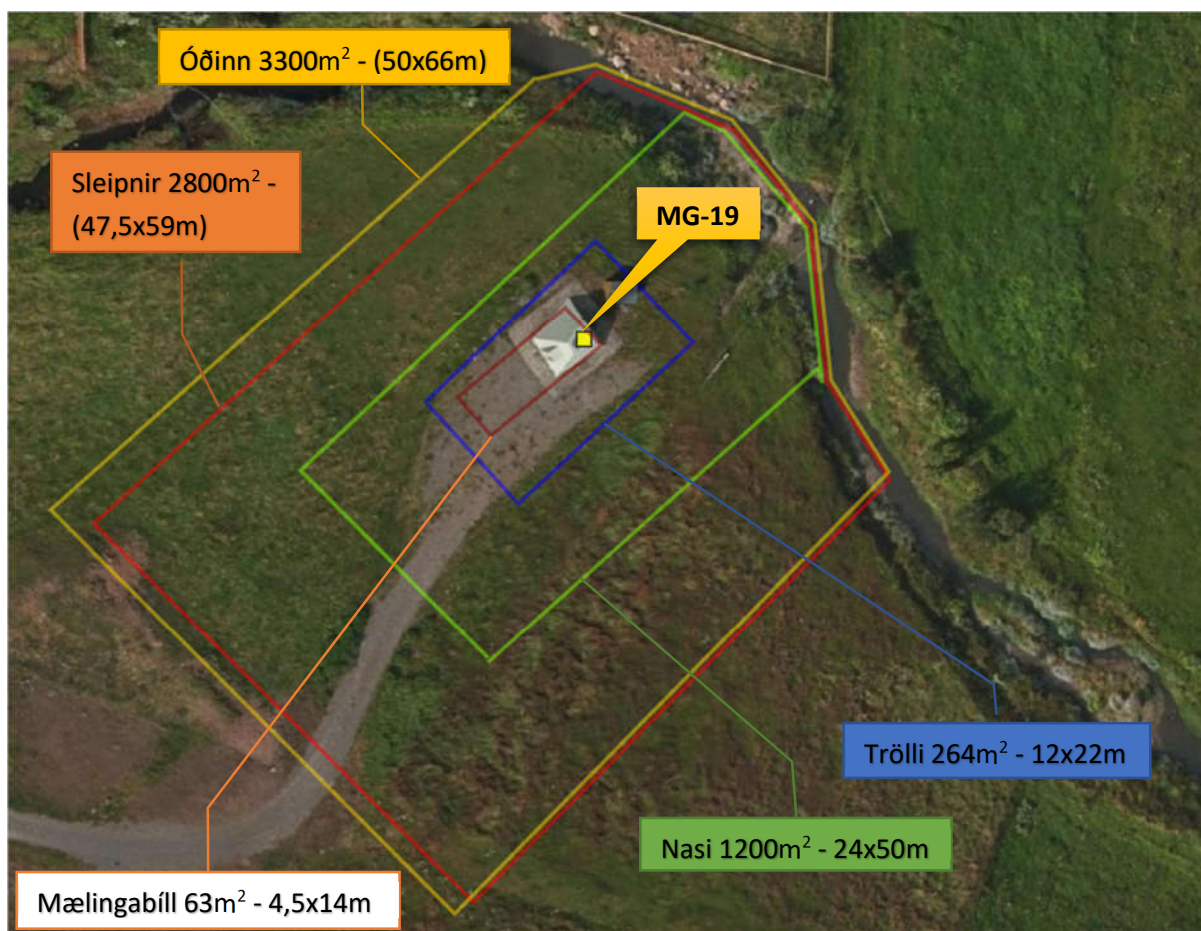
Dýpi holu: 1513m

Dýpi fóðringar: 183m

Þvermál holu: ??“

Miðað við dýpi á borholu MG-19 þyrfti sambærilegan bor og jarðborinn Sleipnir frá Jarðborunum til viðgerðar, hreinsunar, dýpkunar og útúrborunar á holunni í allt að 1800m . Ef dýpka á holuna meira en 1800 m þá þarf bor sambærilegan Óðni frá Jarðborunum. Aðrir borar gætu farið á holuna til minniháttar viðgerða, sjá dýpistölur í myndatexta.

Á myndinni hér að neðan eru útlínur borstæðis fyrir hvern bor merktar með auðkennandi litum.



Mynd 1. Svæði sem þarf fyrir jarðbor og mælingabíl.

Óðinn Jarðboranir: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 3200m - gulur rammi \_\_\_\_\_.

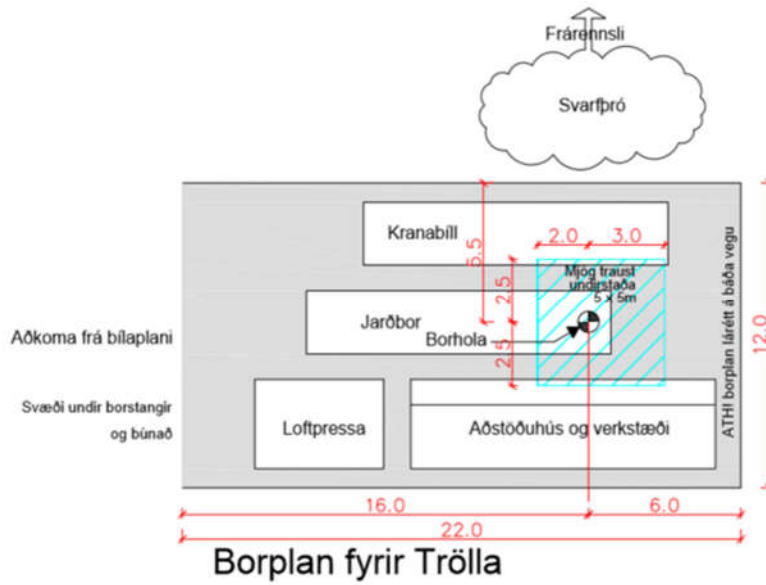
Sleipnir Jarðboranir: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 1800m - rauður rammi \_\_\_\_\_.

Nasi Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 1200-1400m - grænn rammi \_\_\_\_\_.

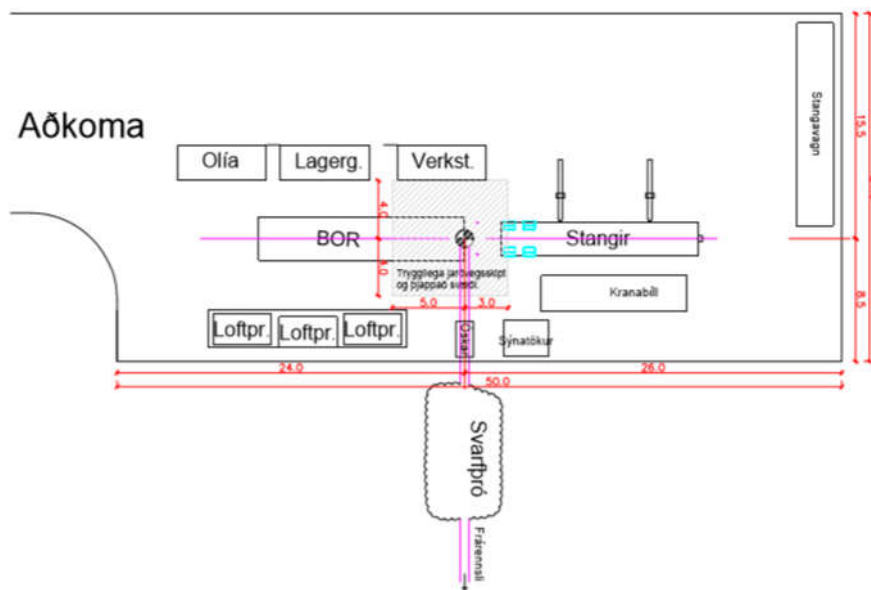
Trölili Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 800m - blár rammi \_\_\_\_\_.

Mælingabíll athafnarsvæði: Brúnn rammi \_\_\_\_\_.

Teikningar hér að neðan sýna borplön. Mögulega er hægt er að hagræða borplönunum eitthvað frekar með því að færa svarfþró, bílastæði og gáma til.

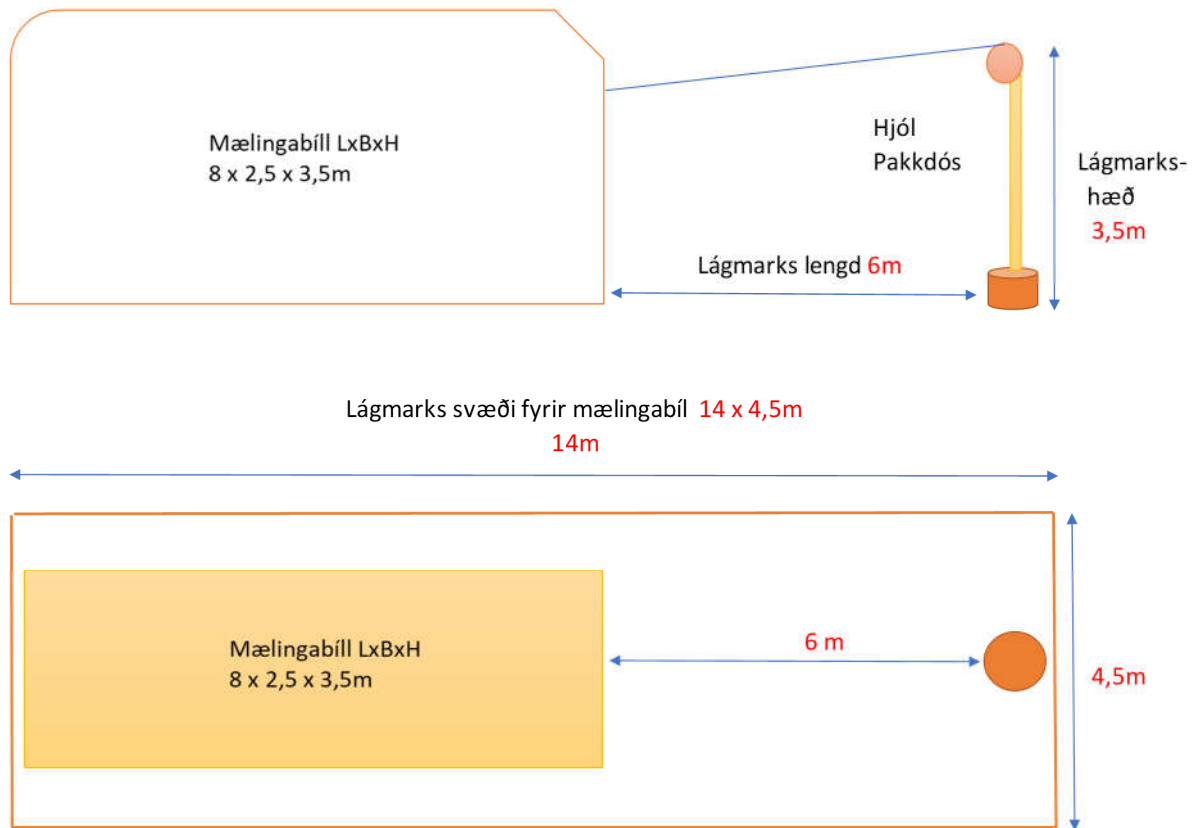


Mynd 2. Teikning af borplani Tröllla.



Mynd 3. Teikning af borplani Nasa.





Mynd 6. Skematísk teikning af athafnasvæði mælingabíls.



## Aðgengi að borholu MG-20

Holunafn: MG-20

### Upplýsingar um holu

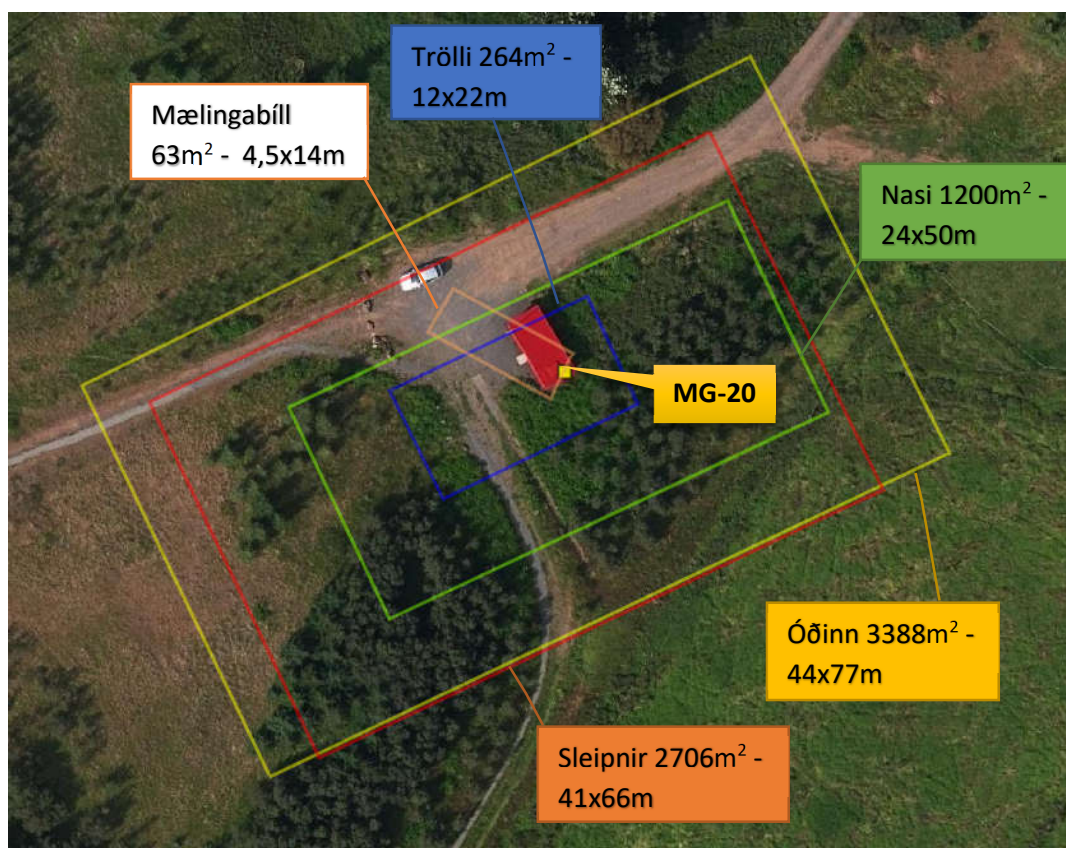
Dýpi holu: 2030m

Dýpi fóðringar: 197m

Þvermál holu: ??“

Miðað við dýpi á borholu MG-20 þyrfti sambærilegan bor og jarðborinn Óðinn frá Jarðborunum til viðgerðar, hreinsunar, dýpkunar og úturborunar. Aðrir borar gætu farið á holuna til minniháttar viðgerða, sjá dýpistölu í myndatexta.

Á myndinni hér að neðan eru útlínur borstæðis fyrir hvern bor merktar með auðkennandi litum.



Mynd 1. Svæði sem þarf fyrir jarðbor og mælingabíl.

Óðinn Jarðboranir: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 3200m - gulur rammi \_\_\_\_\_.

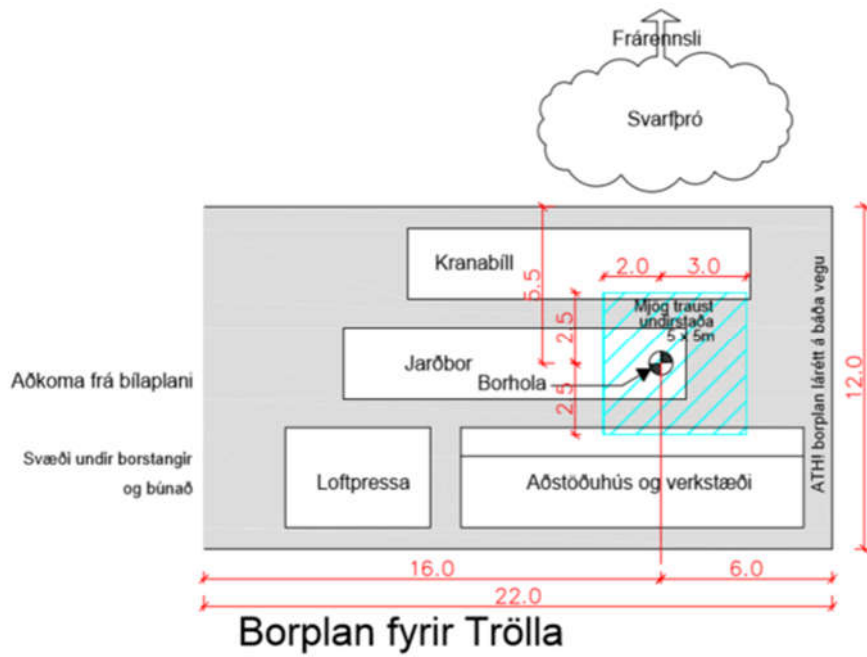
Sleipnir Jarðboranir: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 1800m - rauður rammi \_\_\_\_\_.

Nasi Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 1200-1400m - grænn rammi \_\_\_\_\_.

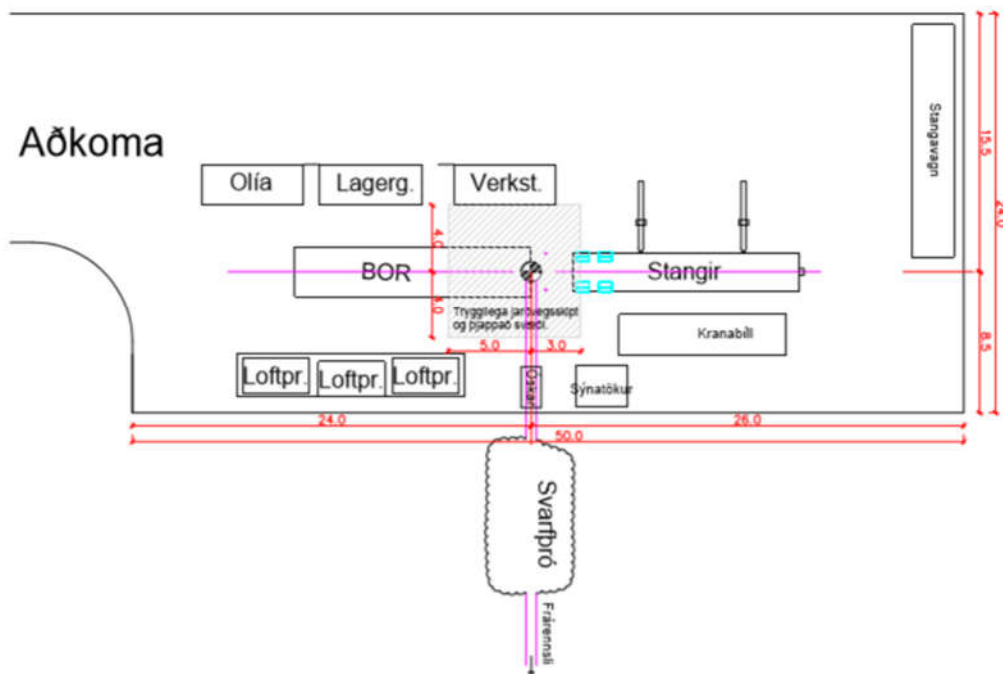
Trölfi Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 800m - blár rammi \_\_\_\_\_.

Mælingabíll athafnarsvæði: Brúnn rammi \_\_\_\_\_.

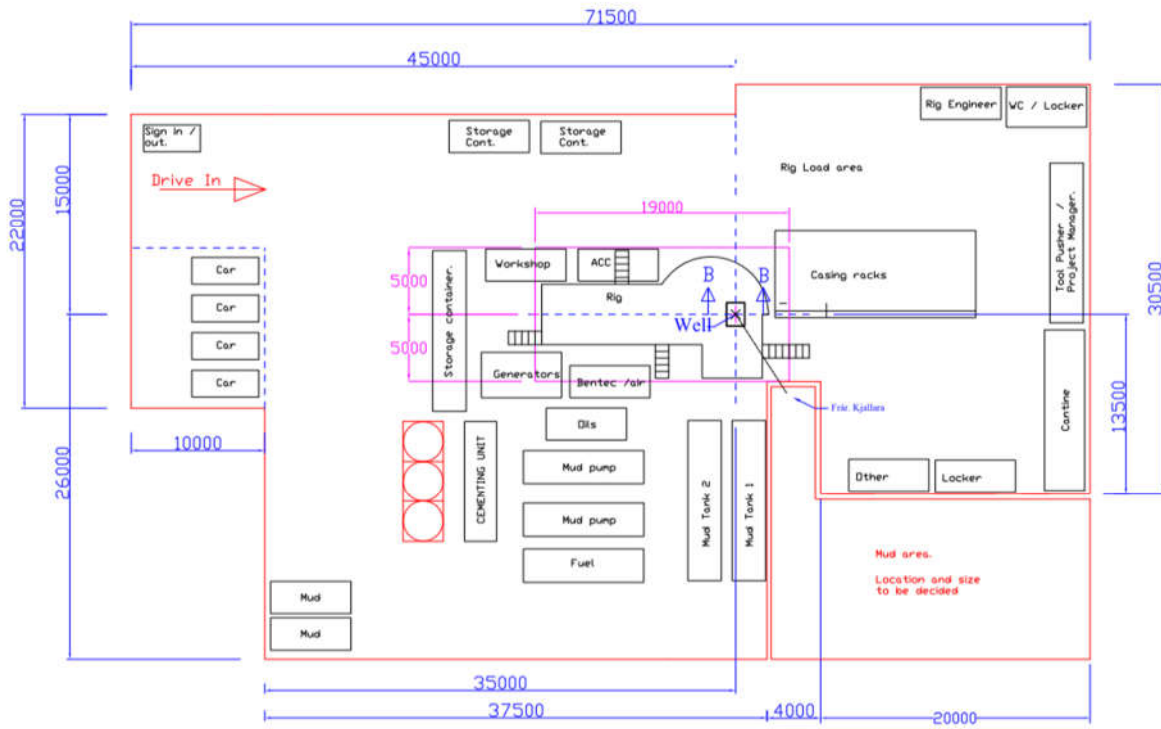
Teikningar hér að neðan sýna borplön. Mögulega er hægt er að hagræða borplönunum eitthvað frekar með því að færa svarfþró, bílastæði og gáma til.



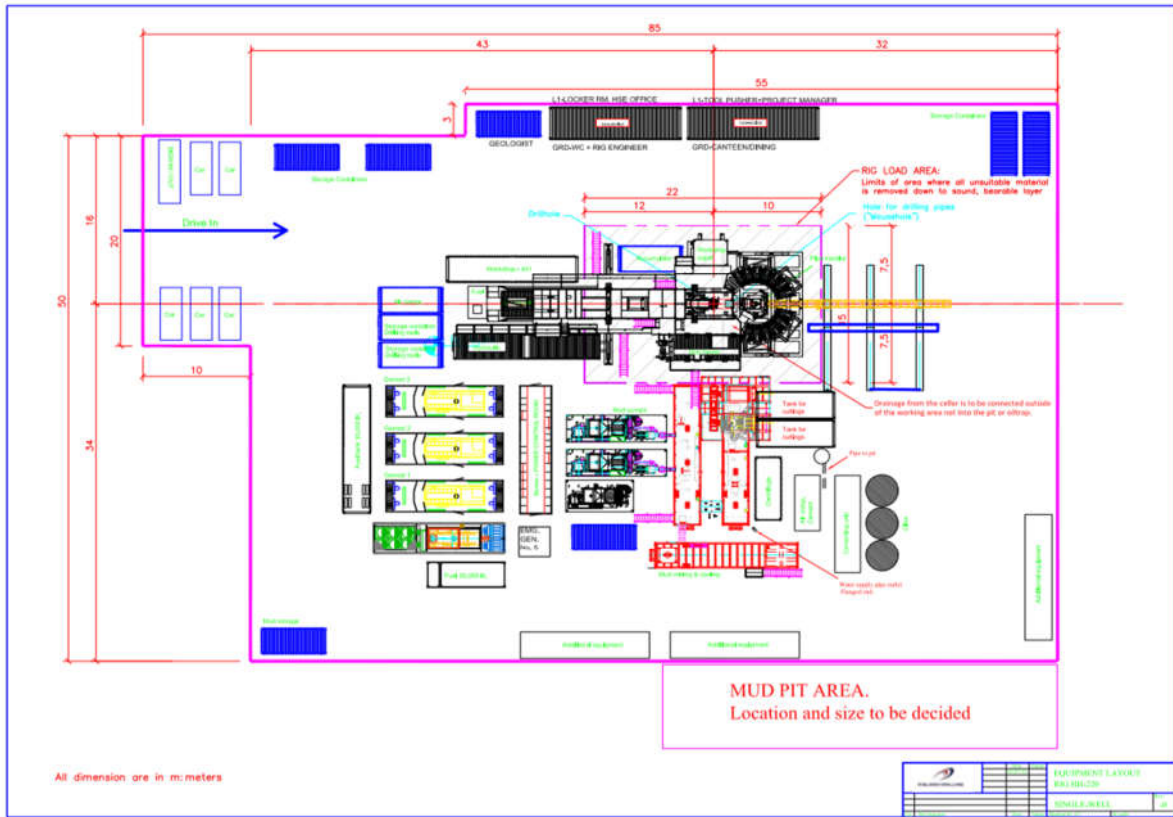
Mynd 2. Teikning af borplani Tröllla.



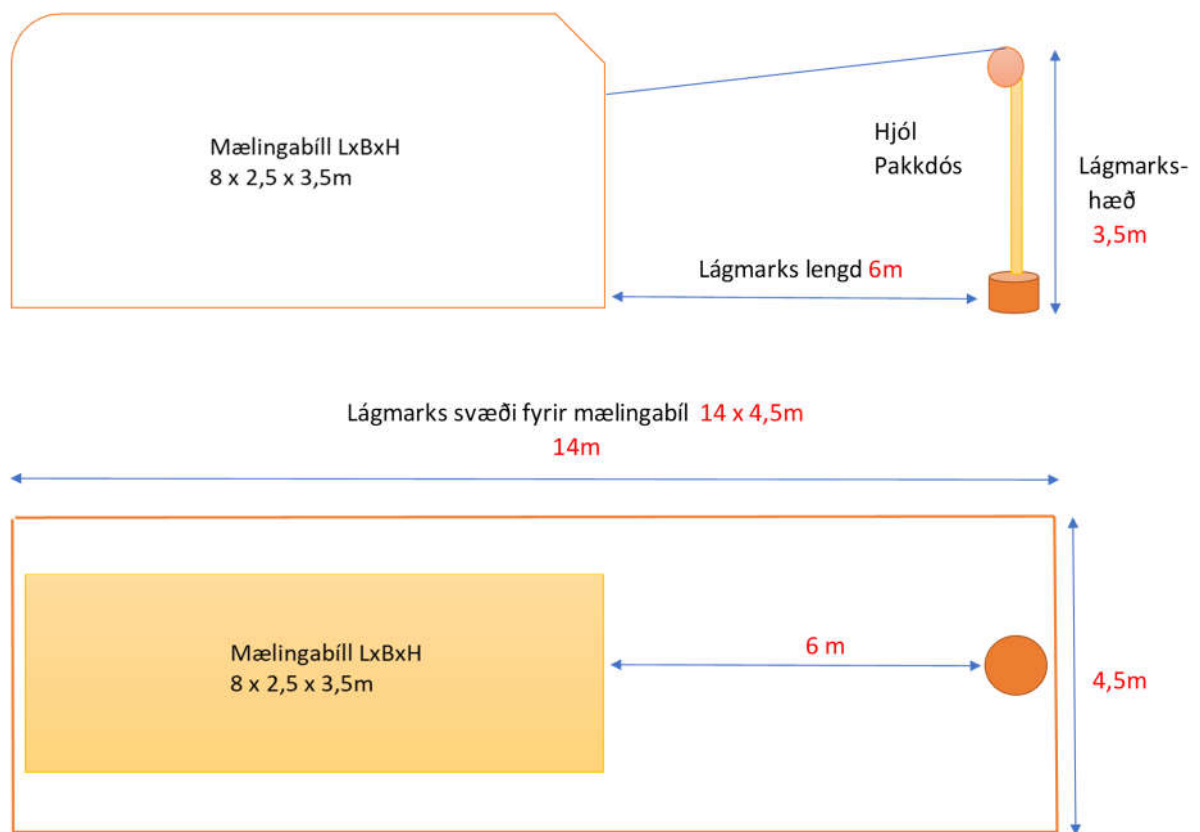
Mynd 3. Teikning af borplani Nasa.



Mynd 4. Teikning af borplani Sleipnis.



Mynd 5. Teikning af borplani Óðins.



Mynd 6. Skematísk teikning af athafnasvæði mælingabíls.

## Aðgengi að borholu MG-21

Holunafn: MG-21

### Upplýsingar um holu

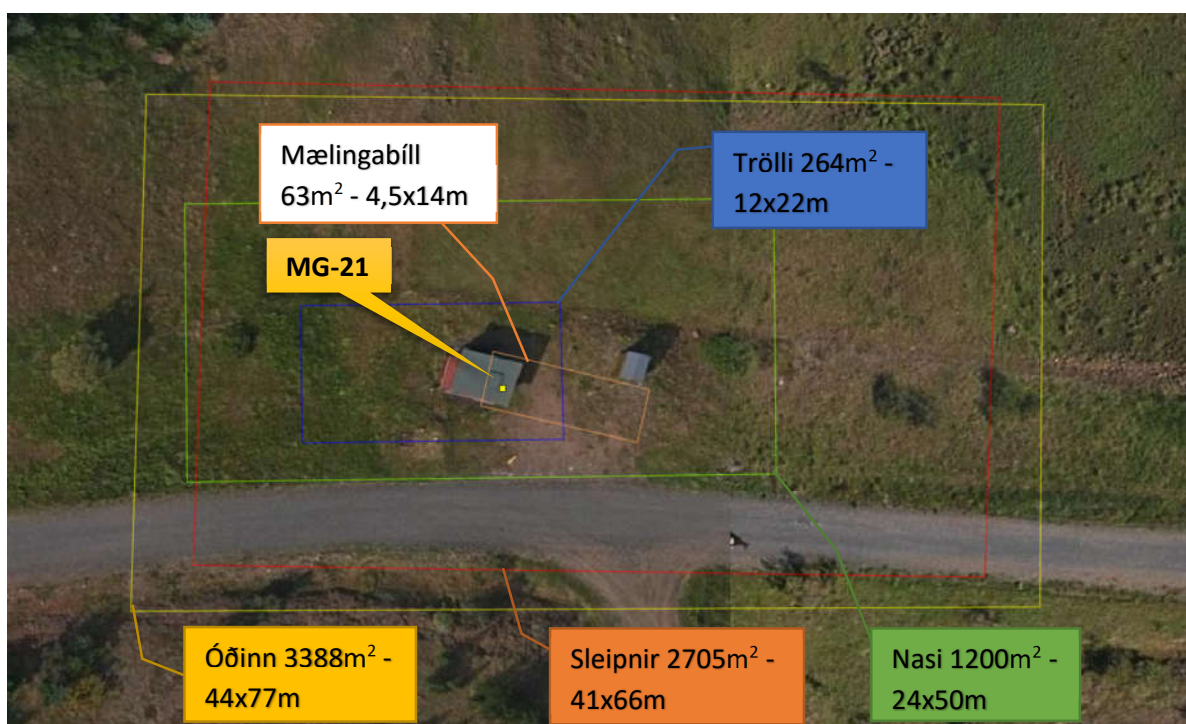
Dýpi holu: 1769m

Dýpi fóðringar: 144m

Þvermál holu: ??“

Miðað við dýpi á borholu MG-21 þyrfti sambærilegan bor og jarðborinn Sleipnir frá Jarðborunum til viðgerðar og hreinsunar á holunni og sambærilegan bor og jarðborinn Óðinn frá Jarðborunum í dýpkun og útúrborun. Aðrir borar gætu farið á holuna til minniháttar viðgerða, sjá dýpistöður í myndatexta.

Á myndinni hér að neðan eru útlínur borstæðis fyrir hvern bor merktar með auðkennandi litum.



Mynd 1. Svæði sem þarf fyrir jarðbor og mælingabíl.

Óðinn Jarðboranir: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 3200m - gulur rammi \_\_\_\_\_.

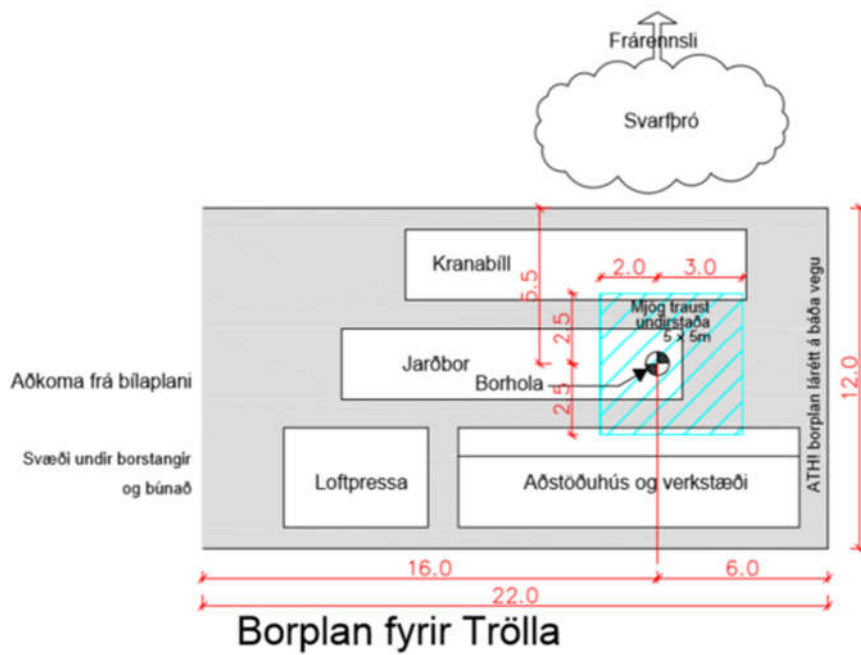
Sleipnir Jarðboranir: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 1800m - rauður rammi \_\_\_\_\_.

Nasi Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 1200-1400m - grænn rammi \_\_\_\_\_.

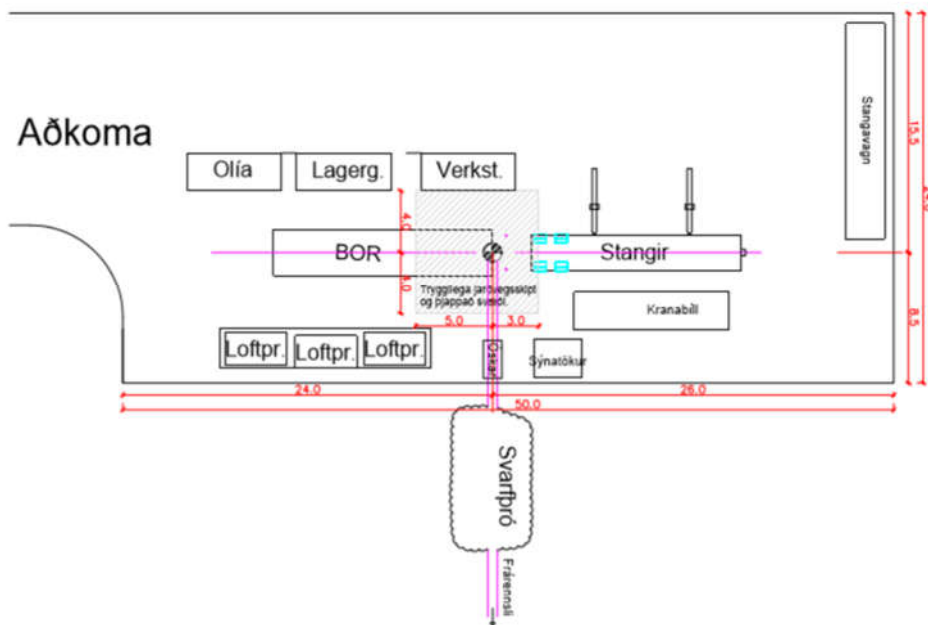
Trölli Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 800m - blár rammi \_\_\_\_\_.

Mælingabíll athafnarsvæði: Brúnn rammi \_\_\_\_\_.

Teikningar hér að neðan sýna borplön. Mögulega er hægt er að hagræða borplönunum eitthvað frekar með því að færa svarfþró, bílastæði og gáma til.

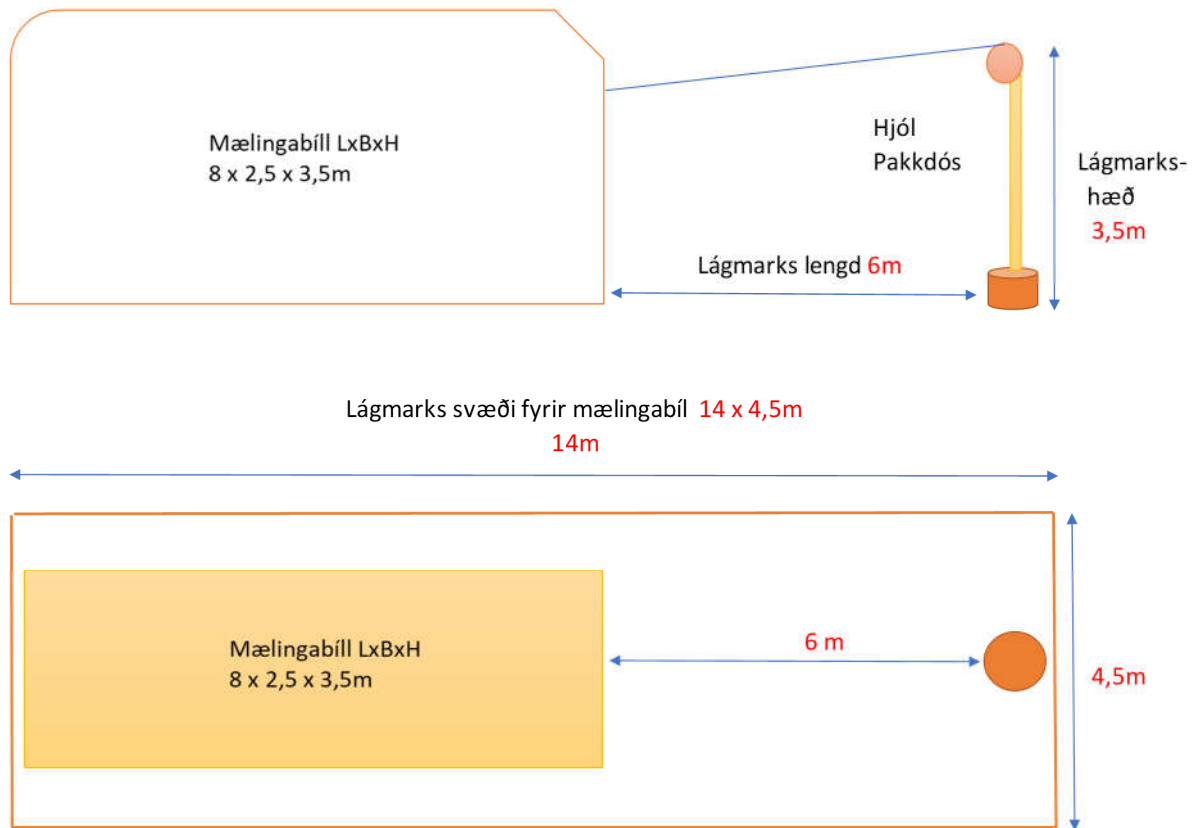


Mynd 2. Teikning af borplani Tröllla.



Mynd 3. Teikning af borplani Nasa.





Mynd 6. Skematísk teikning af athafnasvæði mælingabíls.



## Aðgengi að borholu MG-22

Holunafn: MG-22

### Upplýsingar um holu

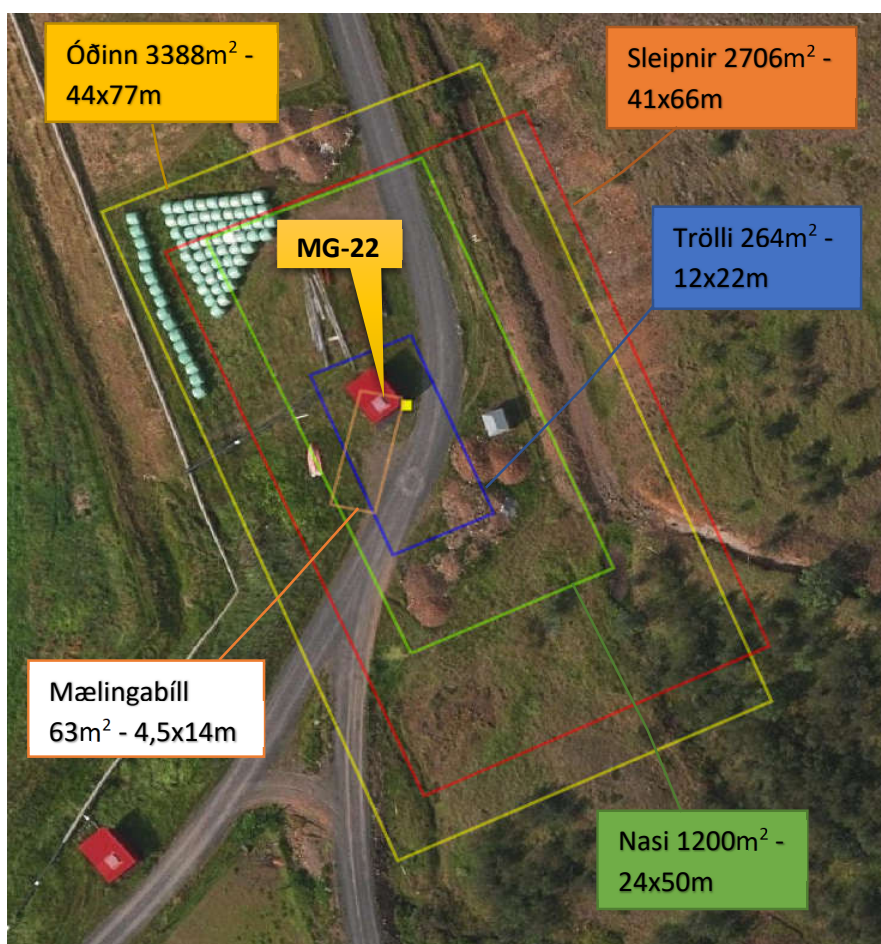
Dýpi holu: 1487m

Dýpi fóðringar: 195m

Þvermál holu: ??“

Miðað við dýpi á borholu MG-22 þyrfti sambærilegan bor og jarðborinn Sleipnir frá Jarðborunum til viðgerðar, hreinsunar og dýpkunar í allt að 1800m á holuni og sambærilegan bor og jarðborinn Óðinn frá Jarðborunum í dýpkun niður fyrir 1800m og útúrborun. Aðrir borar gætu farið á holuna til minniháttar viðgerða, sjá dýpistölu í myndatexta.

Á myndinni hér að neðan eru útlínur borstæðis fyrir hvern bor merktar með auðkennandi litum.



Mynd 1. Svæði sem þarf fyrir jarðbor og mælingabíl.

Óðinn Jarðboranir: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 3200m - gulur rammi \_\_\_\_\_.

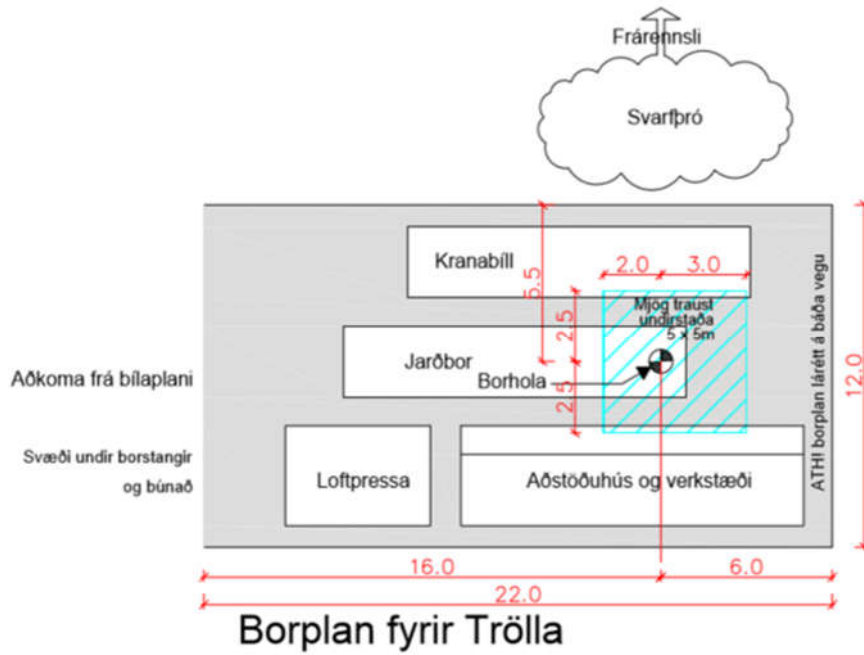
Sleipnir Jarðboranir: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 1800m - rauður rammi \_\_\_\_\_.

Nasi Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 1200-1400m - grænn rammi \_\_\_\_\_.

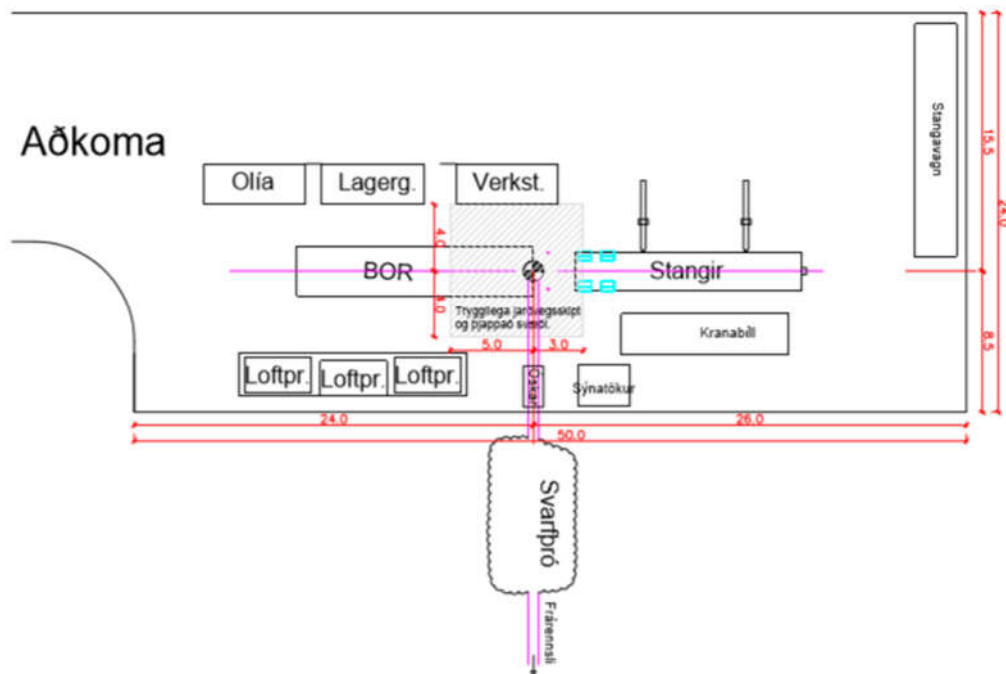
Tröllli Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 800m - blár rammi \_\_\_\_\_.

Mælingabíll athafnarsvæði: Brúnn rammi \_\_\_\_\_.

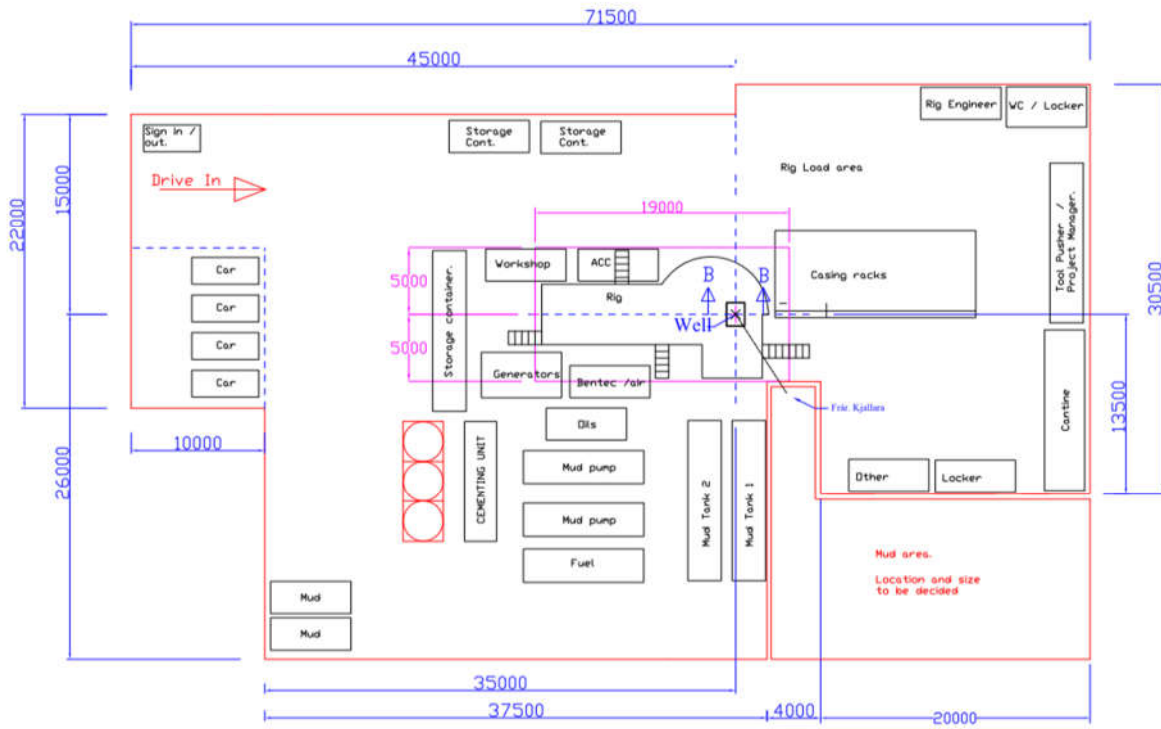
Teikningar hér að neðan sýna borplön. Mögulega er hægt er að hagræða borplönunum eitthvað frekar með því að færa svarfþró, bílastæði og gáma til.



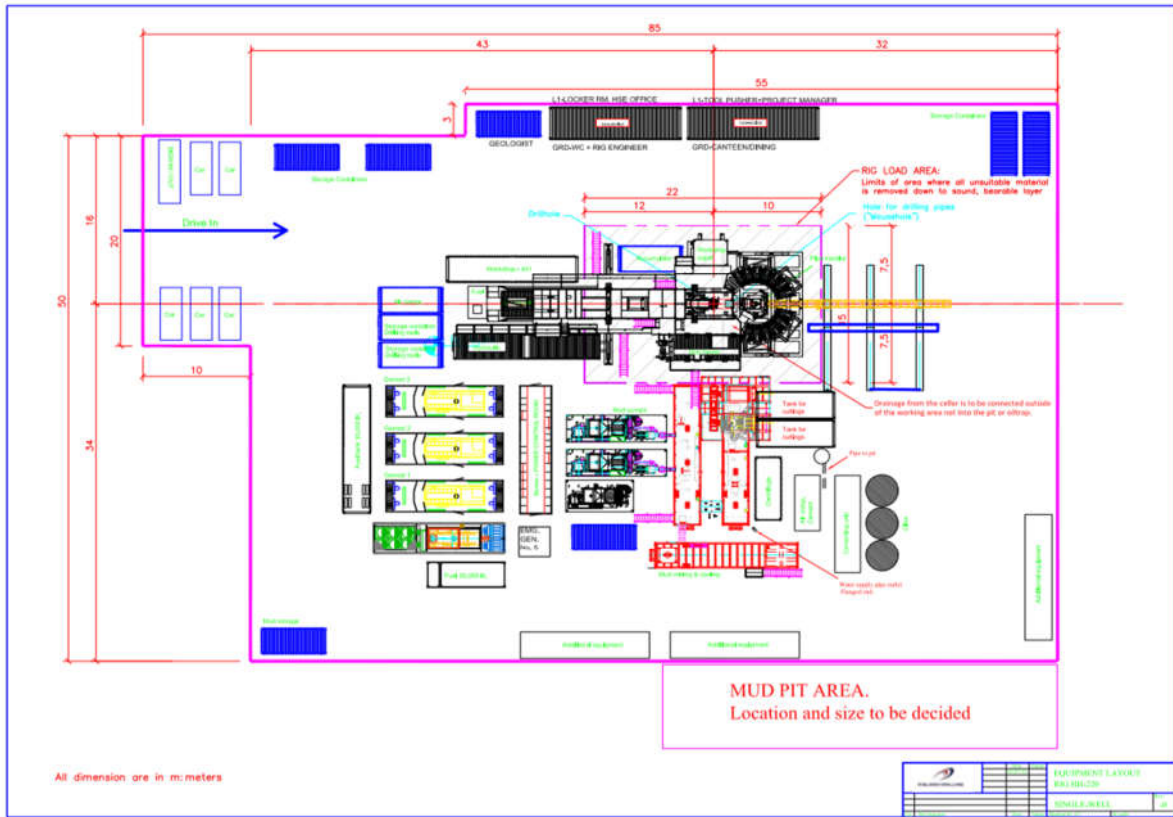
Mynd 2. Teikning af borplani Tröllla.



