



Reykjavík 04.12.2019

Borgarráð Reykjavíkur  
Tjarnargötu 11  
101 Reykjavík

Hér með sendist útskrift úr gerðabók skipulags- og samgönguráðs frá 4. desember 2019 varðandi eftirfarandi mál.

### **Nauthólsvík**

Lögð fram tillaga umhverfis- og skipulagssviðs, skipulagsfulltrúa, að breytingu á deiliskipulagi Nauthólsvíkur vegna aðkomutengingar við fyrirhugaða Fossvogsbú á um 350 m kafla nýrrar tveggja akreinar akbrautar fyrir almenningssamgöngur sem fellur innan deiliskipulagsins. Kaflinn er hluti af stærri framkvæmd sem er brú yfir Fossvog fyrir almenningssamgöngur, gangandi og hjólandi vegfarendur. Samhliða breytingunni eru gerðar nokkrar fleiri breytingar á skipulaginu og það uppfært miðað við núverandi ástand. Lagðir eru fram uppd. Landmótunar dags. 11. nóvember 2019. Einnig er lögð fram greinargerð Landmótunar dags. 11, nóvember 2019.

*Samþykkt að auglýsa framlagða tillögu, skv. 1. mgr. 41. gr. sbr. 1. mgr. 43. gr. skipulagslaga nr. 123/2010.  
Vísað til borgarráðs.*

*Áheyrnarfulltrúi Miðflokksins bókar: Fulltrúi Miðflokksins leggst alfarið gegn öllum breytingum skipulags sem þrengja að svæði Reykjavíkurflugvallar. Slíkt er með öllu ótímabært, að ekki sé talað um að hér á að ráðast í skipulagsbreytingar gagngert vegna framkvæmdar við brú yfir Fossvog, en þrátt fyrir ítrekaðar ábendingar fulltrúa Miðflokksins hefur það verk ekki enn verið arðsemismetið eins og lög og reglur gera ráð fyrir. Vegagerðin kemur að þessari framkvæmd og fjármagnar stærstan hlut hennar. Nú er það svo, að um Vegagerðina gilda lög rétt eins og aðrar stofnanir og þar segir í II.kafla, grein 4. : „Vegagerðin tekur þátt í gerð samgönguáætlunar. Stofnunin mótar almenna stefnu og viðmið um byggingu, viðhald og þjónustu samgöngumannvirkja, annast forsendugreiningu og frumrannsóknir vegna þeirra, greinir og ber saman ólíka valkosti, gerir tillögu að forgangsroðun verkefna, frumhannar mannvirki og metur kostnað, ARÐSEMI og umhverfisáhrif þeirra.“  
Að ofangreindu er ljóst að arðsemismat er ekkert smámál, það er einn mikilvægasti liður frumstigs hvernar framkvæmdar, þar sem framkvæmdir með slakt arðsemismat eru vinsæðar úr á því stigi, ÁÐUR en lagt er í frekari kostnað við hönnun o.s.frv. o.s.frv.;*

*Tillaga þessi er því ekki hæf til afgreiðslu.*



Reykjavíkurborg  
Umhverfis- og skipulagssvið

F.h. umhverfis- og skipulagssviðs

*Glóey Helgudóttir Finnsdóttir*

Glóey Helgudóttir Finnsdóttir

Fylgiskjöl: uppdr. Landmótunar dags. 11. nóvember 2019 og greinargerð Landmótunar dags. 11, nóvember 2019.