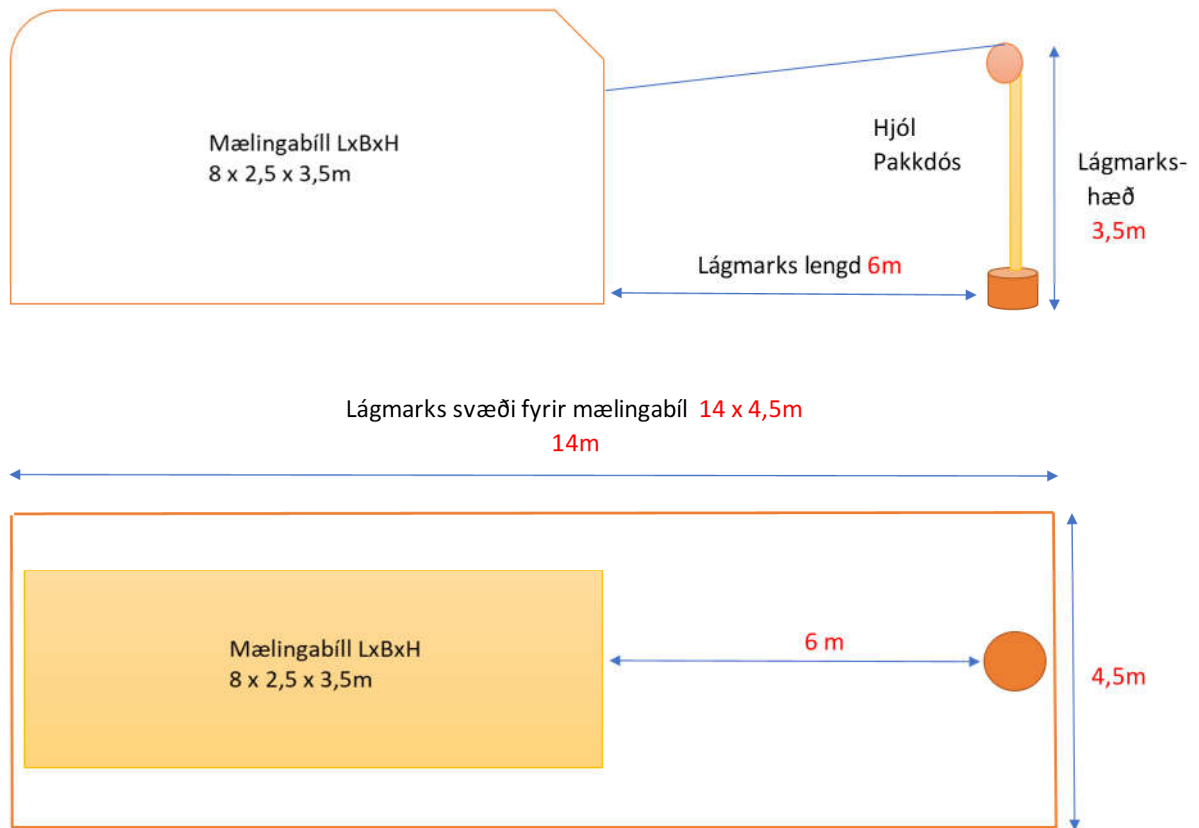
Mynd 3. Teikning af borplani Nasa.



Mynd 4. Teikning af borplani Sleipnis.



Mynd 5. Teikning af borplani Óðins



Mynd 6. Skematísk teikning af athafnasvæði mælingabíls.

## Aðgengi að borholu MG-23

Holunafn: MG-23

### Upplýsingar um holu

Dýpi holu: 1202m

Dýpi fóðringar: 611m

Þvermál holu: 12-1/4"

Miðað við dýpi á borholu MG-23 þyrfti sambærilegan bor og jarðborinn Nasa frá Ræktunarsambandinu til viðgerðar og hreinsunar á holunni. Ef dýpka á holuna meira en 1800 m þá þarf bor sambærilegan Óðni frá Jarðborunum. Aðrir borar gætu farið á holuna til minniháttar viðgerða, sjá dýpistölur í myndatexta.

Á myndunum hér að neðan eru útlínur borstæða merktar með auðkennandi lit. Mögulega er hægt er að hagræða borplani eitthvað frekar með því að færa svarfþró, bílastæði og gáma til.



Mynd 1. Svæði sem þarf fyrir jarðbor og mælingabíl.

Óðinn Jarðboranir: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 3200m - gulur rammi \_\_\_\_\_.

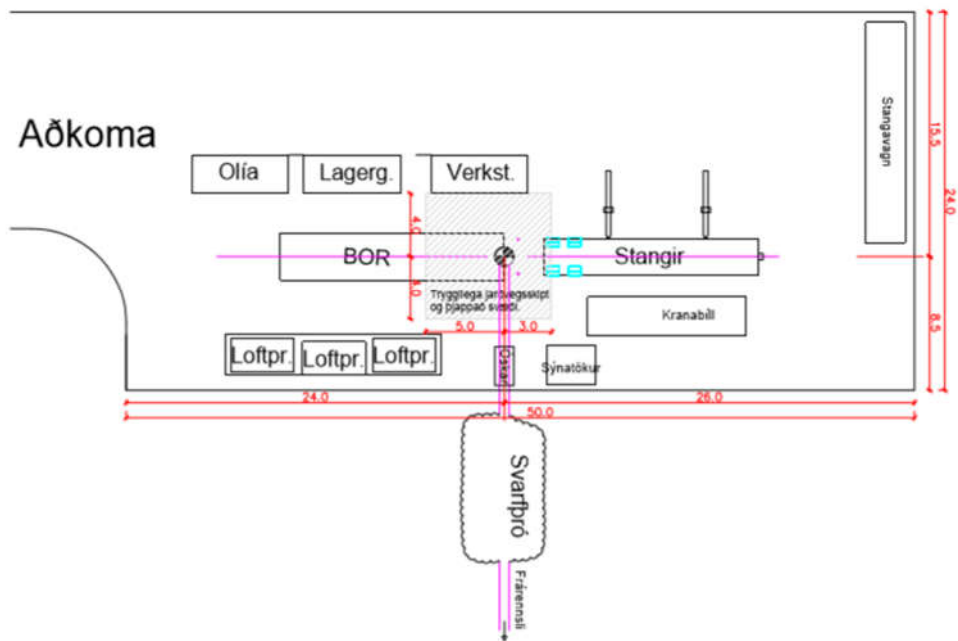
Sleipnir Jarðboranir: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 1800m - rauður rammi \_\_\_\_\_.

Nasi Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 1200-1400m - grænn rammi \_\_\_\_\_.

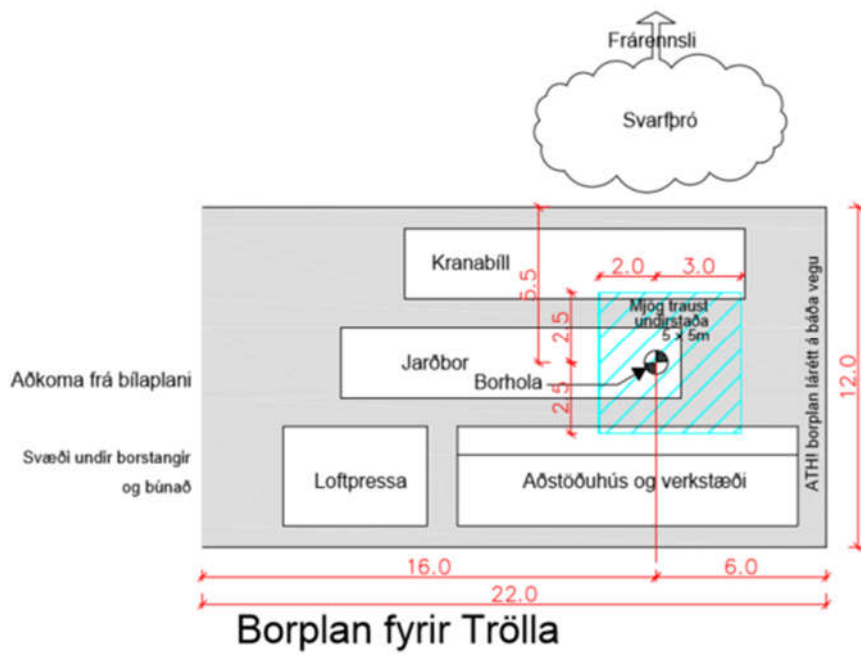
Tröllli Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 800m - blár rammi \_\_\_\_\_.

Mælingabíll athafnarsvæði: Brúnn rammi \_\_\_\_\_.

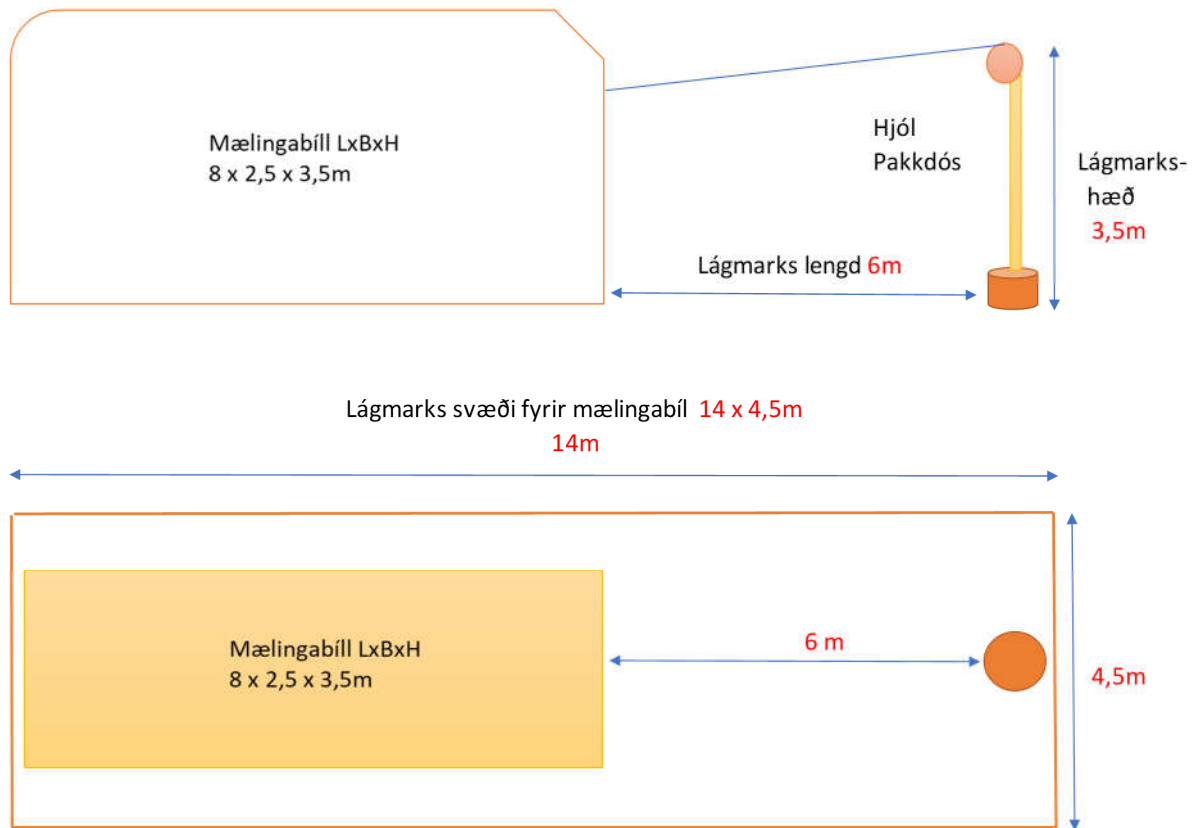




Mynd 4. Teikning af borplani Nasa.



Mynd 5. Teikning af borplani Trölla.



Mynd 6. Skematísk teikning af athafnasvæði mælingabíls.



## Aðgengi að borholu MG-24

Holunafn: MG-24

### Upplýsingar um holu

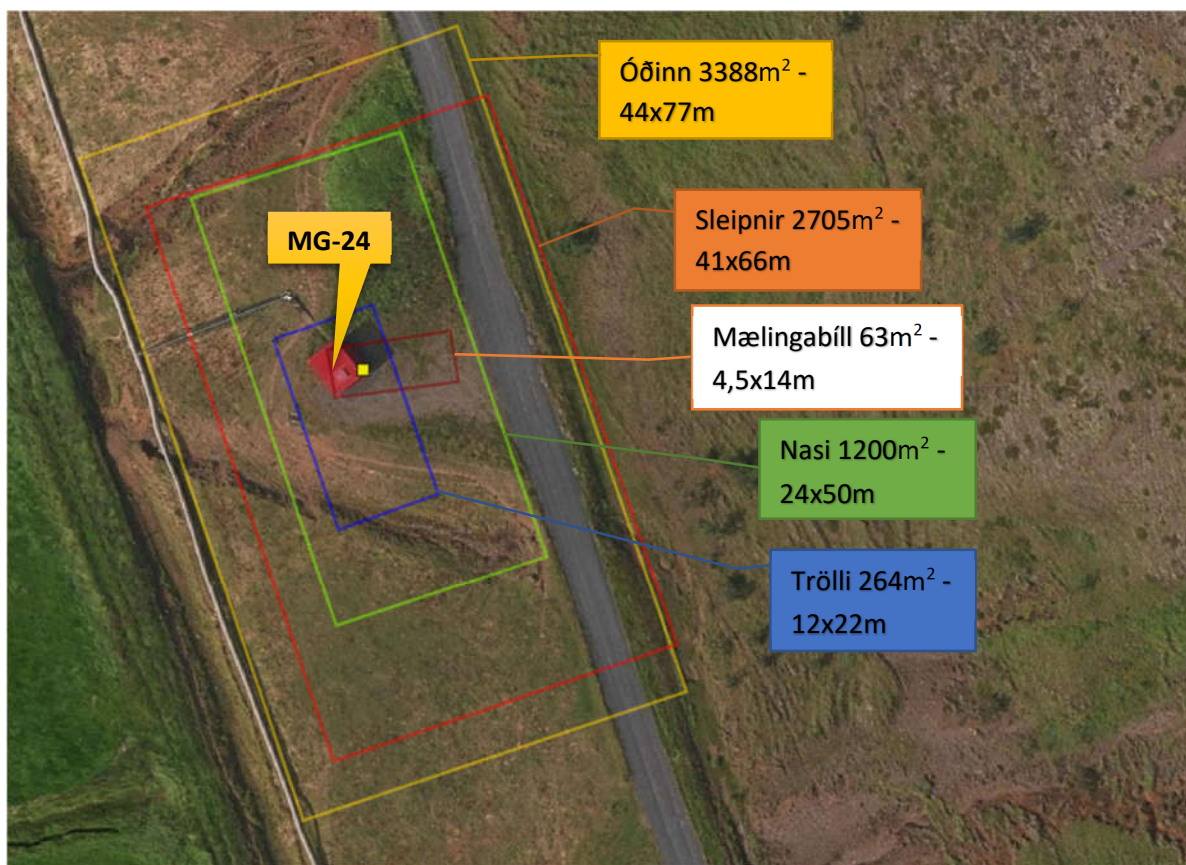
Dýpi holu: 1950m

Dýpi fóðringar: 198m

Þvermál holu: ??“

Miðað við dýpi á borholu MG-24 þyrfti sambærilegan bor og jarðborinn Óðinn frá Jarðborunum til viðgerðar, hreinsunar, dýpkunar og útúrborunar. Aðrir borar gætu farið á holuna til minniháttar viðgerða, sjá dýpistölur í myndatexta.

Á myndinni hér fyrir neðan eru borstæði merkt með auðkennandi lit. Mögulega er hægt er að hagræða borplani eitthvað frekar með því að færa svarfpró, bílastæði og gáma til.



Mynd 1. Svæði sem þarf fyrir jarðbor og mælingabíl.

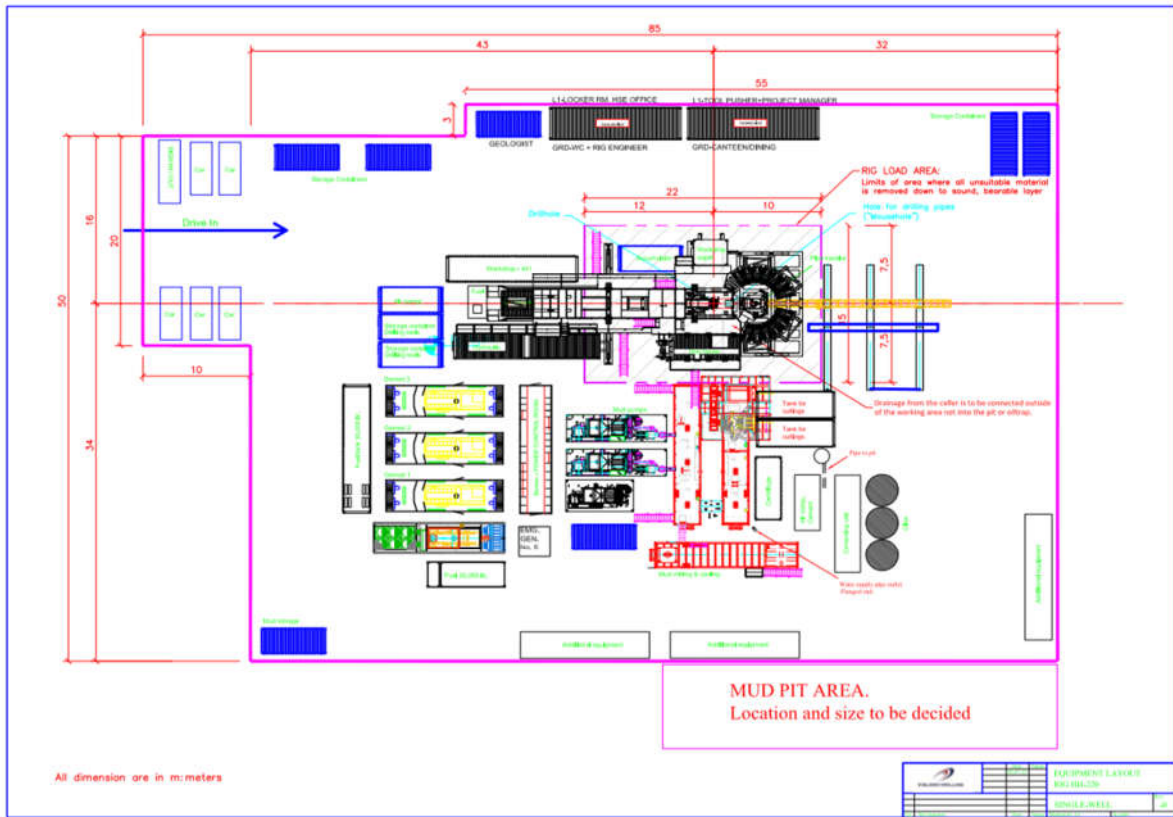
Óðinn Jarðboranir: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 3200m - gulur rammi \_\_\_\_\_.

Sleipnir Jarðboranir: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 1800m - rauður rammi \_\_\_\_\_.

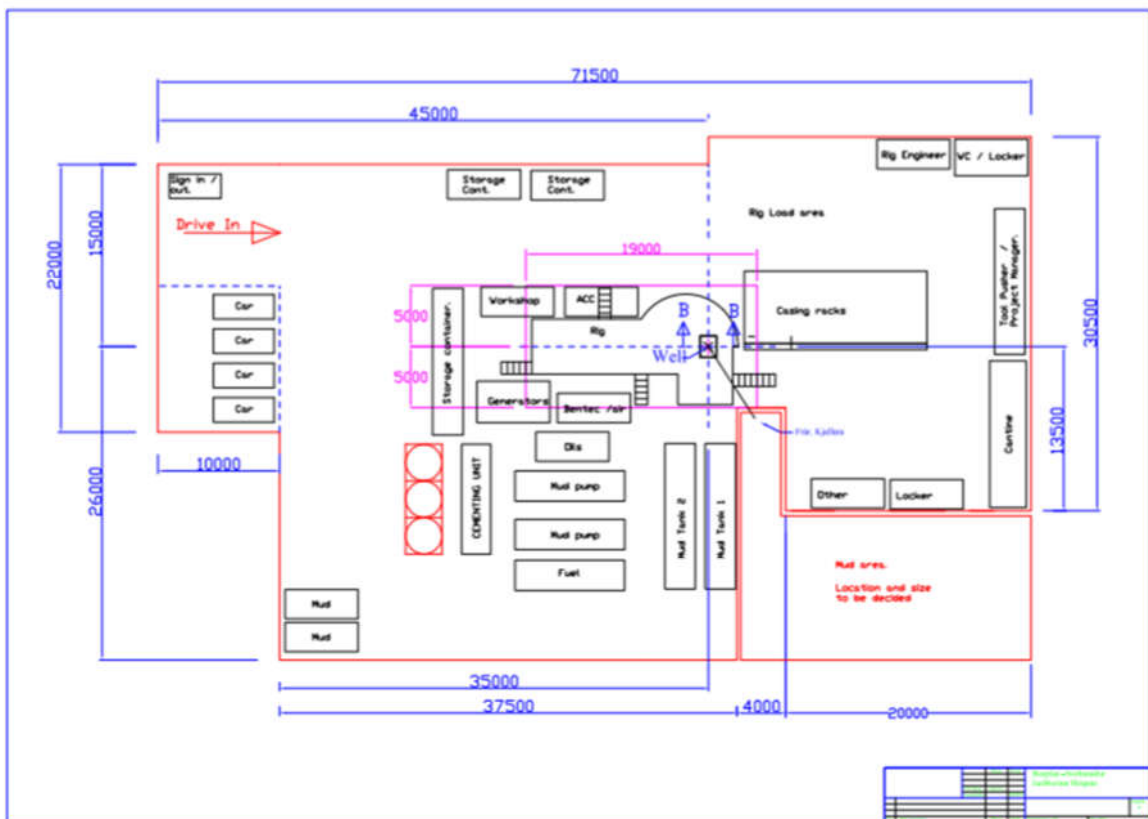
Nasi Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 1200-1400m - grænn rammi \_\_\_\_\_.

Trölli Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 800m - blár rammi \_\_\_\_\_.

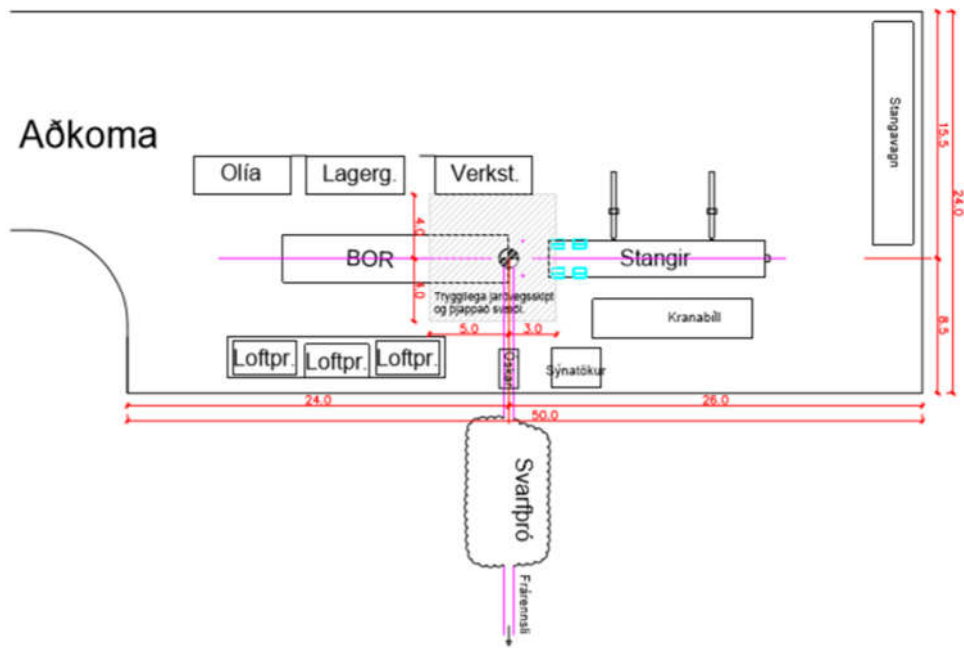
Mælingabíll athafnarsvæði: Brúnn rammi \_\_\_\_\_.



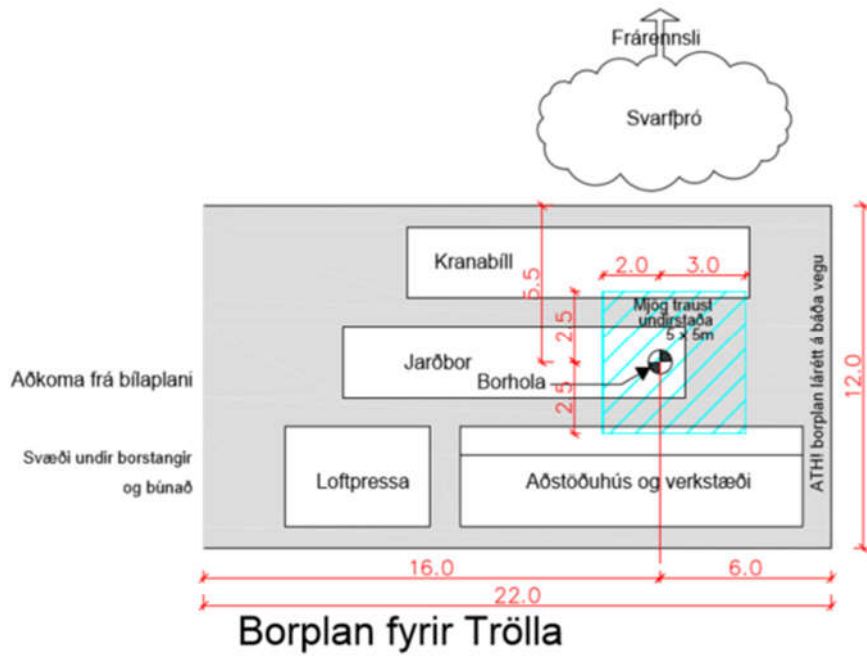
Mynd 2. Teikning af borplani Óðins.



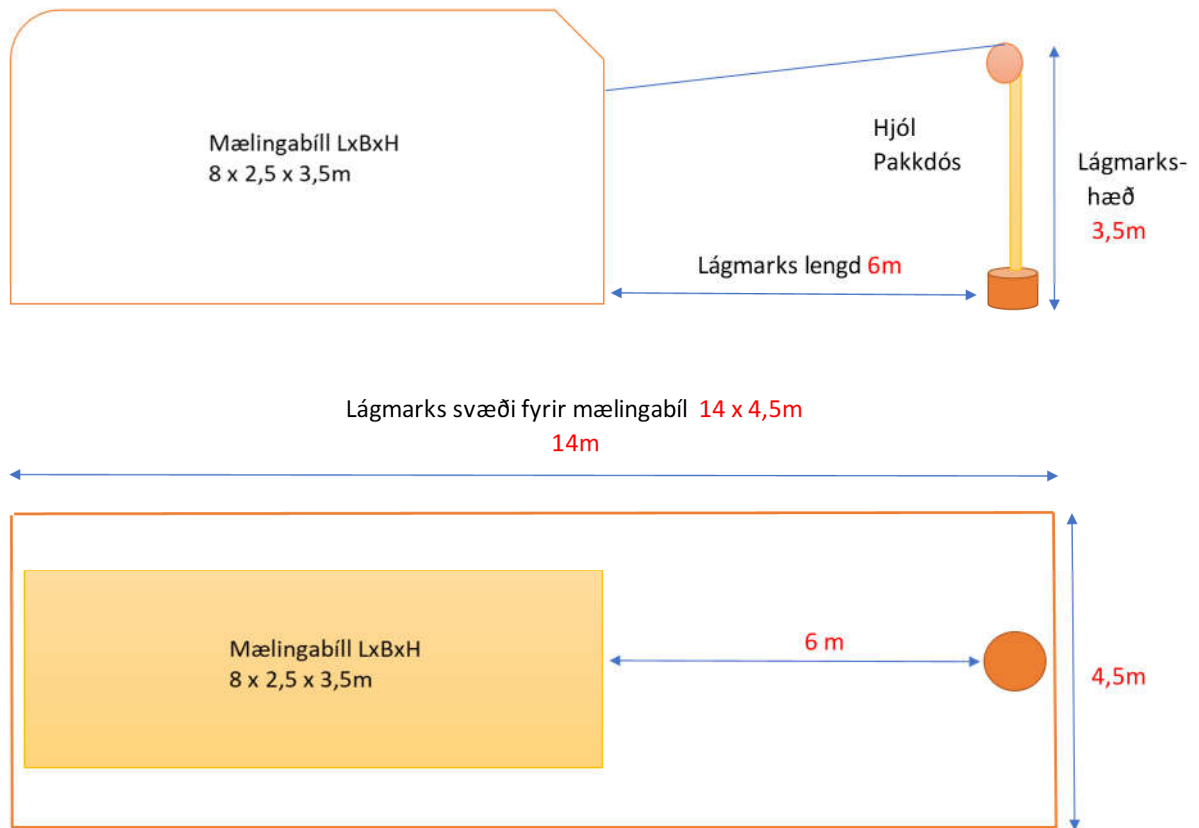
Mynd 3. Teikning af borplani Sleipnis.



Mynd 4. Teikning af borplani Nasa.



Mynd 5. Teikning af borplani Trölla.



Mynd 6. Skematísk teikning af athafnasvæði mælingabíls.

## Aðgengi að borholu MG-25

Holunafn: MG-25

### Upplýsingar um holu

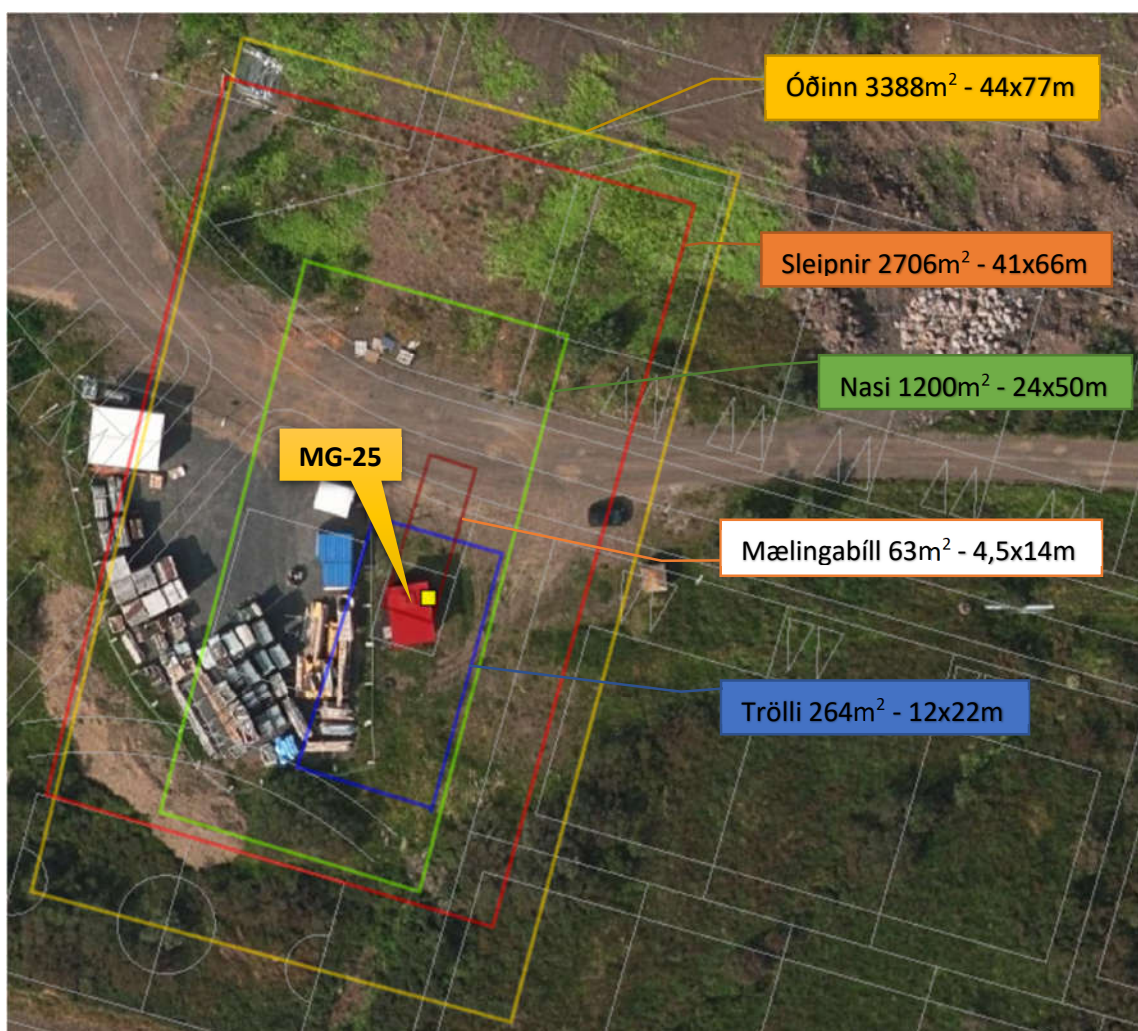
Dýpi holu: 2025m

Dýpi fóðringar: 202m

Þvermál holu: Vantar í gögn og borskýrslur finnast ekki.

Miðað við dýpi á borholu MG-25 þyrfti sambærilegan bor og jarðborinn Óðinn frá Jarðborunum til viðgerðar, hreinsunar eða dýpkunar á holunni en ómögulegt væri að koma Óðni á holuna vegna nálægðar við byggingar sem munu rísa nálægt holunni. Mögulegt væri að koma jarðbornum Tröllla á holuna með tilfæringum í samráði við borfyrirtæki, en Tröllli gæti mögulega hreinsað holuna niður í allt að 800m og þjónustað minni viðgerðir.

Á myndinni hér að neðan eru útlínur borstæða merkt með auðkennandi lit.



Mynd 1. Svæði sem þarf fyrir jarðbor og mælingabíl.

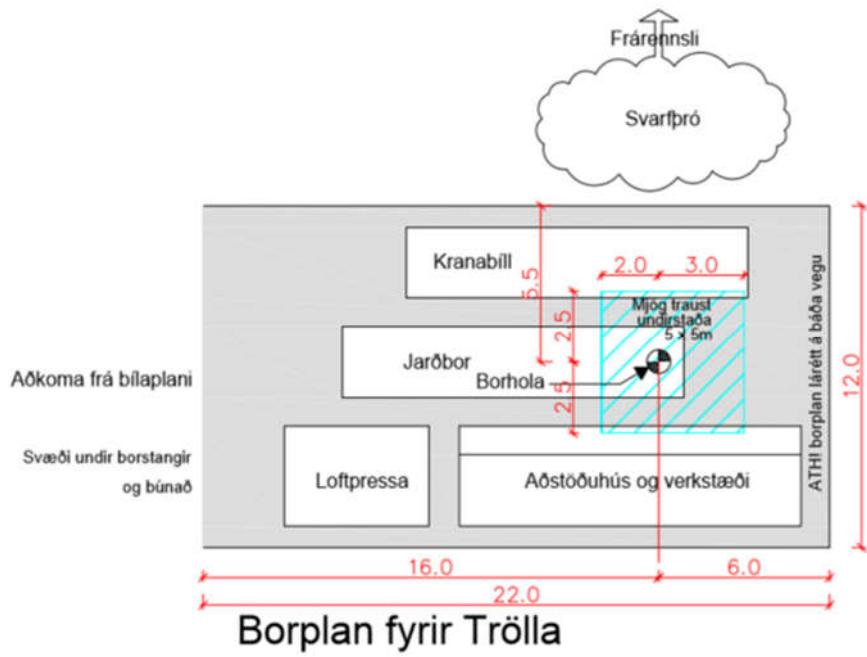
Óðinn Jarðboranir: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 3200m - gulur rammi \_\_\_\_\_.

Sleipnir Jarðboranir: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 1800m - rauður rammi \_\_\_\_\_.

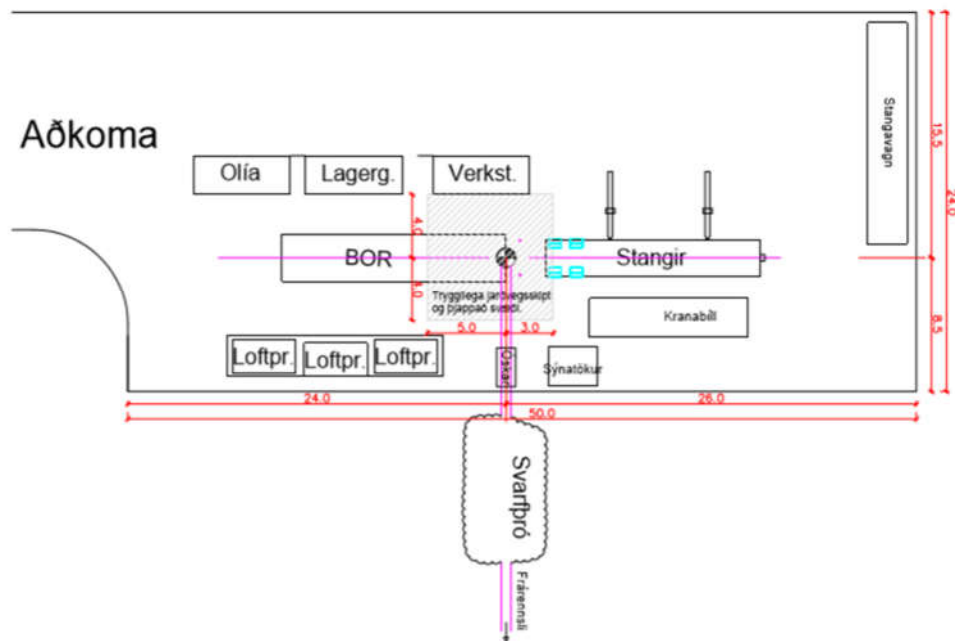
Nasi Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 1200-1400m - grænn rammi \_\_\_\_\_.

Tröllli Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 800m - blár rammi \_\_\_\_\_.

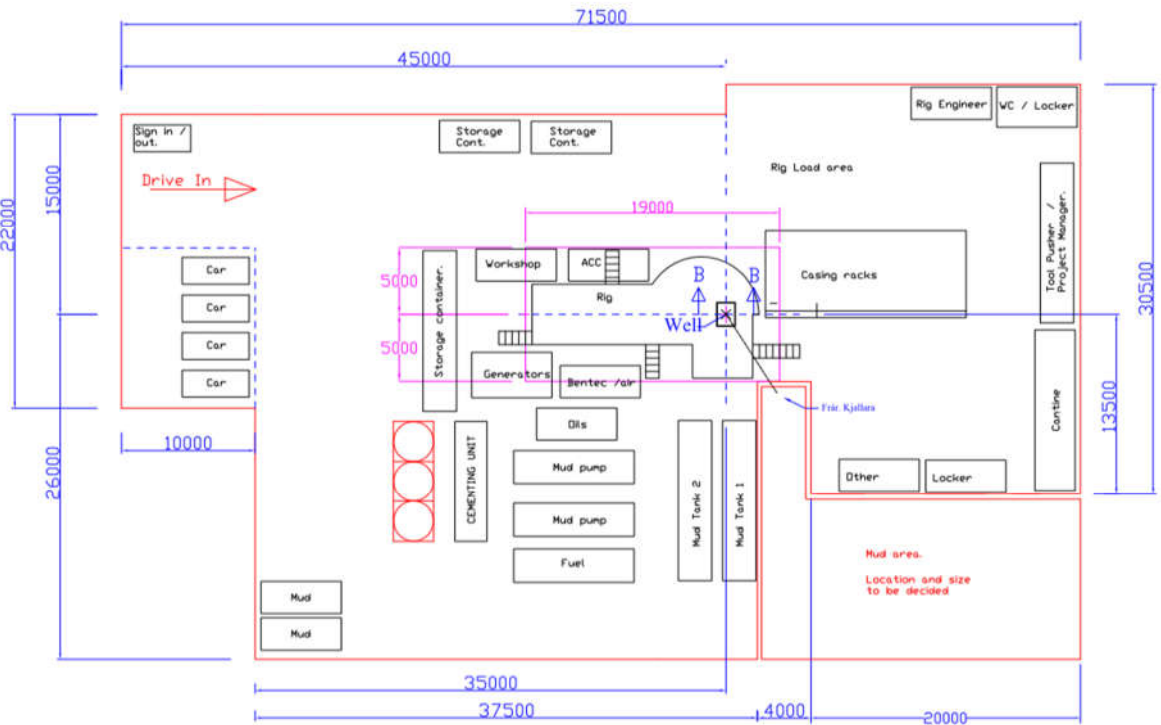
Mælingabíll athafnarsvæði: Brúnn rammi \_\_\_\_\_.



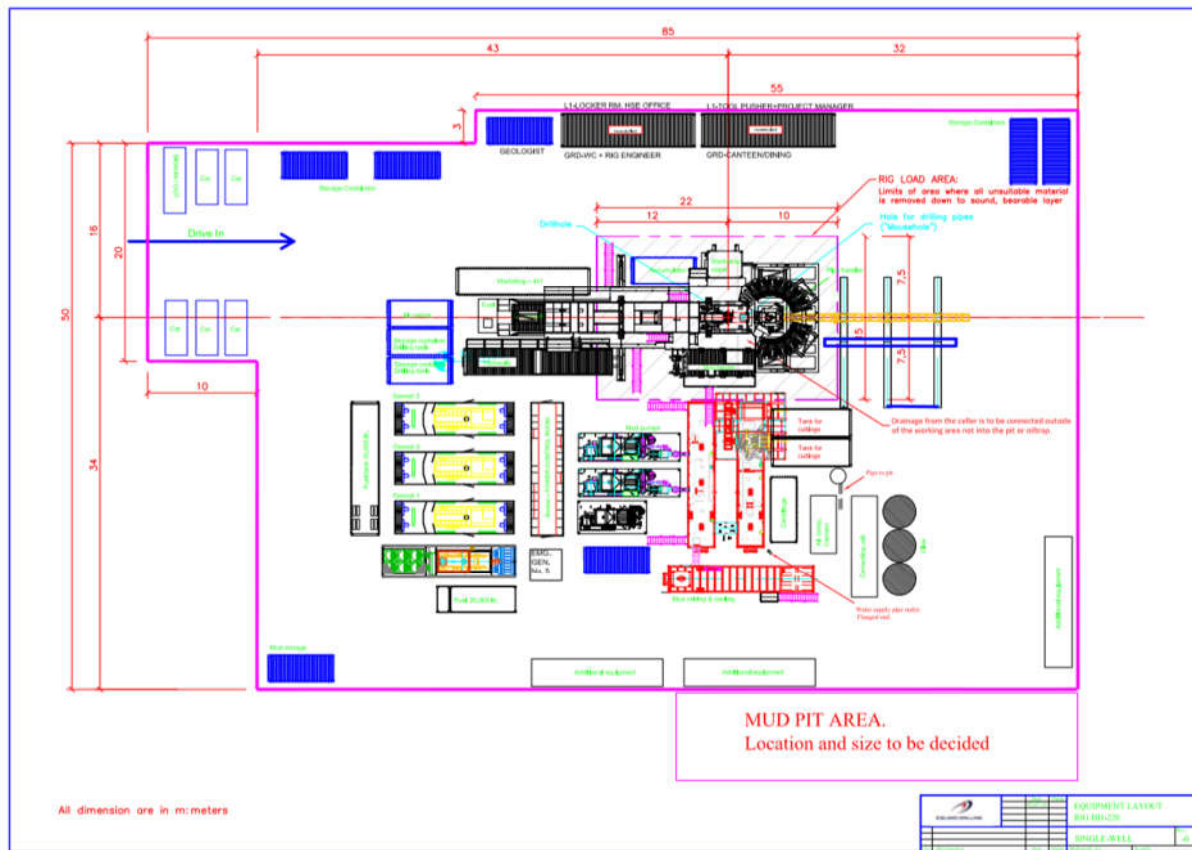
Mynd 2. Teikning af borplani Tröllla.



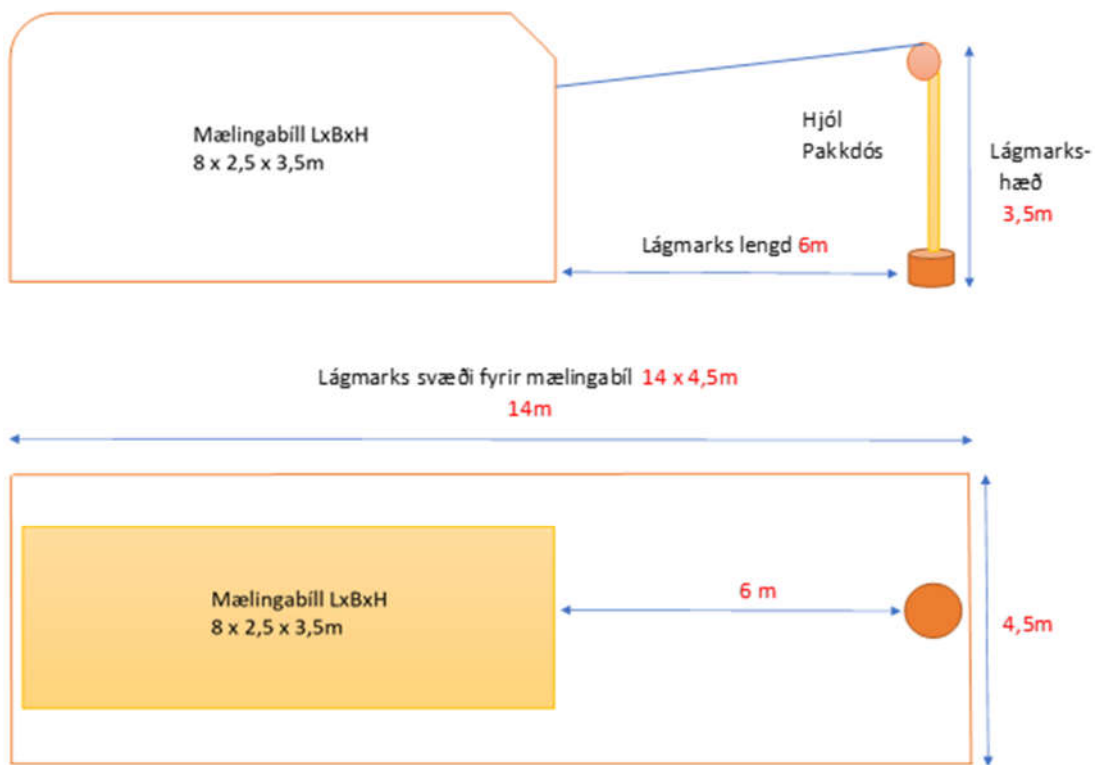
Mynd 3. Teikning af borplani Nasa.



Mynd 4. Teikning af borplani Sleipnis.



Mynd 5. Teikning af borplani Óðins.



Mynd 6. Skematísk teikning af athafnasvæði mælingabíls.



## Aðgengi að borholu MG-26

Holunafn: MG-26

### Upplýsingar um holu

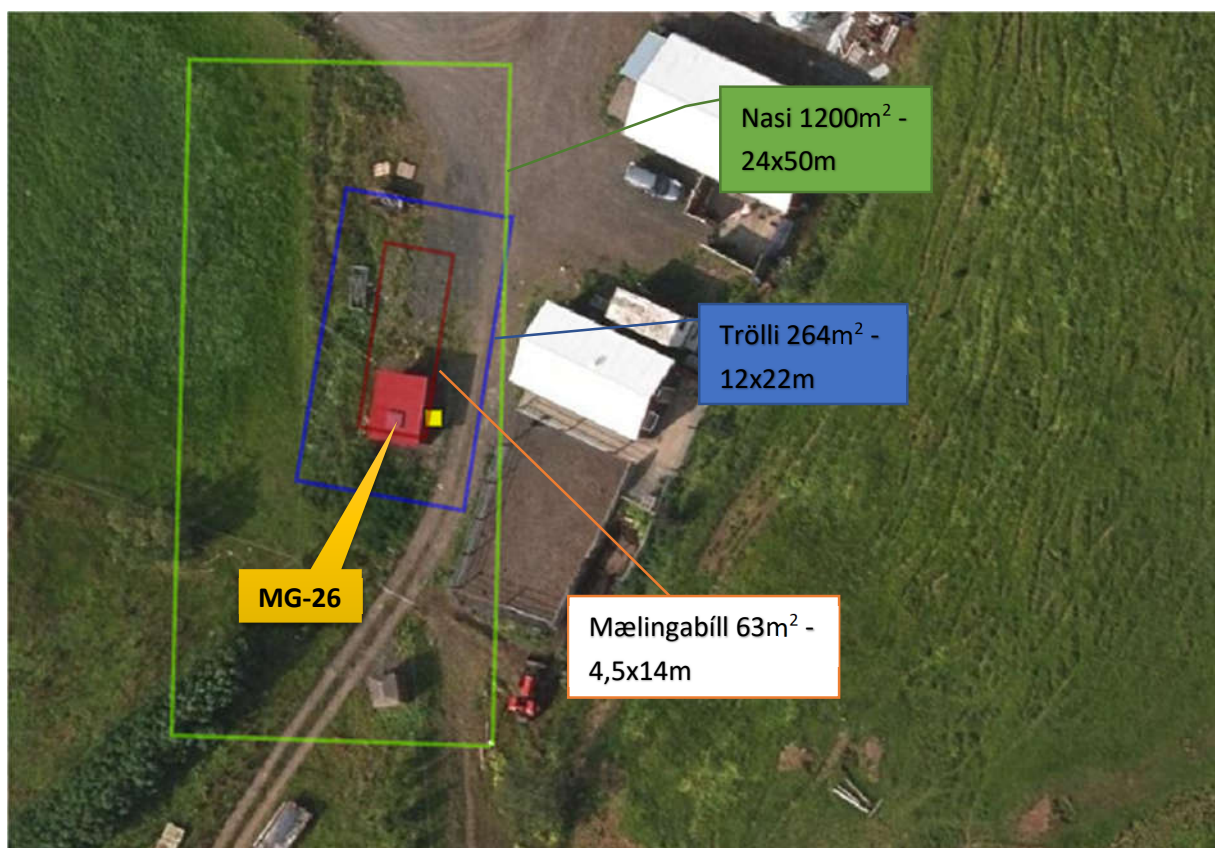
Dýpi holu: 867

Dýpi fóðringar: 200m

Þvermál holu: ??“

Miðað við dýpi á borholu MG-26 þyrfti sambærilegan bor og jarðborinn Trölla frá Ræktunarsambandinu til viðgerðar og hreinsunar á holunni en sambærilegan bor og Nasa frá Ræktunarsambandinu til dýpkunar í allt að 1400m. Illmögulegt er að koma stærri bor á holuna vegna nálægðar við byggingar.

Á myndunum hér að neðan eru útlínur borstöða merktar með auðkennandi lit.

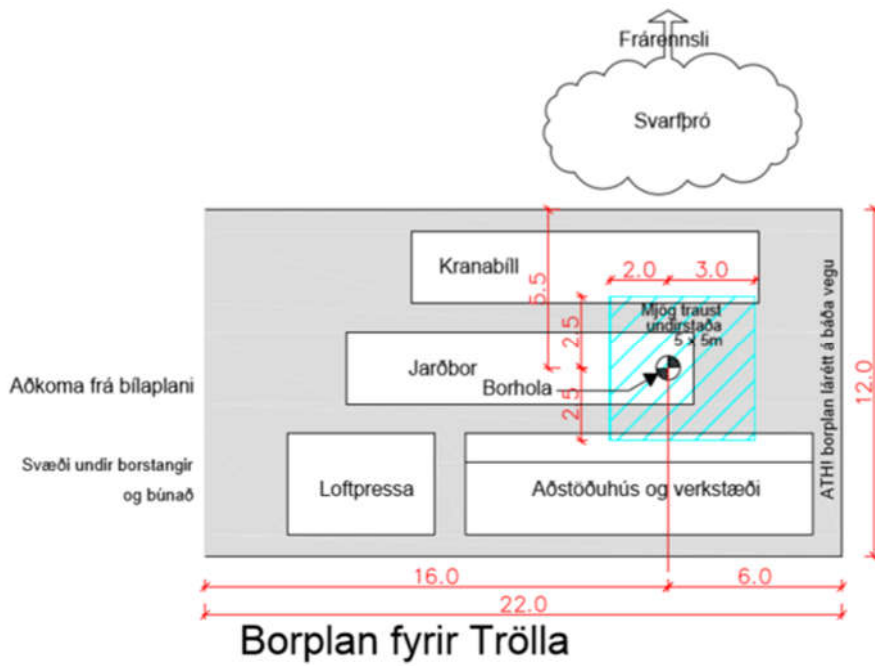


Mynd 1. Svæði sem þarf fyrir jarðbor og mælingabíl.

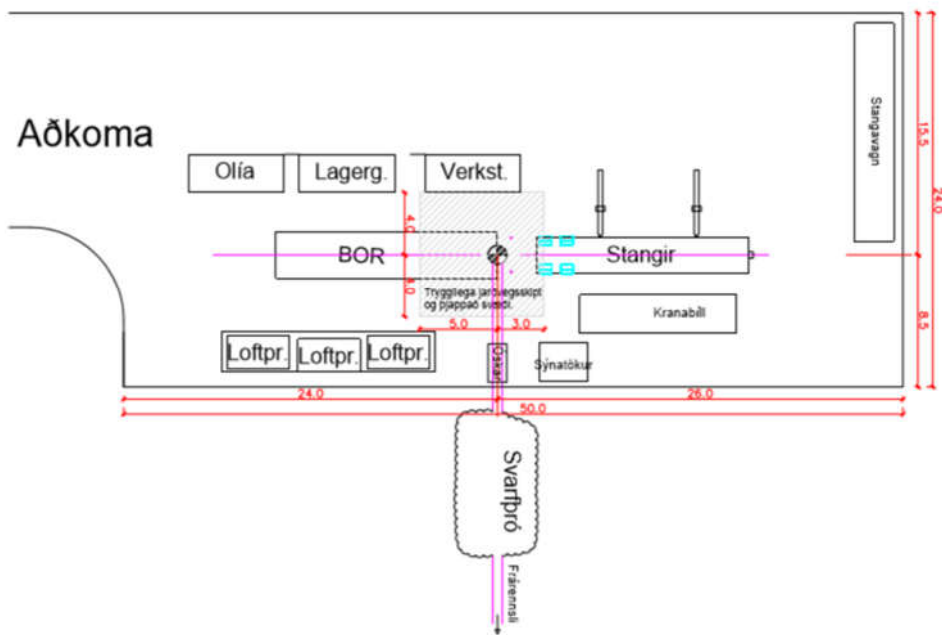
Nasi Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 1200-1400m - grænn rammí \_\_\_\_\_.

Trölli Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 800m - blár rammí \_\_\_\_\_.

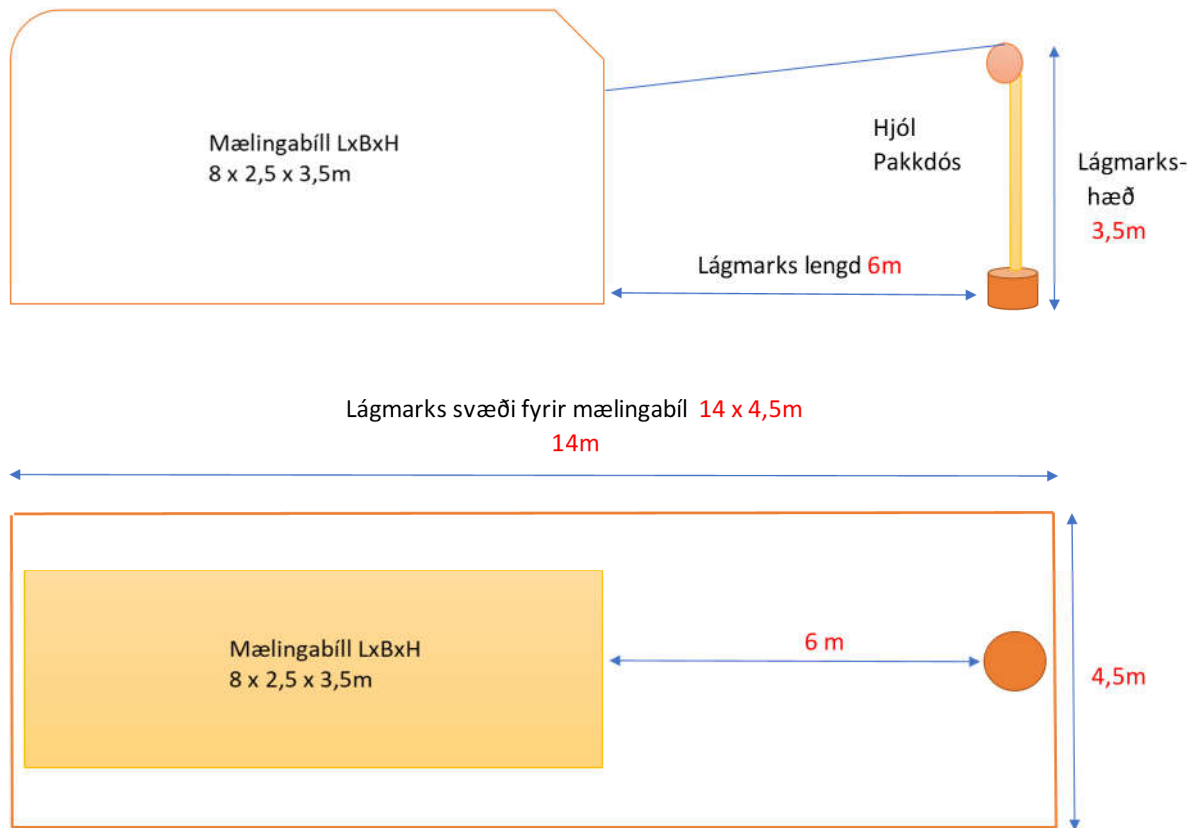
Mælingabíll athafnarsvæði: Brúnn rammí \_\_\_\_\_.



Mynd 2. Teikning af borplani Trölla.



Mynd 3. Teikning af borplani Nasa.



Mynd 4. Skematísk teikning af athafnasvæði mælingabíls.

## Aðgengi að borholu MG-27

Holunafn: MG-27

### Upplýsingar um holu

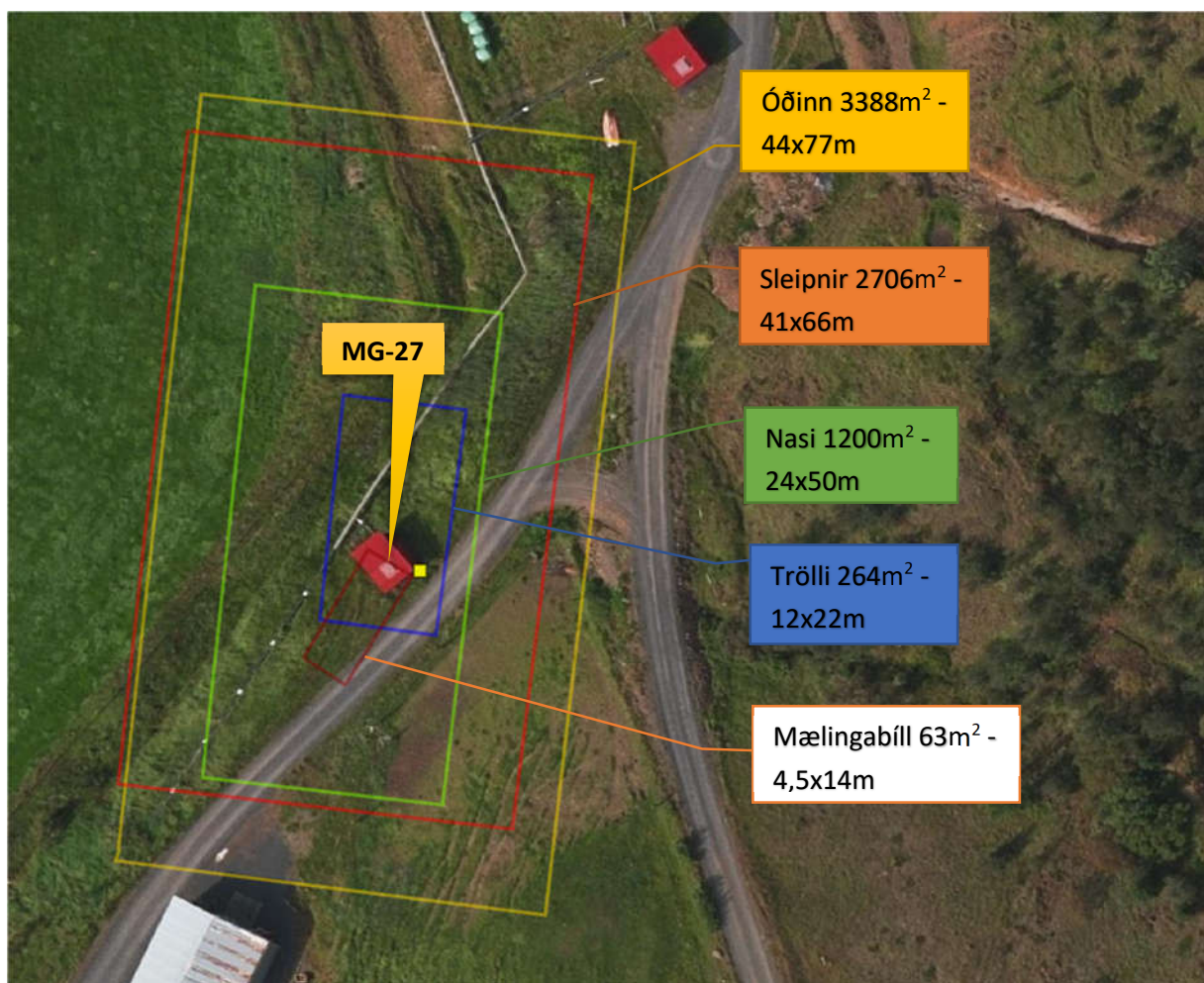
Dýpi holu: 2003m

Dýpi fóðringar: 194m

Þvermál holu: 22" ??

Miðað við dýpi á borholu MG-27 þyrfti sambærilegan bor og jarðborinn Óðinn frá Jarðborunum til viðgerðar, hreinsunar, dýpkunar og útúrborunar. Aðrir borar gætu farið á holuna til minniháttar viðgerða, sjá dýpistökur í myndatexta.

Á myndunum hér að neðan eru útlínur borstæða merktar með auðkennandi lit. Mögulega er hægt er að hagræða borplani eitthvað frekar með því að færa svarfþró, bílastæði og gáma til.



Mynd 1. Svæði sem þarf fyrir jarðbor og mælingabíl.

Óðinn Jarðboranir: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 3200m - gulur rammi \_\_\_\_\_.

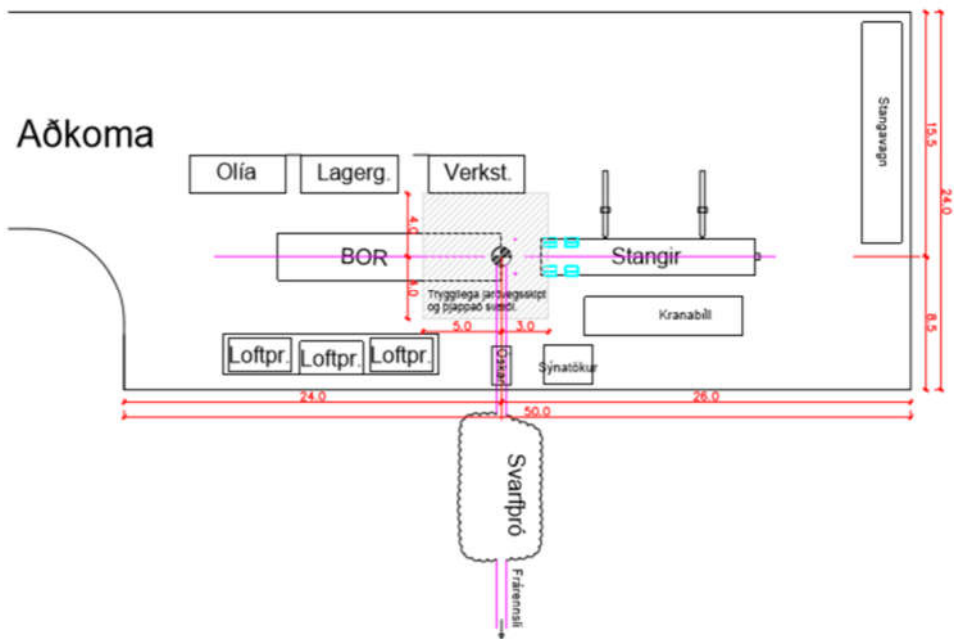
Sleipnir Jarðboranir: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 1800m - rauður rammi \_\_\_\_\_.

Nasi Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 1200-1400m - grænn rammi \_\_\_\_\_.

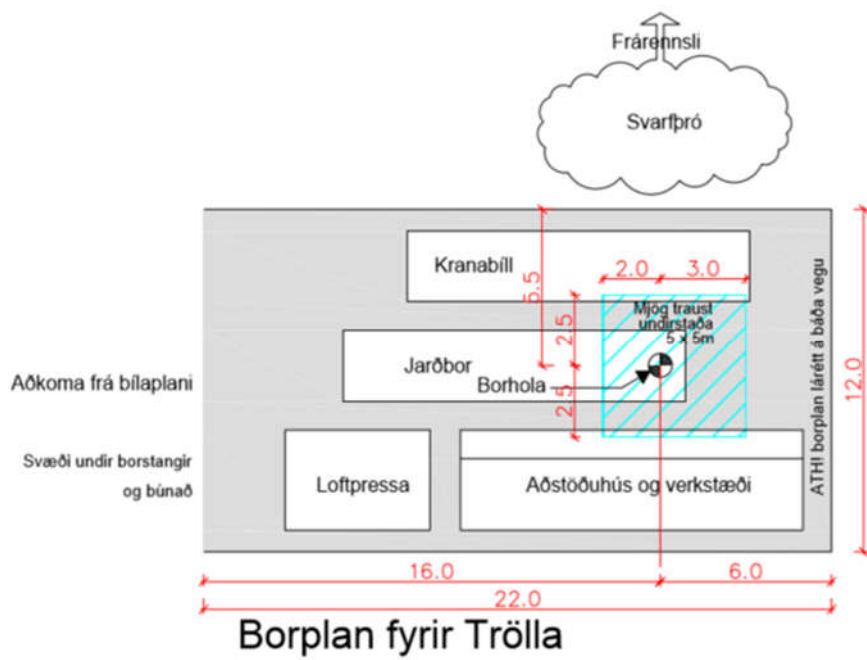
Tröllli Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 800m - blár rammi \_\_\_\_\_.

Mælingabíll athafnarsvæði: Brúnn rammi \_\_\_\_\_.

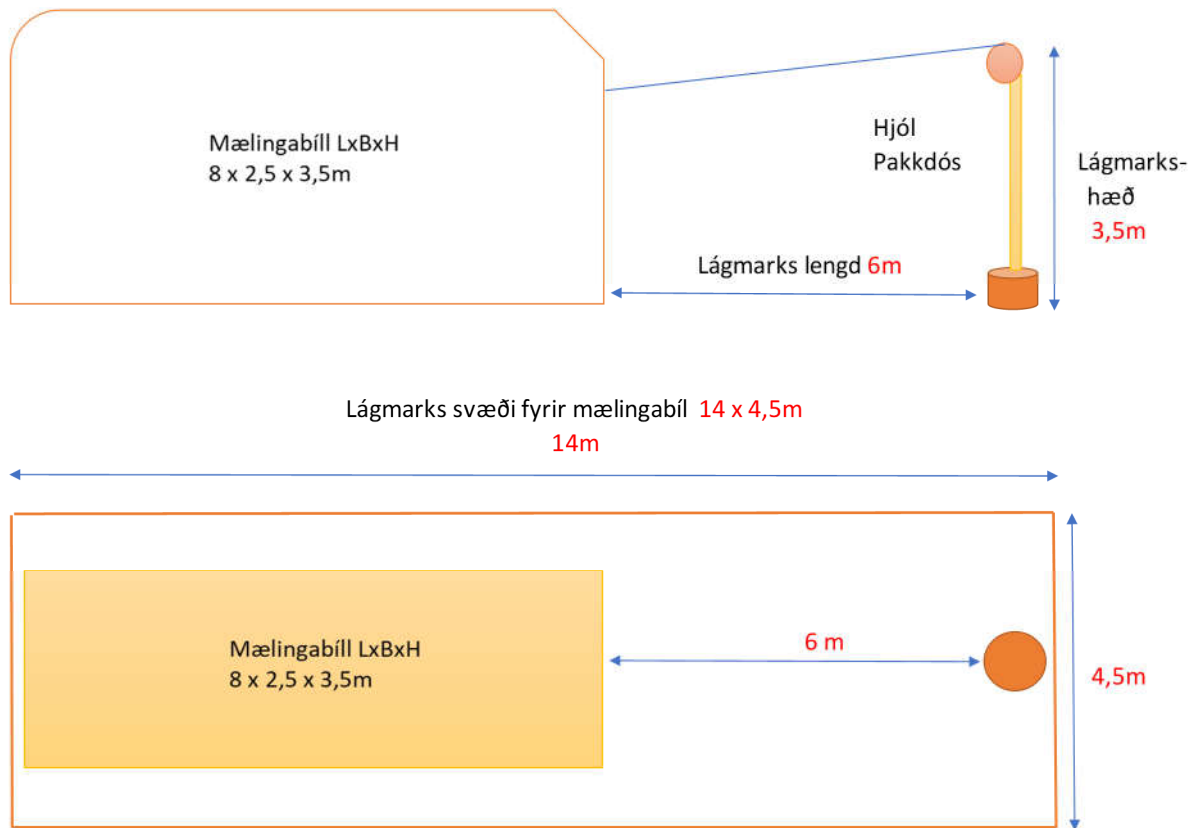




Mynd 4. Teikning af borplani Nasa.



Mynd 5. Teikning af borplani Tröllla.



Mynd 6. Skematísk teikning af athafnasvæði mælingabíls.

## Aðgengi að borholu MG-28

Holunafn: MG-28

### Upplýsingar um holu

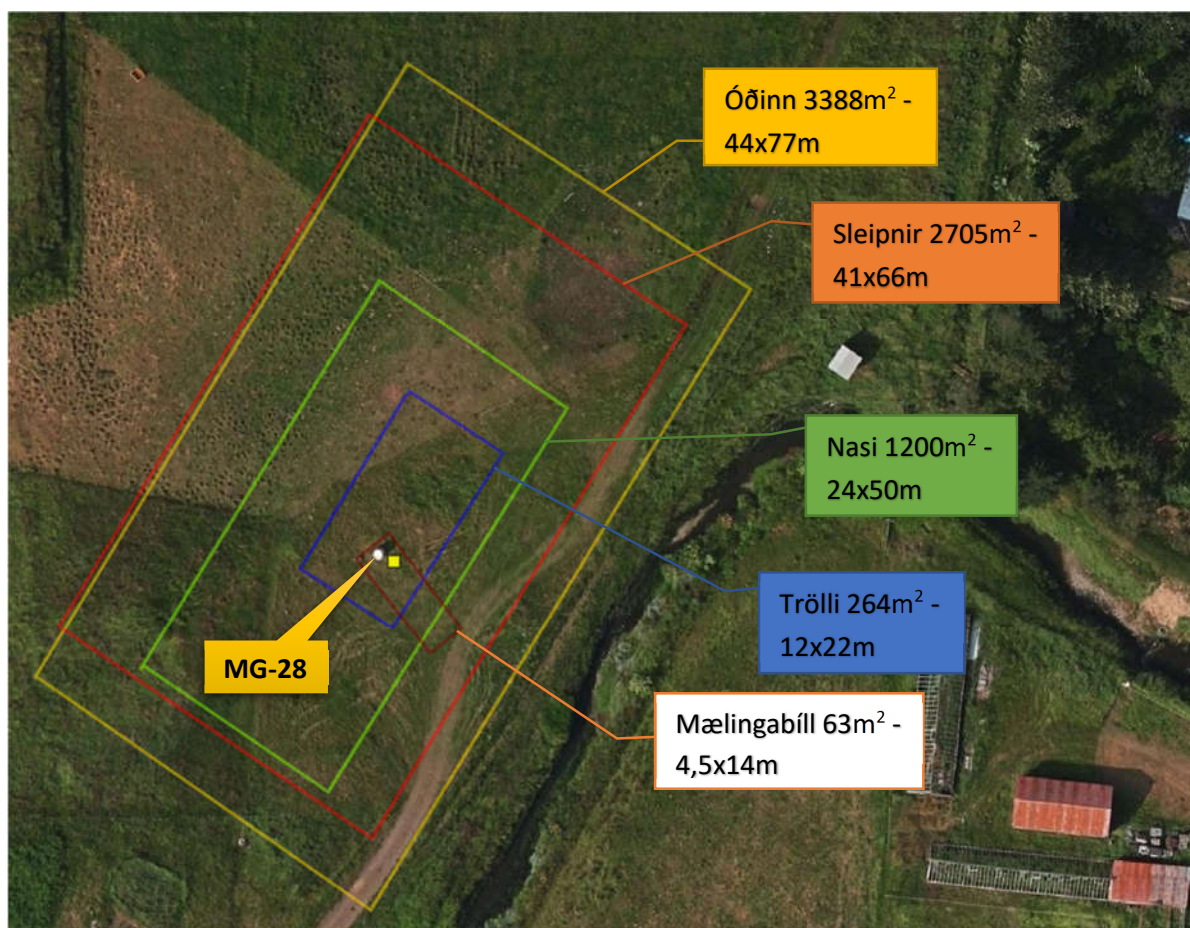
Dýpi holu: 2040m

Dýpi fóðringar: 192m

Þvermál holu: 22" ??

Miðað við dýpi á borholu MG-28 þyrfti sambærilegan bor og jarðborinn Óðinn frá Jarðborunum til viðgerðar, hreinsunar, dýpkunar og útúrborunar. Aðrir borar gætu farið á holuna til minniháttar viðgerða, sjá dýpistölur í myndatexta.

Á myndunum hér að neðan eru útlínur borstæða merktar með auðkennandi lit. Hér væri hægt að snú bornum á alla vegu. Einnig er mögulega er hægt er að hagræða borplani eitthvað frekar með því að færa svarfpró, bílastæði og gáma til.



Mynd 1. Svæði sem þarf fyrir jarðbor og mælingabíl.

Óðinn Jarðboranir: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 3200m - gulur rammi \_\_\_\_\_.

Sleipnir Jarðboranir: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 1800m - rauður rammi \_\_\_\_\_.

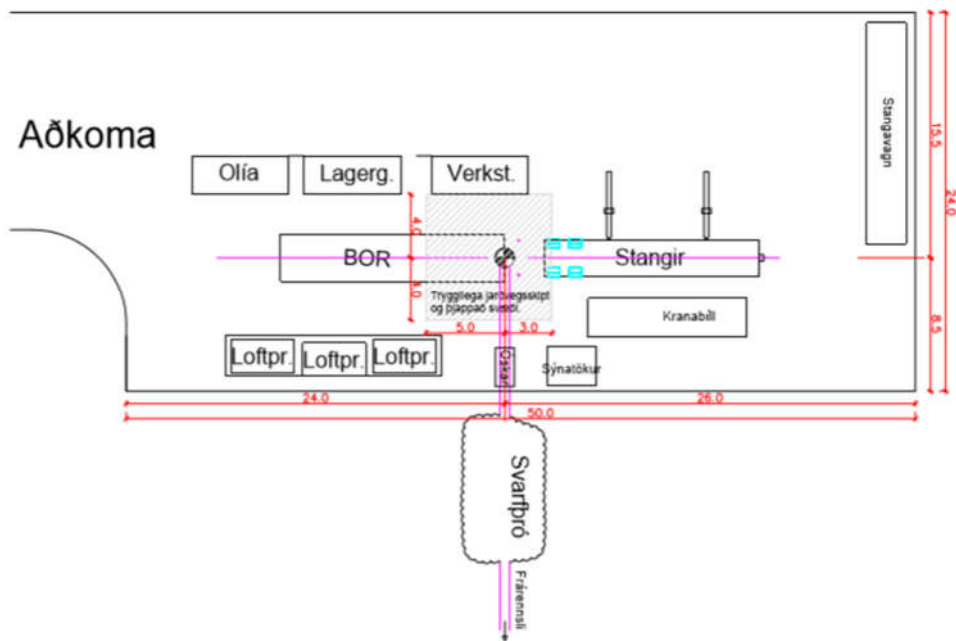
Nasi Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 1200-1400m - grænn rammi \_\_\_\_\_.

Tröllli Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 800m - blár rammi \_\_\_\_\_.

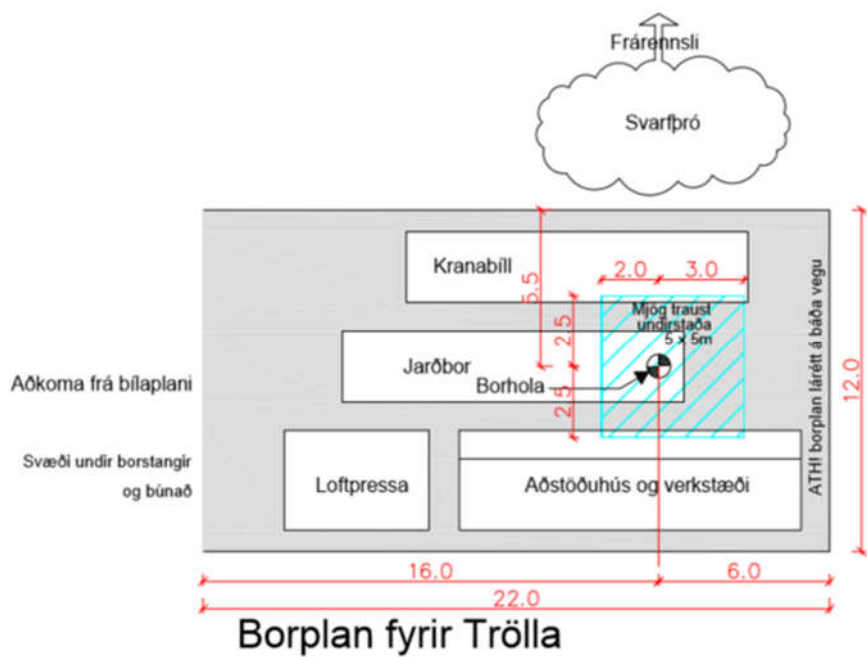
Mælingabíll athafnarsvæði: Brúnn rammi \_\_\_\_\_.



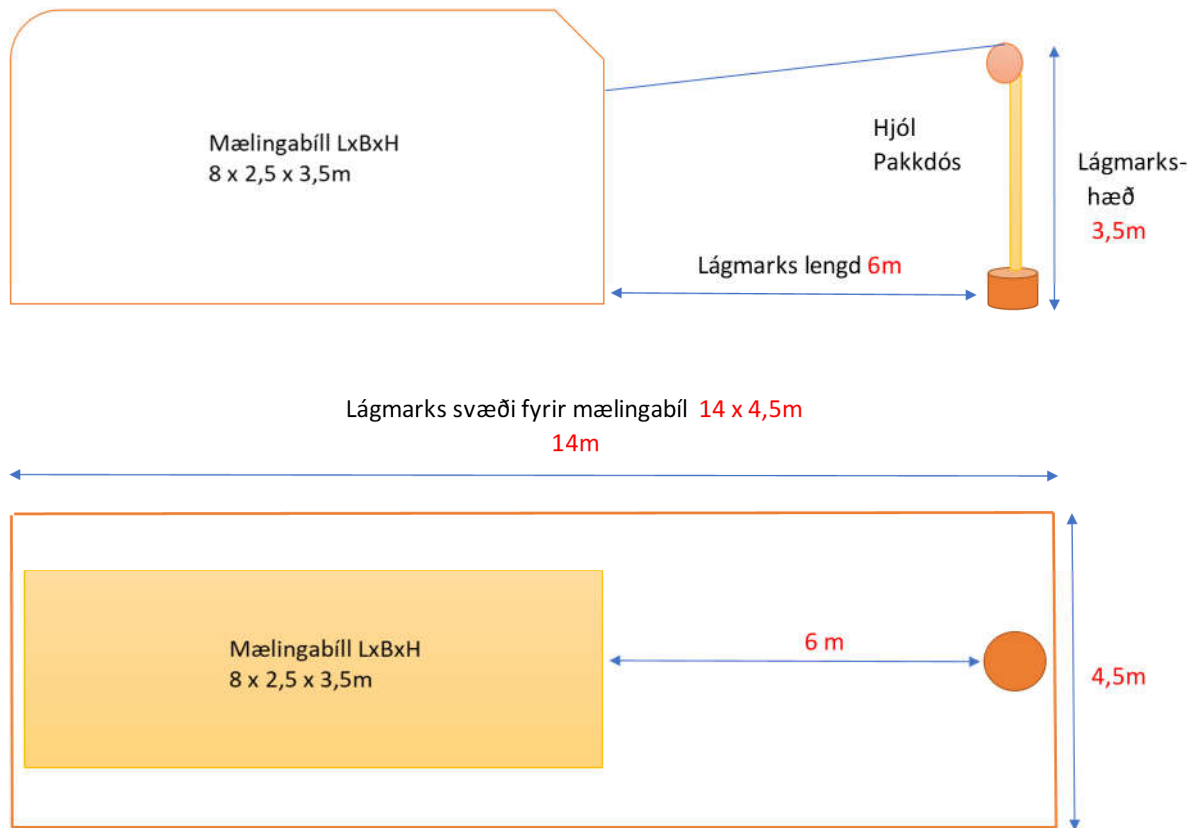




Mynd 4. Teikning af borplani Nasa.



Mynd 5. Teikning af borplani Trölla.



Mynd 6. Skematísk teikning af athafnasvæði mælingabíls.

## Aðgengi að borholu MG-29

Holunafn: MG-29

### Upplýsingar um holu

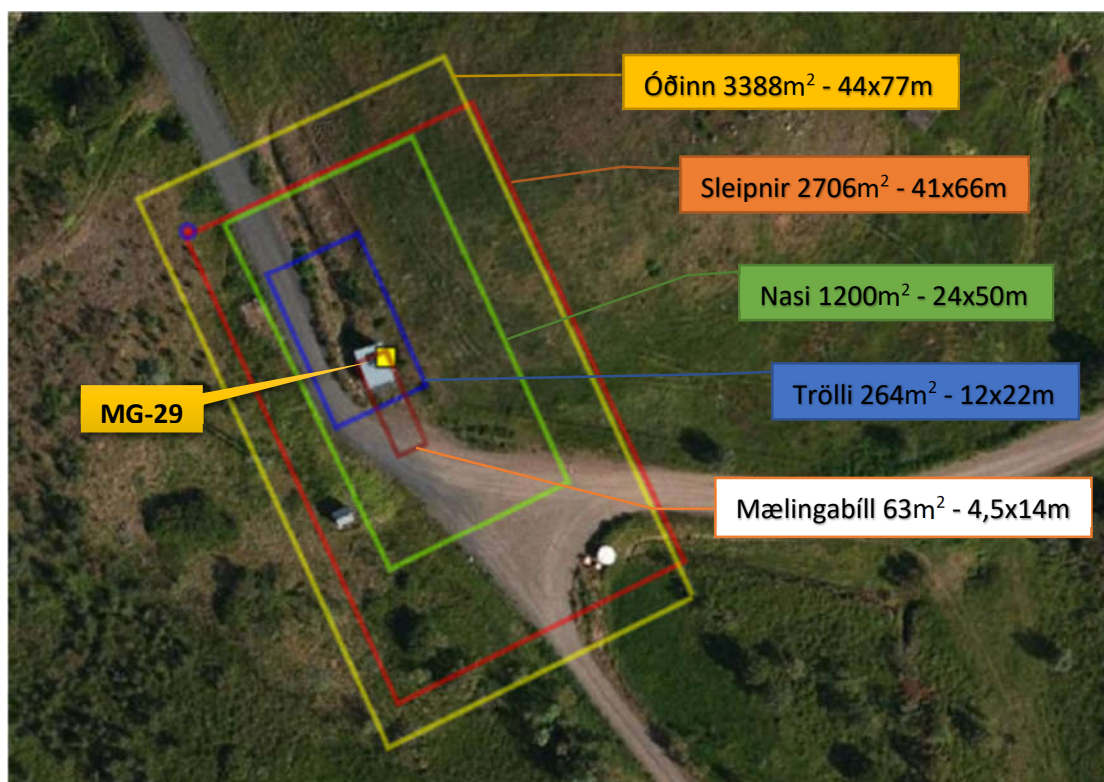
Dýpi holu: 1354m

Dýpi fóðringar: 270m

Þvermál holu: ??“

Miðað við dýpi á borholu MG-29 þyrfti sambærilegan bor og jarðborinn Nasa frá Ræktunarsambandinu til viðgerðar og hreinsunar á holunni og sambærilegan bor og Sleipnir frá Jarðborunum til dýpkunar og útúrborunar á holuni í allt að 1800m. Ef dýpka á holuna meira en 1800 m þá þarf bor sambærilegan Óðni frá Jarðborunum. Aðrir borar gætu farið á holuna til minniháttar viðgerða, sjá dýpistölur í myndatexta.

Á myndunum hér að neðan eru útlínur borstæða eru merktar með auðkennandi lit. Mögulega er hægt er að hagræða borplani eitthvað frekar með því að færa svarfþró, bílastæði og gáma til.



Mynd 1. Svæði sem þarf fyrir jarðbor og mælingabíl.

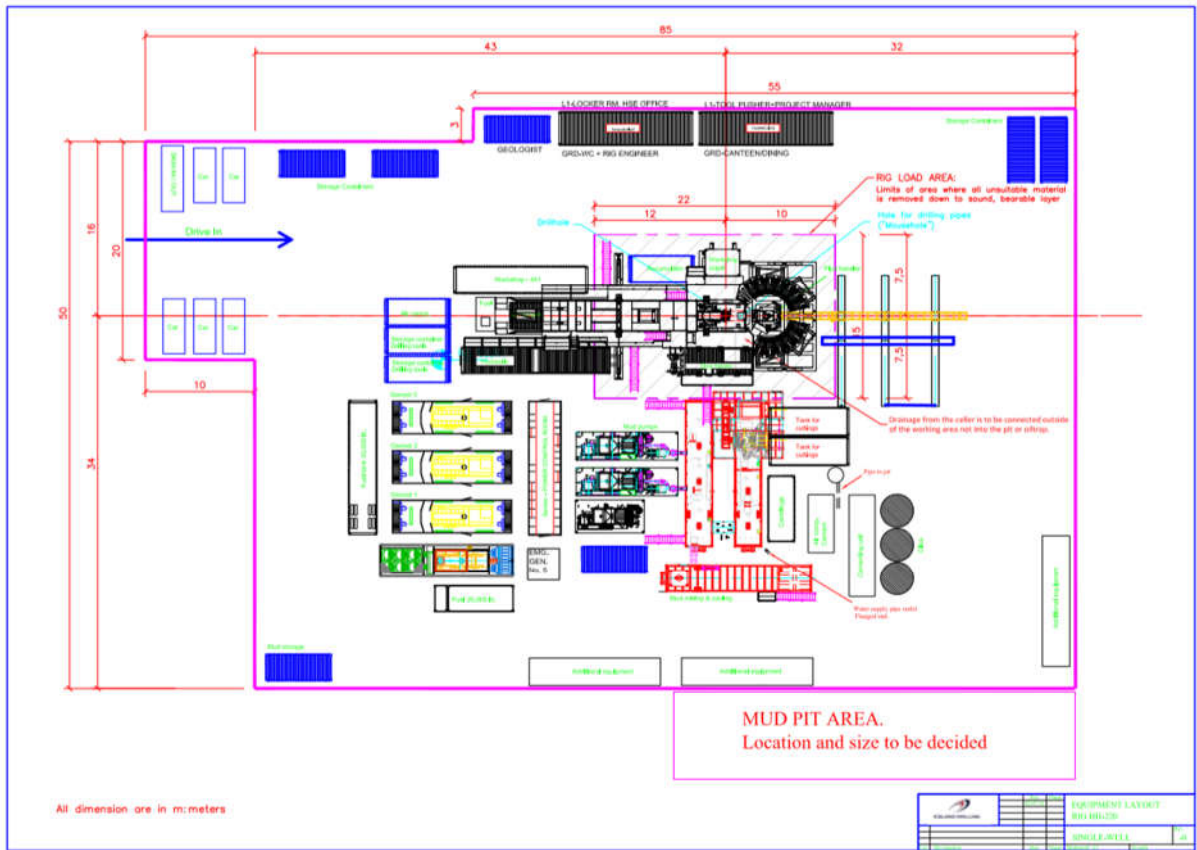
Óðinn Jarðboranir: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 3200m - gulur rammi \_\_\_\_\_.

Sleipnir Jarðboranir: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 1800m - rauður rammi \_\_\_\_\_.

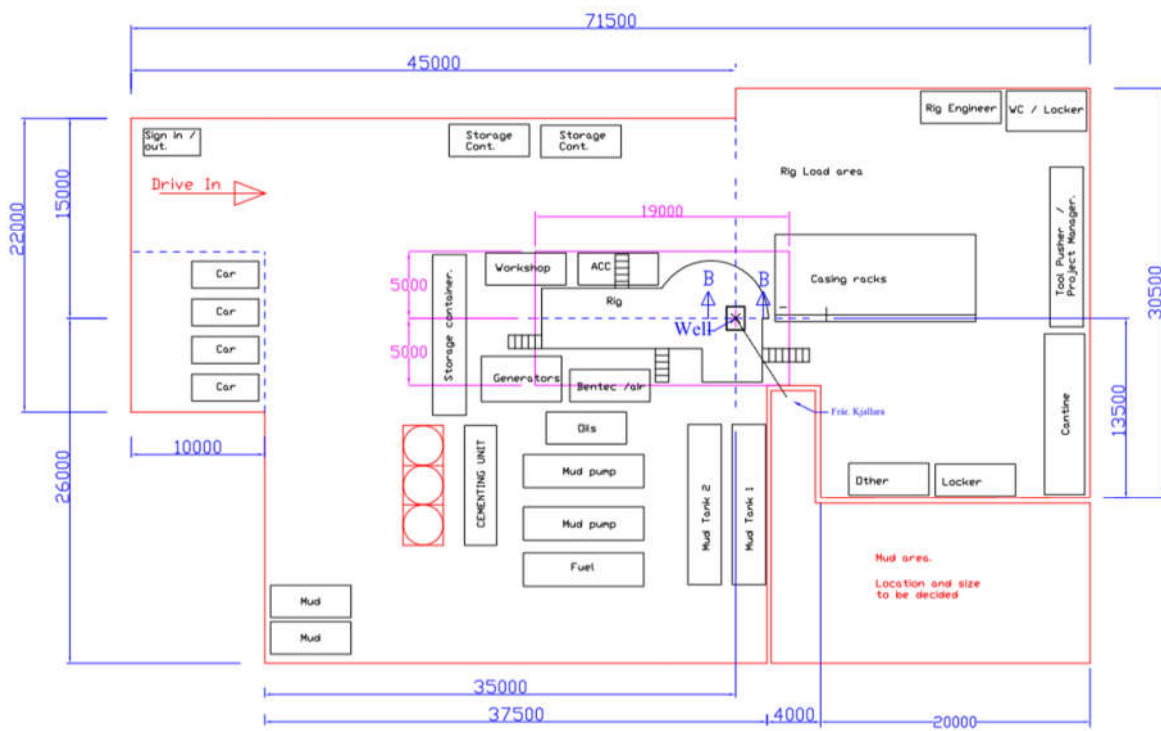
Nasi Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 1200-1400m - grænn rammi \_\_\_\_\_.

Trölli Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 800m - blár rammi \_\_\_\_\_.

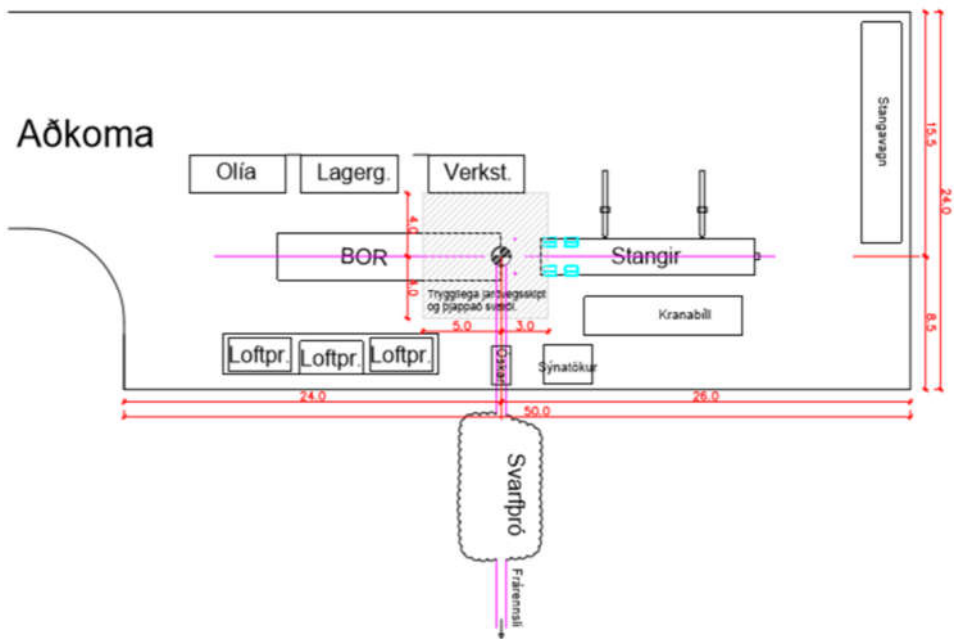
Mælingabíll athafnarsvæði: Brúnn rammi \_\_\_\_\_.



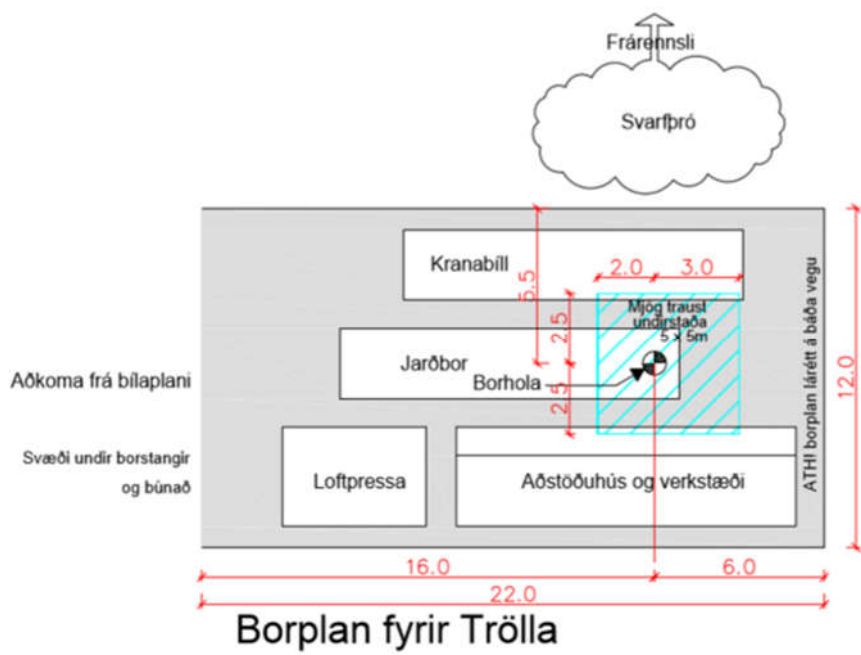
Mynd 2. Teikning af borplani Óðins.



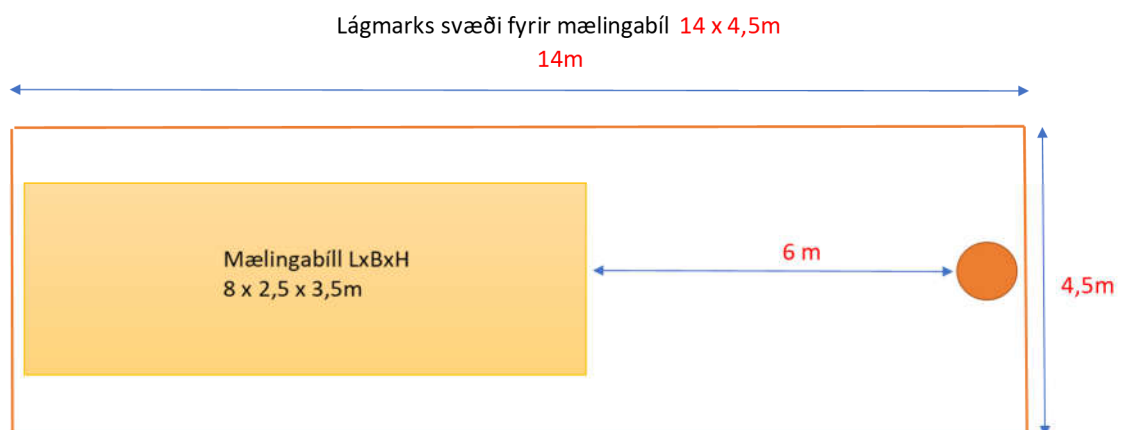
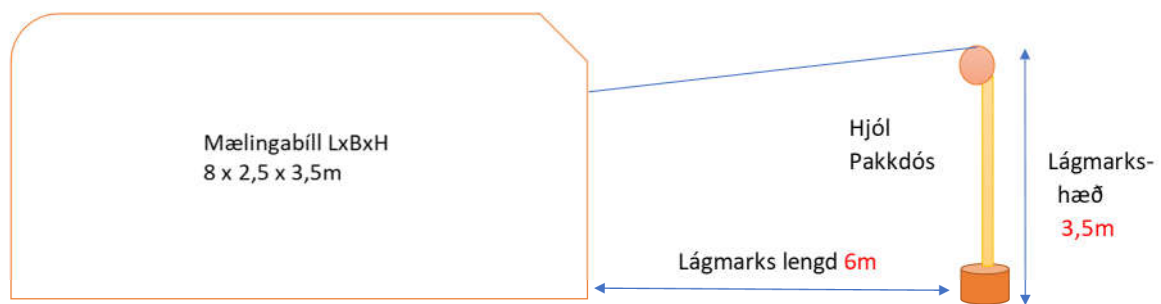
Mynd 3. Teikning af borplani Sleipnirs.



Mynd 4. Teikning af borplani Nasa.



Mynd 5. Teikning af borplani Trölla.



Mynd 6. Skematísk teikning af athafnasvæði mælingabíls.

## Aðgengi að borholu MG-30

Holunafn: MG-30

### Upplýsingar um holu

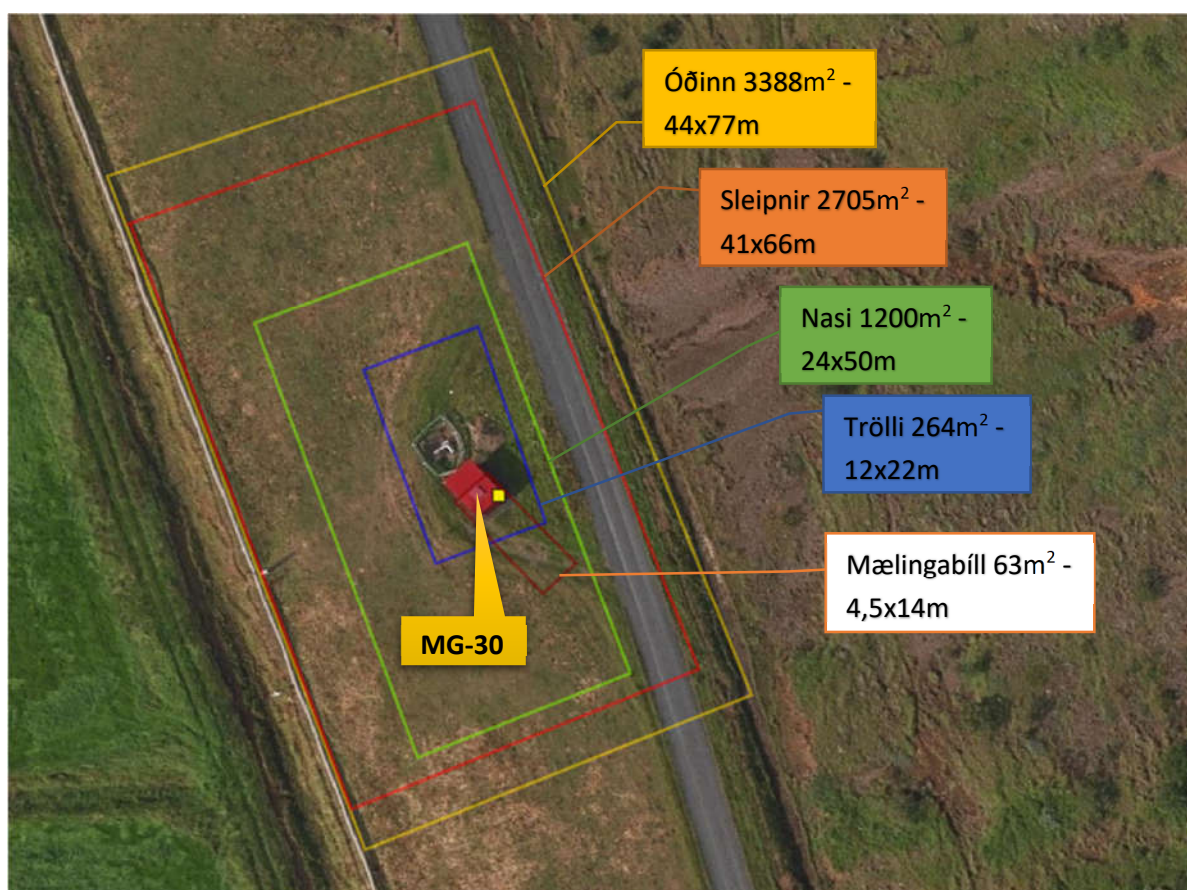
Dýpi holu: 1605m

Dýpi fóðringar: 196m

Þvermál holu: ??“

Miðað við dýpi á borholu MG-30 þyrfti sambærilegan bor og jarðborinn Sleipnir frá Jarðborunum til viðgerðar, hreinsunar og dýpkunar í all að 1800m á holunni og sambærilegan bor og jarðborinn Óðinn frá Jarðborunum í dýpkun niður fyrir 1800m og útúrborun. Aðrir borar gætu farið á holuna til minniháttar viðgerða, sjá dýpistödlur í myndatexta.

Á myndunum hér að neðan eru útlínur borstæða merktar með auðkennandi lit. Mögulega er hægt er að hagræða borplani eitthvað frekar með því að færa svarfþró, bílastæði og gáma til.



Mynd 1. Svæði sem þarf fyrir jarðbor og mælingabíl.

Óðinn Jarðboranir: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 3200m - gulur rammi \_\_\_\_\_.

Sleipnir Jarðboranir: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 1800m - rauður rammi \_\_\_\_\_.

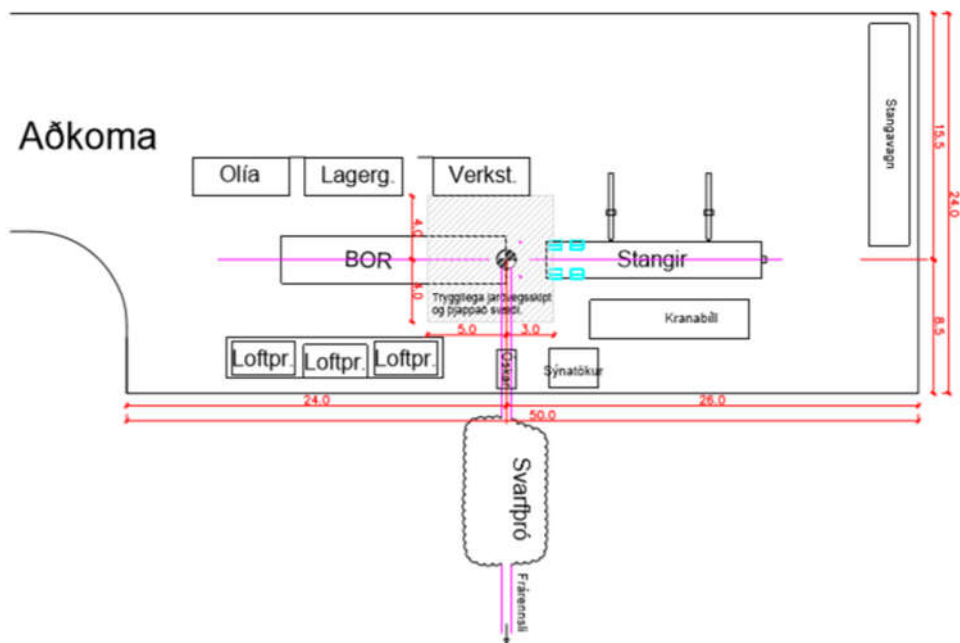
Nasi Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 1200-1400m - grænn rammi \_\_\_\_\_.

Tröllli Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 800m - blár rammi \_\_\_\_\_.

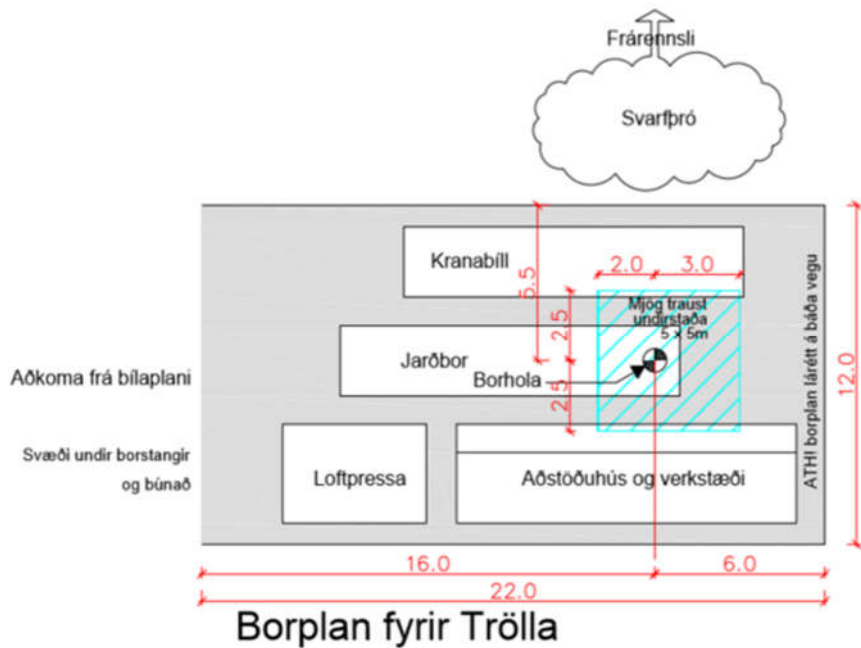
Mælingabíll athafnarsvæði: Brúnn rammi \_\_\_\_\_.



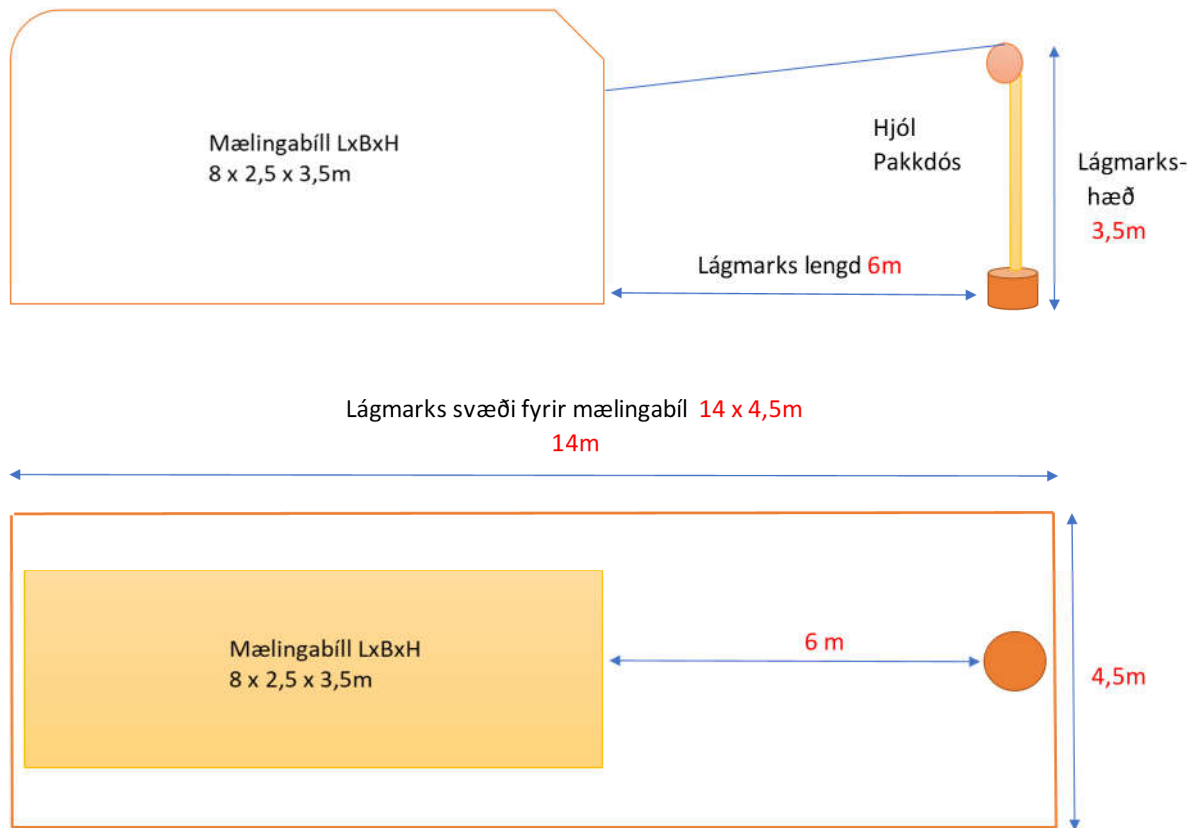




Mynd 4. Teikning af borplani Nasa.



Mynd 5. Teikning af borplani Trölla.



Mynd 6. Skematísk teikning af athafnasvæði mælingabíls.