## Nauthólsvík



GREINARGERÐ MEÐ BREYTINGU Á DEILISKIPULAGI

**TILLAGA**

**dags. 11. nóvember 2019**

---



LANDMÓTUN®

Margrét Ólafsdóttir og Kristín Una Sigurðardóttir

*Hamraborg 12, 200 Kópavogi, sími 575 5300*



## Efnisyfirlit

1. VIÐFANGSEFNI OG ÁHERSLUR .....	3
Listi yfir breytingar: .....	4
2. SKIPULAGSSVÆÐIÐ – NÚVERANDI LANDNOTKUN OG FORSENDUR.....	6
3.0. FORNMINJAR.....	7
3. UMHVERFISSKÝRSLA .....	8
3.1. AÐFERÐIR OG FRAMSETNING .....	8
3.2. MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM.....	10
3.3. NIÐURSTAÐA.....	16
3.4. VERKLAG OG TÍMAÁÆTLUN .....	16
3.5. KYNNING OG SAMRÁÐ.....	16
4. HEIMILDASKRÁ.....	17

## Myndaskrá

Mynd 1. Deiliskipulagssvæðið með fyrirhugaðri stækkun til vesturs. ....	3
Mynd 2. Yfirlitsmynd sem sýnir umrætt deiliskipulagssvæði í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030. ..	6
Mynd 3. Úr Landupplýsingakerfi Reykjavíkurborgar sem sýnir strandlínuna um aldamótin 1900 og strandlínuna í dag. ....	7
Mynd 4. Úr landupplýsingakerfi Reykjavíkurborgar sem sýnir strandlínuna um aldamótin 1900 (græn lína) og strandlínuna í dag. Þarna sést hve lítið er eftir af náttúrulegri standlínu í Reykjavík. ....	9

## Töfluskrá

Tafla 1. Skilgreining á vægi áhrifa við umhverfismat deiliskipulagsins. ....	10
Tafla 2. Matsspurningar sem notaðar eru til að meta umhverfisþætti sem notaðir eru í umhverfismati Aðalskipulags Reykjavíkur. ....	11
Tafla 3. Umhverfisviðmið úr stefnu stjórnvalda, lögum og reglugerðum sem höfð eru til hliðsjónar við gerð umhverfisskýrslu. ....	11
Tafla 4. Samanburður við núllkost. ....	16

## 1. VIÐFANGSEFNI OG ÁHERSLUR

Fyrirhuguð er breyting á deiliskipulagi Nauthólsvíkur vegna um 350 m kafla nýrrar tveggja akreina akbrautar fyrir almenningsamgöngur sem fellur innan deiliskipulagsins. Vegkaflinn er hluti af stærri framkvæmd sem er brú yfir Fossvog fyrir almenningsamgöngur, gangandi og hjólandi vegfarendur. Deiliskipulag brúar yfir Fossvog tók gildi þann 29. mars 2019 og var það háð umhverfismati skv. 3. gr laga nr. 105/2006 um umhverfismat áætlana. Markmið þess deiliskipulags er að bæta samgöngur milli Reykjavíkur og Kópavogs, tengja aðliggjandi byggð og jafnframt efla vistvæna samgöngukosti á svæðinu ásamt því að stytta ferðaleiðir og dreifa umferðarálagi á fleiri leiðir og ferðamáta.

Vegkaflinn sem hér um ræðir tengir nýja brú við núverandi Nauthólsveg, og er deiliskipulagssvæði Nauthólsvíkur stækkað til vesturs til að vegkaflinn, sem nær frá nýju deiliskipulagi brúar yfir Fossvog að Nauthólsvogi, auk hjóla- og göngustíga tenginga, falli innan deiliskipulagsins. Fellur vegkaflinn í B flokk skv. 10.09 gr. 1. viðauka laga nr. 106/2000 um lög um mat á umhverfisáhrifum og er háður ákvörðun Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum (10.09 – Nýir tveggja akreina vegir styttri en 10 km í þéttbýli. Nýir vegir utan þéttbýlis á verndarsvæðum. Enduruppbygging vega utan þéttbýlis á verndarsvæðum.) Í flokki B og C eru tilgreindar þær framkvæmdir sem kunna að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif og metið er í hverju tilviki með tilliti til eðlis, umfangs og staðsetningar hvort háðar skuli mati á umhverfisáhrifum samkvæmt sömu lögum, sbr. einnig 2.

viðauka. Möguleg sammögnunaráhrif með framkvæmdum við brú yfir Fossvog eru fyrir hendi. Í umhverfisskýrslu er lagt mat á umfang og vægi mögulegra umhverfisáhrifa af framkvæmdinni og lagðar til mótvægisáðgerðir til að draga úr eða koma í veg fyrir umhverfisáhrif ef þörf krefur.