## Aðgengi að borholu MG-31

Holunafn: MG-31

### Upplýsingar um holu

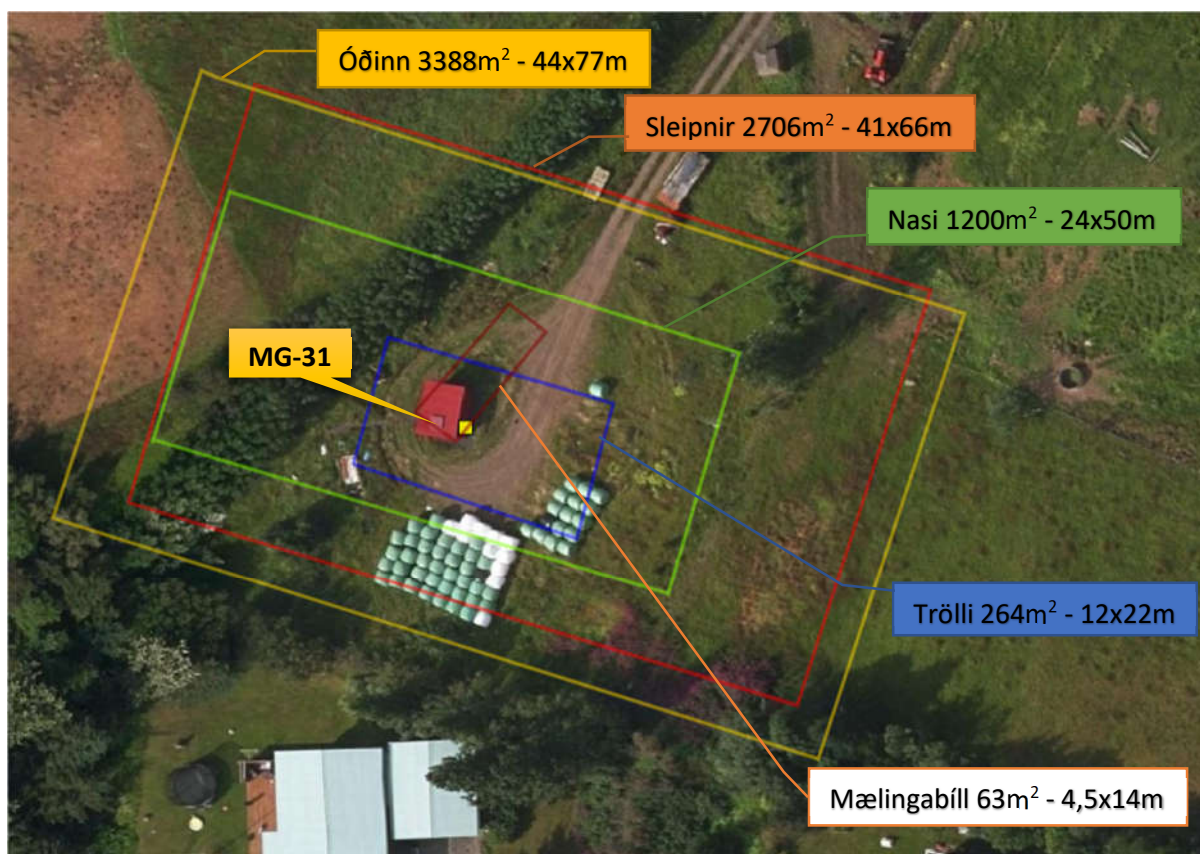
Dýpi holu: 1477m

Dýpi fóðringar: 198m

Þvermál holu: ??“

Miðað við dýpi á borholu MG-31 þyrfti sambærilegan bor og jarðborinn Sleipnir frá Jarðborunum til viðgerðar, hreinsunar, dýpkunar og útúrborunar í allt að 1800m. Ef dýpka á holuna meira en 1800 m þá þarf bor sambærilegan Óðni frá Jarðborunum. Aðrir borar gætu farið á holuna til minniháttar viðgerða, sjá dýpistödur í myndatexta.

Á myndunum hér að neðan eru útlínur borstæðis merktar með auðkennandi lit.



Mynd 1. Svæði sem þarf fyrir jarðbor og mælingabíl.

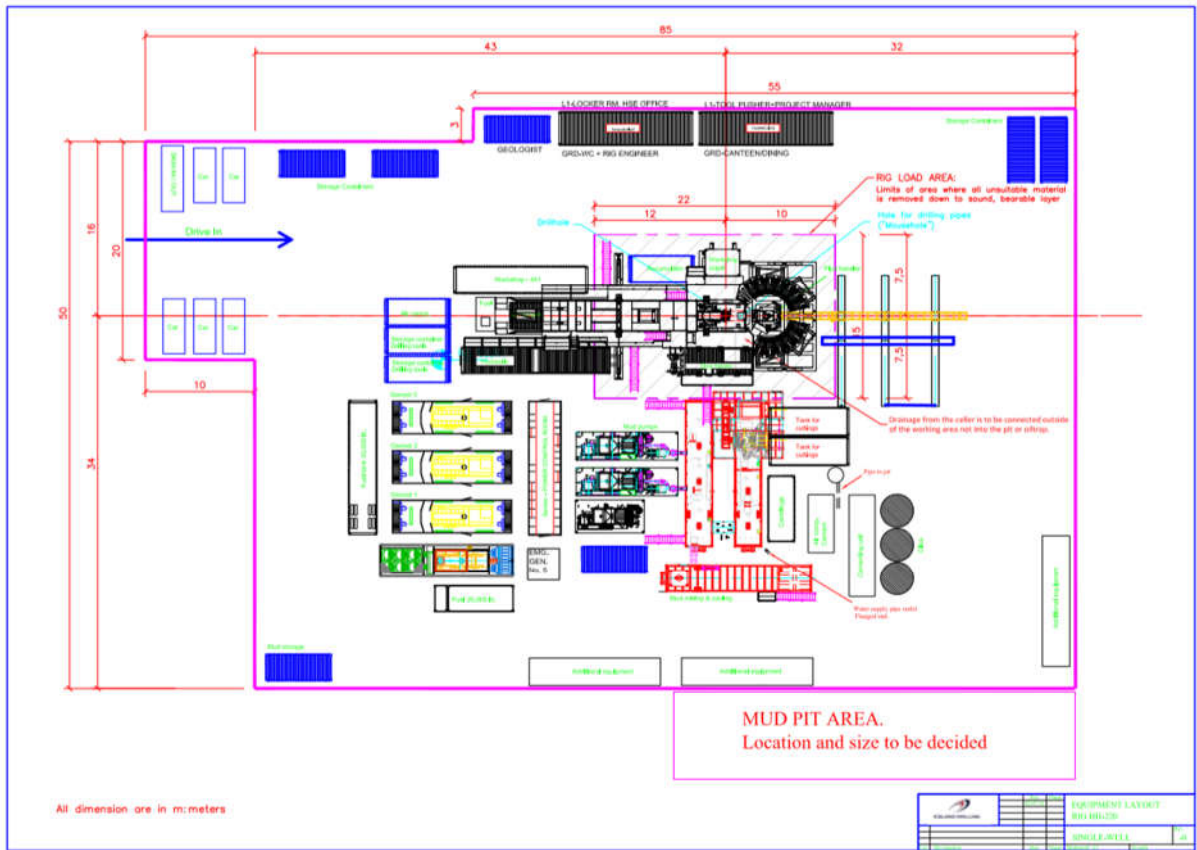
Óðinn Jarðboranir: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 3200m - gulur rammi \_\_\_\_\_.

Sleipnir Jarðboranir: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 1800m - rauður rammi \_\_\_\_\_.

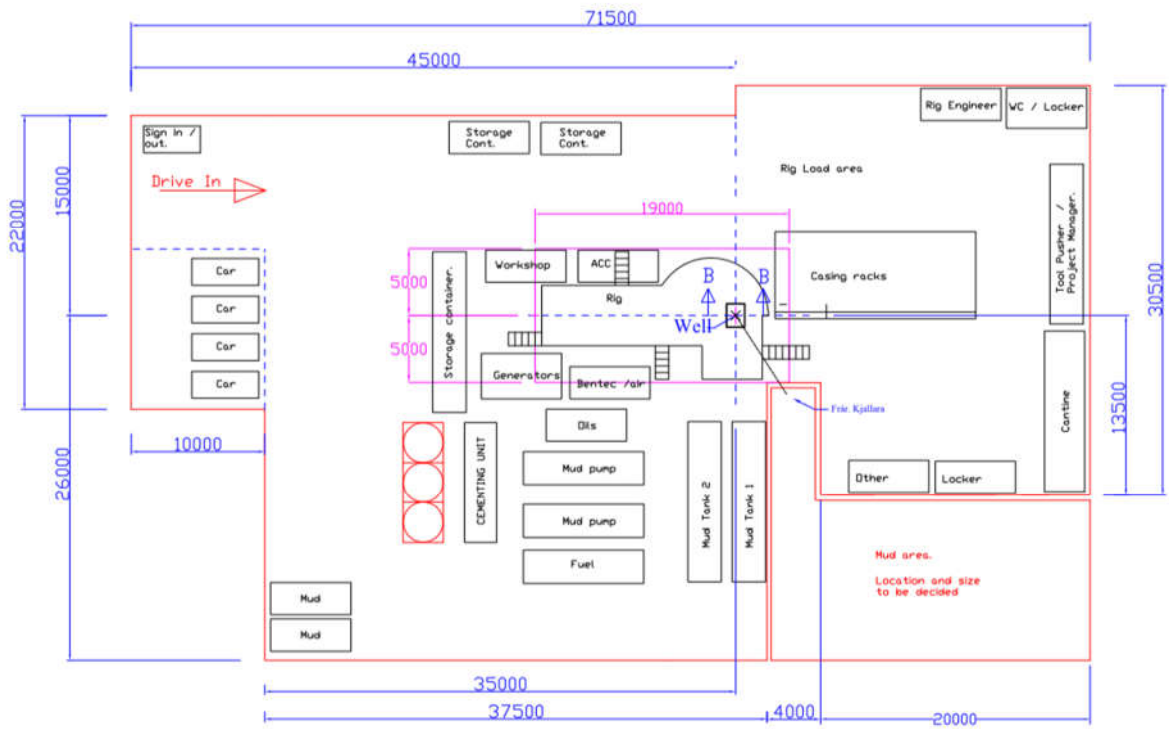
Nasi Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 1200-1400m - grænn rammi \_\_\_\_\_.

Tröllli Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 800m - blár rammi \_\_\_\_\_.

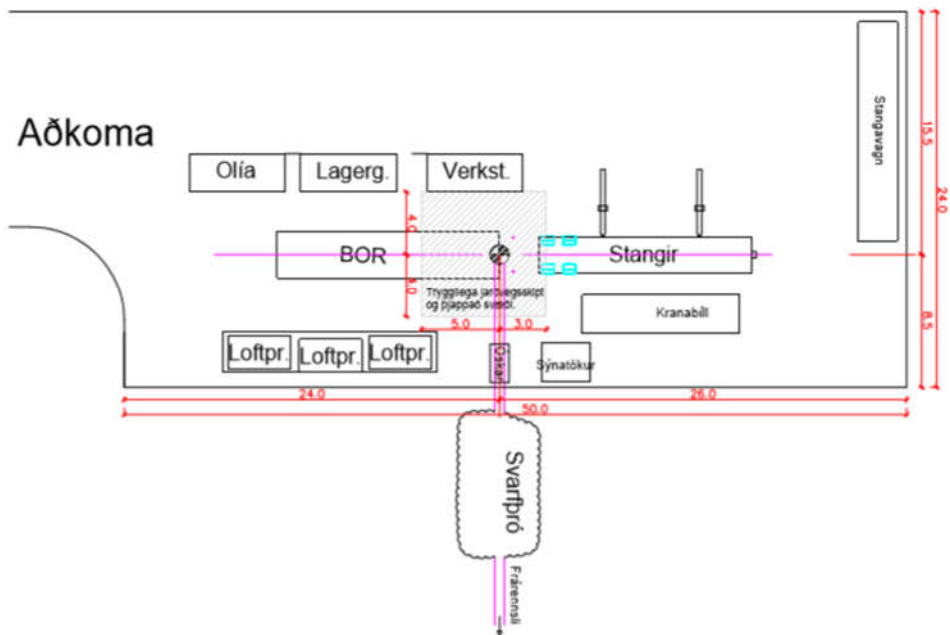
Mælingabíll athafnarsvæði: Brúnn rammi \_\_\_\_\_.



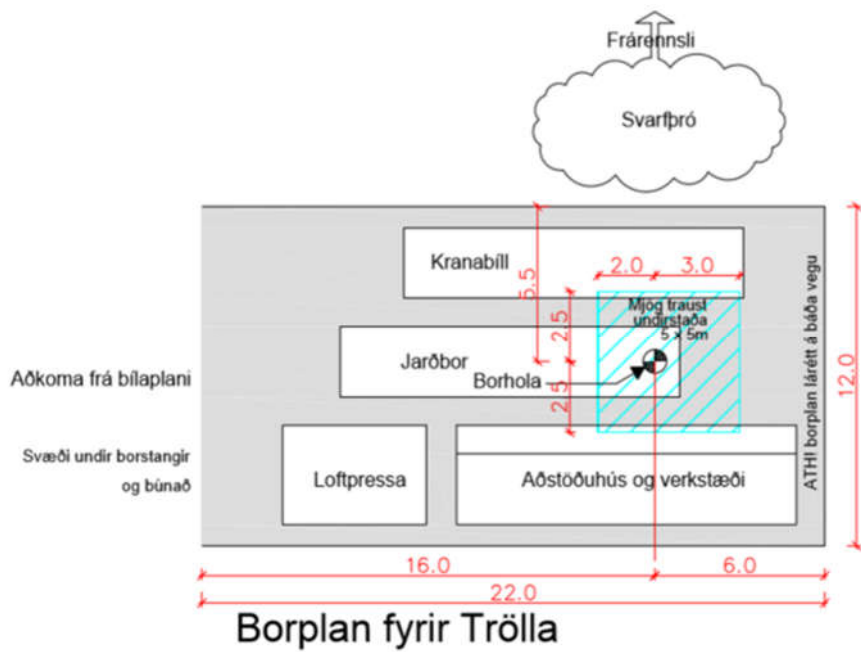
Mynd 2. Teikning af borplani Óðins.



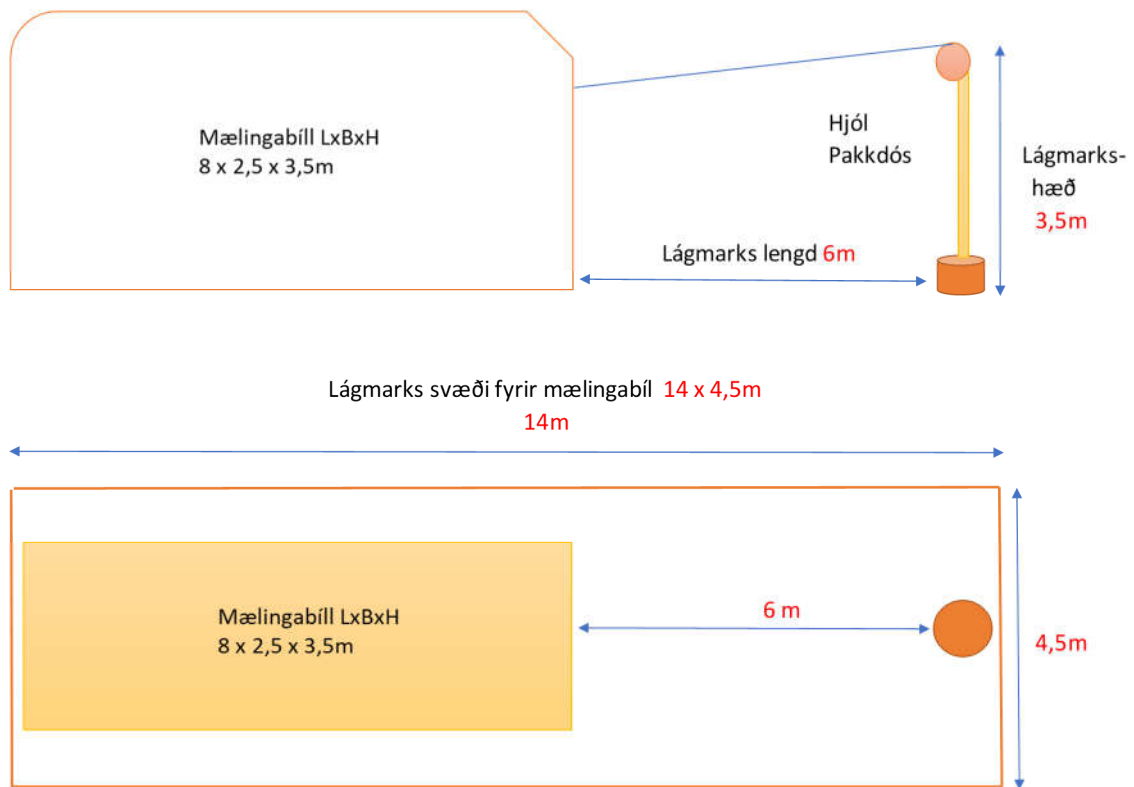
Mynd 3. Teikning af borplani Sleipnis.



Mynd 4. Teikning af borplani Nasa.



Mynd 5. Teikning af borplani Trölla.



Mynd 6. Skematísk teikning af athafnasvæði mælingabíls.

## Aðgengi að borholu MG-32

Holunafn: MG-32

### Upplýsingar um holu

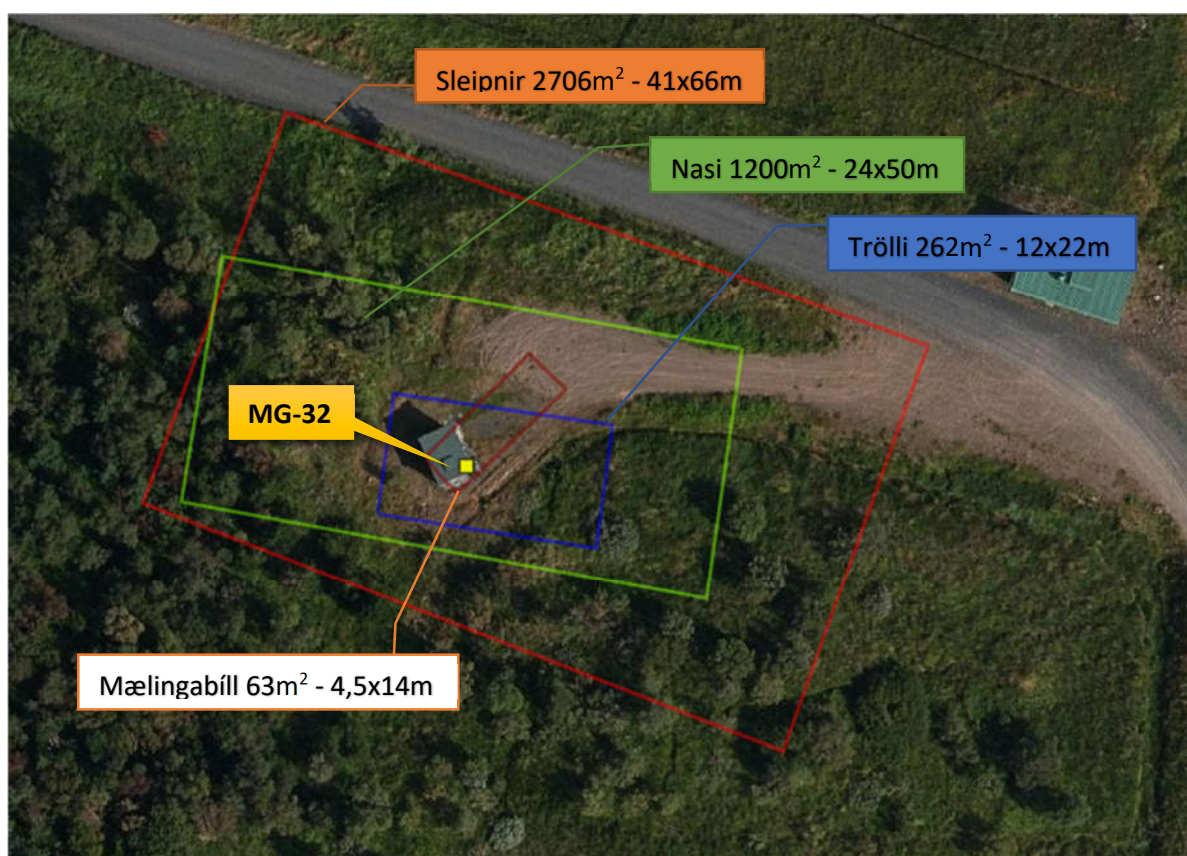
Dýpi holu: 1319m

Dýpi fóðringar: 243m

Þvermál holu: ??“

Miðað við dýpi á borholu MG-32 þyrfti sambærilegan bor og jarðborinn Nasa frá Ræktunarsambandinu til viðgerðar og hreinsunar á holunni og sambærilegan bor og Sleipnir frá Jarðborunum til dýpkunar og útúrborunar á holunni í allt að 1800m. Aðrir borar gætu farið á holuna til minniháttar viðgerða, sjá dýpistödur í myndatexta.

Á myndunum hér að neðan eru útlínur borstæða merkt með auðkennandi lit. Mögulega er hægt er að hagræða borplani eitthvað frekar með því að færa svarfþró, bílastæði og gáma til.



Mynd 1. Svæði sem þarf fyrir jarðbor og mælingabíl.

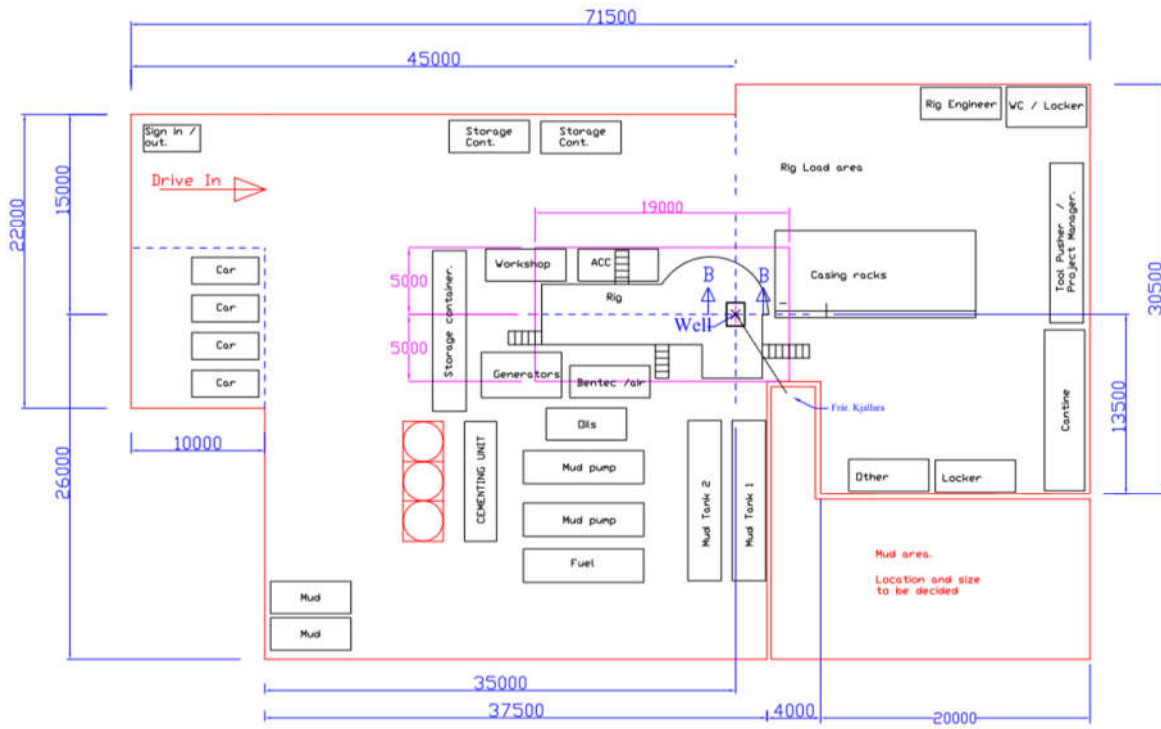
Sleipnir Jarðboranir: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 1800m - rauður rammi \_\_\_\_\_.

Nasi Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 1200-1400m - grænn rammi \_\_\_\_\_.

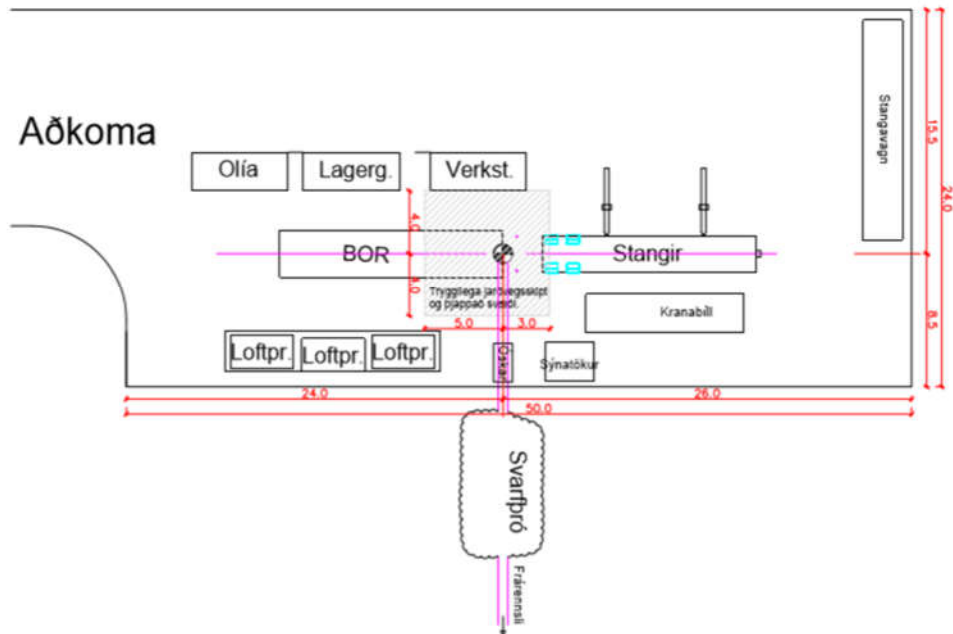
Tröllli Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 800m - blár rammi \_\_\_\_\_.

Mælingabíll athafnarsvæði: Brúnn rammi \_\_\_\_\_.

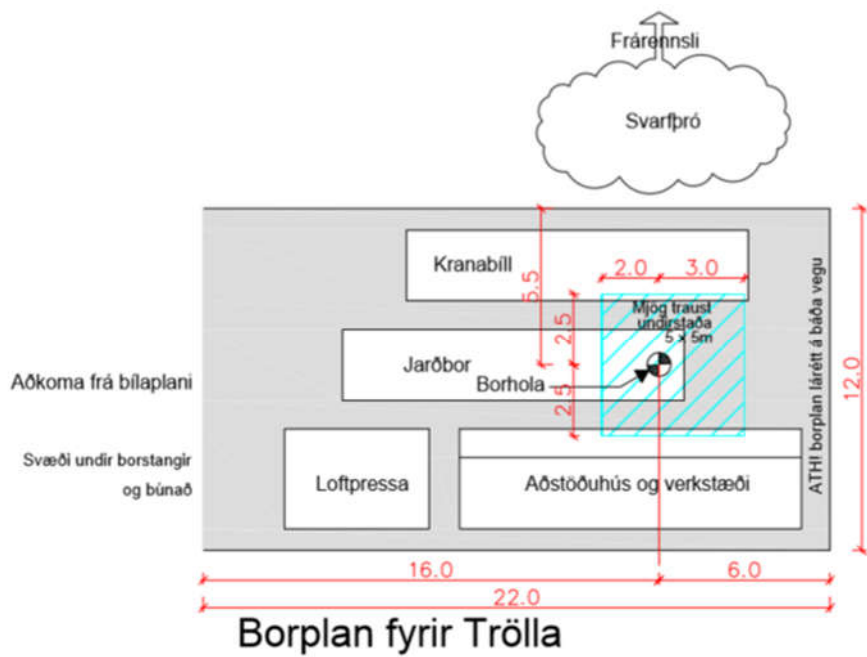




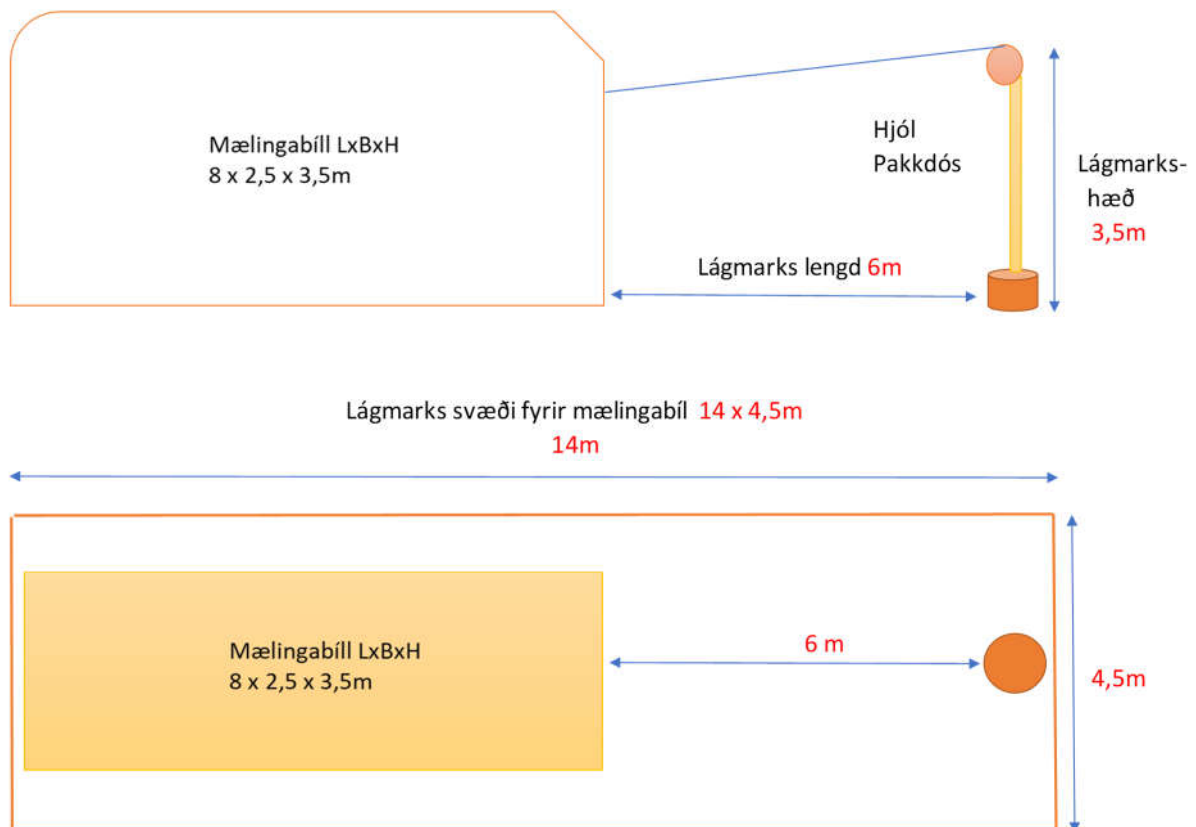
Mynd 2. Teikning af borplani Sleipnirs.



Mynd 3. Teikning af borplani Nasa.



Mynd 4. Teikning af borplani Tröllla.



Mynd 5. Skematísk teikning af athafnasvæði mælingabíls.

## Aðgengi að borholu MG-33

Holunafn: MG-33

### Upplýsingar um holu

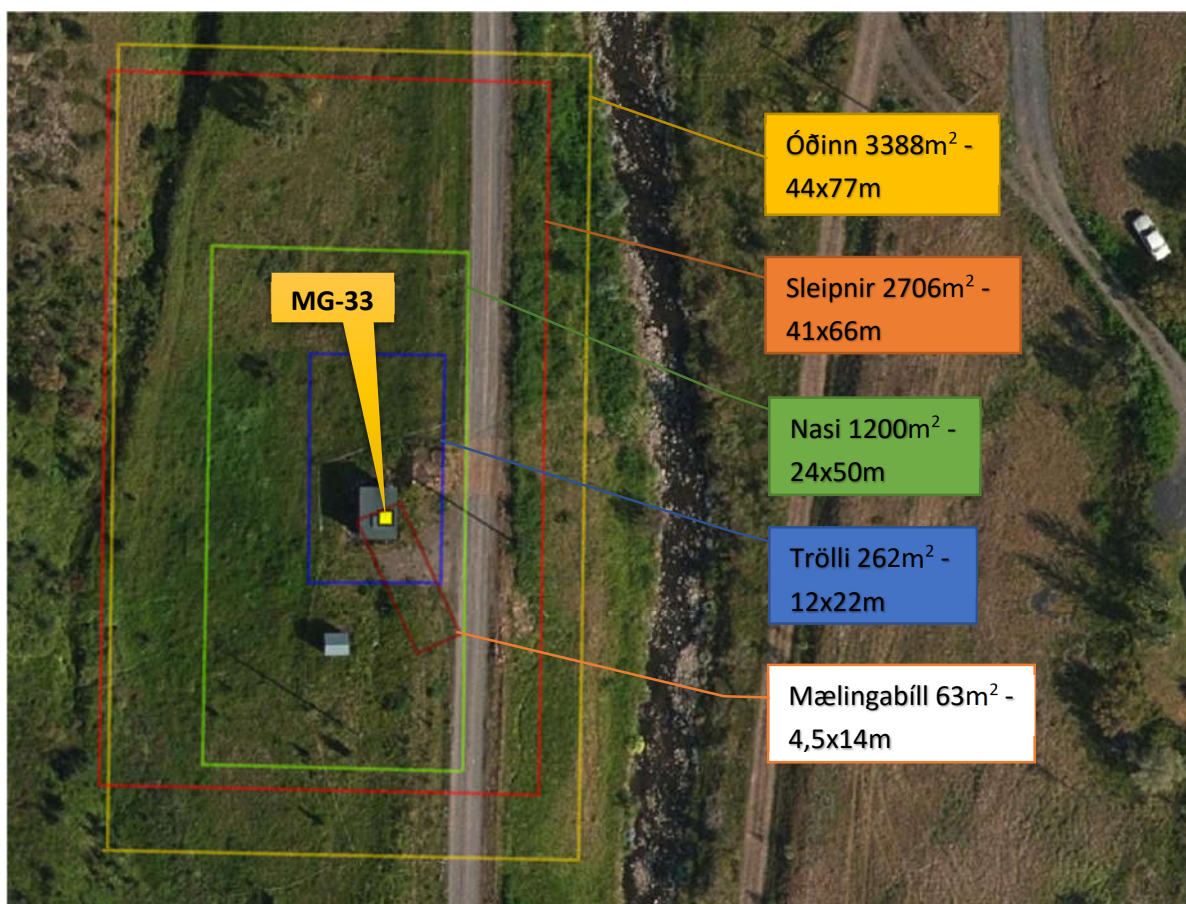
Dýpi holu: 1825m

Dýpi fóðringar: 245m

Þvermál holu: ??“

Miðað við dýpi á borholu MG-33 þyrfti sambærilegan bor og jarðborinn Sleipnir frá Jarðborunum til viðgerðar og hreinsunar á holunni og sambærilegan bor og jarðborinn Óðinn frá Jarðborunum í dýpkun og útúrborun. Aðrir borar gætu farið á holuna til minniháttar viðgerða, sjá dýpistödur í myndatexta.

Á myndunum hér að neðan eru útlínur borstæða merkt með auðkennandi lit. Mögulega er hægt er að hagræða borplani eitthvað frekar með því að færa svarfþró, bílastæði og gáma til.



Mynd 1. Svæði sem þarf fyrir jarðbor og mælingabíl.

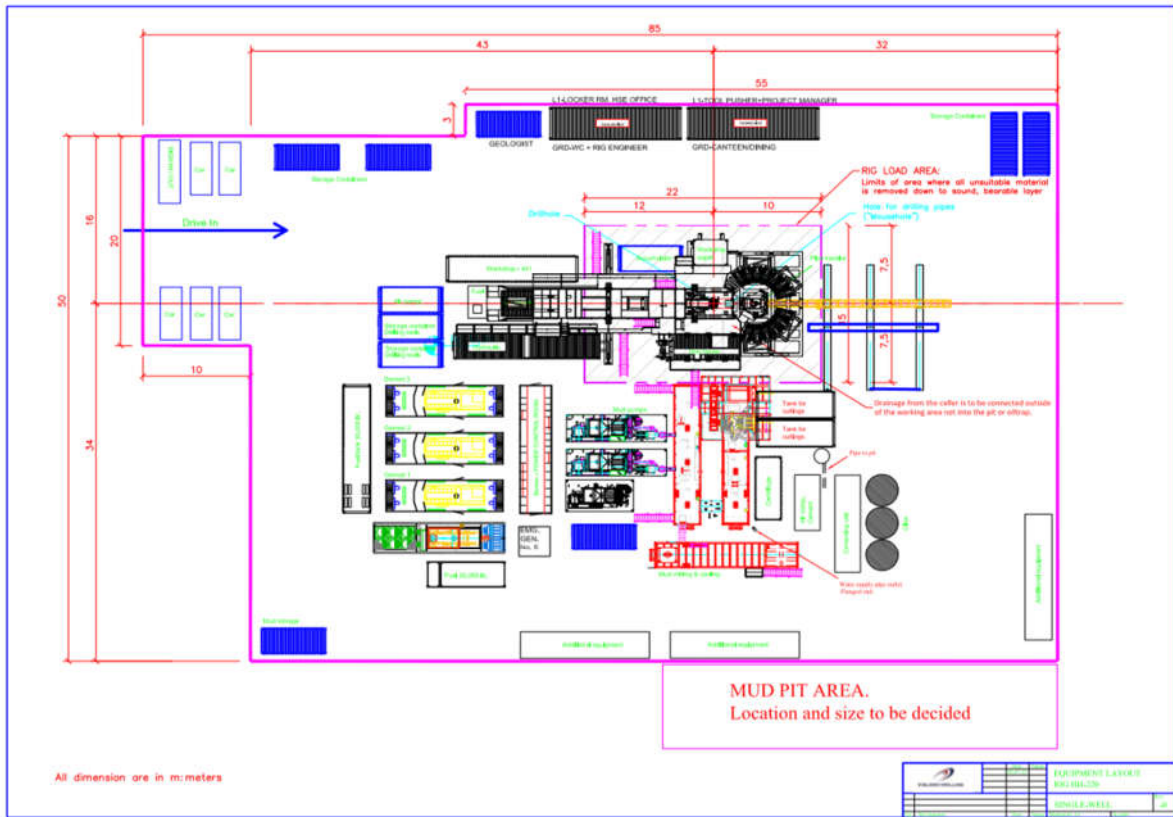
Óðinn Jarðboranir: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 3200m - gulur rammi \_\_\_\_\_.

Sleipnir Jarðboranir: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 1800m - rauður rammi \_\_\_\_\_.

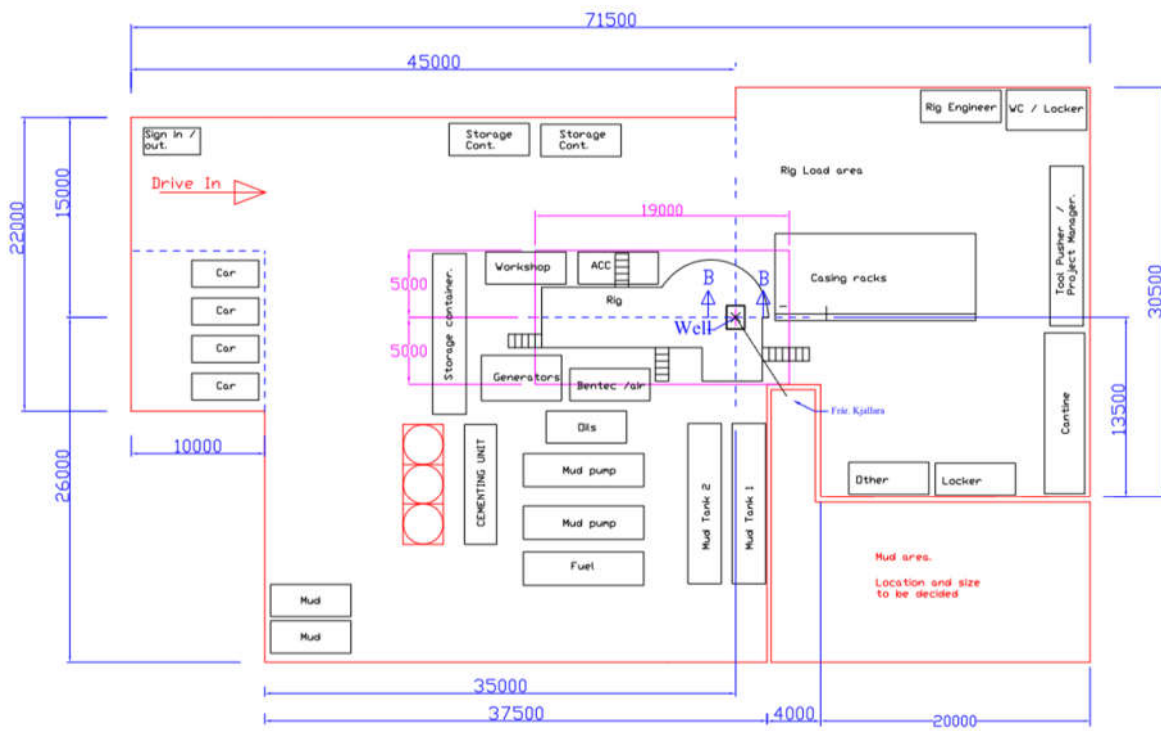
Nasi Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 1200-1400m - grænn rammi \_\_\_\_\_.

Tröllli Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 800m - blár rammi \_\_\_\_\_.

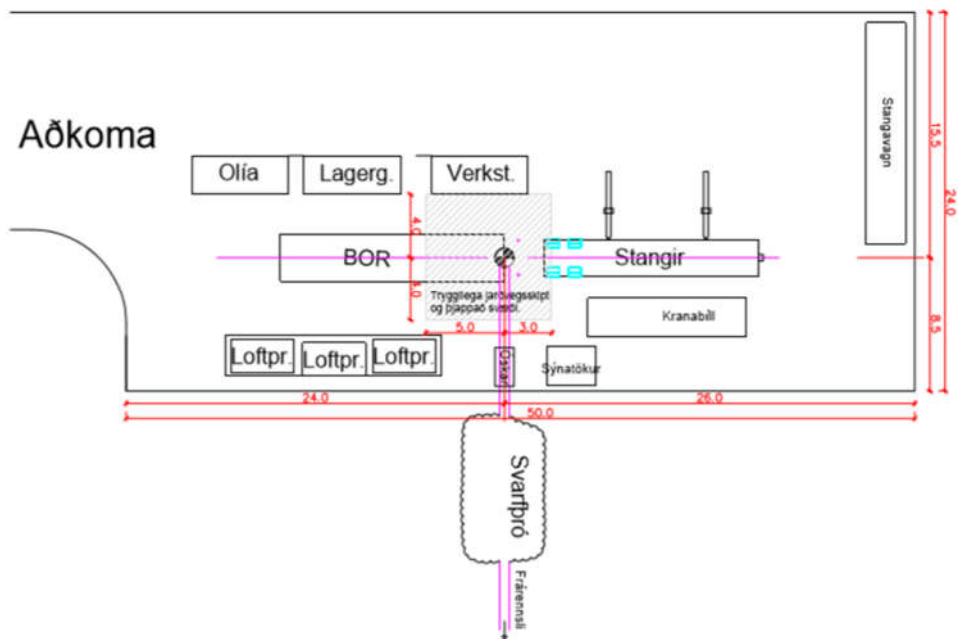
Mælingabíll athafnarsvæði: Brúnn rammi \_\_\_\_\_.



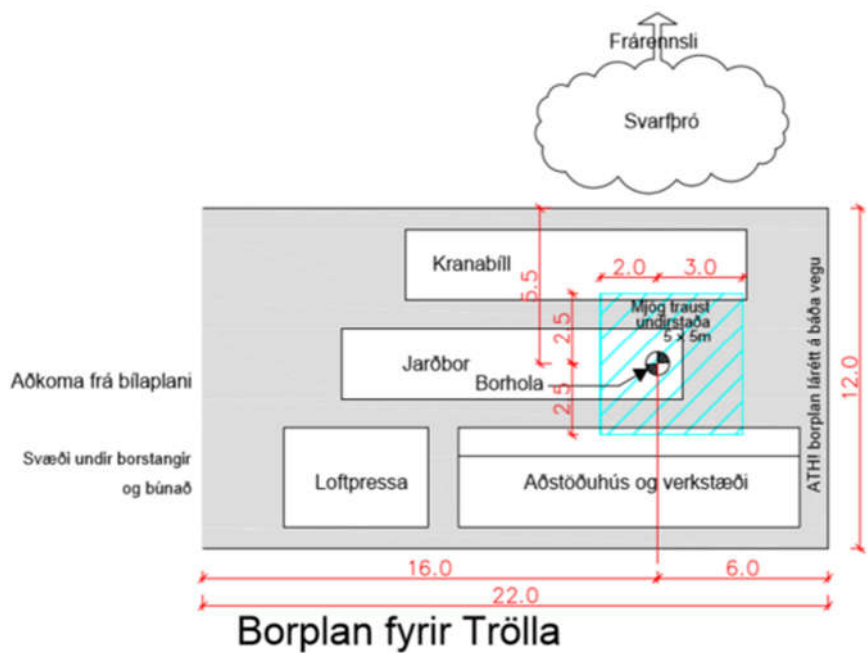
Mynd 2. Teikning af borplani Óðins.



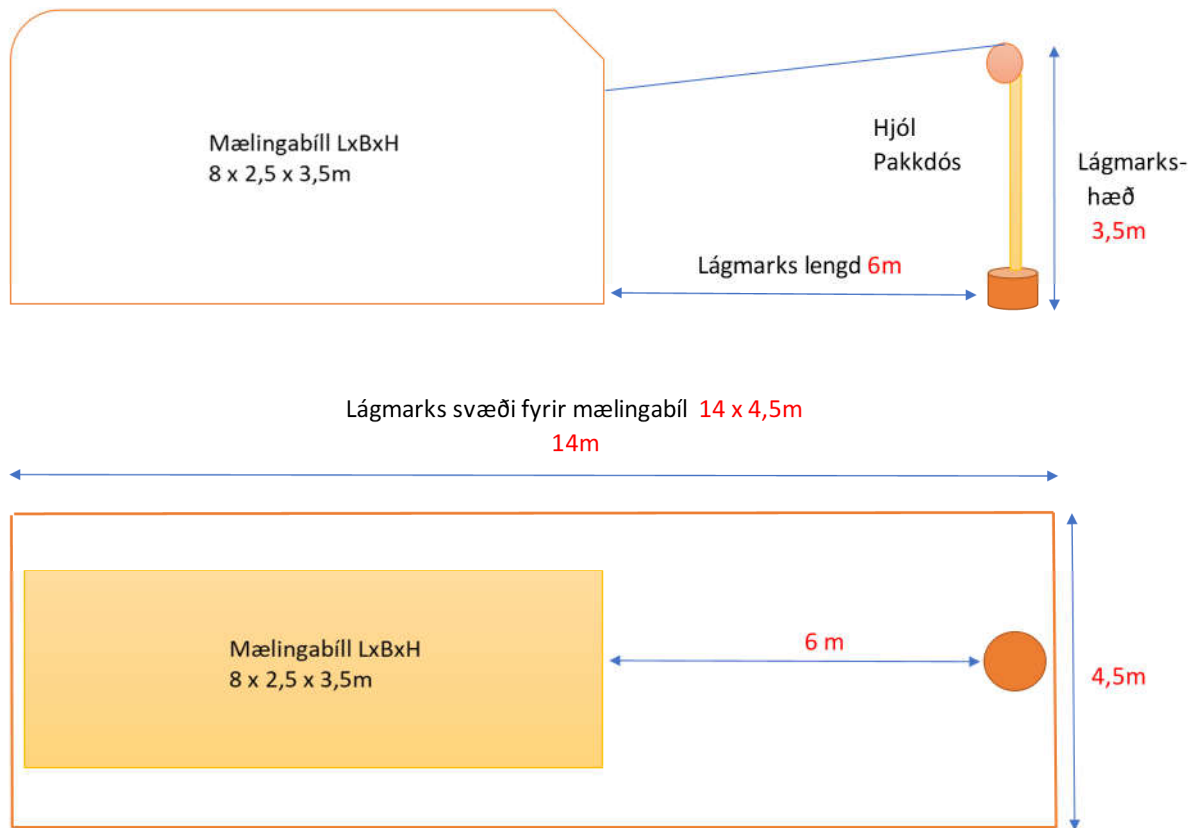
Mynd 3. Teikning af borplani Sleipnis.



Mynd 4. Teikning af borplani Nasa.



Mynd 5. Teikning af borplani Trölla.



Mynd 6. Skematísk teikning af athafnasvæði mælingabíls.

## Aðgengi að borholu MG-34

Holunafn: MG-34

### Upplýsingar um holu

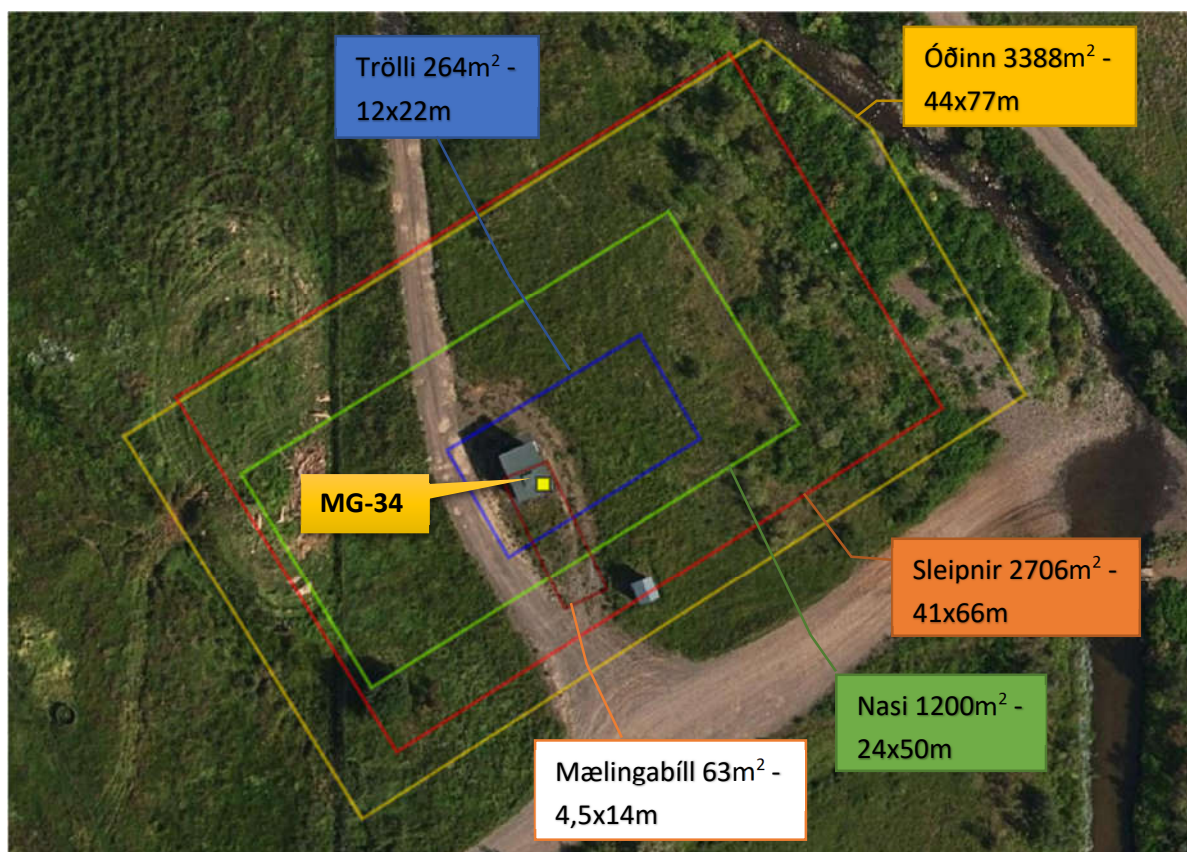
Dýpi holu: 1909m

Dýpi fóðringar: 246m

Þvermál holu: ??“

Miðað við dýpi á borholu MG-34 þyrfti sambærilegan bor og jarðborinn Óðinn frá Jarðborunum til viðgerðar, hreinsunar, dýpkunar og útúrborunar. Aðrir borar gætu farið á holuna til minniháttar viðgerða, sjá dýpistöður í myndatexta. Mögulega er hægt að hagræða borplani eitthvað frekar með því að færa svarfpró, bílastæði og gáma til.

Á myndunum hér að neðan eru útlínur borstæða merktar með auðkennandi lit.



Mynd 1. Svæði sem þarf fyrir jarðbor og mælingabíl.

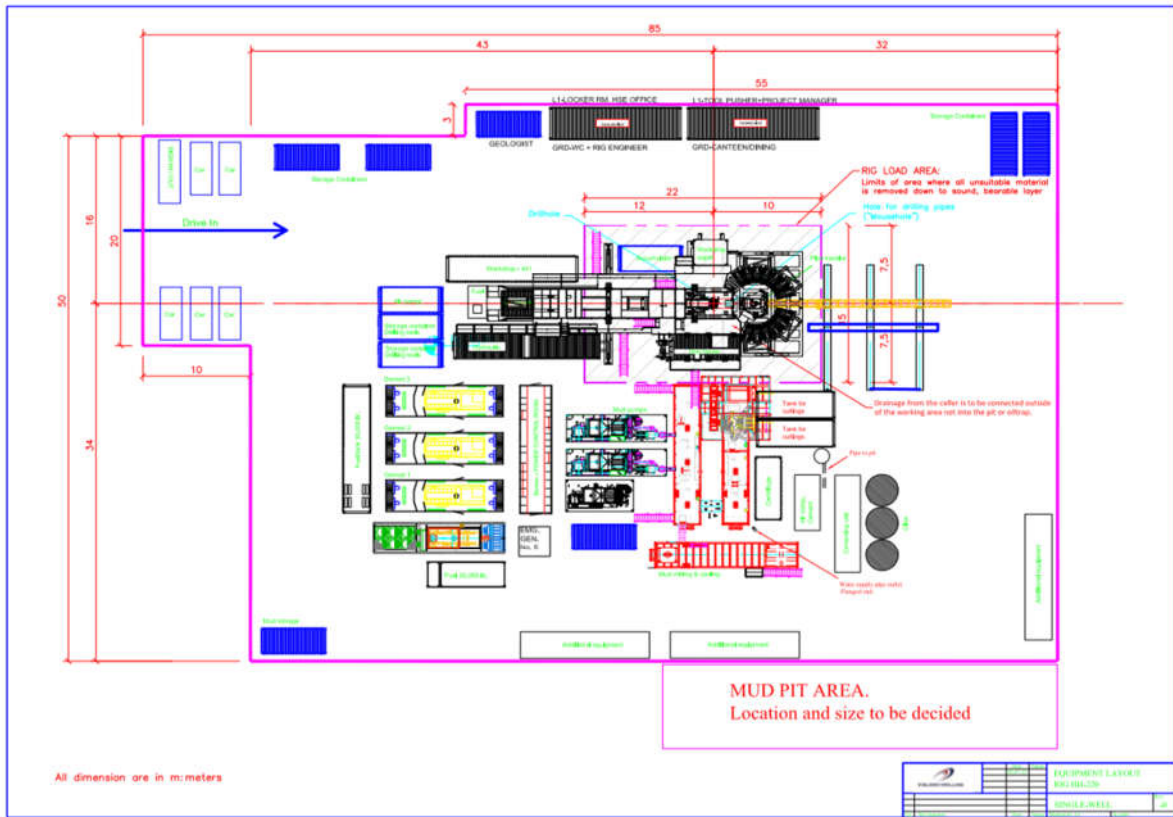
Óðinn Jarðboranir: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 3200m - gulur rammi \_\_\_\_\_.

Sleipnir Jarðboranir: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 1800m - rauður rammi \_\_\_\_\_.

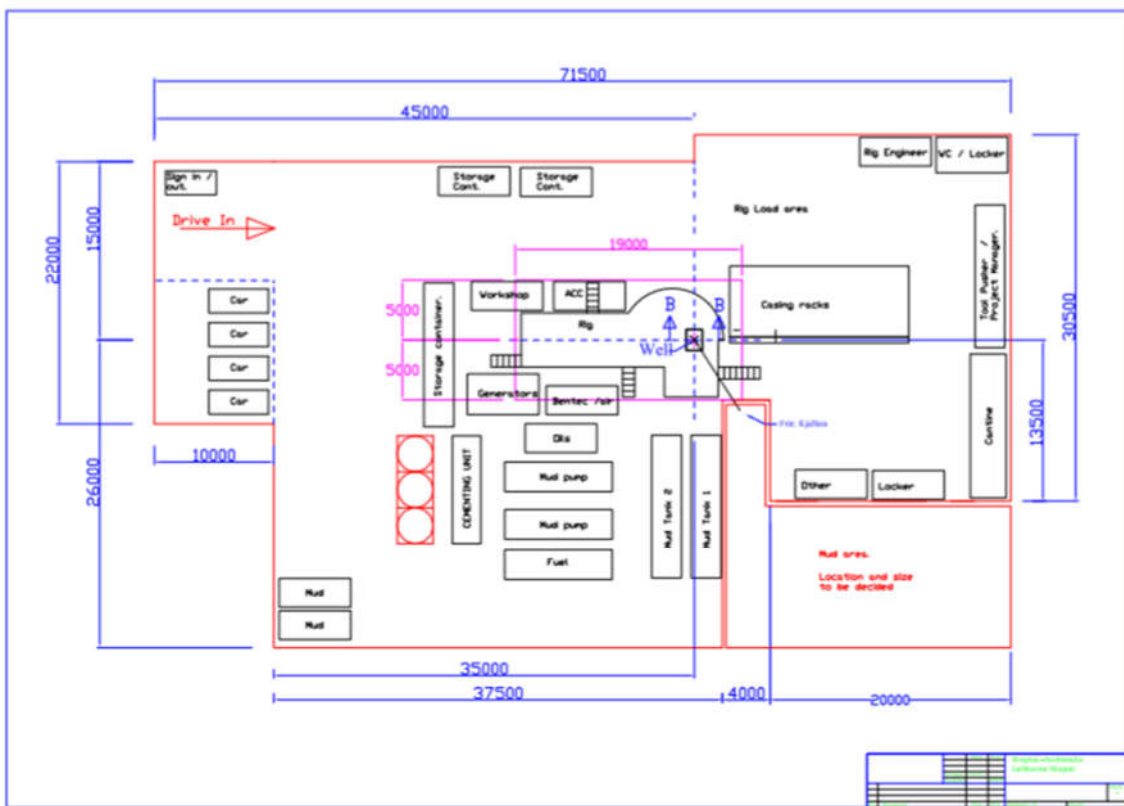
Nasi Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 1200-1400m - grænn rammi \_\_\_\_\_.

Trölli Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 800m - blár rammi \_\_\_\_\_.

Mælingabíll athafnarsvæði: Brúnn rammi \_\_\_\_\_.

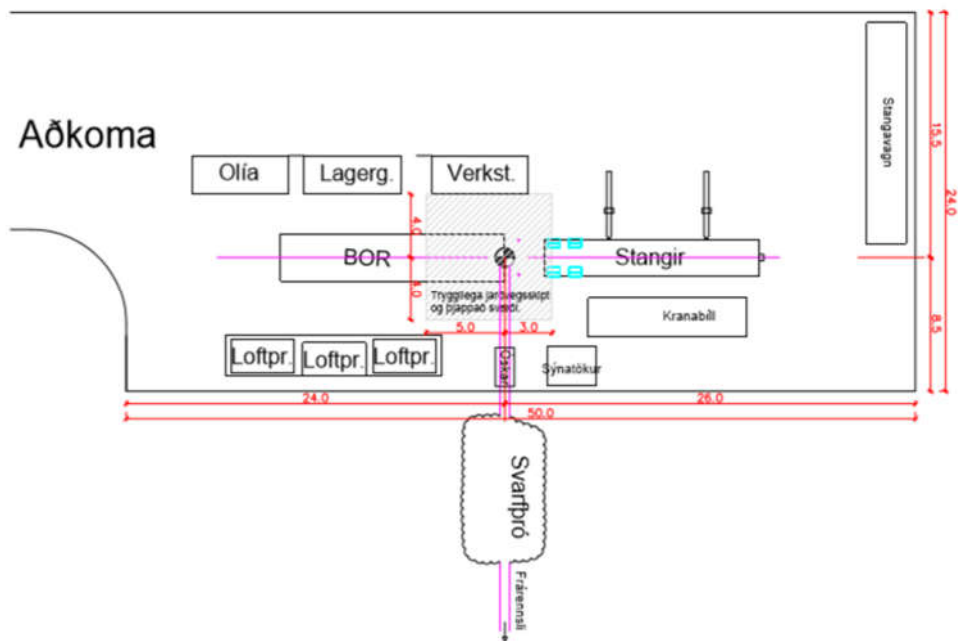


Mynd 2. Teikning af borplani Óðins.

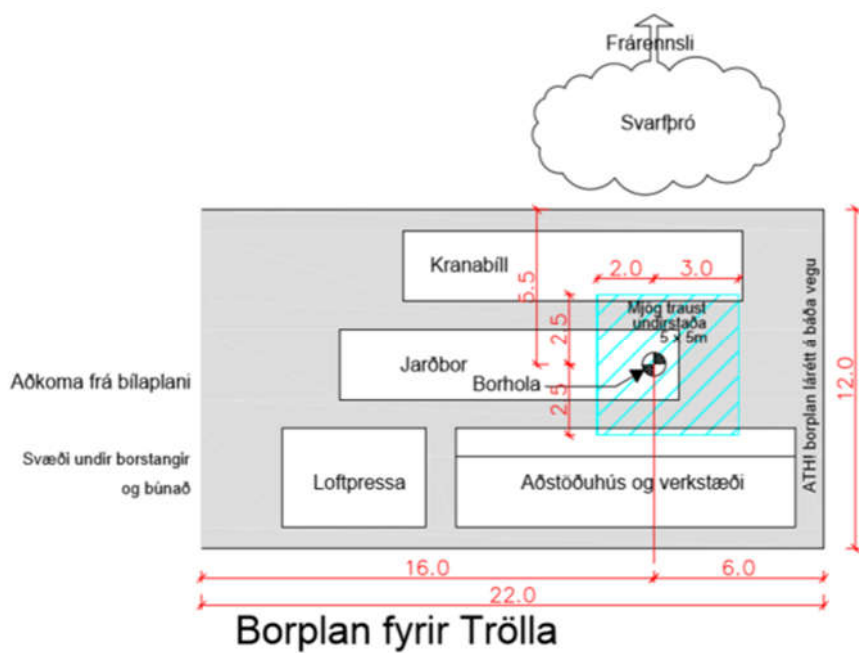


Mynd 3. Teikning af borplani Sleipnis.

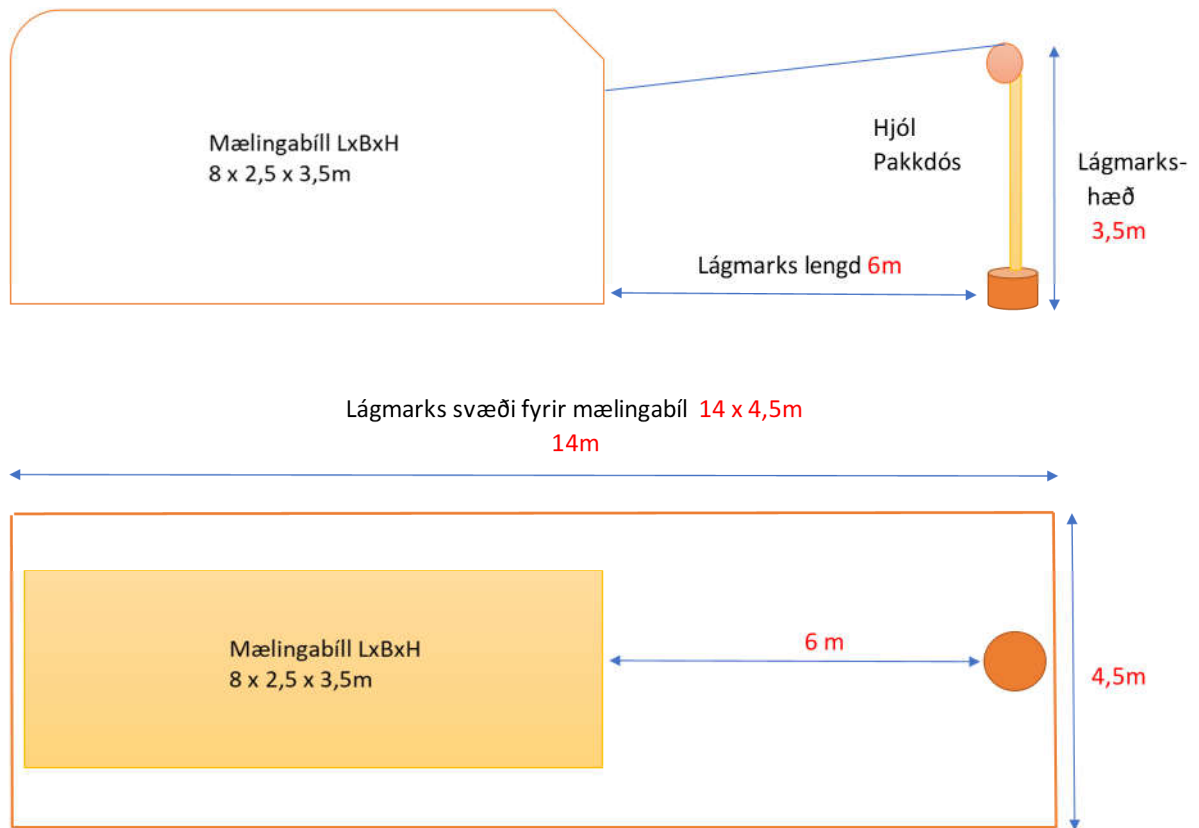




Mynd 4. Teikning af borplani Nasa.



Mynd 5. Teikning af borplani Trölla.



Mynd 6. Skematísk teikning af athafnasvæði mælingabíls.

## Aðgengi að borholu MG-35

Holunafn: MG-35

### Upplýsingar um holu

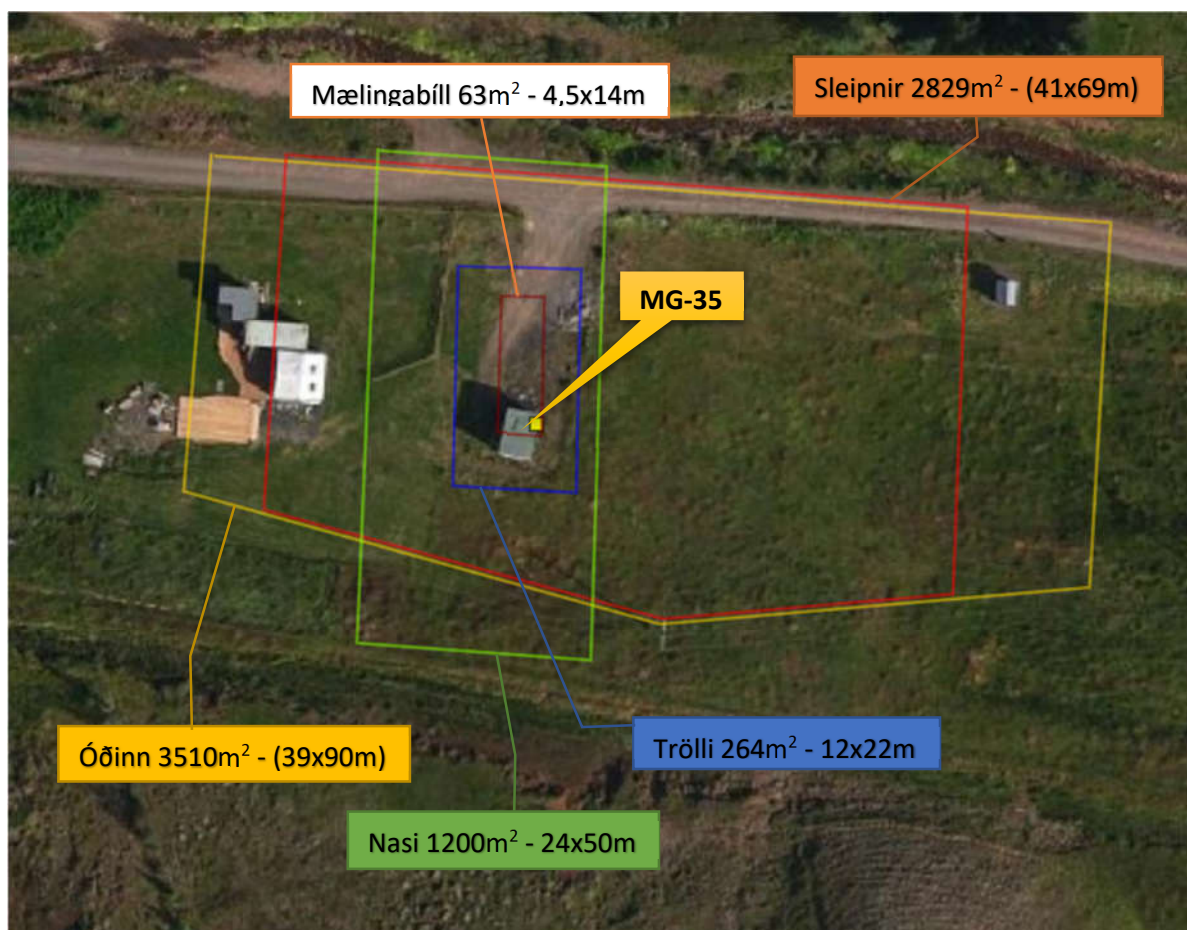
Dýpi holu: 1903m

Dýpi fóðringar: 246m

Þvermál holu: 17-1/2"

Miðað við dýpi á borholu MG-35 þyrfti sambærilegan bor og jarðborinn Óðinn frá Jarðborunum til viðgerðar, hreinsunar, dýpkunar og útúrborunar. Til að koma jarðbornum Óðni fyrir þyrfti að færa til gámabústað eða raflínu þar sem raflína gæti ekki legið yfir borvagn eða kör en möguleiki væri að færa vinnugáma til á borplani þannig að raflína kæmi utan við plan. Aðrir borar gætu farið á holuna til minniháttar viðgerða, sjá dýpistölur í myndatexta.

Á myndunum hér að neðan eru útlínur borstæða merkt með auðkennandi lit.



Mynd 1. Svæði sem þarf fyrir jarðbor og mælingabíl.

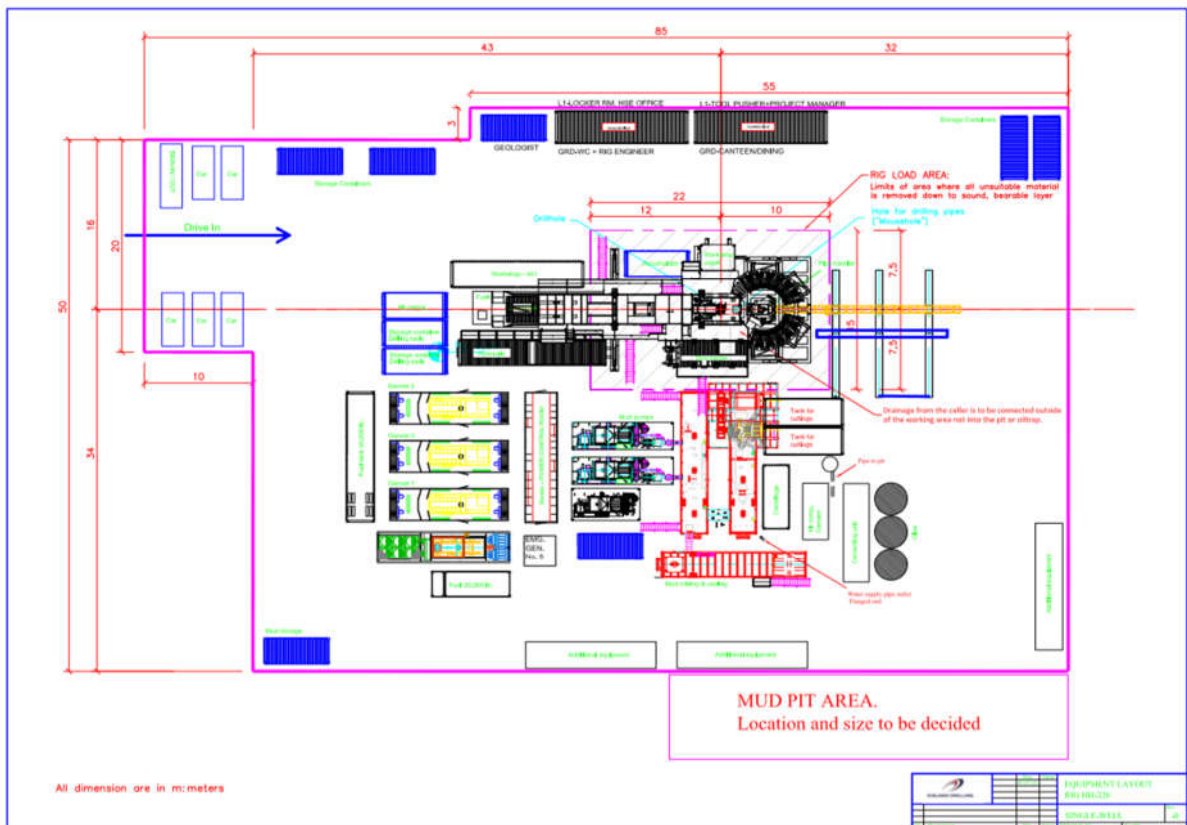
Óðinn Jarðboranir: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 3200m - gulur rammi \_\_\_\_\_.

Sleipnir Jarðboranir: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 1800m - rauður rammi \_\_\_\_\_.

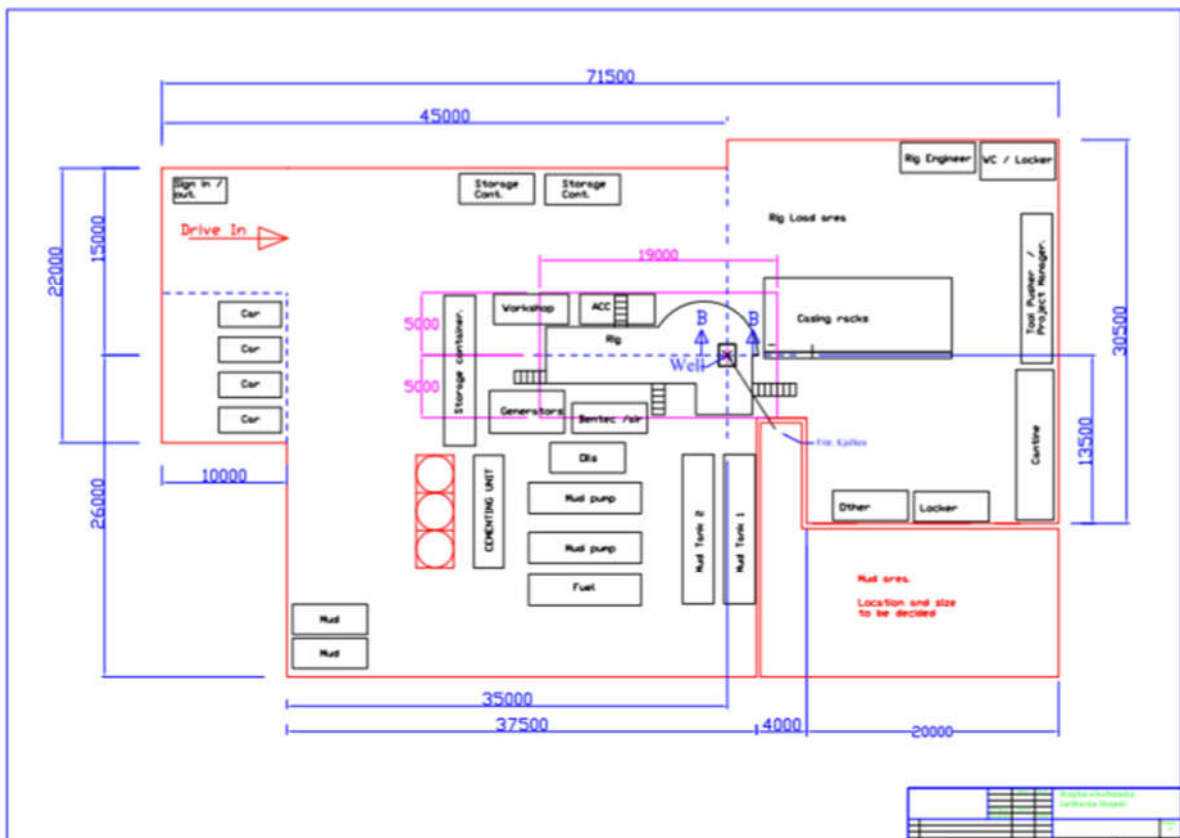
Nasi Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 1200-1400m - grænn rammi \_\_\_\_\_.

Tröllli Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 800m - blár rammi \_\_\_\_\_.

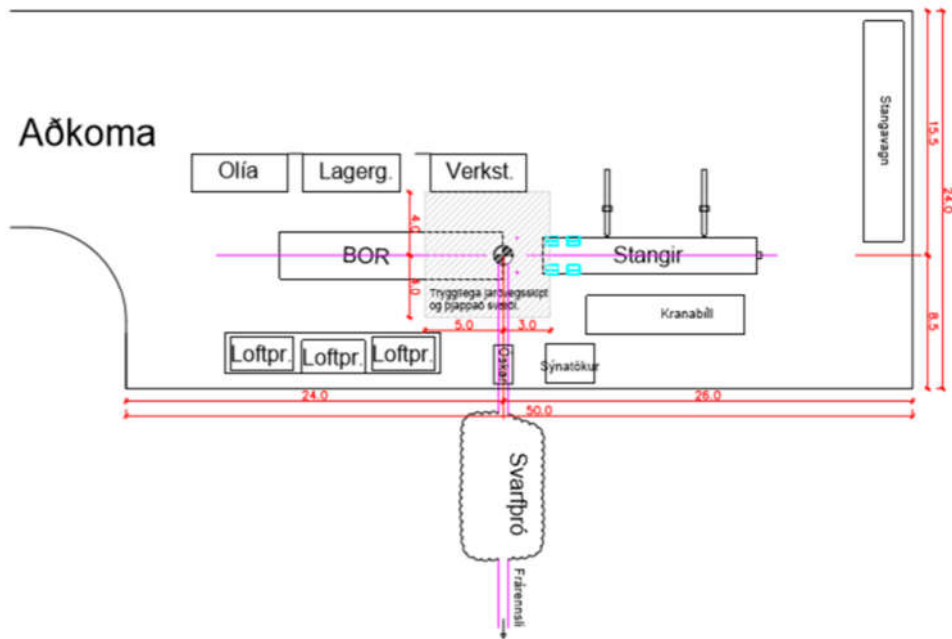
Mælingabíll athafnarsvæði: Brúnn rammi \_\_\_\_\_.



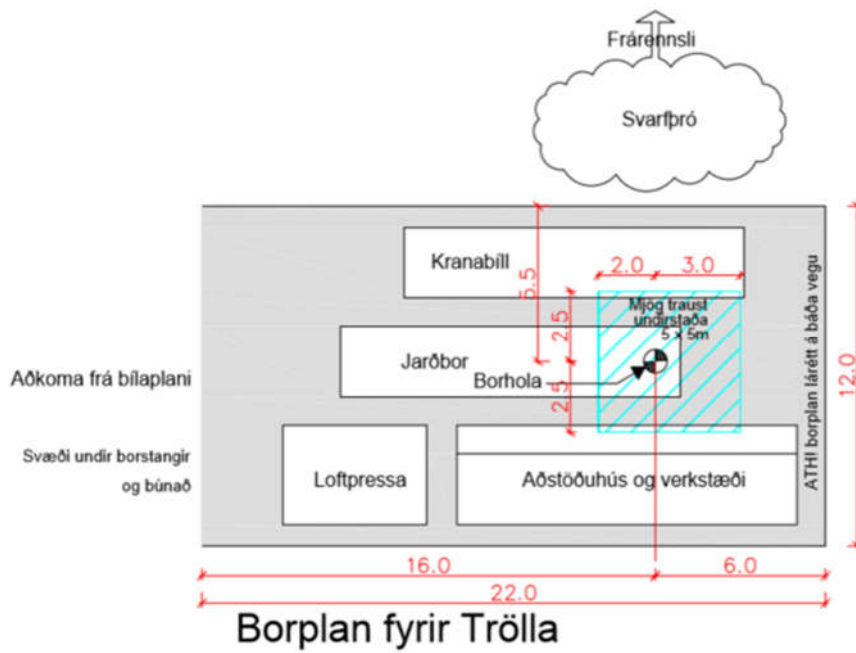
Mynd 2. Teikning af borplani Óðins.



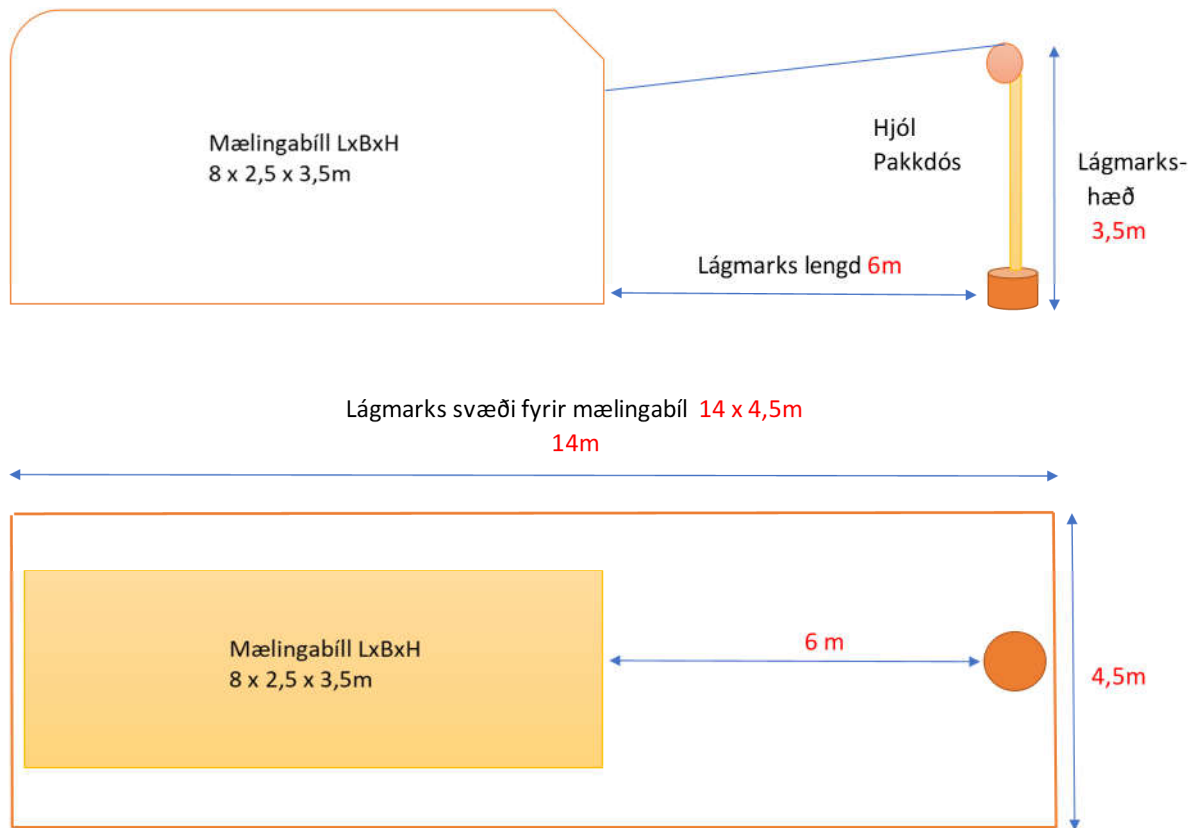
Mynd 3. Teikning af borplani Sleipnis.



Mynd 4. Teikning af borplani Nasa.



Mynd 5. Teikning af borplani Trölla.



Mynd 6. Skematísk teikning af athafnasvæði mælingabíls.

## Aðgengi að borholu MG-36

Holunafn: MG-36

### Upplýsingar um holu

Dýpi holu: 1895m

Dýpi fóðringar: 250m

Þvermál holu: 17-1/2"

Miðað við dýpi á borholu MG-36 þyrfti sambærilegan bor og jarðborinn Óðinn frá Jarðborunum til viðgerðar, hreinsunar, dýpkunar og útúrborunar. Aðrir borar gætu farið á holuna til minniháttar viðgerða, sjá dýpistökur í myndatexta. Mögulega er hægt er að hagræða borplani eitthvað frekar með því að færa svarfþró, bílastæði og gáma til.

Á myndunum hér að neðan eru útlínur borstæða merk með auðkennandi lit.



Mynd 1. Svæði sem þarf fyrir jarðbor og mælingabíl.

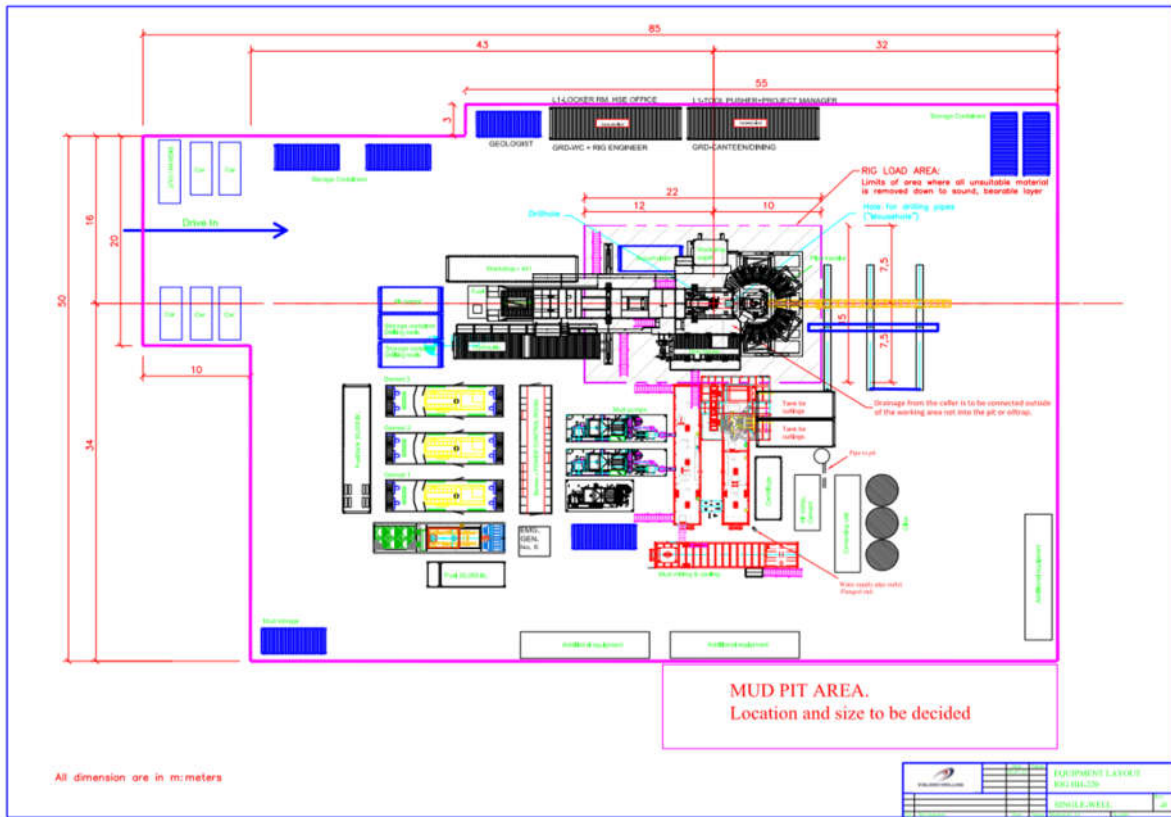
Óðinn Jarðboranir: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 3200m - gulur rammi \_\_\_\_\_.

Sleipnir Jarðboranir: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 1800m - rauður rammi \_\_\_\_\_.

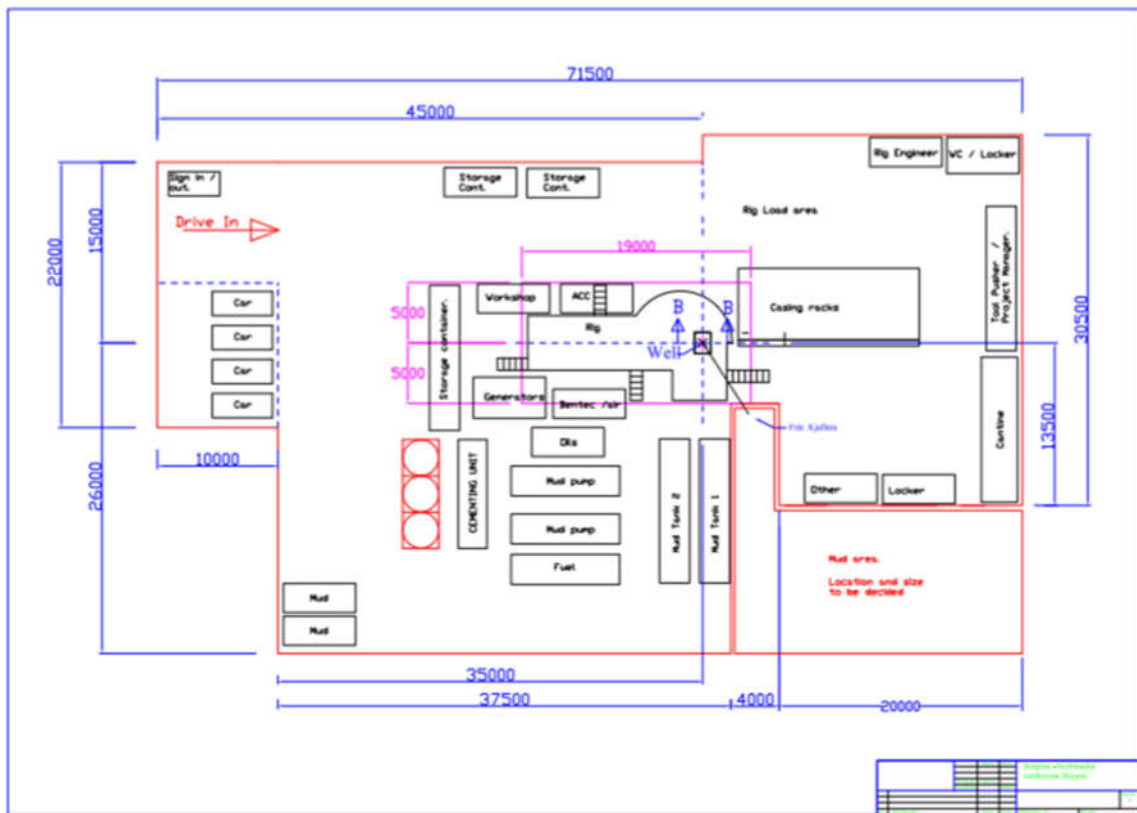
Nasi Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 1200-1400m - grænn rammi \_\_\_\_\_.

Tröllli Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 800m - blár rammi \_\_\_\_\_.

Mælingabíll athafnarsvæði: Brúnn rammi \_\_\_\_\_.

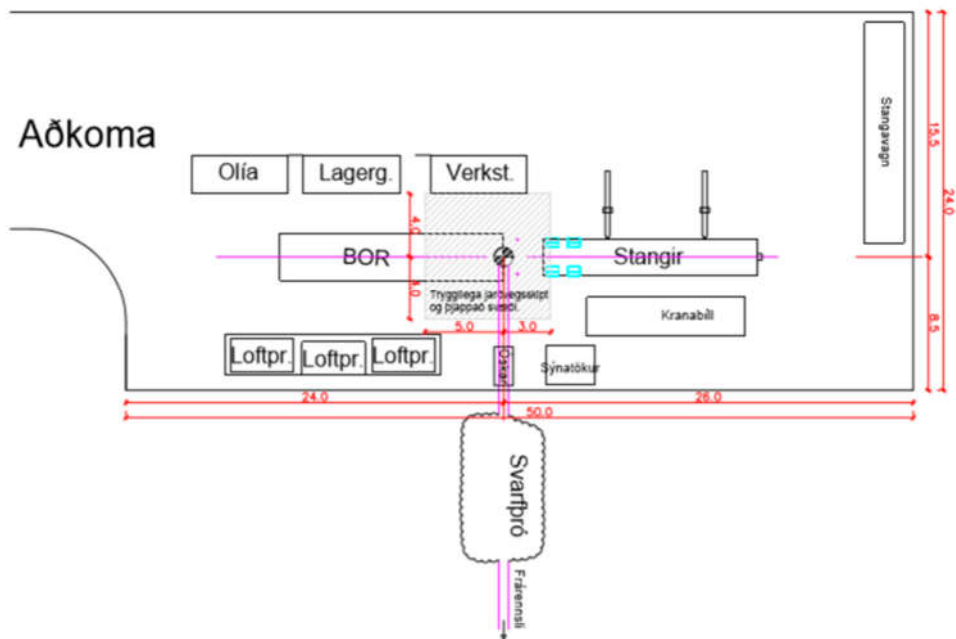


Mynd 2. Teikning af borplani Óðins.

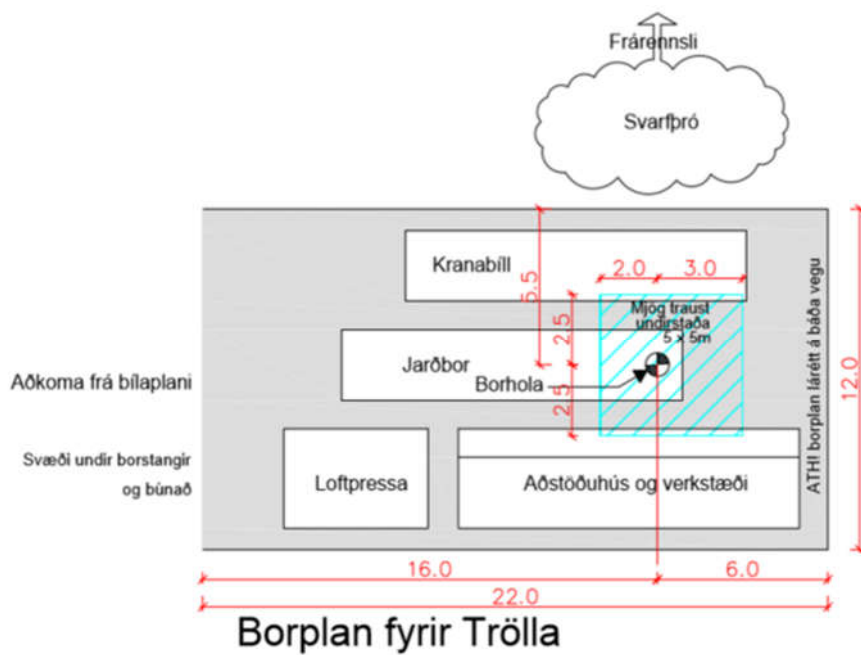


Mynd 3. Teikning af borplani Sleipnis.

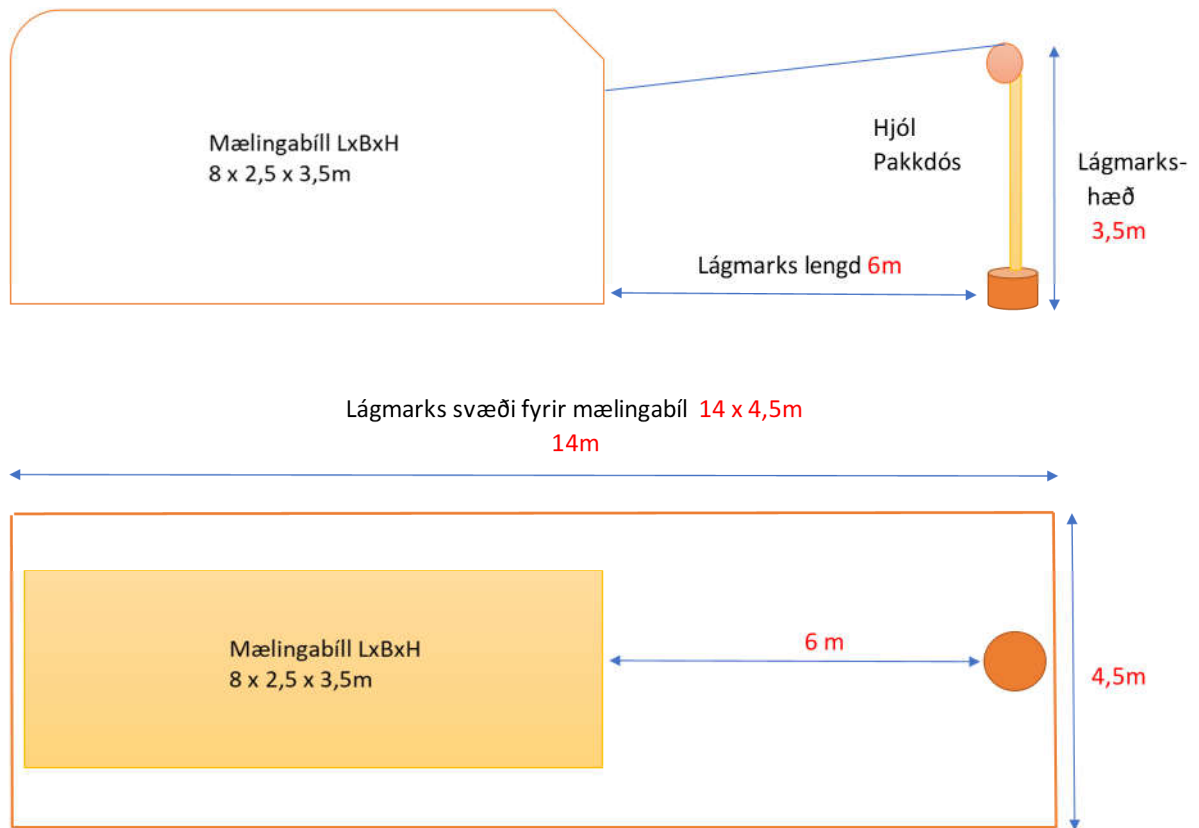




Mynd 4. Teikning af borplani Nasa.



Mynd 5. Teikning af borplani Trölla.



Mynd 6. Skematísk teikning af athafnasvæði mælingabíls.

## Aðgengi að borholu MG-37

Holunafn: MG-37

### Upplýsingar um holu

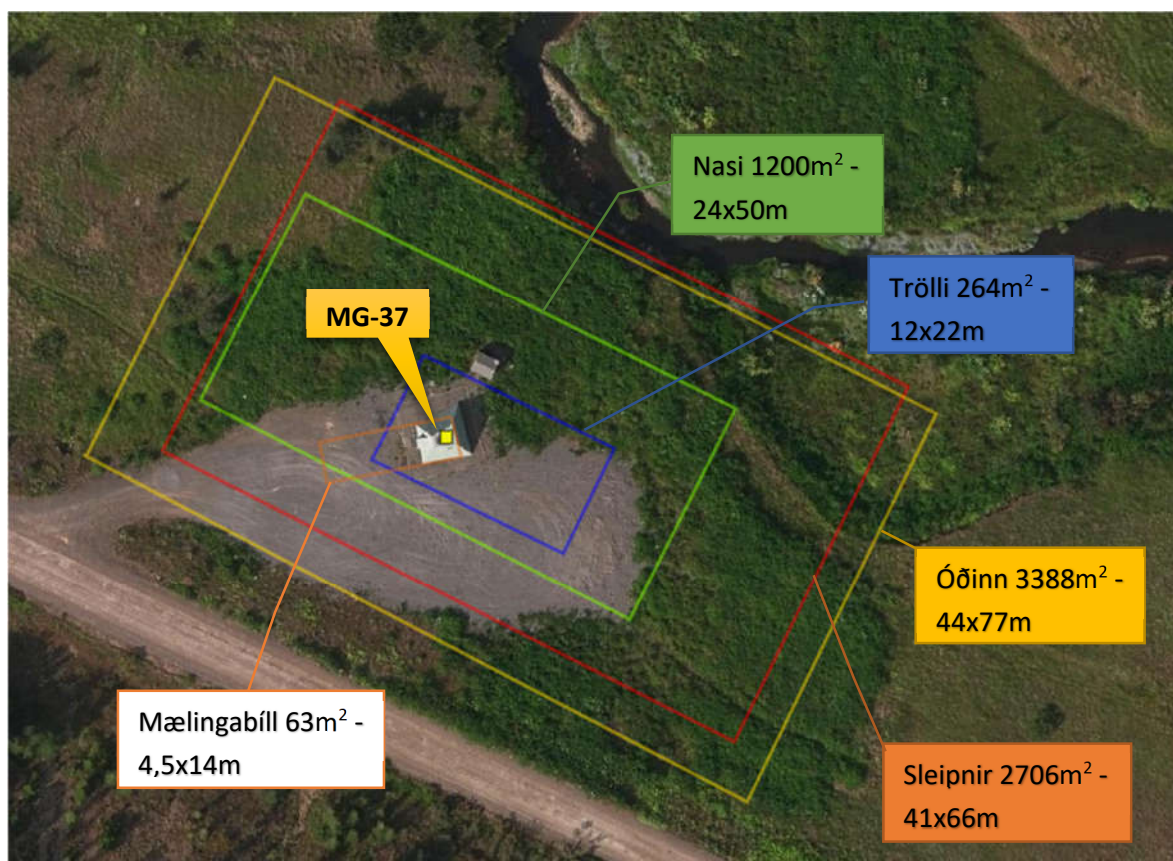
Dýpi holu: 1999m

Dýpi fóðringar: 252m

Þvermál holu: ??“

Miðað við dýpi á borholu MG-37 þyrfti sambærilegan bor og jarðborinn Óðinn frá Jarðborunum til viðgerðar, hreinsunar, dýpkunar og úrturborunar. Aðrir borar gætu farið á holuna til minniháttar viðgerða, sjá dýpistölur í myndatexta.

Á myndinni hér að neðan eru útlínur borstæðis fyrir hvern bor merktar með auðkennandi litum.



Mynd 1. Svæði sem þarf fyrir jarðbor og mælingabíl.

Óðinn Jarðboranir: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 3200m - gulur rammi \_\_\_\_\_.

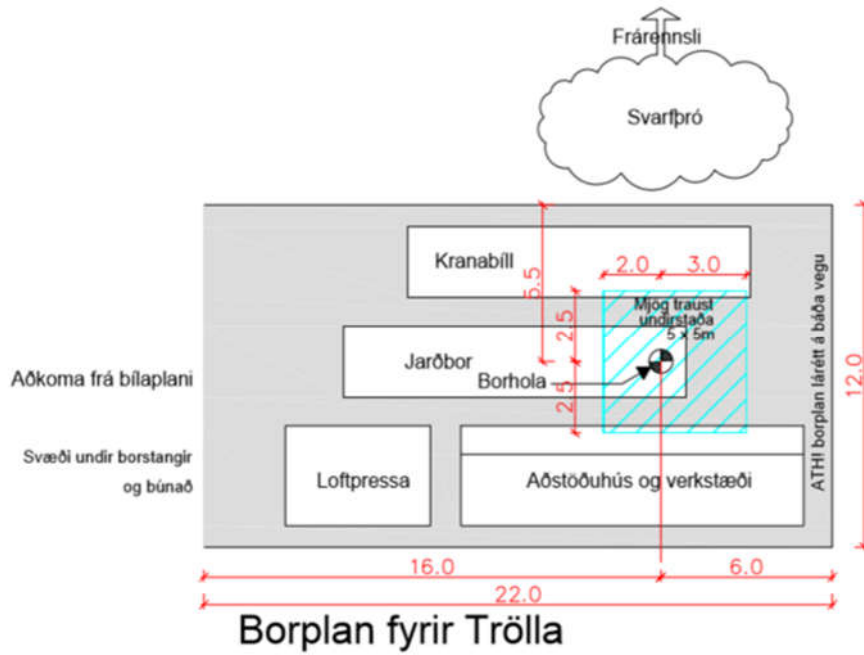
Sleipnir Jarðboranir: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 1800m - rauður rammi \_\_\_\_\_.

Nasi Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 1200-1400m - grænn rammi \_\_\_\_\_.

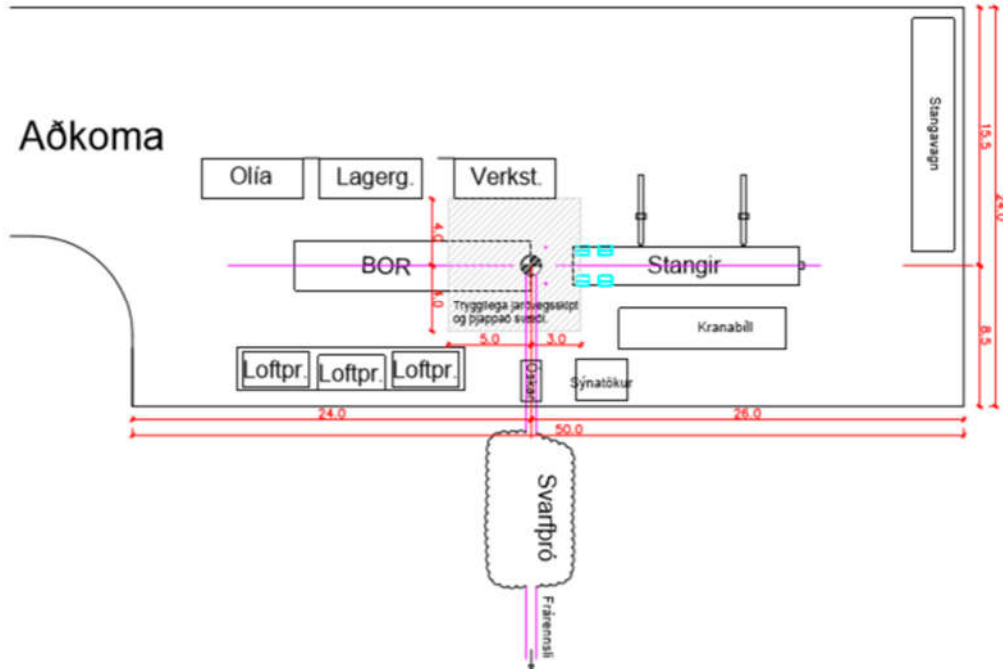
Tröllli Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 800m - blár rammi \_\_\_\_\_.

Mælingabíll athafnarsvæði: Brúnn rammi \_\_\_\_\_.

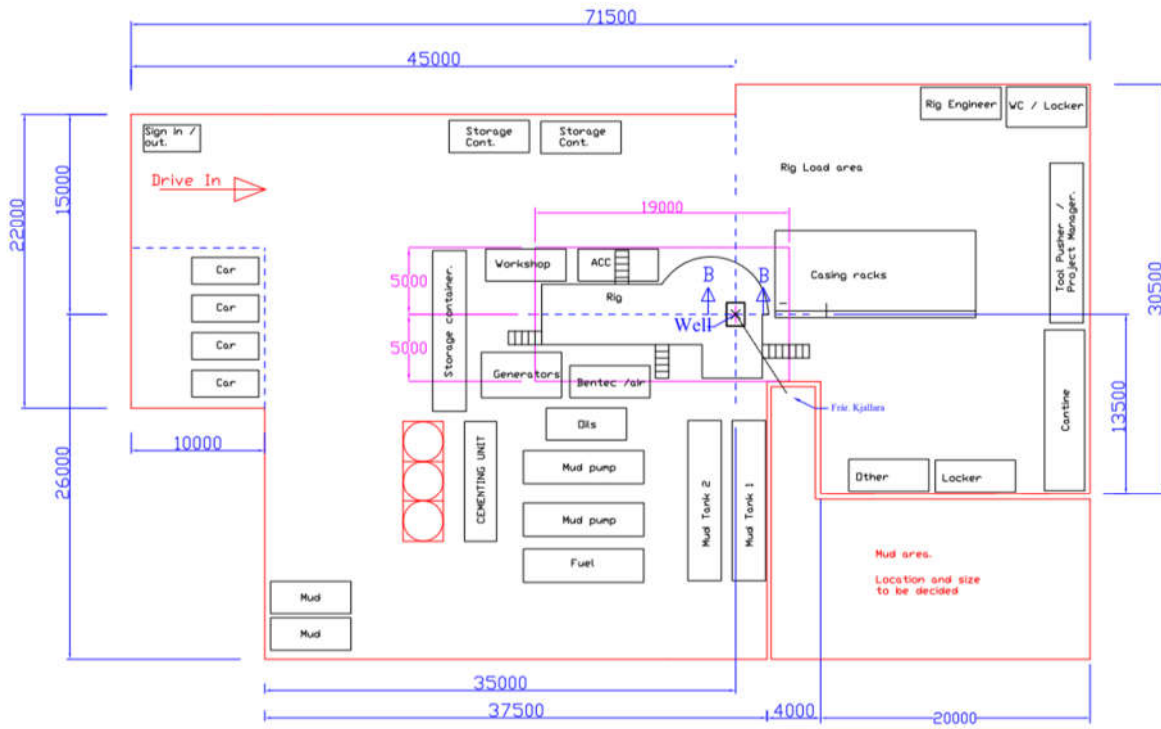
Teikningar hér að neðan sýna borplön. Mögulega er hægt er að hagræða borplönunum eitthvað frekar með því að færa svarfþró, bílastæði og gáma til.



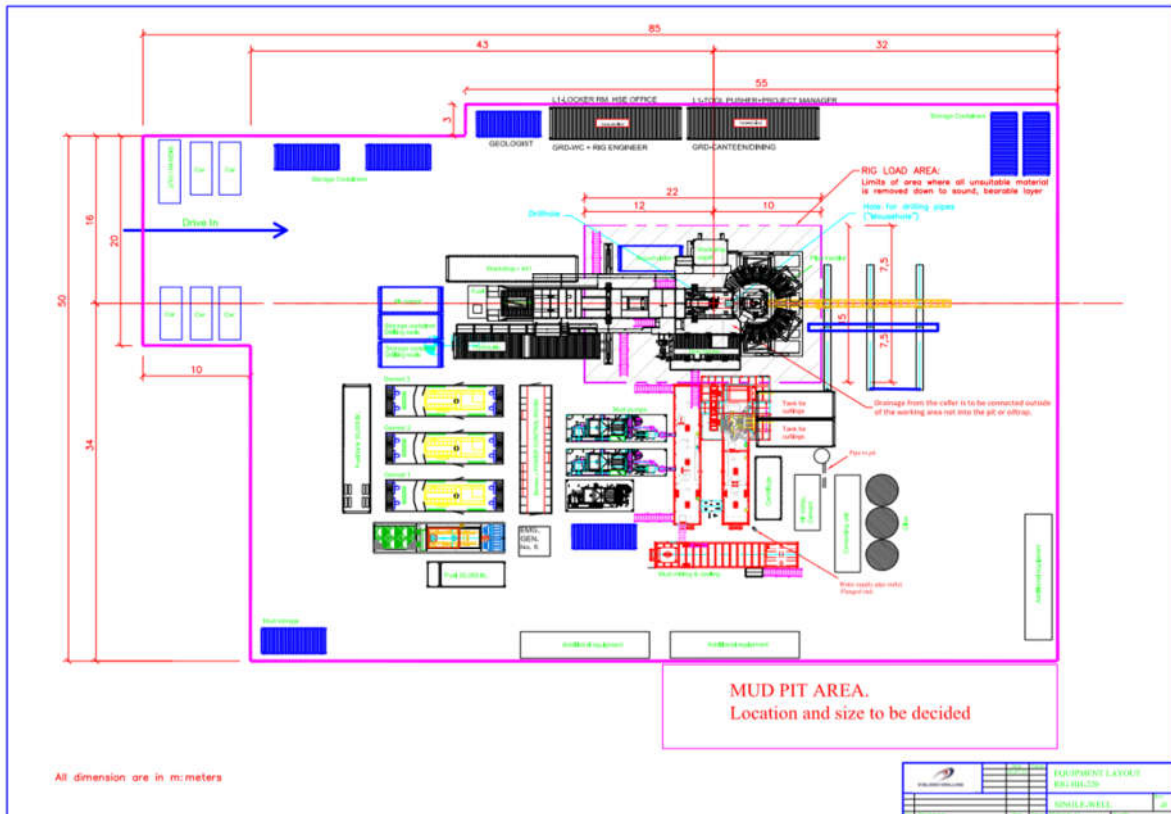
Mynd 2. Teikning af borplani Tröllla.



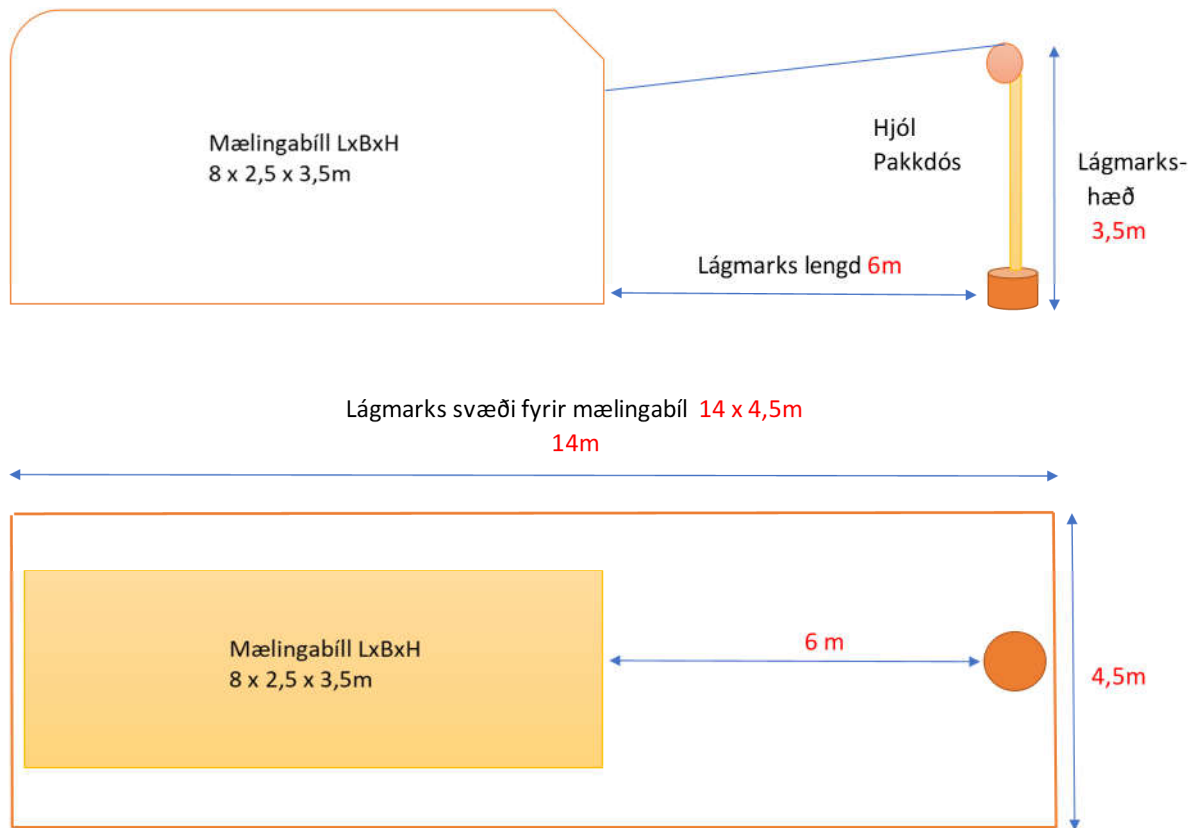
Mynd 3. Teikning af borplani Nasa.



Mynd 4. Teikning af borplani Sleipnis.



Mynd 5. Teikning af borplani Óðins.



Mynd 6. Skematísk teikning af athafnasvæði mælingabíls.

## Aðgengi að borholu MG-38

Holunafn: MG-38

### Upplýsingar um holu

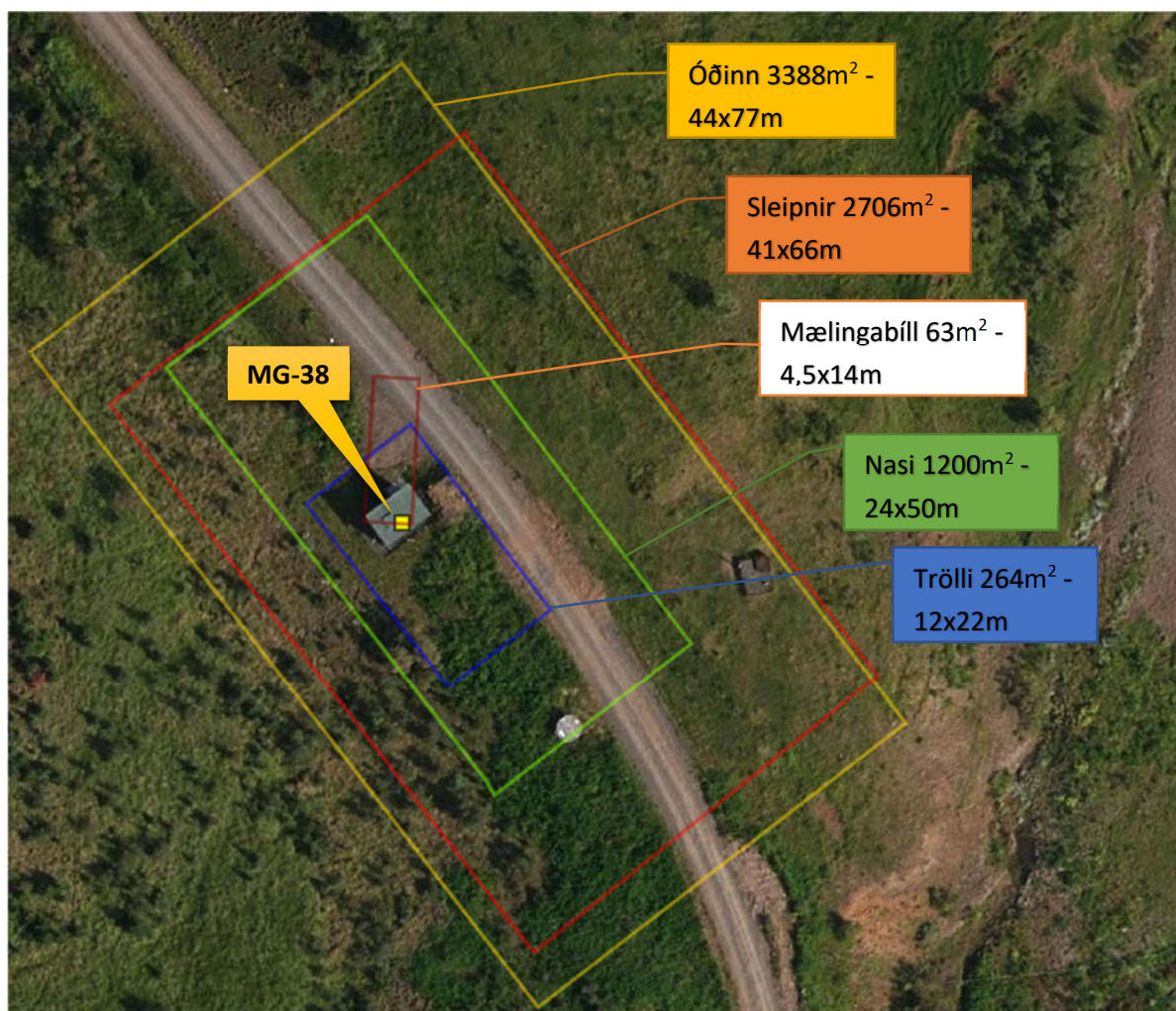
Dýpi holu: 1767m

Dýpi fóðringar: 251m

Þvermál holu: 17-1/2"

Miðað við dýpi á borholu MG-38 þyrfti sambærilegan bor og jarðborinn Óðinn frá Jarðborunum til viðgerðar, hreinsunar, dýpkunar og útúrborunar. Aðrir borar gætu farið á holuna til minniháttar viðgerða, sjá dýpistölur í myndatexta. Mögulega er hægt er að hagræða borplani eitthvað frekar með því að færa svarfþró, bílastæði og gáma til.

Á myndunum hér að neðan eru útlínur borstæða merk með auðkennandi lit.



Mynd 1. Svæði sem þarf fyrir jarðbor og mælingabíl.

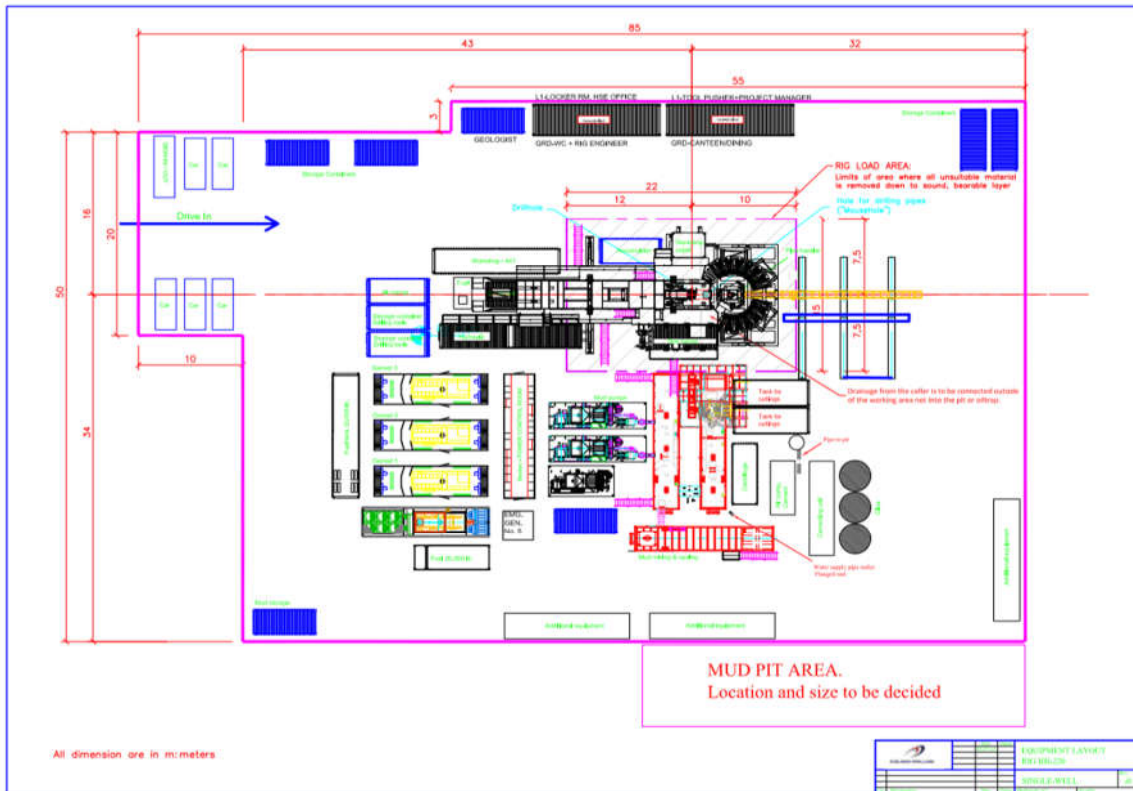
Óðinn Jarðboranir: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 3200m - gulur rammi \_\_\_\_\_.

Sleipnir Jarðboranir: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 1800m - rauður rammi \_\_\_\_\_.

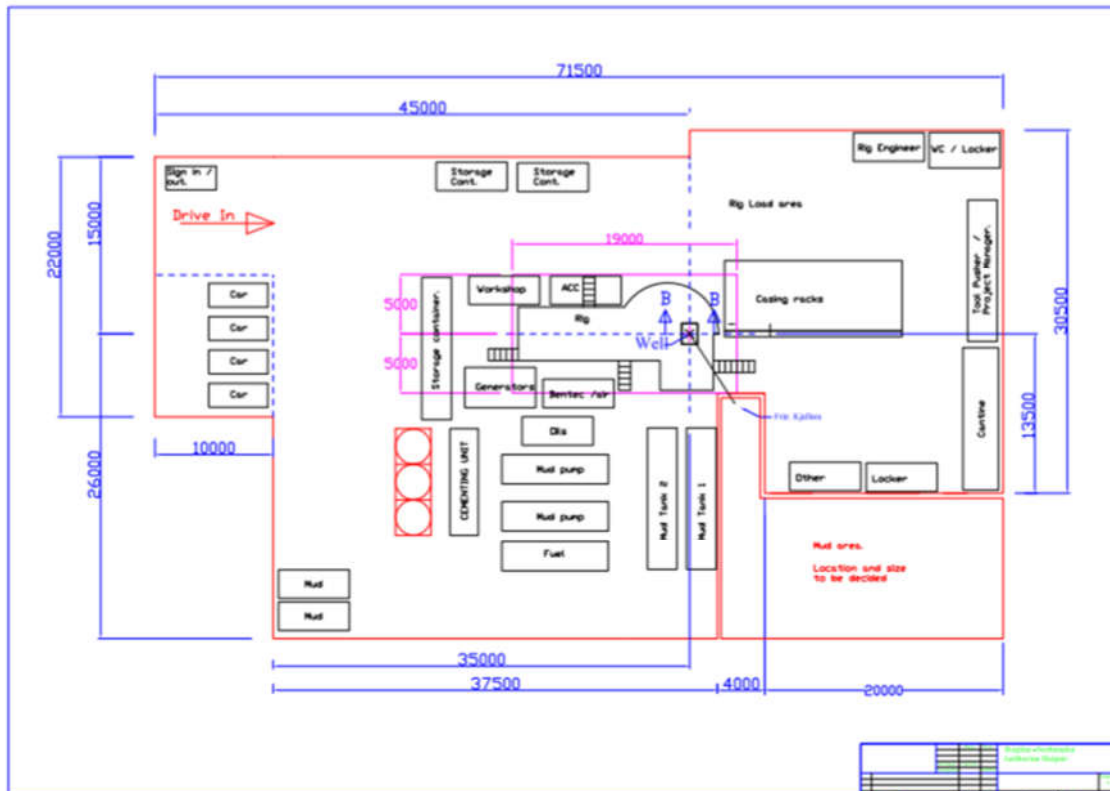
Nasi Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 1200-1400m - grænn rammi \_\_\_\_\_.

Tröllli Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 800m - blár rammi \_\_\_\_\_.

Mælingabíll athafnarsvæði: Brúnn rammi \_\_\_\_\_.

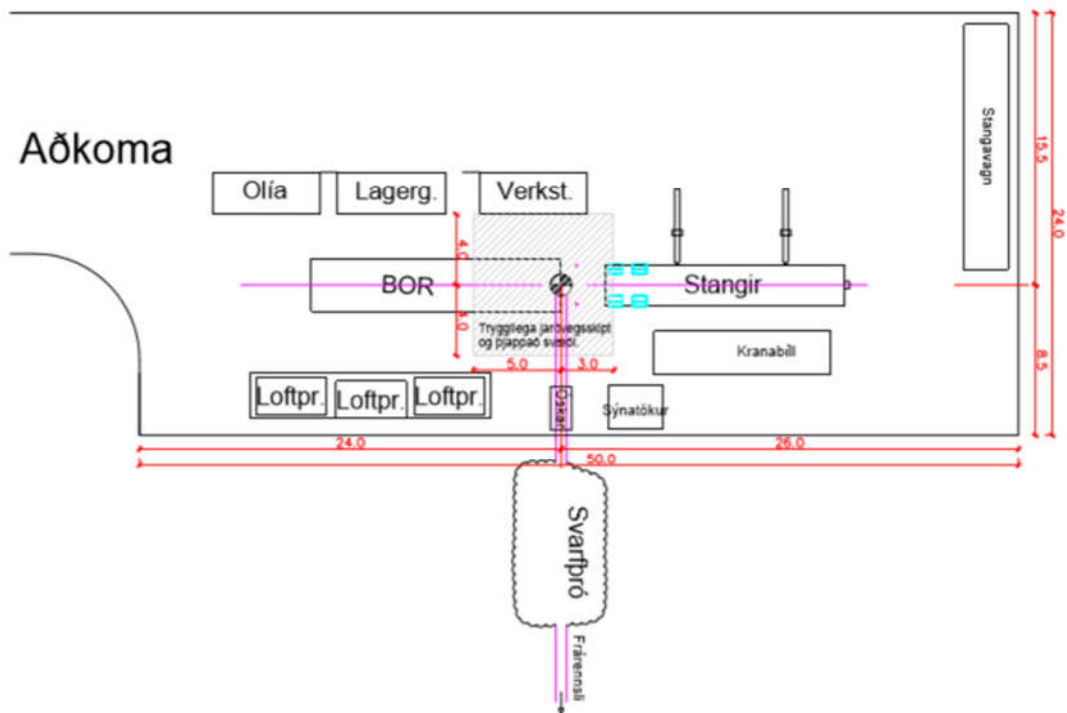


Mynd 2. Teikning af borplani Óðins.

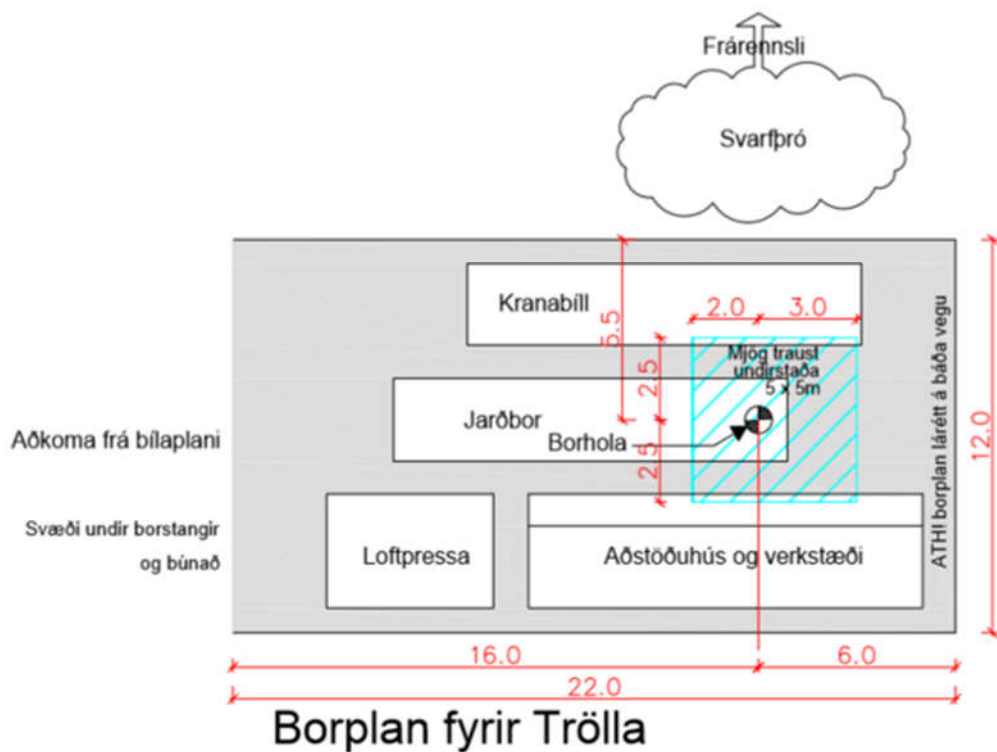


Mynd 3. Teikning af borplani Sleipnis.

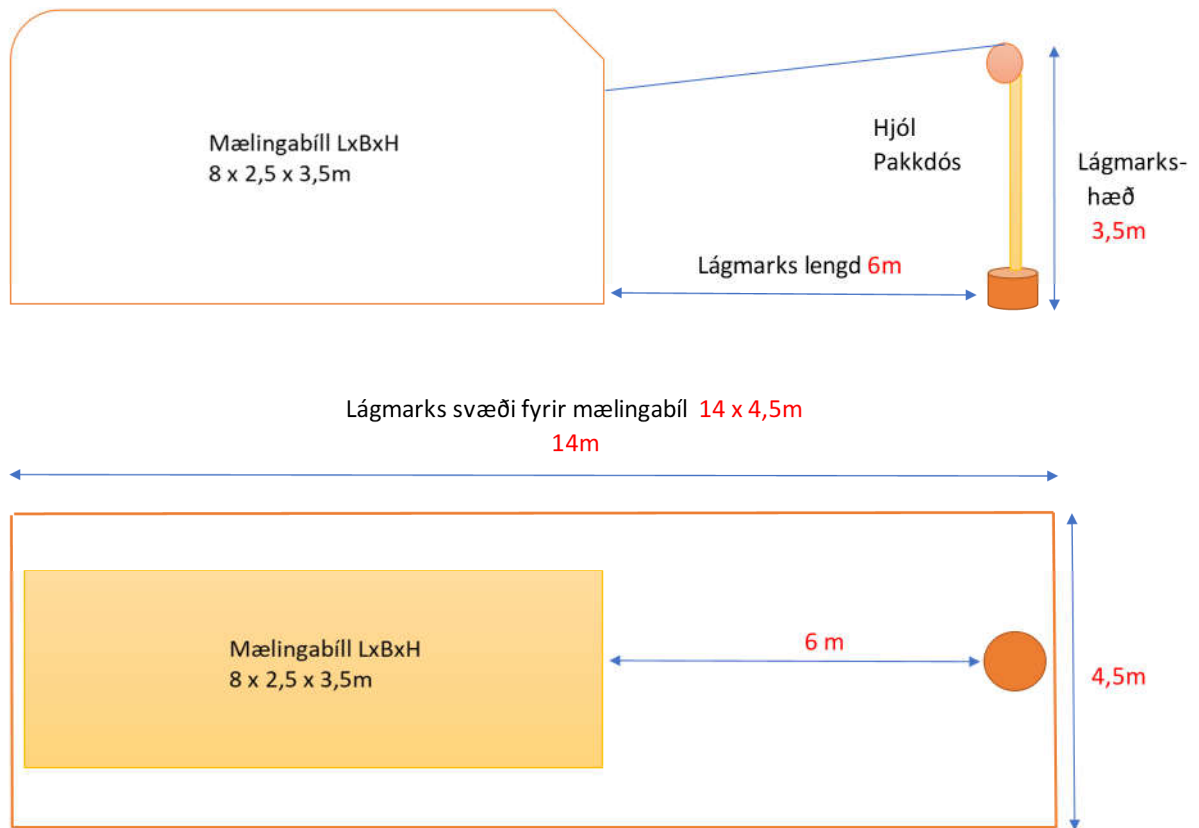




Mynd 4. Teikning af borplani Nasa.



Mynd 5. Teikning af borplani Trölla.



Mynd 6. Skematísk teikning af athafnasvæði mælingabíls.

## Aðgengi að borholu MG-39

Holunafn: MG-39

### Upplýsingar um holu

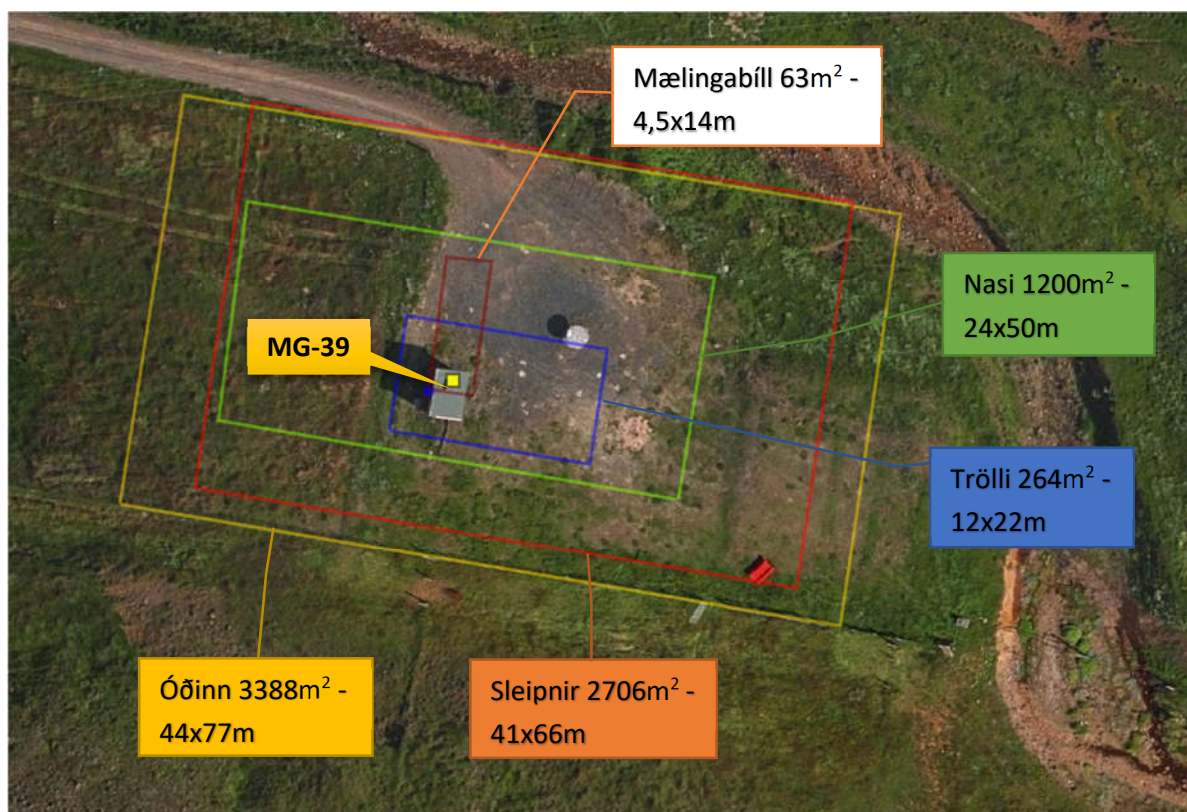
Dýpi holu: 2025m

Dýpi fóðringar: 368m

Þvermál holu: ??“

Miðað við dýpi á borholu MG-39 þyrfti sambærilegan bor og jarðborinn Óðinn frá Jarðborunum til viðgerðar, hreinsunar, dýpkunar og útúrborunar. Aðrir borar gætu farið á holuna til minniháttar viðgerða, sjá dýpistökur í myndatexta. Mögulega er hægt er að hagræða borplani eitthvað frekar með því að færa svarfþró, bílastæði og gáma til.

Á myndunum hér að neðan eru útlínur borstæða merk með auðkennandi lit.



Mynd 1. Svæði sem þarf fyrir jarðbor og mælingabíl.

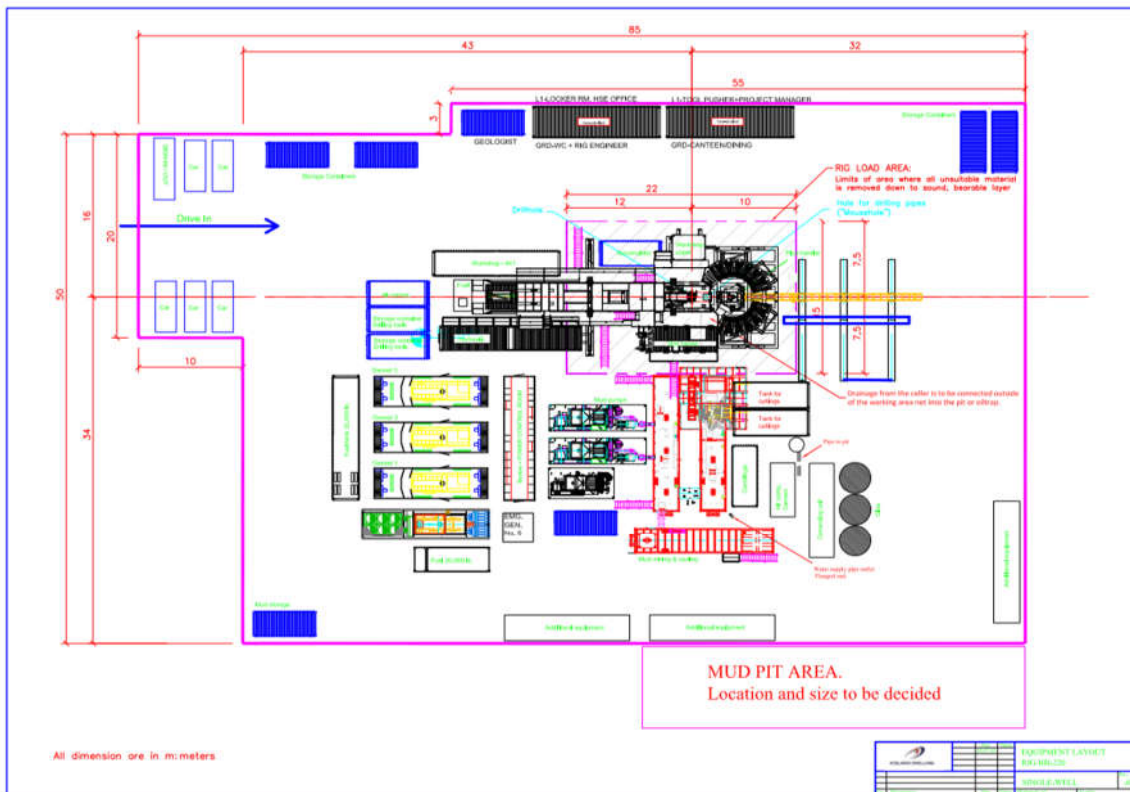
Óðinn Jarðboranir: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 3200m - gulur rammi \_\_\_\_\_.

Sleipnir Jarðboranir: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 1800m - rauður rammi \_\_\_\_\_.

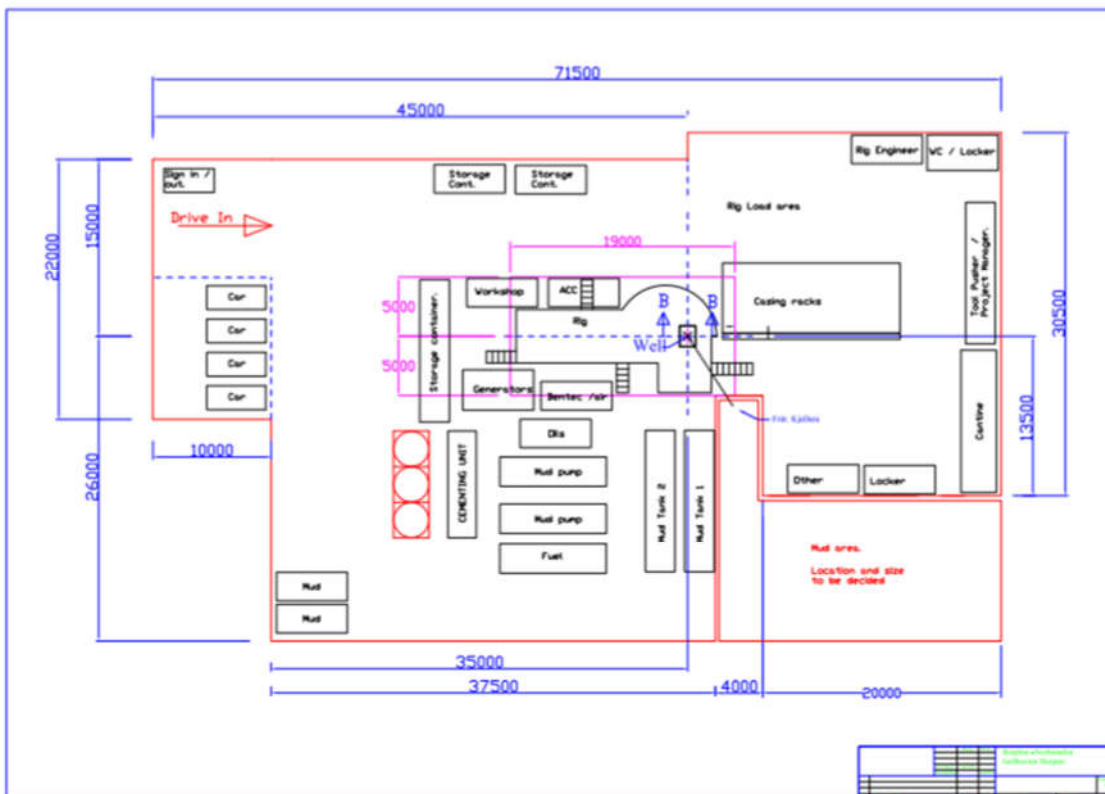
Nasi Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 1200-1400m - grænn rammi \_\_\_\_\_.

Tröllli Ræktunarsambandið: Borun, hreinsun og viðgerð í allt að 800m - blár rammi \_\_\_\_\_.

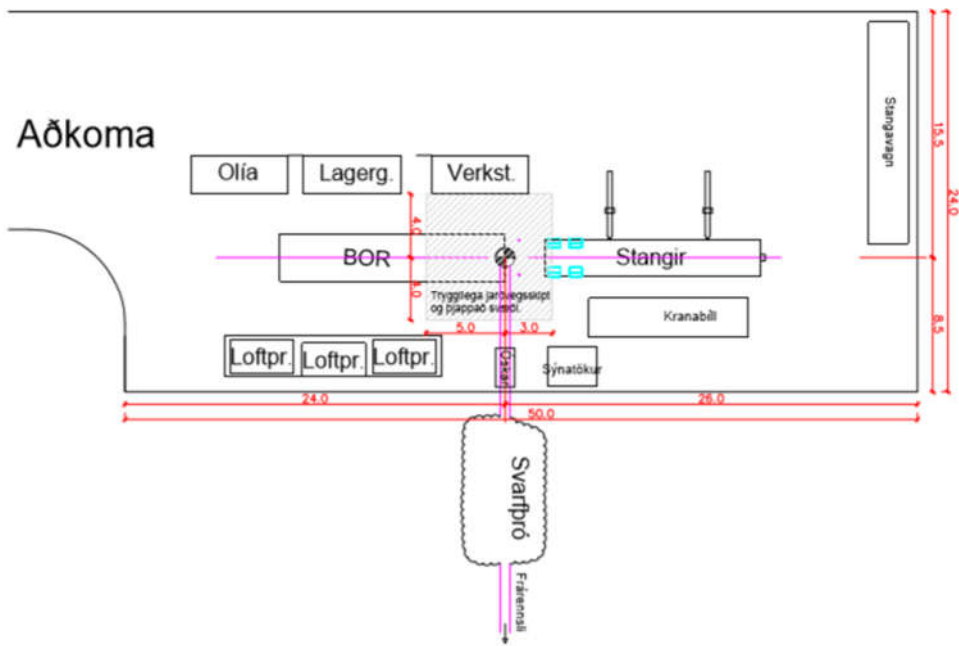
Mælingabíll athafnarsvæði: Brúnn rammi \_\_\_\_\_.



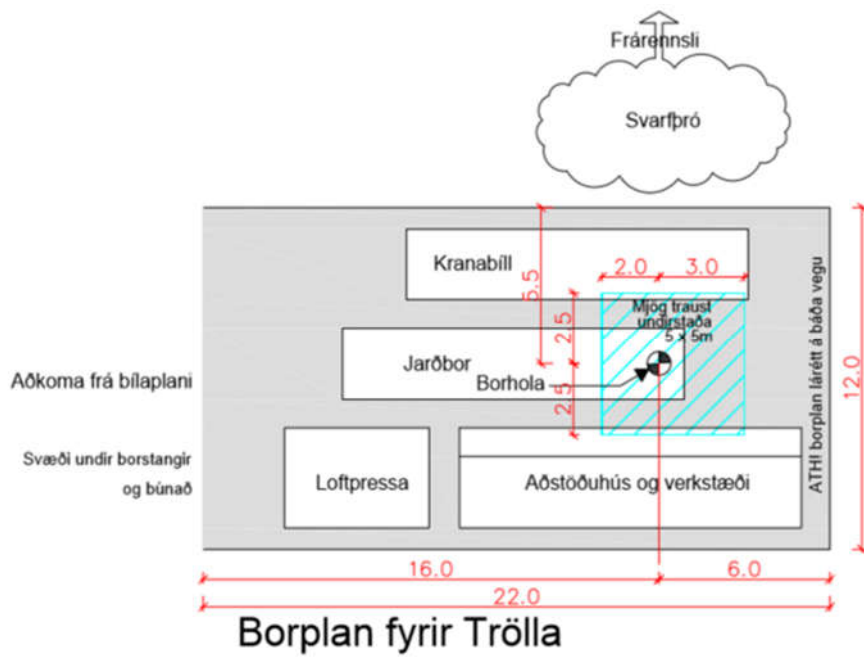
Mynd 2. Teikning af borplani Óðins.



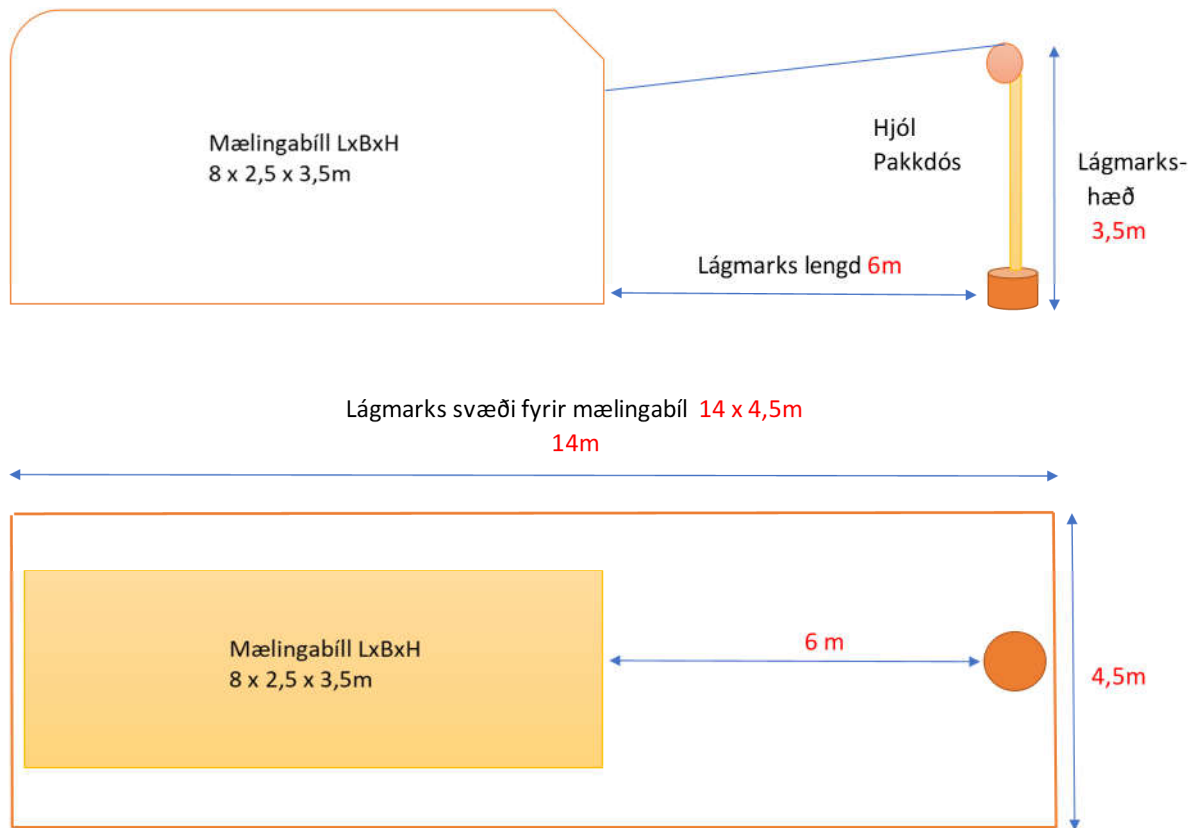
Mynd 3. Teikning af borplani Sleipnis.



Mynd 4. Teikning af borplani Nasa.



Mynd 5. Teikning af borplani Trölla.



Mynd 6. Skematísk teikning af athafnasvæði mælingabíls.

b.t. umhverfis- og skipluagssviðs  
Borgartúni 12-14,  
105 Reykjavík.

Reykjavík 15. desember 2020

***Efni: Umsögn frá öldungaráði Reykjavíkurborgar vegna breytingu á aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 vegna endurskoðunar á stefnu um íbúðabygging og blandaða bygging og framlengingu skipulagstímabils til ársins 2040.***

Fyrirhugað er að skipuleggja Keldnalandið annars vegar og svokallaðan Umferðarmiðstöðvarreit eða BSÍ- reit hins vegar, þar sem efnt verður til samkeppni um samgöngumiðstöð og blandaða bygging.<sup>1</sup>

Fyrirséð er að Keldnalandið verður byggt íbúðum í náninn framtíð enda partur af lífshjúðasamningunum svokölluðu. Vænta má að nýr Landspítali muni rísa þar í framtíðinni. Þá er svæðið einstaklega fallett til útivistar og hentar vel til uppbyggingar íbúða fyrir eldra fólk sem kys að búa í úthverfum.

Hvað BSÍ – reitinn varðar þá er svæðið í kringum umferðarmiðstöðvarreitinn gríðarstórt eða u.þ.b. 5 hektarar (60.000 fermetrar). Svæðið verður nýtilegra þegar búið verður að fjarlægja bensínstöðina sem ráðgert er að fari fljótlega skv. samþykktum borgarinnar. Svæðið við BSÍ er kjörstaður fyrir eldra fólk, enda nálægð við miðbæinn, menningarlífið og spítalann góður kostur fyrir eldri borgara. Því til stuðnings hafa Félög eldri borgara í Reykjavík og nágrenni og Samtök aldraðra sent borgarstjóra bréf, dags. 19. nóvember 2020, þar sem óskað er eftir lóðum á svæðinu við BSÍ-reit.

Mikilvægt er að einnig sé gert ráð fyrir íbúðum fyrir aldraða nálægt miðborg Reykjavíkur, þar sem stutt verði í þjónustu og heilsugæslu svo ekki sé minnst á nálægð við stærsta hátæknisjúkrahús landsins.

Það er kunnara en frá þurfi að segja að það veitir eldir borgurum mikla öryggiskennd að vera í nálægð góðrar heilbrigðisþjónustu og ekki síður betri lífsfyllingu að vera í námunda við þjónustu gamla miðbæjarkjarnans. Þá er ekki síður mikilvægt að aldraðir einangrist ekki heldur búi fleiri en færri saman, þar sem líkur sækir líkan heim í krafti reynslu, áhugamála og ekki síst að geta búið sér öruggt og rólegt ævikvöld í miðbæ Reykjavíkur.

---

<sup>1</sup> Sjá hér: [https://fundur.reykjavik.is/sites/default/files/agenda-items/20\\_r13110197\\_-\\_samkeppni\\_um\\_deiliskipulag\\_og\\_throun\\_samgongumidstodvar\\_og\\_annarra\\_bygginga\\_a\\_u-reit.pdf5](https://fundur.reykjavik.is/sites/default/files/agenda-items/20_r13110197_-_samkeppni_um_deiliskipulag_og_throun_samgongumidstodvar_og_annarra_bygginga_a_u-reit.pdf5)

Undanfarin ár hefur skapast mikil eftirspurn eftir íbúðarhúsnæði fyrir 67 ára og eldri á viðráðanlegu verði. Þessi hópur hefur oft og tíðum takmarkað fé á milli handanna. Þróunin hefur farið í þá átt að byggð hafa verið fjölbýli víða um borgina með tengingu við þjónustusel sem er rekið af Reykjavíkurborg.

Hér er um ákveðna hugmyndafræði að ræða, sem fólki líkar vel við og lofar. Það hefur gert það verkum að skapast hefur umframeftirspurn. Aðallega eru það tvö félög sem hafa staðið í byggingu þess konar húsnæðis. Annars vegar er það Félag eldri borgara í Reykjavík og nágrenni (FEB) og hins vegar Samtök aldraðra. Þá hefur umrædd hugmyndafræði útvíkkast við Sléttuveg með tilkomu hjúkrunarheimilis og leiguíbúða og mjög svo aðlaðandi félagsheimilis.

Ekki verður séð að gert sé ráð fyrir sams konar byggingarsvæðum þar sem unnið er með þessa hugmyndafræði á nýjum reitum í Borgarlandinu. Íbúðabyggingar fyrir eldri borgara geta ekki verið staðsettar hvar sem er.

Nauðsynlegt er að hafa í huga að þessi aldurshópur hafi rými til útvistar við sitt hæfi, t.d. þar sem er mikið um flatlendi og góða göngustíga. Einnig er æskilegt að önnur þjónusta eins og lækni- og sjúkrahúspjónusta sé í ásættanlegri fjarlægð sem og önnur þjónusta eins og verslanir o.s.frv. Þessi aldurshópur þarf ekki leikskóla né grunnskóla og hreint óþarfi að staðsetja íbúðarhúsnæði fyrir þá í nálægð við slíkar fjárfestingar. Eldri borgarar þurfa félagslíf í samneyti við sína kynslóð til að fyrirbyggja einmanaleika. Þetta verður mikilvægara eftir því sem árin færast yfir.

Við alla skipulagningu er nauðsynlegt að hafa hugfast mikla fjölgun í hópi 67 ára og eldri en taka þarf mið af þjónustunni sem sá hópur þarf. Þá er einna helst mikilvægt að haft sé að leiðarljósi við skipulagningu svæða fyrir eldri borgara ánægjustundir og lífsgæði. Óskað er eftir að tekið verði tillit til eldra fólks í breytingu á aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030, en nauðsynlegt er að mið sé tekið af bæði þörfum og íbúakosti sem henta þessum einstaklingum.





Svæðisskipulagsnefnd höfuðborgarsvæðisins

## Fundargerð 97. fundar svæðisskipulagsnefndar

97. fundur svæðisskipulagsnefndar höfuðborgarsvæðisins var haldinn föstudaginn 6. nóvember 2020 kl. 13:30 á skrifstofu SSH, Hamraborg 9, Kópavogi og á fjarfundi. Eftirtaldir fulltrúar tóku sæti á fundinum með fjarfundabúnaði með vísan til heimilda í auglýsingu nr. 230/2020 um ákvörðun samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra skv. VI. bráðabirgðarákvæði sveitarstjórnarlaga, nr. 138/2011:

### Reykjavík:

Eyþór Laxdal Arnarlds

### Kópavogsbær:

Helga Hauksdóttir

Bergljót Kristinsdóttir

### Hafnarfjarðarbær:

Ólafur Ingi Tómasson

Daði Lárusson

### Garðabær:

Sigurður Guðmundsson

Harpa Þorsteinsdóttir

### Mosfellsbær:

Ásgeir Sveinsson

Sveinn Óskar Sigurðsson

### Seltjarnarnesbær:

Ragnhildur Jónsdóttir

Karen María Jónsdóttir

### Kjósarhreppur:

Maríanna Hugrún Helgadóttir

Varaformaður, Helga Hauksdóttir, setti fund og stýrði.

Jón Kjartan Ágústsson svæðisskipulagsstjóri höfuðborgarsvæðisins ritaði fundargerð.

Þetta gerðist:

### 1. Ofanbyggðarvegur, skipulagsleg staða málsnr. 2010005 – kynning

Bryndís Friðriksdóttir og Erna Bára Hreinsdóttir frá Vegagerðinni tekur sæti undir þessum lið.

#### Afgreiðsla

*Svæðisskipulagsnefnd þakkar Vegagerðinni fyrir greinargóða kynningu. Svæðisskipulagsnefnd vísar umfjöllun um stofnvegakerfi og afkastagetu til umfjöllunar í fagráði.*

### 2. Urriðakotshraun – áform um friðlýsingu, málsnr. 2010006

Lagt fram bréf Umhverfisstofnunar dags. 29.09.2020 þar sem kynntar eru áform um friðlýsingu Urriðakotshrauns í Garðabæ. Einnig lagt fram kort dags. 24.08.2020. Einnig lögð fram umsögn svæðisskipulagsstjóra dags. 05.10.2020.

#### Afgreiðsla

*Málinu vísað til framkvæmdanefndar svæðisskipulagsnefndar.*

*Fulltrúar Hafnarfjarðarkaupstaðar leggja fram eftirfarandi bókun:*



Svæðisskipulagsnefnd höfuðborgarsvæðisins

*Umsögn umhverfis- og skipulagssviðs Hafnarfjarðar dagsett 6. október 2020 vegna áforma um friðlýsingu Urriðakotshrauns var lögð fram í skipulags- og byggingarráði þann 6. október sl. Skipulags- og byggingarráð tók undir umsögnina og ítreka fulltrúar Hafnarfjarðarkaupstaðar þær áherslur sem þar koma fram.*

**3. Aðalskipulag Reykjavíkur. Endurskoðun á stefnu um íbúðarbyggð og blandaða byggð, málsnr. 2010007**

Lögð fram drög að endurskoðun á Aðalskipulagi Reykjavíkur dags. sept. 2020 ásamt fylgigögnum og bréf dags. 15.10.2020

**Tillaga að afgreiðslu**

Lögð fram tillaga um frestun:

*Marianna Hugrún Helgadóttir og Sveinn Óskar Sigurðsson kjósa með frestun.*

*Eyþór Laxdal Arnarlds, Helga Hauksdóttir Bergljót Kristinsdóttir, Ólafur Ingi Tómasson, Daði Lárusson, Sigurður Guðmundsson, Harpa Þorsteinsdóttir, Ásgeir Sveinsson, Ragnhildur Jónsdóttir og Karen María Jónsdóttir kjósa gegn frestun.*

**Tillaga felld**

Helga Hauksdóttir Bergljót Kristinsdóttir, Ólafur Ingi Tómasson, Daði Lárusson, Sigurður Guðmundsson, Harpa Þorsteinsdóttir, Ásgeir Sveinsson, Ragnhildur Jónsdóttir og Karen María Jónsdóttir leggja fram eftirfarandi bókun:

*Svæðisskipulagsnefnd bendir á að í svæðisskipulagi koma fram ýmiss markmið og aðgerðir sem vísað er til útfærslur í aðalskipulagsáætlunum sveitarfélaga. Svæðisskipulagsnefnd bendir á að í svæðisskipulagi koma fram viðmið um einkenni bæjarkjarna í töflu 2, sem sveitarfélög þurfa að útfæra nánari í aðalskipulagi.*

*Svæðisskipulagsnefnd bendir á að fjögurra ára þróunaráætlun um íbúðaruppbyggingu og aðra uppbyggingu er í vinnslu hjá SSH. Fyrstu tölur um áætlaða íbúðaruppbyggingu sveitarfélaganna til næstu fjögurra ára verða tilbúnar til rýni innan skamms og gætu þær kallað á endurskoðun varðandi áætlaða íbúðaruppbyggingu í tillögu að nýju aðalskipulagi Reykjavíkur.*

*Eyþór Laxdal Arnarlds og Sveinn Óskar Sigurðsson leggja fram eftirfarandi bókun:*

*Í drögum að tillögu um breytingar á Aðalskipulagi „Nýr viðauki“ skortir á að nægt framboð af hagstæðu byggingarlandi sé tryggt. Uppsafnaður skortur á íbúðum fer vaxandi miðað við nýjustu upplýsingar Samtaka Iðnaðarins og er nauðsynlegt að borgin bjóði upp á fjölbreytta og hagkvæma valkosti. Í því sambandi væri nærtækt að heimila uppbyggingu á Keldum innan fimm ára, eða frá 2025. Þá er jafnframt mikið tækifæri í að heimila íbúðir í Örfirisey þar sem þjónusta og verslun er þegar til staðar. Ekki er vikið að því að starfsemi olíubirgðastöðvar á að minnka um helming fyrir 2025. Þá er ekki mælt fyrir íbúðum við BSÍ reit sem þó er í hugmyndasamkeppni. Skortur á hagstæðu byggingarlandi mun áfram leiða til verðhækkana á húsnæði í Reykjavík og gera ungu fólki og fyrstu kaupendum erfitt fyrir að velja borgina sem búsetukost. Í tillögunni er gert ráð fyrir yfir 4.000 íbúðum á flugvallarsvæðinu, en óraunhæft er að gera ráð fyrir þeim á skipulagstímabilinu. Tillagan gerir ekki ráð fyrir sveigjanleika hvað varðar notkunarheimildir atvinnuhúsnæðis. Undanfarin ár hafa sýnt hversu mikið getur breyst á stuttum tíma. Sú leið að hafa starfsemiskvóta án heimilda til sveigjanleika takmarkar notkunarmöguleika atvinnuhúsnæðis, ekki síst á jarðhæðum.*



Svæðisskipulagsnefnd höfuðborgarsvæðisins

*Sveinn óskar Sigurðsson leggur fram eftirfarandi bókun:*

*Fulltrúi Miðflokksins í svæðisskipulagsnefnd höfuðborgarsvæðisins sendi skeyti á varaformann svæðisskipulagsnefndar höfuðborgarsvæðisins eftirfarandi skeyti fyrir 97. fund nefndarinnar: „Tillaga Sveins Óskars Sigurðssonar: „Svæðisskipulagsnefnd höfuðborgarsvæðisins leggst gegn þeim miklu byggingaáformum í Reykjavík sem ná m.a. yfir allan Reykjavíkurlugvöll. Einnig eru uppi áform um borgarlínu sem telst, að öllu óbreyttu óhagkvæm m.a. út frá þjóðhagslegum ávinningi sem telst lítill sem enginn. Óskað er eftir því að tillagan verði flutt á fundinum og borin undir atkvæði nefndarmanna. Meðfylgjandi er greinargerð sem óskað er eftir að fylgi með og verði látin inn á fundargátt svæðisskipulagsnefndar eins og önnur gögn sem þar eru.“. Varaformaður nefndarinnar hafnaði að taka tillögu þessa til afgreiðslu undir dagskrárliðnum „Aðalskipulag Reykjavíkur. Endurskoðun á stefnu um íbúðarbyggð og blandaða byggð, málsnr. 2010007" og tóku fulltrúar Sjálfstæðisflokksins í Hafnarfirði og Garðabæ undir með varaformanni svæðisskipulagsnefndar að hafna því að tillagan yrði borin upp, tillaga sem barst ásamt greinargerð fyrir fundinn. Tekið er undir bókun fulltrúa Sjálfstæðisflokksins í Reykjavík. Að öðru leiti er situr fulltrúi Miðflokksins hjá undir þessum dagskrárlið. Meðfylgjandi er greinargerð sem fylgir þessari bókun.*

**4. Starfs- og fjárhagsáætlun svæðisskipulagsnefndar fyrir árið 2021, málsnr. 1510002**

Lagt fram minnisblað svæðisskipulagsstjóra dags. 5. október 2020 sem var lagt fyrir stjórn SSH 5. október 2020. Einnig lagt fram minnisblað svæðisskipulagsstjóra með tillögu að starfs- og fjárhagsáætlun fyrir árið 2021 dags. 4.11.2020.

**Afgreiðsla**

*Tillaga að starfs- og fjárhagsáætlun dags. 4.11.2020 samþykkt. Vísað til aðildarsveitarfélaga til afgreiðslu.*

**5. Áform um stækkun þjóðgarðsins Snæfellsjökuls, málsnr. 2005001**

Lagt fram bréf Umhverfisstofnunar dags. 20.10.2020 þar sem kynntar eru hugmyndir að stækkun þjóðgarðsins Snæfellsjökuls Einnig lagt fram kort dags. 06.10.2020, yfirlýsing dags. 20.10.2020 og tillaga að nýrri reglugerð um þjóðgarðinn Snæfellsjökul ódags.

**Afgreiðsla**

*Erindi vísað frá. Varðar ekki hagsmuni svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins.*

*Ekki fleira var gert. Fundi lauk klukkan 15:30*



Skipulags- og samgönguráð Reykjavíkur

Reykjavík, 11. desember 2020

**Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2040. Stefna um íbúðarbyggð og framlenging skipulagstímabils-  
vinnslutillaga til kynningar og umræðu. Yfirlit athugasemda og svör (fyrstu drög). Til umræðu áður  
en formleg tillaga er lögð fram til afgreiðslu.**

**Vinnuferlið:**

Borgarráð Reykjavíkur samþykkti þann 20. júní 2019 að boða til umfangsmikilla breytinga á aðalskipulaginu, með megin áherslu á stefnu um íbúðarbyggð og tengsl húsnæðisuppbyggingar og fyrirhugaðrar Borgarlínu. Einnig var boðað að endurmeta vaxtarforsendur og horfa til lengri tíma en 2030. Verklýsingin var í kynningar- og umsagnarferli fram á haustið 2019. Veturinn 2019 til 2020 var hafinn undirbúningur að tillögugerð og frumdrög að breytingartillögum voru lagðar fram nokkrum sinnum til umræðu í skipulags- og samgönguráði. Haustið 2020 lágu fyrir fyrstu drög að breytingartillögum ásamt umhverfisskýrslu og öðrum fylgiskjöllum. Í byrjun október sl. var ákveðið að kynna opinberlega fyrirliggjand drög umhverfis- og skipulagsviðs, eftir kynningu og umræður þeirra í skipulags- og samgönguráði þann 7. október og í borgarráði þann 15. október sl. Tilgangur slíkrar kynningar, sbr. 2.mgr. 30. gr. skipulagslaga, er að kalla fram viðbrögð og athugasemdir hagsmunaaðila áður en formleg tillaga verður útfærð og samþykkt í auglýsingu. Drög að tillögum hafa verið kynnt með margvíslegum hætti undanfarnar vikur, m.a. á tveimur opnum kynningarfundum (streymisfundum), á opnum fundi allra íbúarráða í borginni, auk auglýsinga í fjölmiðlum, með fréttatilkynningum og sérstakri kynningu í bæklingi sem dreifður var í öll hús á höfuðborgarsvæðinu. Töluverð umræð hefur verið um breytingartillögurnar í fjölmiðlum og samfélagsmiðlum. Drögin voru sérstaklega send á skilgreinda hagaðila þar sem óskað var eftir formlegum umsögnum (sjá lista yfir hagaðila hér að aftan). Gögnin hafa verið aðgengileg á aðalskipulag.is. Uppgefinn athugasemdafrestur var í upphafi til 20. nóvember en var framlengdur til 27. nóvember. Tekið hefur verið við athugasemdum fram í desember, en allmargir höfðu óskað eftir lengri fresti.

**Inntak tillagna og markmið með uppfærslu aðalskipulagsins:**

Tillögurnar fela m.a. í sér heildaruppfærslu á stefnu um íbúðarbyggð, skilgreiningu nýrra svæða fyrir íbúðir, stakar breytingar á völdum atvinnusvæðum og samgönguinnviðum, auk þess sem sett eru fram ný megin markmið í völdum málaflokkum. Tillögurnar gera enn fremur ráð fyrir því að tímabil aðalskipulagsins verði framlengt til ársins 2040. Með tillögum er hert á framfylgd gildandi stefnu um sjálfbæra borgarþróun. Breytingar miða allar að því að tryggja betur framfylgd megin markmiða gildandi aðalskipulags (AR2010-2030) um sjálfbæra borgarþróun. Tillögur grundvallast einnig á áherslum sem koma fram í ýmsum öðrum samþykktum stefnuskjöllum Reykjavíkurborgar, s.s. Húsnæðisáætlun, Loftslagsstefna, Stefna Reykjavíkur um líffræðilega fjölbreytni og taka mið af yfirstandandi stefnumörkun í öðrum málaflokkum s.s. gerð Græna plansins. Breytingarnar eru einnig í samræmi við megin markmið svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins og markmið um uppbyggingu Borgarlínu, Loftslagsstefnu ríkisins, áherslur Landsskipulagsstefnu ríkisins og markmið í öðrum stefnuskjöllum stjórnvalda á sviði umhverfismála. Tillögurnar ganga einnig í takti við heimsmarkmið SP.

---

## Alls b́arust athugasemdir og umsagnir frá 82 aðilum kynningartíma vinnslutillögu:

Eftirtaldir aðilar hafa gert athugasemdir eða lagt fram umsagnir (tímaröð skráningar):

- 1 Faxaflóahafnir, dagsett 27. nóvember 2020
- 2 Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur, dagsett 19. nóvember
- 3 Sorpa, dagsett 26. nóvember
- 4 Þór Sigfússon, f.h. Íslenska sjávarklasans, dagsett 26. nóvember
- 5 Brimgarðar, vegna Grandagarðs 8, dagsett 27. nóvember 2020
- 6 Reginn, dagsett 27. nóvember, 2020
- 7 Reitir, dagsett 27. nóvember
- 8 Hafrannsóknarstofnun, dagsett 20. nóvember
- 9 Isavia, dagsett 20. nóvember
- 10 Öryggisnefnd Félags íslenskra atvinnuflugmanna, dagsett 27. nóvember
- 11 Ásta Logadóttir, verkfræðingur, Ólafur Hjálmarsson, verkfræðingur, Örn Þór Halldórsson, arkitekt
- 12 Samtök iðnaðarins, dagsett 20. nóvember 2020
- 13 Félag eldri borgara í Reykjavík og nágrenni, Ingibjörg H. Sverrisdóttir, dagsett 19. nóvember
- 14 Félag eldri borgara í Reykjavík og nágrenni og Samtök aldraðra, Ingibjörg H. Sverrisdóttir og Magnús Björn Brynjólfsson, dagsett 19. nóvember
- 15 Ársæll Guðmundsson, skólameistari Borgarholtsskóla, dagsettar 26. nóvember
- 16 Græðir, vega og landeigendafélag á austurheiðum, dagsett 26. nóvember
- 17 Íbúaráð Háaleitis- og Bústaðahverfis, dagsett 27. nóvember.
- 18 Íbúaráð Kjalarness, dagsett 20. nóvember
- 19 Foreldrafélag Álftamýrarskóla, dagsett 26. nóvember
- 20 Íbúasamtök Laugardals, dagsett 25. nóvember
- 21 Íbúasamtök miðborgar, Benóný Ægisson, dagsett 27. nóvember
- 22 Prýðifélagið Skjöldur, Anna Bender, formaður, dagsett 27. nóvember
- 23 Íbúar við Fjólugötu 5, 23, 25, dagsettar 19. nóvember
- 24 Anna Sif Jónsdóttir og íbúar að Fornastekki 7, dagsett 20. nóvember
- 25 Ívar S. Kristinsson og Erla Halldórsdóttir, Geitastekki 1, dagsett 27. nóvember
- 26 Bjarni Guðmundsson, dagsett 27. nóvember
- 27 Bjarni V. Guðmundsson, dagsett 12. nóvember
- 28 Björn Hauksson, dagsett 27. nóvember
- 29 Daði Björnsson, Logafold 78, dagsett 25. nóvember
- 30 Íbúar við Einimel 5, 7, 9, 11
- 31 Ester Helgadóttir, dagsett 27. nóvember (þrjár athugasemdir)
- 32 Guðrún Pétursdóttir, 23. nóvember
- 33 Haraldur Óskar Haraldsson og Guðrún Pétursdóttir, Smáraríma 81, dagsett 23. nóvember
- 34 Heiðbjört Tíbrá, Rimahverfi, dagsett 18. nóvember
- 35 Heiða Rós Gunnarsdóttir, dagsett 19. nóvember
- 36 Katrín Þorsteinsdóttir, Grafarvogsbúi
- 37 Ólafur Páll Jónsson, íbúi Vesturbæ, dagsett 17. nóvember
- 38 Ragnhildur B. Guðjónsdóttir, dagsett 27. nóvember

- 
- 39 Jón Pétursson, fulltrúi Miðflokksins í skipulagsnefnd Mosfellsbæjar, dagsett 24. nóvember
- 40 Umhverfisstofnun, dagsett 17. nóv
- 42 Íbúaráð Miðborgar, fjórir fulltrúar, dagsett 1. des, Margrét M. Norðdahl, Diljá Ámundadóttir Zoega, Benóný Ægisson og Jón Magnússon.
- 41 Íbúaráð Miðborgar, tveir fulltrúar, dagsett 1. des, Örn Þórðarson og Kristín Vala Erlendsdóttir.
- 43 Samtökin um betri byggð, dagsett 30. nóv.
- 44 Leikskólinn Álftaborg, dagsett 3. des
- 45 Íbúasamtök Háaleitis, dagsett 3. des
- 46 Sigríður Ingólfssdóttir, Arnarhóli 2, Magnús Þ. Jónsson, Hólar í landi Mógilsár, Þorbjörg Gígja, Naustanesi, Ottó B. Ólafsson, Naustanesi, ofl, dagsettar 29. nóvember
- 47 Íbúaráð Grafarvogs, dagsett 2. des
- 48 Íbúaráð Grafarholts – og Úlfarsárdals, dagsett 27. nóvember
- 49 Íbúasamtök Úlfarsárdals, dagsett 27. nóvember
- 50 Knattspyrnufélagið Fram
- 51 Harpa Björt Barkardóttir, dagsett, dagsett 27. nóv
- 52 Kjartan Kjartansson, dagsett 27. nóv
- 53 Agatha Guðmundsdóttir, dagsett 27. nóv
- 54 Árni Jón Sigfússon og Annetta Scheving, dagsett 27. nóv
- 55 Benony Benonysson, , dagsett 27. nóv
- 56 Friðrik Ingi Þráinsson, dagsett 27. nóv.
- 57 Bjartmar Arnarson
- 58 Björn Ingi Björnsson, dagsett 27. nóv
- 59 Gerður Gunnarsdóttir, dagsett 27. nóv
- 60 Guðbrandur Benediktsson, dagsett 27. nóv
- 61 Guðmundur Ingi Þorsteinsson, dagsett 27. nóvember
- 62 Gunnar Ólafsson, dagsett 27. nóvember
- 63 Harpa Helgadóttir, dagsett 27. nóvember
- 64 Helga Hreiðarsdóttir, dagsett 27. nóvember
- 65 Ingi Freyr Ágústsson, dagsett 27. nóvember
- 66 Ingimundur Stefánsson, dagsett 27. nóvember
- 67 Íris Magnúsdóttir, dagsett 27. nóvember
- 68 Kristinn Steinn Traustason, dagsett 27. nóvember
- 69 Steinunn Haraldsdóttir, dagsett 27. nóvember
- 70 Unnsteinn Örn Elvarsson, dagsett 27. nóvember
- 71 Vala Gauksdóttir, dagsett 26. nóvember
- 72 Svæðisskipulagsnefnd höfuðborgarsvæðisins, dagsett 6. nóvember, fundargerð
- 73 Bláskógabyggð, dagsett 9. nóvember
- 74 Hvalfjarðarsveit, dagsett 13. nóvember
- 75 Kópavogsbær, dagsett 22. október
- 76 Mosfellsbær, dagsett 6. nóvember
- 77 Umhverfis- og heilbrigðisráð Reykjavíkurborgar, dagsett 9. desember
- 78 Íbúaráð Breiðholts, dagsett 9. desember
- 79 Vinir Vatnsendahvarfs, dagsett 9. desember

- 80 Vegagerðin, 11. desember  
 81 Íbúaráð Vesturbæjar, dagsett 9. des  
 82 Íbúaráð Árbæjar- og Norðlingaholts, dagsett 10. desember  
 83 Veitur, dagsettar 11. desember

**Yfirlit athugasemda, samantekt og fyrstu svör:**

Nr.	Aðili:	Inntak athugasemdar	Svar	Viðbrögð
1	Faxaflóahafnir, dagsett 27. nóvember 2020	<p>a. Gerð er athugasemd við viðari heimildir um íbúðarhúsnæði / íbúðarherbergi á atvinnusvæðum – til tímabundinnar dvalar vinnuafis.</p> <p>b. Bent að afmörkun byggingarreita í Vesturbugt á þemakorti fylgir ekki mörkum landnotkunar hafnarsvæðis.</p> <p>c. Haft verði samráð við Faxaflóahafnir við útfærslu Sæbrautar í stökk.</p> <p>d. Svæði sunnan Klepps, sem nú er verslunar- og þjónustusvæði verði skilgreint með þeim hætti að þar rúmist samfélagsþjónusta.</p> <p>e. Núverandi heimild um miðsvæði M18 við Köllunarklett um mögulegt íbúðarhúsnæði (undir 49 íbúðir) verði felld alfarið út.</p> <p>f. Óskað eftir að heimildir um aukningu atvinnuhúsnæðis verði færðar verulega upp eða í 145 þús. m<sup>2</sup>, þar sem til stendur að endurskoða deiliskipulag á svæðinu.</p> <p>g. Lagst er gegn því að spilakassar séu heimildir á hafnarsvæðum í Örfirisey.</p> <p>h. Settar eru fram efasemdir, á grundvelli forsenda Orkusparnefndar, að raunhæft sé að loka oliustöðinni fyrir 2040. Þó magn eldsneytis minnki verulega sem fer um stöðina, þá fjölgar tegundum eldsneytis og möguleg þörf fyrir sama fjölda geyma. Faxaflóahafnir gera þó ekki athugasemd við þau markmið sem sett eru fram í drögum.</p> <p>i. Óskað eftir samstarfi þegar starfsemiskvótar á götuhlíðum miðborgar koma til endurskoðunar og einnig minnt á stærðarþarfir Sundahafnar komi til skerðingar þess vegna Sundabrautar.</p> <p>j. Í bókunum í fundargerð, sem fylgdi athugasemdum, var einnig vikið að skipulagi Miðbakka.</p>	<p>a. Markmið með breyttum heimildum er að tryggja öryggi slíks húsnæðis, sem í dag er víða óskráð og eftirlitslítið – að það geti fengið samþykkt og uppfylli þannig körfur um brunaöryggi ofl. Valkostur við opna heimild er að slíkt húsnæði þurfi ávallt að skilgreina í deiliskipulagi.</p> <p>b. Verður lagfært.</p> <p>c. Samráð verður tryggt í viðkomandi vinnuhóp.</p> <p>d. Svæðið verður endurskilgreint sem miðsvæði þar sem heimilt er að vera með samfélagsþjónustu ásamt fjölbreyttri atvinnustarfsemi og þjónustu.</p> <p>e. Verður tekið til skoðunar, en á svæðinu eru áfram áform um byggingu smáhýsa fyrir einstaklinga sem nú eru heimilisláusir. Þarf því að skoða í ljósi skilgreininga um slíkar húsnæðislausnir og aðrar sem lagt er til að séu heimilaðar utan skilgreindrar íbúðarbyggðar og blandaðra miðsvæða.</p> <p>f. Í drögum var byggingarmagn aukið um 15 þús. m<sup>2</sup> frá gildandi aðalskipulagi í samræmi við gildandi deiliskipulag. Í ljósi þess að tímabilið er lengt til 2040 og vegna staðsetningar eru mikil tækifæri til að þróa nýja byggð og því rétt að skapa svoltið rýmri heimildir fyrir Örfirisey.</p> <p>g. Stefna um spilasali er ekki til endurskoðunar í breytingartillögu, en vert að verða við þessari breytingu og ennfremur að hin almenna stefna verði endurrýnd.</p> <p>h. Núverandi skilgreiningu olíuhafnar verður ekki breytt eða þeirri stefnu að hún sé vikjandi í aðalskipulagi til 2040.</p> <p>i. Haft verður samráð við Faxaflóahafnir í viðkomandi málum, þegar þar að kemur.</p> <p>j. Fyrirhugað er fara í vinnu við endurmat á ákvæði, um miðborgina (M1a-M1c), á grundvelli greiningar á framboði atvinnuhúsnæðis og þá í sérstakri aðalskipulagsbreytingu á næsta ári. Þá gefst tækifæri til að skoða sérstaklega ákvæði sem gilda um Miðbakkann.</p>	
2	Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur, dagsett 19. nóvember	<p>a. Minnt á slæm loftgæði og hljóðvist á byggingarreitum við stofnbrautir og umferðarþungar götur og það þurfi að koma fram með meira afgerandi hætti í umhverfisskýrslu.</p> <p>b. Í ljósi nýjustu rannsókna á hækkun sjávarstöðu vegna loftslagsbreytinga, þurfi að ávarpa þá náttúruvæðing með ákveðnar hætti í umhverfisskýrslu, m.a. vegna hafnarsvæðanna og Kvosarinnar.</p>	Athugasemdir verður vísað til VSÓ-ráðgjafar, til skoðunar og mögulegrar uppfærslu á umhverfisskýrslu.	Vísað til vinnu við umhverfisskýrslu
3	Sorpa, dagsett 26. nóvember	Lýst er yfir áhyggjum af áframhaldandi þróun blandaðrar byggðar í Gufunesi, með frekari stækkun miðsvæðis og þar með mögulega aukinni nálægð við móttöku- og flokkunarstöð Sorpu. Líklegt er að komi til árekstra vegna þungaflutninga og mögulegra kvartana vegna lyktar. Óskað er eftir skýrari framtíðarsýn um tilvist stöðvar Sorpu á svæðinu.	Drög að tillögum gera ráð fyrir að núverandi miðsvæði fyrir blandaða byggð nái að lóðamörkum Sorpu að norðanverðu, en lóð Sorpu og svæðið þar suður af er áfram skilgreint sem iðnaðarsvæði (I4) til ársins 2040. Skoðað þarf vel við gerð deiliskipulags fyrir áfanga II í Gufunesi, hvort íbúðarhúsnæði verði heimilt næst við lóðamörk Sorpu.	
4	Þór Sigfússon, f.h. Íslenska sjávarklasans, dagsett 26. nóvember	Vakin er athygli á uppbyggingarstarfi Íslenska sjávarklasans, þar sem byggt er undir nýsköpun og frumkvöðlastarfsemi – og á framtíðarsýn hans "Hugmyndaverksmiðja á	Það er mikilvægt að ákvæði og markmið aðalskipulags og skilmálar í deiliskipulagi styðji við uppbyggingu og þróun á vegum Íslenska sjávarklasans og sambærilegrar starfsemi við	Skoða í samhengi við tillögur um heimildir um íbúðarherbergi, sérstakar

		heimsmælikvarða". Þar er sett fram hugmynd um að gerðar verði minni íbúðir á svæðinu fyrir frumkvöðla, m.a. deilííbúðir með sameiginlegu eldhúsi og fjölbreytt og öflug almenningssvæði sem stöðja við uppbyggingarstarfið.	Grandagarð og í Örfirisey. Það hefur verið mat skipulagsyfirvalda og Faxaflóahafna að fara varlega í að opna á heimildir íbúðarhúsnæðis á þessu mikilvæga atvinnusvæði og standa vörð um fiskihöfnina og sjávarútveginn, því slíkar heimildir gætu haft veruleg ruðningsáhrif.	starfsmannaíbúðir á atvinnusvæðum, sbr. athugasemd í lið 1.
5	Brimgarðar, vegna Grandagarðs 8, dagsett 27. nóvember 2020	Óskað er eftir því að Grandagarður 8, suðurhluti lóðar verði skilgreindur sem sérstakur byggingarreitur sbr. framsetning aðalskipulags um reiti sem hýsa fleiri en 50 íbúðir, enda samræmist uppbygging íbúðarhúsnæðis á þessu svæði öllum megin markmiðum um staðsetningu nýrrar íbúðarbyggðar. Kynntar eru hugmyndir um endurbyggingu á suðurhluta lóðar sem hefur í för með sér niðurrif eldra húsnæðis, en það hefur undanfarin ár hýst atvinnustarfsemi (CCP). Byggðin er brotin upp og myndaður inngarður, til að tryggja hæfilega djúpar byggingar fyrir íbúðir vegna birtuskilyrða – randbyggð sem teygir sig að lóðamörkum og tekur yfir núverandi bílastæði	Í gildandi AR og samkvæmt breytingartillögum er heimilt að byggja íbúðarhúsnæði á svæðinu eða allt að 49 íbúðir. Aðalskipulagið fyrirbyggir ekki að byggt sé með öðrum hætti á lóðinni og niðurrif mögulegt ef það samræmist verndarsjónarmiðum. Formun nýrrar byggðar yrði til skoðunar í deiliskipulagi og meta þarf sérstaklega forsendur þess að byggja að lóðamörkum. Miðað við núverandi byggingarmagn og lítilla aukni magn með breyttri formun byggðar, væri klárlega hægt að byggja fleiri en 50 íbúðir á svæðinu. Það eru því mögulega ástæður til að skilgreina reitinn sem sérstakan byggingarreit með yfir 50 íbúðum og þá lóðin öll að Grandagarði 8.	
6	Reginn, dagsett 27. nóvember, 2020	Sem lóðarhafi að Vinlandsleið 1 á miðsvæði M9 við Grafarholt, óskar fasteignafélagið eftir því að miðsvæðið verði endurskilgreint, þannig að það verði tilgreint sem borgarhlutakjarni sem þjóni viðkomandi borgarhluta, Grafarholti og Úlfarsárdal. Með því yrði rýmkað fyrir nýjum matvöruverslunum, en miðsvæði M9 heimila ekki nýjar matvöruverslanir. Ef svæðið verði ekki skilgreint sem borgarhlutakjarni, þá verði það skilgreint sem miðsvæði með víðari heimildir, m.a. fyrir matvöruverslanir. Með athugasemdinni fylgir ítarlegur rökstuðningur og gerð grein fjölbreytni núverandi starfsemi á umræddu miðsvæði, sem er talið vera eðlisólíkt öðrum svæðum aðalskipulagsins með skilgreininguna M9.	Núverandi ákvæði á umræddu miðsvæði, um takmörkun á matvöruverslunum, er hugsað til að stöðja við öflugri matvöruverslun innan íbúðarhverfanna sjálfra í Grafarholti og Úlfarsárdal. Í báðum hverfunum eru skilgreindir hverfiskjarnar sem geta hýst matvöruverslanir. Mögulegar breytingar á skilgreiningum fyrir miðsvæðið í Grafarholti þarf að skoða í þessu samhengi, en hægt er að taka undir að starfsemi á umræddu svæði er það fjölbreytt að það gefur tilefni til endurskilgreiningar.	
7	Reitir, dagsett 27. nóvember	<i>a. Fagnað er áherslum á sveigjanlegri og opnari heimildir í aðalskipulagi og ekki verði bundið með nákvæmum hætti fjöldi íbúða á einstökum reitum. Það geti létt á stjórnsýslunni og aukið skilvirkni í afgreiðslu mála. Hinsvegar er bent á að ýmis önnur atriði í reglugerðaumhverfinu þurfi endurskoðunar við til að greiða fyrir þéttingu byggðar, m.a. er varða breytingu atvinnuhúsnæðis í íbúðir. Sveigjanlegri heimildir í aðalskipulagi kalla hinsvegar á breytt verklag og samspil ákvarðana í aðal- og deiliskipulagi og mikilvægt að uppbygging sé ávallt metin í stærra samhengi. Gagnrýnt er einnig innheimta innviðagjalda.</i> <i>b. Gerð er athugasemd við að hægt sé að staðsetja sérstök búsetuúrræði á atvinnusvæðum án deiliskipulagsbreytingar.</i> <i>c. Gerð er athugasemd við stækkun miðsvæðis M15 Glæsibær til austurs inná grænt svæði í Laugardalnum, á mótum Grensásvegur og Suðurlandsbrautar. Gerð er sú "lágmarkskrafa" að fram fari greining á því að hvað þörf er fyrir að byggja áður en frekari áform eru útfærð.</i> <i>d. Lagt til að byggingarreitur nr. 62 nái einnig til lóðarinnar að Síðumúla 34 og aðrar lóðir sunnan/vestan Síðumúla</i> <i>e. Lagt til að opnað verði fyrir möguleika á íbúðum á jarðhæðum á svæði M2c, d, e, f, g.</i> <i>f. Bent á að M9 miðsvæðið nái ekki um Holtagarða.</i> <i>g. Lagt til að Nauthólsvegur 50-52 fái skilgreiningu sem miðsvæði M5, sbr. önnur miðsvæði í Vatnsmýri.</i> <i>h. Gerð er athugasemd við skilgreint magn atvinnuhúsnæðis á svæði Kringlunnar og að það gæti aukist um 50 þúsund fermetra í stað 20 þúsund.</i>	a. Opnari heimildir í aðalskipulagi þar sem ekki er ákveðinn fjöldi íbúða á einstökum reitum - heldur sé hann ákveðinn samkvæmt ákveðnu mati í deiliskipulagi - kallar á breytt verklag við meðhöndlun einstakra mála. Í þessu samhengi er þó rétt að minna á að aðalskipulagið setur áfram ákveðin þéttleikaviðmið, ákvæði um hámarkshæðir húsa og að tekið sé tillit til aðliggjandi byggðar – og setur því eftir sem áður skýra ramma um byggingarmagn. Hinsvegar verður meiri sveigjanleiki til að ákveða fjölda íbúðareininga í einstökum verkefnum, en fjöldinn ræðst mjög af meðalstærð íbúðanna og mögulegu hlutfalli annars húsnæðis á reitnum. Tekið er undir að mikilvægt sé að auka skilvirkni í afgreiðslu mála en jafnframt minnt á að vanda þarf ávallt til verka þegar byggt er til framtíðar. Innviðagjöld eru innheimt samkvæmt sérstökum samningum og samkomulagi milli borgar og uppbyggingaraðila í hverju tilvik. b. Viðkomandi breyting var einnig auglýst sem sérbreyting á aðalskipulaginu og þegar verið auglýst og verður skoðað í samhengi við afgreiðslu hennar. c. Lengi hefur verið gert ráð fyrir þeim möguleika að byggja á umræddu götuhorni og raunar í öllum aðalskipulagsáætlunum síðan á 7. áratug. Reiturinn er hluti þess svæðis í deiliskipulagi Laugardals, þar sem skipulagi er frestað. Endanleg ákvörðun um hlutfall byggðar og útivistar á svæðinu hefur því ekki verið tekin. Í drögunum er ekki sett fram nákvæm skilgreining fyrir reitinn, nema að svæðið verði skilgreint sem miðsvæði fyrir blandaða byggð og að hæðaviðmið taki mögulega mið af þeirri byggð sem rís á aðliggjandi götuhornum. Borgarlínustöð verður staðsett við þetta götuhorn og því mikilvægt að mynda á svæðinu ákveðna þungamiðja. Áður en endanleg tillaga verður mótuð þarf að ákvarða nánar um umfang	



			<p>byggðarinnar, frekari afmörkun reits og skoða í samhengi við þann byggingarreit sem þegar er skilgreindur meðfram Suðurlandsbraut að norðanverðu.</p> <p>d. Afmörkun reits nr. 62 verður breytt í samræmi við athugasemd. Reiturinn er ranglega afmarkaður á umræddu korti og átti að ná til allra lóða við Síðumúla.</p> <p>e. Tekið er undir athugasemd og eðlilegra að segja "einkum á efri hæðum", enda er það orðalag sem viðhaft er á sambærilegum svæðum annars staðar í borginni.</p> <p>f. Ekki hefur staðið til að breyta landnotkun í Holtagarðum, enda ekki talið upp í lista yfir breytingar og ekki gerðar breytingar á þéttbýlisuppdrætti. Leiðrétt verður framsetning á umræddu skýringarkorti þannig að Holtagarðar séu sýndir sem M9 svæði.</p> <p>g. Tekið er undir það og metið hvort ekki fari betur að svæðið fái almenna skilgreiningu miðsvæða í Vatnsmýrinni.</p> <p>h. Skoðað verður hvort ekki sé rétt að auka svigrúm til aukningar atvinnuhúsnæðis, í samræmi við hugmyndir í deiliskipulagsvinnu og fyrirbyggjandi rammaskipulag.</p>	
8	Hafransóknarstofnun, dagsett 20. nóvember	<p><i>Minnt er á að hugað verði að vernd einstakrar náttúru, sjávar (fjöru) og ferskvatns á höfuðborgarsvæðinu, og bent sérstaklega á fyrirhugaðar landfyllingar í Elliðaárdvogi, þverun Borgarlínu yfir voginn og áformaða landfyllingu í Skerjafirði. Vísað er til umsagna sem hafa verið lagðar fram í þeim málum á öðrum vettvangi. Einnig minnst á vernargildi við ár s.s. Úlfarsá og Elliðaár, vegna þróunar byggðar í grennd við þær.</i></p>	<p>Í umhverfisskýrslu er horft til umsagna Hafransóknarstofnunar sem hafa borist vegna umræddra landfyllinga, en umræddar landfyllingar eru háðar fyrirvara um niðurstöðu mats viðkomandi framkvæmda.</p>	
9	Isavia, dagsett 20. nóvember	<p><i>Minnt er á að meðan rekinn er flugvöllur í Vatnsmýri þarf að tryggja rekstraröryggi hans og að uppbygging á aðliggjandi svæðum skerði ekki öryggi eða rekstarhæfi. Einnig er bent á að skilyrði verði til að endurnýja starfsleyfi Heilbrigðiseftirlits sem rennur út í lok árs 2024. Einnig er bent á að lagfæra orðalag vegna skipulagsreglna í kafla um hindrunarfleti.</i></p>	<p>Drögin gera ráð fyrir að heimild til flugvallarstarfsemi verði framlengd til ársins 2032 og hægt verði að endurnýja leyfi í samræmi við það. Ennfremur verði rekstraröryggi Reykjavíkflugvallar, sem miðstöðvar innanlandsflugs, tryggt í samræmi við fyrirbyggjandi samkomulag. Kafli um skipulagsreglur og hindrunarfleti verður lagfærður í samræmi við ábendingu.</p>	
10	Öryggisnefnd Félags íslenskra atvinnuflugmanna, dagsett 27. nóvember	<p><i>a. Stefna aðalskipulags um beytta landnotkun í Vatnsmýri og lokun flugvallar á skipulagstímabilinu er gagnrýnd og ekki talin í samræmi við fyrirbyggjandi samkomulag frá nóvember 2019 og minnr á að rekstraröryggi flugvallar í Vatnsmýri verði tryggt þar til nýr flugvöllur verður tekinn í notkun.</i></p> <p><i>b. Vísað er í eldri kafla um Vatnsmýri og gagnrýnt að stefna um flugvöllinn byggist á atkvæðagreiðslunni sem fór fram árið 2001.</i></p>	<p>a. Stefna sem sett er fram í drögum byggir í öllu á fyrirbyggjandi samkomulagi ríkis og Reykjavíkurborgar frá nóvember 2010, þar sem stefnt er að byggingu nýs innanlandsflugvallar í Hvassahrauni. Reykjavíkurborg leggur áhersla á unnið verði markvisst að undirbúningi flugvallar í Hvassahrauni, en með breytingunum á aðalskipulaginu er landnotkun flugvallar í Vatnsmýri framlengd um 12 ára og gætt verður að því að tryggja rekstraröryggi vallarins sem miðstöðvar innanlandsflugs í samræmi við samkomulag.</p> <p>b. Vísað er til eldri kafla í B-hluta sem felldur hefur verið út.</p>	
11	Ásta Logadóttir, verkfræðingur, Ólafur Hjálmarsson, verkfræðingur, Örn Þór Halldórsson, arkitekt	<p><i>a. Fagnað er ákveðnari markmiðum um lýðheilsu og gæði í umhverfi íbúðarbyggðar. Bent er hinsvegar á að erfitt geti reynst að ná þeim markmiðum, miðað við þá stefnu sem sett er um hæðir húsa og meiri áherslu á þéttingu byggðar. Bent er á að tilhneiging sé að fullnýta settar hámarksheimildir og öll frávik, það segir reynslan. Bent er á villu í framsetningu á skýringarmynd er sýnir samspil hæða húsa og byggingarforma á birtuskilyrði.</i></p> <p><i>b. Vakin er athygli á núverandi ákvæðum byggingarreglugerðar um birtuskilyrði í íbúðum sem eru talin ófullnægjandi og tillögum Ljóstæknefndar um úrbætur. Vegna núverandi reglugerðar umhverfis er brýnt að í aðalskipulagi séu settar skýrar kröfur, m.a. um dagsbirtu á neðstu hæðum í þéttustu byggðinni og bent er á aðferð í evrópska dagsbirtustaðlinum. Hvatt er til að ákvæði um birtuskilyrði og hljóðvist verði hert frekar og það leiði til strangari viðmið um</i></p>	<p>a-b. Í drögum að breytingartillögum hefur verið lögð áhersla á að endurbæta markmið og kröfur sem snúa að lýðheilsu almennt og hugað verði betur að birtuskilyrðum við formun nýrrar byggðar. Teiknistofan Stika hefur vegna þess unnið skýringarmyndir og fræðsluefni til að auka skilning á mikilvægi þessara þátta og sett eru ný ákvæði og markmið sem þarf að leggja til grundvallar við mótun byggðar í deiliskipulagi, sem hefur m.a. áhrif á hæðir húsa og form byggðar og hlutföll garðsvæða. Þessi nýju ákvæði munu hafa áhrif á hvernig stefna aðalskipulagsins um hæðir húsa er túlkuð á deiliskipulagsstiginu. Stefna um hæðir húsa eru að stærstu hluta óbreytt frá gildandi aðalskipulagi, en vakin er athygli á því að hert er á ákvæðum varðandi frávik um aukahæðir (verði einkum á götuhornum) og að ekki megi nota uppgefin hámarksviðmið nema fyrir stöku byggingar en ekki samfelldar húsaðir. Fjölbreytni í hæðum verði meira ráðandi. Horft verður til athugasemdana við</p>	

		<i>hæðir húsa og staðsetningu íbúðarbyggðar við umferðaræðar.</i>	mótun endanlegrar tillögu og sérstaklega í kaflanum um gæði íbúðarbyggðar.	
12	Samtök iðnaðarins, dagsett 20. nóvember 2020	<i>Sett er fram gagnrýni á þá stefnu að auka enn á þéttingu byggðar, það leiði til dýrari íbúða en ella og samræmist ekki vel stefnu um hagkvæmt húsnæði. Vísad er til könnunar meðal félagsmanna á mannvirkjasviði en þar kemur það viðhorf fram að lóðaskortur leiði til herra húsnæðisverðs. Einnig kemur fram í könnuninni gagnrýni á afgreiðslutíma í skipulags- og byggingarmálum. Bent er á að það er kaupverð íbúða sem er ráðandi þáttur við val á búsetu en ekki væntur samgöngukostnaður. Einnig er gagnrýnt að of mikil áhersla sé á óhagnaðardrífing leigufélög á húsnæðismarkaði og leggja ætti einnig áherslu á að greiða fyrir uppbyggingu sem nýtur hlutdeildarlána. Samtökin benda á að nú séu kjöraðstæður til að auka fjárfestingu í samgönguinnviðum, sem eru forsendur öflugts atvinnulífs.</i>	Í breytingartillögum er lögð áhersla á kröftugri vöxt og fjölgun íbúða, en stóraukið framboð íbúða er öruggasta leiðin til að tryggja hagkvæmara húsnæðisverð. Með breytingartillögum er boðið upp á byggingu íbúðarhúsnæðis á yfir 100 svæðum, um 65 svæðum vestan Elliðaárósa og um 40 svæðum austan Ósanna, en þar eru einnig finna stærstu byggingarsvæðin sem koma til uppbyggingar fyrir 2030 (Ártúnshöfði, Bryggjuhverfi, Leirtjörn, Gufunes, Keldur). Eins og bent er á í umsögn SI eru "þéttingarsvæðin" mismunandi og æði fjölbreytt, bæði að stærð og gerð, hvort byggð sé fyrir, eignarhald sé dreift eða á einni hendi, götur, veitukerfi og aðrir innviðir séu til staðar, þurfi endurnýjunar við eða byggja þarf þá frá grunni. Það er því einföldun að bera saman eingöngu eitthvað sem nefnt er "þétting" annarsvegar og hinsvegar uppbyggingu á nýjum svæðum í útjaðri. Samkvæmt athugunum Umhverfis – og skipulagssviðs bendir ekki til þess að byggingartími sé lengri á þéttingarreitum en á opnu svæði í útjaðri. Það er þekkt á öllum borgarsvæðum sem eru í vexti og hafa aðdráttarafl fyrir nýja íbúa, störf og fjárfestingu, að húsnæðisverð hækkar umfram almennt verðlag og sérstaklega miðlæg svæði sem nálagast það að verða fullbyggð. Áhersla á úthlutun til óhagnaðardrífing húsnæðisfélaga á undanförunum árum, er ætlað að stemmu stigu við slíkri þróun og breytingartillögur ganga útfrá því að svo verði áfram, en í markmiðum er talað um <i>allt að 25%</i> uppbyggingar verði á vegum slíkra félagam, en metið á hverjum tíma hversu hátt þetta hlutfall þarf að vera. Það er sannarlega einnig markmið húsnæðisstefnunnar að greiða fyrir uppbyggingu sem nýtur hlutdeildarlána, en það veltur á því hvernig skilyrðin eru skilgreind af löggjafanum. Breytingartillögur styðja einnig við átak í uppbyggingu samgönguinnviða á næstum árum, s.s. Borgarlínu.	
13	Félag eldri borgara í Reykjavík og nágrenni, Ingibjörg H. Sverrisdóttir, dagsett 19. nóvember	<i>Vakin er athygli á húsnæðisþörf fólks á aldri yfir 67 ára og sérstaklega þeirra sem ekki hafa mikið fé milli handanna. Einnig er bent á mikilvægi þess að búa til kjarna slíkrar byggðar, eins og tekst hefur vel til með við Sléttuveg, þar sem íbúðir njóta nálægðar við "þjónustusel" sem rekin eru af borginni, almennri félagsaðstöðu, með gott aðgengi að útivistarsvæðum (helst á sléttlendi) og nálægð við sjúkrahöfn.</i>	Það er ljóst að húsnæðisþarfi þessa aldurshóps munu vaxa mjög á næstu árum. Í aðalskipulagi eru þjónustuíbúðir, hjúkrunarheimili og "þjónustusel", öll heimil í almennri íbúðarbyggð og því heimil á þeim yfir 100 byggingarsvæðum sem skilgreind eru í aðalskipulaginu. Aðalskipulagið leggur áherslu á blöndun byggðar, sem felst meðal annars í því að tryggja blöndu félags- og aldurshópa innan einstakra hverfa. Ef fyrir liggja áform á einstaka svæðum þá er eðlilegt að eyrnamerkja slík svæði í aðalskipulagi fyrir þá uppbyggingu. Það er samningsatriði, hvar slík uppbygging á sér stað og hvernig hún er síðan útfærð í deiliskipulagi. Eðlilegt er að taka upp þessar óskir við endurskoðun húsnæðisáætlunar borgarinnar og hvaða svæði eigi að taka frá fyrir þessa uppbyggingu og mögulega klasa slíkrar byggðar og þjónustu.	Skoðað í samhengi við Húsnæðisáætlun Reykjavíkurborgar
14	Félag eldri borgara í Reykjavík og nágrenni og Samtök aldraðra, Ingibjörg H. Sverrisdóttir og Magnús Björn Brynjólfsson, dagsett 19. nóvember	<i>Óskað er eftir því að umræddum félagsamtökum verði úthlutað lóð eða svæði innan svokallaðs BSÍ-reits, við Hringbraut og í grennd við Landspítalann.</i>	Ósk vísad til vinnu við undirbúning skipulagssamkeppni um BSÍ og umfjöllunar í samhengi við Húsnæðisáætlun Reykjavíkur. Í aðalskipulagsbreytingum er gert ráð fyrir heimildum um íbúðir á umræddu svæði.	Skoðað í samhengi við Húsnæðisáætlun Reykjavíkurborgar
15	Ársæll Guðmundsson, skólameistari Borgarholtsskóla, dagsettar 26. nóvember	<i>Vegna tillögu að reit nr. 93, norðan Borgarholtsskóla, fyrir mögulega íbúðaruppbyggingu, eru settar fram hugmyndir um aðra nýtingu svæðisins, vegna stækkunarþarfa skólans, s.s. bílskála og listaskála (vegna kennslu í kvikmyndagerð og leiklist). Bendir einnig á að þetta væri tilvalin</i>	Skilgreining svæðisins í aðalskipulagi, þ.e. á uppdrætti, gæti verið íbúðarbyggð í bland við samfélagsþjónustu. Með því væri ekki lokið fyrir neina möguleika á svæðinu.	

		staður fyrir bókasafn / menningarhús (sbr. nýtt hús í Helsinki). Telur svæðið ekki heppilegt fyrir fleiri hjúkrunarbúðir eða íbúðir eldri borgara.		
16	Græðir, vega og landeigendafélag á Austurheiðum, dagsett 26. nóvember	Gerðar eru athugasemdir og settar fram tillögur að breytingum á skipulagsákvæðum á opnum svæðum á Austurheiðum og varða stefnu um Græna trefillinn, vatnsvernd og uppbyggingu útivistarsvæða.	Staðið hefur yfir vinna við gerð rammaskipulags á Austurheiðum borgarinnar. Í þeirri vinnu koma fram tillögur sem geta leitt til breytinga á aðalskipulaginu. Viðfangsefni þeirra breytingartillagna á aðalskipulaginu sem nú er til umfjöllunar, takmarkast að mestu við þéttbýlishluta borgarinnar innan sk. vaxtarmarka. Til stendur að fara í heildræna skoðun á opnum svæðum aðalskipulagsins utan vaxtarmarka þéttbýlis á næsta ári, ásamt skoðun á landbúnaðarsvæðum á Kjalarnesi.	Athugasemdum vísað til frekari skoðunar hjá Skipulagsfulltrúa vegna rammaskipulags Austurheiða og endurskoðunar á opnum svæðum í aðalskipulaginu á árinu 2021.
17	Íbúaráð Háaleitis- og Bústaðahverfis, dagsett 27. nóvember.	<i>Vísað er til fundar ráðsins 26. nóvember sl., og gerð er athugasemd í tveimur liðum. Annars vegar er ítrekuð fyrri athugasemd vegna uppbyggingar við Furugerði, sem var auglýst sem sérbreyting á aðalskipulaginu. Hins vegar eru gerðar athugasemdir vegna mögulegrar uppbyggingar á íþróttasvæði Fram við Álftamýri, sem nú er ætlað fyrir framtíðariðkendum hjá Vikingi, samkvæmt samningi þar um. Lagt er til að svæðið verði óskert, annað hvort sem svæði til íþróttaiðkunar svo sem verði hefur eða að svæðið eða hluti þess verði gert að almenningsgarði sem þjóni viðkomandi hverfi, en þar er verulegur skortur á grænum svæðum. Einnig er gagnrýnt hvernig staðið hefur verið að flutningi Fram í Úlfarsárdal og aðliggjandi hverfi skilin eftir án skýrrar stefnu um hvaða íþróttafélagi hverfin tilheyra til framtíðar. Lagst er "alfarið gegn þéttingu byggðar á reit 59" (Frmsvæðis) og lagt til að svæðið verði þróað í samvinnu við íbúa hverfisins.</i>	Verður tekið til skoðunar við mótun endanlegrar tillögu og í samhengi við yfirstandandi vinnu við hverfisskipulags.	Til frekari skoðunar við mótun endanlegrar tillögu.
18	Íbúaráð Kjalarness, dagsett 20. nóvember	<i>Íbúaráðið harmar að Kjalarnes skuli ekki vera viðfangsefni breytingartillagna.</i>	Eins og kom fram í verklýsingu aðalskipulagsbreytingar (júní, 2019), er megin viðfangsefni hennar þróun byggðar innan vaxtarmarka og í tengslum við fyrirhugaða Borgarlínu. Aðalskipulagsbreytingin er því takmörkuð við valda þætti, en til stendur að fara í sérstaka breytingu og endurskoðun stefnu utan vaxtarmarka er varðar t.d. opin svæði og landbúnaðarsvæði á Kjalarnesi, nánari stefnu um Grundarhverfi (á grundvelli hverfisskipulagsvinnu sem er hafin). Sú vinna verður hafin á næsta ári. Skipulag Sundabrautar hefur verið í mótun milli Vegagerðar og Reykjavíkurborgar síðustu misseri og farið verður í sérstaka breytingu á aðalskipulaginu, þegar það liggur fyrir.	Þessi atriði verða ávörpuð betur í inngangi aðalskipulagsbreytingar og skýrt sett fram að breytingartillögur ná ekki til allrar borgarinnar.
19	Foreldrafélag Álftamýrarskóla, dagsett 26. nóvember	<i>Mótælt harðlega mögulegri uppbyggingu íbúða á Framsvæði (reit 59) og að svæðið verði nýtt til íþróttaiðkunar annarsvegjar og hins vegar verði þar skipulagt sem útivistarsvæði sem geti orðið hjartað í hverfinu.</i>	Verður tekið til skoðunar við mótun endanlegrar tillögu og í samhengi við yfirstandandi vinnu við hverfisskipulags.	Til frekari skoðunar við mótun endanlegrar tillögu.
20	Íbúasamtök Laugardals, dagsett 25. nóvember	<i>Mótælt er uppbyggingu á reit 42, stækkun miðsvæðis við Glæsibæ, yfir á grænt svæði innan Laugardals. Einnig er vikið að hugmyndum á endurskilgreiningum svæða innan Laugardals, við vesturenda hans við Reykjaveg, vegna áforma um þjóðarleikvang. Fagnað er áformum um Sæbraut í stökk en bent á að gæta þurfi að loftun og mengunarvörnum við gangamunna.</i>	Lengi hefur verið gert ráð fyrir þeim möguleika að byggja úmraeddu götuhorni, á móts við Glæsibæ og raunar í öllum aðalskipulagsáætlunum síðan á 7. áratug. Reiturrinn er hluti þess svæðis í deiliskipulagi Laugardals, þar sem skipulagi er frestað. Endanleg ákvörðun um hlutfall byggðar og útivistar á svæðinu hefur því ekki verið tekin. Áður en endanleg tillaga verður mótuð þarf að ákvarða nánar um umfang byggðarinnar, frekari afmörkun reits og skoða í samhengi við þann byggingarreit sem þegar er skilgreindur meðfram Suðurlandsbraut að norðanverðu. Varðandi mögulega stækkunarþörf íþróttasvæða vegna þjóðarleikvangs, þá liggur hún ekki skýrt fyrir og ekki hafa verið teknar endanlegar ákvarðanir í því samhengi. Svæðið við Reykjaveg er þegar skilgreint sem mögulegt byggingarsvæði fyrir samfélagsþjónustu, líkt og svæði Laugardalshallar. Í drögunum var vikið að	

			endurskilgreiningu þessara svæða sem íþróttasvæða (ÍÞ), sem færi betur á og fengi sömu skilgreiningu og norðurhluti dalsins, þar sem má finna Laugardalslaug, Laugardalsvöll ofl, enda svæðunum ætlað til að þjóna íþróttastarfi.	
21	Íbúasamtök miðborgar, Benóný Ægisson, dagsett 27. nóvember	<p>a. Gerð er athugasemd við að kjarni miðborgarinnar er afmarkaður í heild sem þróunar- og uppbyggingarsvæði.</p> <p>b. Talið er að stefna um hæðir húsa sé of opin og fimm hæða byggingar séu ekki við hæfi á fæstum svæðum innan miðborgarinnar.</p> <p>c. Gagnrýnt er að ekki sé hafin gerð hverfisskipulags í miðborginni og væri eðlilegt að þetta svæði, þar sem mikil uppbygging hefur verið undanfarið sé ekki í forgangi í hverfisskipulagsgerðinni og er vísað til stefnu um hverfisvernd innan Hringbrautar, en þar segir að marka skuli frekari stefnu um vernd byggðar í hverfis- og deiliskipulagi.</p> <p>d. Minnt á að byggð í Vatnsmýri hafi ekki neikvæð umhverfisáhrif á útivistarsvæði og náttúru, sérstaklega fuglafriðlandið og vatnabúskop Tjarnarinnar.</p> <p>e. Bent er á að ekki liggur skýrt fyrir um legu Borgarlínu í gegnum miðborgina og að best fari á að litlir rafmagnsvagnar aki um þróngar götur miðborgarinnar.</p> <p>f. Fjölgun íbúða kallar á aðgerðir í skólamálum, sem ekki er víkið að í Viðaukanum.</p> <p>g. Gagnrýnt er að aðalgötur eru skilgreindar fyrir rólegar íbúðagötur.</p>	<p>a. Í framsetningu breytingar var ákveðið að miðborgin (M1a-M1c) sé eitt þróunarsvæði, þó fyrir liggja að umfangsmikil uppbygging sé aðeins bundin við fáa byggingarreiti. Vegna smáðar reita og mælikvarða aðalskipulags er erfitt að sýna einstaka reiti, en allir reitir, smærri og stærrir, eru tilgreindir í Húsnæðisáætlun Reykjavíkur. Þó uppbyggingu stærra reita sé að mestu lokið eða þegar hafin, þá verður að líta á miðborgina áfram sem breytingar- og þróunarsvæði. Það er eðli heilbrigðra miðborga að breytast og þróast í takti við tímann og svo hefur ávallt verið um miðborg Reykjavíkur. Mikilvægt er t.d. að sveigjanleiki sé til að breyta efri hæðum atvinnuhúsnæðis í íbúðir.</p> <p>b. Stefna aðalskipulags um hæðir húsa gefur upp hámarks hæðir en frekari ákvarðanir eru teknar við mótnun deiliskipulags. Ljóst er að fimm hæðir er ekki regla, heldur hámark við mótnun nýrrar byggðar og ávallt þarf að taka mið af nærliggjandi byggð og verndarsjónarmiðum.</p> <p>c. Hverfisskipulag tekur einkum til íbúðarbyggðar og næði því einkum til íbúðarbyggðar innan Hringbrautar sem liggur að skilgreindu miðborgarsvæði (M1a-M1c). Við undirbúning deiliskipulags er ávallt horft til hverfisverndarstefnu aðalskipulags og gerðar víðeigandi byggða- og húskannanir á vegum Borgarminjasafn.</p> <p>d. Gætt er að þessu við skipulagningu byggðar í Vatnsmýri og ekki stendur til að ganga á umrædd útivistarsvæði.</p> <p>e. Frumdrög Borgarlínu verða kynnt á næstunni og væntanlega nánar í sérbreytingu á aðalskipulaginu.</p> <p>f. Skólamál í miðborginni hafa verið til skoðunar, í samhengi við aðliggjandi skólahverfi. Fyrir liggur að mögulegt væri að nýta húsnæði Vörðuskóla undir skólustarf. Áætluð fjölgun íbúða í miðborginni um 800 til ársins 2040, hefði sennilega lítil áhrif á fjölgun nemenda til lengri tíma lítið, en líklegt er að meðalfjöldi nemenda á íbúð haldi áfram að lækka næstu áratugi í borginni, sbr. breytt aldurssamsetning þjóðarinnar og alþjóðleg þróun í þeim efnun .</p> <p>g. Aðalgötur þessar eru skilgreindar í gildandi aðalskipulagi og eru ekki víðfangsefni breytingartillagna.</p>	
22	Prýðifélagið Skjöldur, Anna Bender, formaður, dagsett 27. nóvember	<p>Gerðar eru athugasemdir við fyrirhugaða byggð og að gengið sé á náttúrulega fjöru sem hefur verndargildi. Gagnrýnt er að samráði og upplýsingagjöf hafi verið ábótavant í skipulagsferlinu. Gerðar eru athugasemdir hversu mikið byggingarmagn hefur aukist á svæðinu miðað við áætlanir í eldra aðalskipulagi (AR2001-2024) og lýst yfir áhyggjum af aukinni umferð. Lanafyllingu er sérstaklega mótmælt og tekið undir sjónarmið Umhverfisstofnunar og Náttúrufræðistofnunar og fyrri athugasemdir Hafrannsóknarstofnunar. Einnig er tekið undir athugasemdir Heilbrigðiseftirlits um mengaðan jarðveg. Ennfremur er tekið undir framkomnar umsagnir flugmálayfirvalda varðandi öryggi og rekstaröryggi flugvallarins. Bent er á markmið aðalskipulags um aðgengi að útivistarsvæðum og náttúrusvæðum, sbr. einnig ný markmið í drögum að AR til 2040, og að fyrirhuguð uppbygging samræmist ekki þeim markmiðum</p>	<p>Það er rétt að byggingarmagn samkvæmt gildandi aðalskipulagi (AR2010-2030) er allnokkuð meira en ráðgert var í eldra aðalskipulagi (AR2001-2024). Þær breytingartillögur sem nú eru auglýstar, boða hins vegar aðeins óverulega breytingu á heildar- byggingarmagni, þar sem íbúðum er fjölgað á kostnað atvinnuhúsnæðis. Markmiðið með breytingum er að styrkja Skerjafjörð sem heilsteyppt hverfi sem getur staðið undir rekstri grunnskóla og hverfiskjarna. Nálægð við grunnskóla og matvörubúð ætti að gera núverandi hverfi að enn meira aðlaðandi búsetukosti. Þá er markmið breytinganna að efla útivistarmögulega og markmiðið að þau útivistarsvæði sem verða fyrir raski á framkvæmdatíma verði öll endurheimt.</p>	Sjá afgreiðslu sérbreytingar vegna breytts aðalskipulags í Skerjafirði
23	Íbúar við Fjólugötu 5, 23, 25, dagsettar 19.	Gerð athugasemd við að Sóleyjargata, milli Skothúsvegur og Njarðargötu, sé skilgreind	Aðalgötur voru skilgreindar við samþykkt gildandi aðalskipulags (ms.br.) og eru ekki	

	nóvember	<i>sem aðalgata og lagt til að því verði breytt, a.m.k. fyrir hluta götunnst. Bent er á aðkoma bíla að húsum við Sóleyjargötu, sem sum hver eru í raun skráð við Fjólugötu, m.a. gistihús, er að stórum hluta við Fjólugötu</i>	viðfangsefni breytingartillagna. Þó hér sé um sértækt mál að ræða er æskilegt að núverandi skipulag aðalgatna verði skoðað heildrænt eða á þessu svæði sem hluti breytinga sem varða miðborgina almennt.	
24	Anna Sif Jónsdóttir og íbúar að Fornastekk 7, dagsett 20. nóvember	<i>Mótmælt er stefnu um hæðir húsa á reit nr. 81, Mjódd (Norður-Mjódd, Suður-Mjódd), þar sem heimildir eru fyrir húsum sem eru yfir 9 hæðir.</i>	Stefna um hæðir húsa í Mjódd er óbreytt frá gildandi aðalskipulag, en samkvæmt breytingartillögum er nú undirstrikað betur að einunigs stakar byggingar getið tekið hámarksheimildir, þ.e. yfir 9 hæðir. Ástæða þess að Mjódd er skilgreint sem svæði fyrir mögulega byggð yfir 9 hæðir, er að á svæðinu eru hús í dag sem ná meiri en 9 hæðum. Í breytingartillögum eru einnig sett fram strangari ákvæðum um neikvæð áhrif hærri byggðar á birtuskilyrði.	
25	Ívar S. Kristinsson og Erla Halldórsdóttir, Geitastekk 1, dagsett 27. nóvember	<i>Mótmælt er stefnu um hæðir húsa á reit nr. 81, Mjódd (Norður-Mjódd /"Garðheimareit", Suður-Mjódd), þar sem heimildir eru fyrir húsum sem eru yfir 9 hæðir.</i>	Stefna um hæðir húsa í Mjódd er óbreytt frá gildandi aðalskipulag, en samkvæmt breytingartillögum er nú undirstrikað betur að einunigs stakar byggingar getið tekið hámarksheimildir, þ.e. yfir 9 hæðir. Ástæða þess að Mjódd er skilgreint sem svæði fyrir mögulega byggð yfir 9 hæðir, er að á svæðinu eru hús í dag sem ná meiri en 9 hæðum. Í breytingartillögum eru einnig sett fram strangari ákvæðum um neikvæð áhrif hærri byggðar á birtuskilyrði.	
26	Bjarni Guðmundsson, dagsett 27. nóvember	<i>a. Gagnrýnt er að nær öll uppbygging á skipulagstímabilinu fara fram á þéttingarsvæðum miðsvæðis í borginni. Leggja þurfi áherslu á fjölskylduvæn hverfi og fjölbreytta uppbyggingu. b. Gagnrýnt er að gengið sé "freklega" á græn svæði og landfyllingu í Skerjafirði mótmælt. c. Efla þurfi betur stofnbrautarhverfið, gera mislæg gatnamót við Bústaðaveg og Reykjanesbraut. Gagnrýnt að Borgarlína gangi á það gatnarými sem er til staðar fyrir einkabilinn. d. Mótmælt er lokun gatna í miðborginni fyrir bílumferð og fækkun bílastæða á svæðinu. e. Sett er fram stefna um uppbyggingu á mörgum svæðum sem er í ósætti við íbúa og gagnrýndur er skortur á samráði.</i>	a. Með breytingartillögnum er boðið upp á byggingu íbúðarhúsnæðis á yfir 100 svæðum, um 65 svæðum vestan Elliðaárósa og um 40 svæðum austan ósanna, en þar eru einnig finna stærstu byggingarsvæðin sem koma til uppbyggingar fyrir 2030 (Ártúnshöfði, Bryggjuhverfi, Leirtjörn, Gufunes, Keldur). Það eru því miklir möguleikar á að bjóða uppá nýja fjölbreytta búsetukosti og fjölskylduvæna íbúðarbyggð í flestum borgarhlutum. b. Markmiðið í tillögnum er að ganga ekki á svæði með náttúru- og/eða útivistargildi. Í lang flestum tilvikum er það raunin og er gerð skýr grein fyrir þeim opnum svæðum sem tekin verða mögulega undir byggð í umhverfisskýrslu aðalskipulagsins. Sett eru markmið og ákvæði um að við útfærslu uppbyggingar verði gróðri og náttúru hlíf eins og kostur er, við gerð deiliskipulags. Varðandi landfyllingu í Skerjafirði þá er verið að minnka hana verulega frá gildandi skipulagi og hún er einnig háð niðurstöðu mats á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar, sem nú stendur yfir. c. Skipulag stofnbrautarkerfis er ekki sérstaklega viðfangsefni breytingartillagna. Að öðru leyti er vísað til fyrirbyggjandi Samgöngusáttamála ríkis og sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu og væntanlegrar kynningar á frumdrögum Borgarlínu. Aðalskipulagið setur almennt ekki stefnu um fjölda akreina á einstökum götum, en bent á að ekki er verið að fækka þeim, heldur taka þær frá fyrir afkastamiklar almenningsamgöngur. Fjölgun akreina á einstökum götum, leiddi að jafnaði til þess að gengið yrði á opin græn svæði í jaðri gatnanna. d. Opnun göngugatna í miðborginni er ekki viðfangsefni breytingartillagna, en stefna um fjölgun þeirra og eflingu gatnarýma fyrir fjölþættari not er staðar í gildandi aðalskipulagi. e. Í aðalskipulagi er mörkuð almenn stefna sem nær til allrar borgarinnar, með almannahagsmunum að leiðarljósi til langrar framtíðar. Ávallt skapast deilur um einstök uppbyggingarverkefni og ljóst að samráðsferli leiðir sjaldnast til afturköllunar stærri uppbyggingarverkefna, en mikilvægt að það geti haft áhrif á nánari útfærslu byggðar í deiliskipulagi.	
27	Bjarni V. Guðmundsson, dagsett 12. nóvember	<i>Gagnrýnd er áherslan á þéttingu byggðar og þversagnakennt sé að segja að með henni sé</i>	Áhersla á þéttingu byggðar eru af margvíslegum toga, umhverfislegum,	

		<p>náttúru utan þéttbýlis hlíft, því stefnan yti atvinnufyrirtækjum út á nýjan jaðar, með tilheyrandi umhverfisáhrifum og lokun flugvallar í Vatnsmýri hefur mikil umhverfisáhrif í Hvassahrauni. Umhverfisáhrifin er þannig flutt til og til annarra sveitarfélaga.</p>	<p>hagrænum og félagslegum. Með betri nýtingu lands sem þegar er raskað eða áður byggt, er m.a. hægt að spara nýtt landnámi í útjaðri og hlífa svæðum sem annars hefði verið raskað. Þétting byggðar tekur ekki eingöngu til íbúðarbyggðar heldur einnig atvinnuhúsnæðis, þ.e. betri nýtingar atvinnusvæðanna og þess húsnæðis sem þar er. Almennir hefur stefnan því mikil áhrif varðandi landþörf nýrra byggingsvæða í jaðri byggðar. Áhersla á íbúðarþéttingu eldri atvinnusvæðum, einkum í vesturborginni hefur hinsvegar haft áhrif á tilflutning einstakra atvinnufyrirtækja, ekki síst á landfreka atvinnustarfsemi, á ný svæði í útjaðri og rétt að undirstrika að þau eru fyrst og fremst innan Reykjavíkur, en borgin leggur lang mest land sveitarfélaganna undir atvinnustarfsemi. Vitanlega verða veruleg umhverfisáhrif af gerð nýs flugvallar í Hvassahrauni, en umhverfislegur og hagrænn ávinningur af uppbyggingu í Vatnsmýri vega þau að líkindum margfalt upp. Þær greiningar sem gerðar hafa verið benda til þess að svo verði, en nýr flugvöllur í Hvassahraun mun vissulega undirgangast umhverfismat, áður en framkvæmdir hefjast.</p>	
28	Björn Hauksson, dagsett 27. nóvember	<p>a. Settar eru fram athugasemdir og ábendingar um endurbætta mælikvarða um áhrif byggðabróunar og mannvirkjagerðar á náttúruna og útivistarsvæði, að náttúran sé metin til verðmæta og sett verði fram bókhalld um græn svæði. Einnig verði settir mælikvarðar fyrir einstök hverfi og nýir mælikvarðar settir fram, s.s. um fjöldi trjáa g kolefnisbindingu.</p> <p>b. Lagt til að unnin verði áætlun um styrkingu hverfiskjarna og aðalगतna í hverjum borgarhluta, t.d. vegna viðburða, sbr. miðborgin</p> <p>c. Skilgreina þarf skuggavarp með gagnsæum hætti og hvað telst ásættanlegt í þeim efnum. Meðan það er ekki gert og matið er byggt á óskráðum viðmiðum, er hætta á að ekki náist sátt í málum</p> <p>d. Settar fram ýmsar ábendingar varðandi Borgarlínu, en almennt fagnað áformum um hana.</p>	<p>a. Ábendingar verða teknar til skoðunar við þróun mælikvarða við framfylgd aðalskipulags. Við gerð breytingartillagna var unnið bókhalld um gerð hvers svæðis sem kemur til greina fyrir uppbyggingu (sjá umhverfisskýrslu) og ástæða til að þróa það frekar og í tengslum við hverfisskipulag fyrir einstaka borgarhluta.</p> <p>b. Almennir er lögð áhersla á frekari styrkingu hverfiskjarna í aðskipulaginu og breytingartillögum, með auknum heimildum um fjölda íbúða og fjölbreyttari starfsemi. Aðrar ábendingar varða framkvæmdaatriði en ekki ákvæði aðalskipulags.</p> <p>c. Það er getur verið erfitt að setja algildar reglur um birtuskilyrði og skuggavarp, vegna ólíkra aðstæðna milli svæða. Í breytingartillögum eru sett ákvæðnari ákvæði um birtuskilyrði og mat á áhrifum hærri húsa. Athugasemd vísað að öðru leyti til Skipulagsfulltrúa.</p> <p>d. Ábendingum vísað til Borgarlínustofu.</p>	Vísað til Skipulagsfulltrúa varðandi viðmið um skuggavarp og ábendingum vegna Borgarlínu vísað til Borgarlínustofu.
29	Daði Björnsson, Logafold 78, dagsett 25. nóvember	<p>Gerð athugasemd við legu Borgarlínu um botn Grafarvogs og Keldnalandið og lögð til ný lega.</p>	<p>Borgarlína er sýnd með skematískum hætti á þessu svæði, þar sem þessi leggur er ekki hluti fyrsta áfanga uppbyggingar og eftir er að útfæra samspil byggðar og opinna svæða í Keldnalandi. Ekki er ólíklegt að Borgarlína fái eilítið aðra legu en nú er sýnd á kortum og færirst nær Vesturlandsvegi, eins og lagt er til í athugasemd, þ.e. til að hlífa grænum svæðum í botni Grafarvogs. Almennir er þó mikilvægt að línan hafa sem miðlægasta legu þar sem hún liggur um ný byggðasvæði.</p>	Skoðað hvort rétt sé að hafa legu Borgarlínu sunnar og hún fylgi að mestu Stórhöfða og Keldnavegi, austur fyrir "bæjarhlað" Keldna
30	Íbúar við Einimel 5, 7, 9, 11	<p>Gerðar eru athugasemdir við mögulega uppbyggingu á reit nr. 6, Ægisíða 102 og sérstaklega mögulega hæð húsa á reitnum, allt að fimm hæðir.</p>	<p>Stefna um hæðir húsa eru sett þannig fram að svæðin eru flokkuð í þrjá flokka og er neðsti flokkurinn, 5 hæðir og undir. Reitir 6 er í þeim flokki og þessi merking þýðir að í mesta lagi geti verið 5 hæða bygging á reitnum. Í breytingartillögu er sett ákvæðnari viðmið um að hámarksheimildir verði aðeins nýttar í undantekningartilvikum, þ.e. stakur hluti byggingar. Við móton endanlegrar tillögu verður til skoðunar hvort setja eigi nánari viðmið á einstaka reiti, sbr. stefna um hæðir húsa á bls. 56 og þá þarf að horfa einnig til viðmiða um þéttleika útfra nálægð við Borgarlínu og góðar almenningssamgöngur, sbr. bls. 55 í Viðaukanum.</p>	
31	Ester Helgadóttir, dagsett 27. nóvember (þrjár athugasemdir)	<p>Gerðar eru athugasemdir við skipulag í Skerjafirði, umfang byggðar, samráðsleysi við undirbúning þess og sérstaklega við áformaða landfyllingu. Einnig gerð athugasemd við að ekki sé farið eftir mótmælum og undirskriftarsöfnun vegna flugvallarins. Gagnrýndur er skammur fyrirvari til að gera</p>	<p>Sjá svör við sambærilegum athugasemdum Þrýðifélagsins Skjaldaðar hér að framan. Varðandi skipulag flugvallarins, þá eru tímamörk hans framlengd til 2032 og sú ákvörðun byggð á samkomulagi um nýjan flugvöll í Hvassahrauni. Uppbygging í Skerjafirði byggist á eldri samningum milli ríkis</p>	

		<i>athugasemdir.</i>	og borgar um sölu þess lands og byggist upp óháð framtíð flugvallarins.	
32	Guðrún Pétursdóttir, 23. nóvember	<i>Gerðar eru athugasemdir við mögulega uppbyggingu á reit nr. 91 við Sóleyjarrima og sérstaklega möguleg hæð húsa á reitnum, allt að fimm hæðir og ætti byggðin að taka að yfirbragði nærliggjandi byggðar. Best væri þó að reiturinn yrði grænt svæði.</i>	Stefna um hæðir húsa eru sett þannig fram að svæðin eru flokkuð í þrjá flokka og er neðsti flokkurinn, 5 hæðir og undir. Reitir 6 er í þeim flokki og þessi merking þýðir að í mesta lagi geti verið 5 hæða bygging á reitnum. Í breytingartillögu er sett ákveðnari viðmið um að hámarksheimildir verði aðeins nýttar í undantekningartilvikum, þ.e. stakur hluti byggingar. Við mótun endanlegrar tillögu verður til skoðunar hvort setja eigi nánari viðmið á einstaka reiti, sbr. stefna um hæðir húsa á bls. 56 og þá þarf að horfa einnig til viðmiða um þéttleika útfra nálægð við Borgarlínu og góðar almenningsamgöngur, sbr. bls. 55 í Viðaukanum.	
33	Haraldur Óskar Haraldsson og Guðrún Pétursdóttir, Smárarima 81, dagsett 23. nóvember	<i>Gerðar eru athugasemdir við mögulega uppbyggingu á reit nr. 91 við Sóleyjarrima og sérstaklega möguleg hæð húsa á reitnum, allt að fimm hæðir og ætti byggðin að taka mið af yfirbragði nærliggjandi byggðar. Best væri þó að reiturinn yrði grænt svæði.</i>	Stefna um hæðir húsa eru sett þannig fram að svæðin eru flokkuð í þrjá flokka og er neðsti flokkurinn, 5 hæðir og undir. Reitir 6 er í þeim flokki og þessi merking þýðir að í mesta lagi geti verið 5 hæða bygging á reitnum. Í breytingartillögu er sett ákveðnari viðmið um að hámarksheimildir verði aðeins nýttar í undantekningartilvikum, þ.e. stakur hluti byggingar. Við mótun endanlegrar tillögu verður til skoðunar hvort setja eigi nánari viðmið á einstaka reiti, sbr. stefna um hæðir húsa á bls. 56 og þá þarf að horfa einnig til viðmiða um þéttleika útfra nálægð við Borgarlínu og góðar almenningsamgöngur, sbr. bls. 55 í Viðaukanum.	
34	Heiðbjört Tíbrá, Rimahverfi, dagsett 18. nóvember	<i>Gagnrýnt er að sett er fram stefna um nýja uppbyggingarreiti í Grafarvogi og þeir merktir allir með allt að 5 hæða byggð. Bent er á þörf fyrir fjölskylduvænar íbúðir í sérþýli.</i>	Stefna um hæðir húsa eru sett þannig fram að svæðin eru flokkuð í þrjá flokka og er neðsti flokkurinn, 5 hæðir og undir. Reitir 6 er í þeim flokki og þessi merking þýðir að í mesta lagi geti verið 5 hæða bygging á reitnum. Í breytingartillögu er sett ákveðnari viðmið um að hámarksheimildir verði aðeins nýttar í undantekningartilvikum, þ.e. stakur hluti byggingar. Við mótun endanlegrar tillögu verður til skoðunar hvort setja eigi nánari viðmið á einstaka reiti, sbr. stefna um hæðir húsa á bls. 56 og þá þarf að horfa einnig til viðmiða um þéttleika útfra nálægð við Borgarlínu og góðar almenningsamgöngur, sbr. bls. 55 í Viðaukanum.	
35	Heiða Rós Gunnarsdóttir, dagsett 19. nóvember	<i>Gerðar eru athugasemdir við mögulega uppbyggingarreiti í Staðahverfi (reitir 95-97)</i>	Viðkomandi reitir eru innan svæðis Golfklúbbs Reykjavíkur og settir fram í samræmi við samkomulag við klúbbinn. Fjölgun íbúða á þessu gæti styrkt viðkomandi hverfi til lengri tíma, hverfisverslun sem og skólasamfélagið.	
36	Katrín Þorsteinsdóttir, Grafarvogsbúi, dagsett 26. nóvember	<i>Mótmælir því að taka allt land Keldna undir byggð. Gagnrýnir að sett er fram stefna um nýja uppbyggingarreiti í grónum hverfum og þeir merktir allir með allt að 5-6 hæða byggð.</i>	Eftir á að móta nánara skipulag á Keldnalandi í samráði við eigendur lands, en uppbygging á svæðinu er háð tímasetningum Borgarlínu um svæðið. Í gögnum breytingartillögu og umhverfisskýrslu er víkið að því að gæta þarf að verðmætum gróður- og náttúrusvæðum í Keldnalandi, þegar kemur að því að móta rammaskipulag eða deiliskipulag fyrir svæðið. Varðandi hæðir húsa, sjá svar við athugasemd nr. 34.	
37	Ólafur Páll Jónsson, íbúi Vesturbæ, dagsett 17. nóvember	<i>Lagt til að gerður verði nýr almenningsgarður er sameinar skóla- og stofnanalóðir vestan Hagatorgs, en torgið sjálft yrði hluti garðsins, sbr. einnig innsend hugmynd í Hverfið mitt. Með þessu yrði margvíslegur ávinningur fyrir skólastarf (til útínáms og útiveru) og samfélag í Vesturbænum og hugmyndin er í góðu samræmi við ýmis stefnuskjöl borgarinnar í umhverfismálum.</i>	Hægt er að framkvæma þessa hugmynd án þess að breyta aðalskipulag, því lóðir stofnanna (sem Samfélagsþjónustu) geta rúmað græn almenningsrými og lóðirnar renna saman við grænt svæði (OP) Hagatorgs. Aðalskipulagið markar eingöngu bindandi stefnu um stofn- og tengibrautir og því heimild að breyta öðrum götum, í deiliskipulagi, í annarskonar borgarrými og bílfrí svæði. Skoða þarf þessa hugmynd einkum útfra hverfisskipulagi umferðar og aðkomu að bílastæðum viðkomandi stofnana.	Vísad til skoðunar til skrifstofu samgöngustjóra og borgarhönnunar.
38	Ragnhildur B. Guðjónsdóttir, dagsett 27. nóvember	<i>Mótmælt er almennt stefnu gildandi aðalskipulags og áherslum í breytingartillögum um þéttingu byggðar einkum í miðbæ og vesturhluta borgarinnar, að gengið sé á græn svæði og náttúrulega fjöru í Skerjafirði, gengið sé á umferðarrými einkabílsins og að ekki er aukid við hana,</i>	Athugasemdir fela í sér almenna gagnrýni á stefnu aðalskipulags, bæði þeirra sem kemur fyrir í gildandi aðalskipulagi og í breytingartillögum. Rétt er að undirstrika að breytingartillögurnar hafa verið kynntar með þeim formerkjum að verið er að herða á núverandi stefnu og skerpa sýnina, en ekki	

		<i>mótmælt stefnu um niðurlagningu flugvallarins, , að Kjalarnesið sé ekki hluti breytingartillagna, almennu samráðsleysi og stuttum fyrirvara til að gera athugasemdir</i>	verði að boða glænýja stefnu. Kynningar- og undirbúningsferlið er því ekki eins viðamikíð og um heildarendurskoðun aðalskipulags er að ræða. Tillögurnar hafa hinsvegar fengið all mikla kynningu og kynntar í þriggung á streymisfundum, sem birtist m.a. í fjölda athugasemda við þær – og framundan er 6 vikna auglýsingatími, þar sem endurbættar tillögur verða kynntar. Vísað er að öðru leyti til svara að framan varðandi einstök atriði.	
39	Jón Pétursson, fulltrúi Miðflokksins í skipulagsnefnd Mosfellsbæjar, dagsett 24. nóvember	<i>Settar eru fram margvíslegar athugasemdir og gagnrýni á einstök atriði í stefnunni eins og hún birtist í drögum að Viðauka og einnig í gildandi stefnu aðalskipulagsins.</i>	Athugasemdir fela í sér almenna gagnrýni á stefnu aðalskipulags, bæði þeirra sem kemur fyrir í gildandi aðalskipulag og í breytingartillögum. Rétt er að undirstrika að breytingartillögurnar hafa verið kynntar með þeim formverkjum að verið er að herða á núverandi stefnu og skerpa sýnina, ekki verið að boða glænýja stefnu. Röksemdafærslan og sýn sem sett er fram í Viðaukanum, endurspeglar þannig í einu og öllu gildandi stefnu í AR2010-2030, önnur stefnuskjöl borgarinnar, stefnu svæðisskipulags höfuðborgarsvæðins, samgöngusáttmála ríkis og sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu, loftslagsstefnu borgarinnar og ríkisvaldsins og Landsskipulagsstefnu ríkisins, gildandi stefnu sem og þann viðauka hennar sem nú er í vinnslu.	
40	Umhverfisstofnun, dagsett 17. nóv	<i>Settar eru fram ýmsar athugasemdir og ábendingar, á grundvelli gildandi lagaákvæða, s.s. um verndarsvæði, fráveitu, mat á náttúrufarsgildi, hljóðvist og loftgæði, áhrif á náttúrsvæði, m.a. vegna landfyllinga, vöktun og eftirfylgini við gerð deiliskipulags - og varða einkum umhverfisskýrslu</i>	Athugasemdir varða einkum umhverfisskýrslu og verða teknar til skoðunar á þeim vettvangi. Minnt er á að umhverfismatið snýr einkum að breytingartillögum og áhrifum uppbyggingar á einstaka nýjum svæðum sem boðuð eru með tillögnum. Umhverfisskýrslan frá 2013, sem fylgdi AR2010-2030, heldur áfram gildi sínu.	Vísað til uppfærslu á umhverfisskýrslu
42	Íbúaráð Miðborgar, fjórir fulltrúar, dagsett 1. des, Margrét M. Norðdahl, Diljá Ámundadóttir Zoega, Benóný Ægisson og Jón Magnússon.	<i>Fagnað er markmiðum um eflingu grænna almenningsrýma, markmið um sjálfbærni hverfa og sérstaklega áformum um stökk á Miklubraut. Settar eru fram athugasemdir og ábendingar í mörgum liðum: a) Að sett verði fram markmið um algilda hönnun, að hún sé leiðarljós við hönnun og uppbyggingu í borginni; b) Tryggð verði leiksvæði fyrir börn á öllum aldri í nýrri byggð; c) Almenningsrýmin þurfa að vera nærandi, listræn, ýta undir sköpun og vera fagurlega hönnuð. Græn svæði verði vernduð; d) Fjölga þarf svæðum til sjóbaða; e) Efla þarf svæðið meðfram Sæbraut, strandlinuna, sem fjölbreytt útivistarsvæði, m.a. með sjóböðum; f) Heimild fyrir 8 hæðum við Laugaveg (sunnanverðan) er gagnrýnd og gæta þarf að skuggavarpri á íbúðarbyggðina norðan megin götunnar; g) Skógarhlíð verði áfram skilgreind sem atvinnusvæði. Þar er tækifæri til efla verslun og þjónustu við íbúa í Hlíðum. Almenn þarf að bæta aðgengi milli Hlíða, Skógahlíðar, Valsvæðis og Öskjuhlíðar; h) Við skipulag á BSI-reit þarf að huga að umhverfinu og nábylli við íbúðarbyggðina; i) Skólavörðuholtið ætti að endurhanna sem heildstætt útivistarsvæði, með fjölbreyttri afbreytingu, matarvögnum og viðburðum; j) Dregið verði úr loft- og hljóðmengun á stofnbrautum sem þvera hverfi 101 og 105; k) Tryggja þarf göngu- og hjólaleiðir í gegnum Landspítalavæðið; l) Banna spilasalí almenn í miðborginni og við Hlemm; m) Víkurkirkjugarður verði settur á lista yfir kirkjugarða í aðalskipulaginu; n) Taka þarf heildstætt á skólamálum í hverfum 101 og 105 og skoða samhliða áformum um þéttingu byggðar; o) Gert verði ráð fyrir ræktunarsvæðum í hverju hverfi; ó) Endurhanna þarf svæðið í kringum Sundhöllina og austan hennar; p) Gerð verði notaleg almenningsrými þar sem skilgreindir eru hverfiskjarnar; r) Farið verði sem fyrst í hverfisskipulag fyrir miðborgina; s) Gætt verði að umhverfissvæðum við hönnun og staðsetningu munna vegna stokks á Miklubraut.</i>	Athugasemdir og ábendingar verða teknar til skoðunar við endurmótun tillögunnar, en mörg þessara atriða eru þegar til athugunar. Sumum athugasemdum verður vísað til viðkomandi skipulagsverkefnis.	



41	Íbúaráð Miðborgar, tveir fulltrúar, dagsett 1. des, Örn Þórðarson og Kristín Vala Erlendsdóttir.	Settar eru fram efnislega sömu athugasemdir og eru í liðum a-s) að ofan. Einnig er minnt á mikilvægi BSÍ sem miðlæggar samgöngumiðstöðvar. Bent er möguleika á að breyta svæðinu austan Vörðuskóla og Austurbæjarskóla í grænna almenningsrými. Hugað verði sérstaklega að skipulagi Kringlumýrarbrautar og örugum tengingum yfir götuna. Þá er minnt á mikilvægi greiðs aðgengis þjónustu-, viðbragðs- og öryggisaðila að Landspítalavæðinu		
43	Samtökin um betri byggð, dagsett 30. nóv.	Megin inntak athugasemda samtakanna er gagnrýni á það að ekki verið bornir saman megin valkostur um byggðapróun í Reykjavík til lengri framtíðar, þ.e. annarsvegar kostur með höfuðáhersla á þetta byggð í Vatnsmýri (kostur samtakanna) og hinsvegar kostur meirihluta borgarstjórnar um uppbyggingu Borgarlínu og þetta byggð meðfram henni. Gera hefði átt þjóðhagslega greiningu á valkostum og byggja hana á nýju samgöngulíkan. Settar eru fram röksæmdafærslur fyrir forgangi uppbyggingar í Vatnsmýri, umfram önnur svæði. Einnig eru settar fram margvíslegar athugasemdir og spurningar um forsendur breytingartillagna, m.a. umferðarspár ofl.	Skýrt er samkvæmt gildandi aðalskipulagi (AR2010-2030) og breytingartillögum að stefnt er að þróun þéttar og blandaðrar byggðar í Vatnsmýri. Stefnumörkun um Vatnsmýrina í AR2010-2030 var byggð á valkostagreiningu og umhverfismati valkosta og grundvölluð á þjóðhagslegri kostnaðar- og ábatagreiningu. Vatnsmýri var þannig skilgreind sem annað tveggja lykilsvæða aðalskipulagsins til ársins 2030, en gert var ráð fyrir að uppbygging í Ártúnshöfða yrði á undan í tímaröðinni. Í breytingartillögum og nýjum Viðauka er gengið útfrá sömu megin áherslum og eru Ártúnshöfði og Vatnsmýri tvö helstu byggingarsvæði til framtíðar í Reykjavík og áfram gert ráð fyrir að uppbygging hefjist fyrir í Ártúnshöfða en Vatnsmýri. Með tillögnum er því ekki verið að umbylta fyrri stefna og því ekki brýn ástæða til að gera nýja valkostagreiningu um megin kosti í byggðapróun. Áfram er miðað við þróun byggðar inná við, innan skilgreindra vaxtarmarka og ekki skilgreind ný lykilsvæði. Áform um Borgarlínu, sem lögð voru fyrst vísir að í AR2010-2030, og staðfest í svæðisskipulagi höfuborgarsvæðisins 2015 og nánar útfærð með svæðisskipulagsbreytingu 2017 og á hönnunarstigi, styðja í raun við uppbyggingu á báðum þessum lykilsvæðum. Tímasetningar uppbyggingar í Vatnsmýri hafa óhjákvæmilega hnikast til (sbr. samkomulag ríkis og borgar um Hvassahraunsflugvöll frá 2019) og miðast við nauðsynlegan undirbúningstíma nýs flugvallar í Hvassahrauni en brýnt er að hraða þar veðurathugunum og öðrum rannsóknum til að tímaáætlanir geti staðist. Varðandi umferðarspár vegna breytingartillagna, þá er tekið mið af fyrirbyggjandi spám sem voru unnar vegna svæðisskipulags 2040, spám sem fylgdu AR2010-1030 en í vinnunni var lagt mat á aukningu umferðar milli 2030 og 2040, sbr. möguleg fjölgun íbúðar á því tímabili (sjá umhverfisskýrsla). Þar var stuðst við eldra umferðarlíkan, en í boðaðum breytingum er lögð áhersla á að hið nýja samgöngulíkan verði beitt markvisst við mat á uppbyggingu á deiliskipulagsstigi á öllum stærri byggingarsvæðum og metin þörf á endurbótum á samgöngukerfum. Lykil markmið í tillögnum er að stuðla að fjölgun íbúa og starfa þar sem auðvelt er að nýta sér vistvæna samgönguinnviði, uppbygging verði í nálægð við Borgarlínu og öfluga atvinnukjörnum og þannig skapist tækifæri fyrir fleiri að ferðast gangandi eða hjólandi til vinnu.	
44	Leikskólinn Álftaborg, dagsett 3. des	Mótmælt er mögulegri uppbyggingu íbúða á Framsvæði (reit 59) sem gæti m.a. valdið aukinni umferð á svæðinu og við leikskólann. Lagt er til að svæðið verði útivistarsvæði sem geti m.a. nýst í útikennslu. Bent er á að hverfið er ekki ríkt af grænum opnum svæðum.	Verður tekið til skoðunar við mótun endanlegrar tillögu og í samhengi við yfirstandandi vinnu við hverfisskipulags.	Til frekari skoðunar við mótun endanlegrar tillögu.
45	Íbúasamtök Háaleitis, dagsett 3. des	Mótmælt er mögulegri uppbyggingu íbúða á Framsvæði (reit 59) og að svæðið verði nýtt til áfram til íþróttaiðkunar og æskulýðsstarfs. Bent er á að hverfið er ekki ríkt af grænum opnum svæðum.	Verður tekið til skoðunar við mótun endanlegrar tillögu og í samhengi við yfirstandandi vinnu við hverfisskipulags.	Til frekari skoðunar við mótun endanlegrar tillögu.

46	Sigríður Ingólfsdóttir , Arnarhóli 2, Magnús Þ. Jónsson, Hólar í landi Mógilsár, Þorbjörg Gígia, Naustanesi, Ottó B. Ólafsson, Naustanesi, ofl, dagsettar 29. nóvember	<p>a. Gerð er athugasemd við það að Kjalarnesið sé ekki viðfangsefni breytingartillagna.</p> <p>b. Harmað er að ekki verði upplýst betur og haft nánara samráð um breytingar á deiliskipulagi Esjumela sem samþykkt var 2019, þar sem opnað var á heimildir fyrir iðnaðarstarfsemi á norðurhluta atvinnusvæðisins, þ.e. norðan vatnaskila. Íbúar hafa þegar kvartað til Umhverfisstofnunar vegna lykta frá svæðinu.</p>	<p>a. Eins og kom fram í verklýsingu aðalskipulagsbreytingar (júní), er megin viðfangsefni hennar þróun byggðar innan vaxtarmarka og í tengslum við fyrirhugaða Borgarlínu. Aðalskipulagsbreytingin er því takmörkuð við valda þætti, en til stendur að fara í sérstaka breytingu og endurskoðun stefnu utan vaxtarmarka er varðar t.d. opin svæði og landbúnaðarsvæði á Kjalarnesi, nánari stefnu um Grundarhverfi (á grundvelli hverfisskipulagsvinnu sem er hafin). Sú vinna verður hafin á næsta ári.</p> <p>b. Umrædd breyting fól það í sér að lóðir norðan vatnaskila geti verið skilgreindar sem lóðir fyrir iðnaðarstarfsemi samkvæmt sérstöku mati. Ekki stendur til að breyta öllu svæðinu norðan vatnaskila á Esjumelum í iðnaðarsvæði, heldur verði það á völdum lóðum og sérstaklega er áskilið að ganga þrifalega um, huga að umhverfisgæðum og lágmarka sjón- og lyktarmengun</p>	
47	Íbúaráð Grafarvogs, dagsett 2. des	Óskað er eftir því að áformuðum breytingum verði slegið á frest, m.a. vegna covid, og gefinn tími til að fara yfir tillögur í vinnuhópum og opnum fundum í hverju hverfi.	Breytingartillögurnar fela í megin atriðum það í sér, að verði er að herða á núverandi stefnu og skerpa almennt núgildandi sýn, en ekki er verið að boða glænýja stefnu. Kynningar- og undirbúningsferlið er því ekki eins viðmikið og þegar um heildarendurskoðun aðalskipulags er að ræða. Tillögurnar hafa hinsvegar fengið all mikla kynningu og kynntar í þriggja á streymisfundum, m.a. á fjólsóttum fundi íbúaráðanna, þar sem farið var yfir tillögurnar borgarhluta eftir borgarhluta. Að meðaltali eru tillögur um 2-3 breytingar, varðandi nýja byggingarreiti, í hverjum borgarhluta. Því er aðeins verið að tala um viðbætur við gildandi skipulag. Tillögurnar hafa fengið ágæta kynningu og birtist það m.a. í fjölda athugasemda við þær. Rétt er að benda á að framundan er 6 vikna auglýsingatími, þar sem kynntar verða endurbættur tillögur og fer sú kynning fram snemma á næsta ári.	
48	Íbúaráð Grafarholts – og Úlfarsárdals, dagsett 27. nóvember	Gerð er athugasemd við endurskilgreiningu miðsvæðis M22 í Höllum, sem skv. breytingartillögu gerir ráð fyrir blandaðri atvinnustarfsemi en engri íbúðarbyggð. Stutt er við þá stefnu að efla atvinnuuppbyggingu í austurhluta borgarinnar, en á hinum nýja svæði ætti áfram að vera heimildir um íbúðir og strangir skilmálar um að á svæðinu risi ekki verkstæði, iðnaður og bílasölur.	Umrætt miðsvæði var skilgreint með nokkuð opnum hætti í gildandi aðalskipulagi, sem blandað svæði fyrir snýrtilega starfsemi, auk möguleika á íbúðarbyggð. Sú möguleika íbúðarbyggð átti þó að vera mjög takmörkuð og einvörðungu til að styðja við það skólahverfi sem nú er að byggjast upp. Miðað við fyrirbyggjandi áform um stækkun núverandi skólahverfis er ekki þörf á fjölgun íbúða innan miðsvæðisins, þ.e. til að tryggja sjálfbært grunnskólahverfi. <p>Í breytingartillögum er gengið lengra í að skilgreina svæðið og felld út heimild að þar geti verið íbúðarbyggð, en lögð áhersla á snýrtilega atvinnustarfsemi, ekki síst næst núverandi íbúðarbyggð og í jaðri útivistarsvæðis í Úlfarsfelli og áformaðan kirkjugarðs. Megin markmiðið er að efla atvinnukjarna í austurborginni og fjölga atvinnutækifærum sem eru innan vaxtarmarka.</p> <p>Skoðað verður í ljós athugasemda og mótmæla hvort rétt sé að þrengja skilgreiningu svæðisins varðandi atvinnustarfsemi og setja ríkari kröfur um umhverfisgæði. Sjá skilgreiningu í drögum hér að neðan:</p> <p>”M22 Hallar. Fyrst og fremst gert ráð fyrir rýmisfrekum verslunum, heildsölum, léttum iðnaði og verkstæðum. Matvælaíðnaður og annar þrifalegur iðnaður getur verið heimill, svo og skrifstofur samkvæmt ákvæðum þar um í deiliskipulagi. Ekki er gert ráð fyrir íbúðarhúsnæði á svæðinu og gistihéimili eða hótél eru ekki heimil nema það sé sérstaklega tilgreint í deiliskipulagi. Matvöruverslun er ekki heimil. Snýrtileg starfsemi skal einkenna jaðar svæðisins til austurs og norðurs.”</p>	Skoðað verður í ljós athugasemda og mótmæla hvort rétt sé að þrengja skilgreiningu svæðis varðandi atvinnustarfsemi og setja ríkari kröfur um umhverfisgæði. Verður tekið til skoðunar við mótun endanlegrar tillögu
49	Íbúasamtök Úlfarsárdals, dagsett 27. nóvember	Lagst er gegn breytingum á miðsvæði, M22 í Höllum og það verði að almennu atvinnusvæði án heimilda fyrir íbúðarbyggð. Stutt er við þá stefnu að efla atvinnuuppbyggingu í austurhluta	Við samþykkt AR2010-2030, var horfið frá því að gera ráð fyrir nýju skólahverfi á umræddu svæði. Svæði var hinsvegar skilgreint með nokkuð opnum hætti í gildandi aðalskipulagi, sem bandað svæði fyrir snýrtilega starfsemi,	Skoðað verður í ljós athugasemda og mótmæla hvort rétt sé að þrengja skilgreiningu svæði

		<p><i>borgarinnar, en á hinum nýja svæði ætti áfram að vera heimildir um íbúðir og strangir skilmálar um að á svæðinu risi ekki verkstæði, iðnaður og bílapartasölur. Ríftað er upp að áður var gert ráð fyrir íbúðarbyggð á svæðinu, sbr. upprunalegt rammaskipulag. Nefnt er að svæðið sé tilvalið til að bjóða upp á sérbyli. Lagt er til að umrætt miðsvæði haldi óbreyttri skilgreiningu, sbr. gildandi aðalskipulag með möguleika á íbúðarbyggð.</i></p>	<p>auk möguleika á íbúðarbyggð. Íbúðaheimildir á umræddu miðsvæði voru takmarkaðar og einkum hugsaðar sem möguleg viðbót við núverandi skólahverfi í Úlfarsárdal, þannig að það næði 1400-1500 íbúðum. Miðað við fyrirbyggjandi áform um stækkun núverandi skólahverfis er ekki þörf á fjölgun íbúða innan miðsvæðisins, þ.e. til að tryggja sjálfbært grunnskólahverfi.</p> <p>Í breytingartillögum er gengið lengra í að skilgreina svæðið og felld út heimild að þar geti verið íbúðarbyggð, en lögð áhersla á snyrtilega atvinnustarfsemi, ekki síst næst núverandi íbúðarbyggð og í jaðri útivistarsvæðis í Úlfarsfelli og áformað kirkjugarðs. Megin markmiðið er að efla atvinnukjarna í austurborginni og fjölga atvinnutækifærum sem eru innan vaxtarmarka.</p> <p>. Sjá skilgreiningu hér að neðan:  “M22 Hallar. Fyrst og fremst gert ráð fyrir rýmisfrekum verslunum, heildsölum, léttum iðnaði og verkstæðum. Matvælaíðnaður og annar þrífalegur iðnaður getur verið heimill, svo og skrifstofur samkvæmt ákvæðum þar um í deiliskipulagi. Ekki er gert ráð fyrir íbúðarhúsnæði á svæðinu og gistiheimili eða hótél eru ekki heimil nema það sé sérstaklega tilgreint í deiliskipulagi. Matvöruverslun er ekki heimil. Snyrtileg starfsemi skal einkenna jaðar svæðisins til austurs og norðurs.”</p>	<p>varðandi atvinnustarfsemi og setja ríkari kröfur um umhverfisgæði. Verður tekið til skoðunar við mótun endanlegrar tillögu</p>
50	Knattspyrnufélagið Fram	<p><i>Sambærileg athugasemd og nr. 48 og 49 og minnt á að þessi breyting sé frekari forsendubrestur til að byggja upp öflugt íþróttafélag í borgarhlutunum og helst þurfi 15-20 þúsund manna byggð til að standa undir því.</i></p>	<p>Eftir samþykkt AR2010-2030 árið 2014 lá fyrir að borgarhlutinn yrði með um 10 þúsund íbúum eða svipað og er í Árbænum í dag og í baklandi Fylkis. Íbúðaheimildir á umræddu miðsvæði voru takmarkaðar og einkum hugsaðar sem möguleg viðbót við núverandi skólahverfi í Úlfarsárdal, þannig að það næði 1400-1500 íbúðum. Miðað við núverandi skilgreiningar í aðalskipulagi og breytingartillögur sem hér er kynntar verður því náð án þess að nýta umrætt svæði, en við bætast svokallaðir austureitir (reitir 103) til framtíðar og ennfremur er enn möguleikar að bæta við íbúðum á svæði Leirstjarnar (M28). Hverfið hefur því ýmsa stækkunarmöguleika, þó ekki séu byggðar íbúðir á svæði M22.</p>	
51	Harpa Björt Barkardóttir, dagsett, dagsett 27. nóv	<p><i>Gerð er athugasemd við breytt skipulag á miðsvæði M22, sbr. athugasemdir 48-50, og talið að ekki sé forsvaranlegt að vera með almenna atvinnustarfsemi og iðnað á umræddu svæði og það hæfi betur undir íbúðarbyggð og snyrtilega atvinnustarfsemi</i></p>	<p>Sjá svör við athugasemdum 48-50</p>	
52	Kjartan Kjartansson, dagsett 27. nóv	<p><i>Sama og nr. 51</i></p>	<p>Sama og nr. 51</p>	
53	Agatha Guðmundsdóttir, dagsett 27. nóv	<p><i>Sama og nr. 51</i></p>	<p>Sama og nr. 51</p>	
54	Árni Jón Sigfússon og Annetta Scheving, dagsett 27. nóv	<p><i>Sama og nr. 51</i></p>	<p>Sama og nr. 51</p>	
55	Benony Benonysson, , dagsett 27. nóv	<p><i>Sama og nr. 51</i></p>	<p>Sama og nr. 51</p>	
56	Friðrik Ingi Þráinsson, dagsett 27. nóv.	<p><i>Sama og nr. 51</i></p>	<p>Sama og nr. 51</p>	
57	Bjartmar Arnarson	<p><i>Sama og nr. 51</i></p>	<p>Sama og nr. 51</p>	
58	Björn Ingi Björnsson, dagsett 27. nóv	<p><i>Sama og nr. 51</i></p>	<p>Sama og nr. 51</p>	
59	Gerður Gunnarsdóttir, dagsett 27. nóv	<p><i>Sama og nr. 51</i></p>	<p>Sama og nr. 51</p>	
60	Guðbrandur Benediktsson, dagsett 27. nóv	<p><i>Sama og nr. 51</i></p>	<p>Sama og nr. 51</p>	
61	Guðmundur Ingi Þorsteinsson, dagsett 27. nóvember	<p><i>Sama og nr. 51</i></p>	<p>Sama og nr. 51</p>	
62	Gunnar Ólafsson, dagsett 27. nóvember	<p><i>Sama og nr. 51</i></p>	<p>Sama og nr. 51</p>	
63	Harpa Helgadóttir, dagsett 27. nóvember	<p><i>Sama og nr. 51</i></p>	<p>Sama og nr. 51</p>	
64	Helga Hreiðarsdóttir, dagsett 27. nóvember	<p><i>Sama og nr. 51</i></p>	<p>Sama og nr. 51</p>	
65	Ingi Freyr Ágústsson, dagsett 27. nóvember	<p><i>Sama og nr. 51</i></p>	<p>Sama og nr. 51</p>	
66	Ingimundur Stefánsson, dagsett 27. nóvember	<p><i>Sama og nr. 51</i></p>	<p>Sama og nr. 51</p>	

67	Íris Magnúsdóttir, dagsett 27. nóvember	Sama og nr. 51	Sama og nr. 51	
68	Kristinn Steinn Traustason, dagsett 27. nóvember	Sama og nr. 51	Sama og nr. 51	
69	Steinunn Haraldsdóttir, dagsett 27. nóvember	Sama og nr. 51	Sama og nr. 51	
70	Unnsteinn Örn Elvarsson, dagsett 27. nóvember	Sama og nr. 51	Sama og nr. 51	
71	Vala Gauksdóttir, dagsett 26. nóvember	Sama og nr. 51	Sama og nr. 51	
72	Svæðisskipulagsnefnd höfuðborgarsvæðisins, dagsett 6. nóvember, fundargerð	Ekki er lögð fram sameiginleg umsögn nefndarinnar, en í fundargerð koma fram bókanir einstakra fulltrúa.		
73	Bláskógabyggð, dagsett 9. nóvember	Engar athugasemdir		
74	Hvalfjarðarsveit, dagsett 13. nóvember	Engar athugasemdir		
75	Kópavogsbær, dagsett 22. október	Engar athugasemdir, en óskilin réttur um að koma með athugasemdir á síðari stigum		
76	Mosfellsbær, dagsett 6. nóvember	Ekki er lögð fram sameiginleg umsögn nefndarinnar, en í fundargerð koma fram bókanir einstakra fulltrúa.		
77	Umhverfis- og heilbrigðisráð Reykjavíkurborgar, dagsett 9. desember	Sjá umsögn Skrifstofu umhverfisgæða, þar sem bent er á ýmis atriði í tillögnum og sérstaklega varðandi umfjöllun um umhverfisáhrif.	Ábendingar verða teknar til skoðunar við mótun endanlegra tillagna og uppfærslu á umhverfisskýrslu	Vísad til uppfærslu á umhverfisskýrslu
78	Íbúaráð Breiðholts, dagsett 9. desember	Hvatt til þess að sett verði ákveðin ákvæði um hámarkshæðir fyrir nýja byggð í Norður-Mjódd/Mjódd og eðlilegt að það hefði verið ávarpað í hverfisskipulagi Breiðholts	Stefna um hæðir húsa í Mjódd er óbreytt frá gildandi aðalskipulagi, en samkvæmt breytingartillögum er nú undirstrikað betur að einunigs stakar byggingar getið tekið hámarksheimildir, þ.e. yfir 9 hæðir. Ástæða þess að Mjódd er skilgreint sem svæði fyrir mögulega byggð yfir 9 hæðir, er að á svæðinu eru hús í dag sem ná meiri en 9 hæðum. Í breytingartillögum eru einnig sett fram strangari ákvæðum um neikvæð áhrif hærri byggðar á birtuskilyrði, sem þarf að taka tillit til við mótun byggðar í deiliskipulagi. Mjóddin var ekki formlegur hluti hverfisskipulags, enda litið á hann sem þróunarsvæði.	
79	Vinir Vatnsendahvarfs, dagsett 9. desember	Gerðar eru athugasemdir vegna Arnarnesvegur og gatnamóta fyrirhugaðrar götu við Breiðholtsbraut. Gagnrýnt að fyrirhuguð gatnamót, sem tillagan boðar, eigi ekki að fara í nýtt umhverfismat. Bent er á þau neikvæðu umhverfisáhrif sem þessi nýja framkvæmd hefur í för með sér, m.a. vegna nálægðar við Vetrargarðinn og einnig lýst yfir áhyggjum af áhrifum hinna nýju gatnamóta á umferðarflæði á Breiðholtsbraut.	Arnarnesvegur hefur verið á aðalskipulagi Reykjavíkur um árabíla skeið. Lega hans hefur verið hnikað, frá upphaflegri hugmynd, til austurs og er þannig að öllu leyti innan Kópavogs, nema næst Breiðholtsbrautinni. Fyrir liggur eldra umhverfismat fyrir umfangsmeiri gatnamót og hefur þörf á nýju mati verið metið í samvinnu við Skipulagsstofnun. Hin nýju gatnamót munu almennt bæta umferðarflæði á Breiðholtsbraut.	
80	Vegagerðin, dagsett 9. desember	Vegagerðin mælir með að þjóðvegir í umsjá Vegagerðar verði auðkennðir sérstaklega, t.d. á skýringarmynd. Minnt er á ákvæði um veghelgunarsvæði og að tekið sé mið af legu Sundabrautar og ekki þrengt að valkostum sem unnið er með í starfandi vinnuhóp um Sundabrautina. Einnig þarf að huga að því að tryggja þ nægilegt rýmis sé tekið frá fyrir Borgarlínu, hjólandi og gangandi. Minnt er á notkun samgöngulíkans við mat á umferð og æskilegt að öll uppbyggingaráform sæti samgöngumati.	Athugasemdir metnar við mótun endanlegrar tillögu. Farið var yfir drögin á fundi með Vegagerðinni 9. desember.	
81	Íbúaráð Vesturbæjar, dagsett 9. des	a. Lýst yfir áhyggjum vegna mögulegrar aukningar á umferð í Vesturbænum vegna stokks á Miklubraut, þar sem stokkurinn mun hafa áhrif á leiðaval í ferðum til miðborgarinnar. Einnig er bent á að Miklubrautin er aðal umferðarleið Vesturbæinga til austurs og ekki hefur komið fram hvernig umferðarstraumar verða leystir meðan á framkvæmdum stendur. b. Umferð mun vaxa á Hringbraut, að óbreyttum ferðavenjum, vegna þéttingar byggðar og aukningu atvinnuhúsnæðis í Örfirisey. Þess vegna þurfi að gera áætlun um endurhönnun gatna í Vesturbæ og setja	a. Stefna um Miklabraut í stökk er sett fram í gildandi aðalskipulagi. Í drögum að breytingartillögu er sett fram nánari stefna um afmörkun stokksins og mögulega staðsetningu gangamunna. Stefna er sett fram með fyrirvara um frumhönnun mannvirkja liggur ekki enn fyrir og umhverfismat hefur ekki verið framkvæmt. Hugað verður að þessum atriðum í væntanlegu umhverfismati, þar sem m.a. er sett fram áætlun um framkvæmdatímann. b. Umrædd sjónarmið eru í samræmi við markmið gildandi aðalskipulags. Vísad til samgöngudeildar en útfærsla og framkvæm er	

		<p>gangandi og hjólandi í forgang og tryggja þarf öruggar þveranir yfir Hringbraut.</p> <p>c. Bent er á mikilvægi KR-svæðis fyrir fjölbætta íþróttastarfsemi og að ný græn svæði komi á móti þeim svæðum sem fara undir íbúðarbyggð á KR-svæðinu.</p> <p>d. Lagt til að halda þurfi strandlengjuni á lofti sem almenningsrými og gæta þurfi að skuggavarpri frá nýrri byggð á svæðið og grænum tengingum frá íbúðarbyggðinni.</p>	<p>væntanlega ekki háð breytingum á aðalskipulaginu.</p> <p>c. Hvati að þessari uppbyggingu kemur frá íþróttafélaginu og ekki liggur fyrir samningur um þessa uppbyggingu milli borgar og KR.</p> <p>Mikilvægt er að uppbygging skerði sem minnst svæði til íþróttaiðkunar.</p> <p>d. Tekið undir það viðhorf að horft sé á strandlínuna sem mikilvæg almenningsrými.</p>	
82	Íbúaráð Árbæjar- og Norðlingaholts, dagsett 10. desember	<p>Lýst er yfir áhyggjum yfir fjarlægð hverfis frá fyrirhugaðri Borgarlínu og tengingum við hana. Kallað er eftir skoðun á því hvernig hægt er tengja hverfið betur við Borgarlínuna. Einnig fylgir með sérbókun fulltrúa sjálfstæðisflokksins, þar sem áherslan á þéttingu byggðar er gagnrýnd og áherslan á að byggja á dýrum miðlægum svæðum – og einnig að gengið er á svæði með verndar- og útivistargildi.</p>	<p>Lega Borgarlínu eru sýnd samkvæmt samþykkt svæðisskipulags höfuðborgarsvæðis og frumdrögum Borgarlínustofu. Sérþreyingar vegna Borgarlínu verða í kynningarferli á næst og verður athugasemdum vísað til þeirrar vinnu. Stofnleið Strætó, með hárrí ferðatíðni er áformuð um hverfin og tengist hún líklega væntanlegri Borgarlínustöð í Elliðaárvogi / Ártúnshöfða.</p>	
83	Veitur, dagsettar 11. desember	<p>Minnt er á þarfir Veitna og gefnar upplýsingar um hvers þurfi að gæta við uppbyggingu og þróun byggðar á næstu árum og áratugum. Sérstaklega er bent á jarðhitaauðlindina, lághitasvæði innan þéttar byggðar og mikilvægi þess að tryggja aðkomu að borholum hitaveitu. Einnig er minnt á stækkunarþörf hreinsimannvirkja frá veitu við Ánanaust og Laugarnes.</p>	<p>Athugasemdir teknar til skoðunar við mótun endanlegrar tillögu. Sjá einnig umfjöllun í Umhverfisskýrslu en haft var samráð við Veitur við gerð hennar. Veitur er samráðsaðili í öllum stærrí uppbyggingarverkefnum.</p>	

Haraldur Sigurðsson