Samhliða breytingu vegna nýs vegar eru gerðar fleiri breytingar á deiliskipulaginu og það uppfært miðað við núverandi ástand, sjá eftirfarandi lista.



Mynd 1. Deiliskipulagssvæðið með fyrirhugaðri stækkun til vesturs.



## Listi yfir breytingar:

1. Deiliskipulagsmörk Nauthólsvíkur færast til vesturs, yfir ódeiliskipulagt svæði, að mörkum nýs deiliskipulags brúar yfir Fossvog. Öryggisgirðing flugvallarins færast til vesturs og verður girðingin ný deiliskipulagsmörk flugvallarins. Deiliskipulagsmörk Nauthólsvíkur verða færð að nýjum deiliskipulagsmörkum Reykjavíkurflugvallar (öryggisgirðingunni). Suð-vestur horn deiliskipulagsmarka Háskólans í Reykjavík færast til norðurs um u.þ.b. 50 m vegna nýrra gatnamóta Borgarlínu og Nauthólsvegar.
2. Nýr tveggja akreina tengivegur fyrir almenningssamgöngur á milli Nauthólsvegar og nýrrar brúar yfir Fossvog er færður inn á deiliskipulagið. Tengivegurinn, ný vegamót Nauthólsvegar og tengivegar og aðliggjandi stígakerfi eru sýnd til skýringar á uppdrætti, en endanleg hönnun liggur ekki fyrir.
3. Svæði fyrir landfyllingu vegna lagningar akbrautar fyrir almenningssamgöngur er bætt inn á uppdrátt. Settir eru skilmálar um að umfangi landfyllingar skuli haldið í lágmarki þar sem hún fellur innan hverfisverndarsvæðis, og að rask og sjónræn áhrif á svæðið skuli lágörkuð með vandaðri aðlögun að landi og vönduðum frágangi. Leitast skal við að raska sem minnstu af áður óröskuðum hluta strandlengjunnar við framkvæmdina. Skal þess gætt sérstaklega við framkvæmdir við landfyllinguna að minjar sem finnast á svæðinu (minjar 220-117, herminjar yngri en 1940 - skotbyrgi við Kýrhamar) verði ekki fyrir raski. Stærð landfyllingar verður að hámarki 0,4 ha.
4. Í breytingu sem gerð var á deiliskipulagi Nauthólsvíkur 8. júní 2009 (samþykkt 5. nóvember 2009) voru lóðarmörk Nauthólsvegar 100 (byggingar á svæði C, lóð a7) færð til og endurskilgreind. Var lóðin samkvæmt þeirri breytingu 4924 m<sup>2</sup>. Á lóðarblöðum útgefnum af Reykjavíkurborg 17.12.2009 er lóðin hins vegar sýnd vera 4968 m<sup>2</sup>. Lóðarmörk Nauthólsvegar 100 (a7) eru nú samræmd lóðarmörkum á samþykktum lóðarblöðum útgefnum af Reykjavíkurborg, en lóðin er einnig minnkuð að norð-vestan til að koma fyrir akbraut fyrir almenningssamgöngur, miðað við nýja staðsetningu öryggisgirðingar Reykjavíkurflugvallar. Lóðarstærð er uppfærð til samræmis við það, og er nú 4707 m<sup>2</sup>. Byggingarreitur er lagfærður til samræmis við þetta, svo að hann sé allur innan lóðarmarkna. Mörk svæðis C hliðrast í samræmi við þetta, svo öll lóð a7 falli innan þess.  
Byggingarreitur a6 fyrir spennistöð, sem áður var á milli deiliskipulagsmarka flugvallarins og svæðis C, viku fyrir nýjum tengivegi fyrir almenningssamgöngur. Er reiturinn fluttur norður fyrir reit a7, þar sem fyrir er 4m kvöð OR um jarðstrengi og gröft, skv. mæliblaði Reykjavíkurborgar 1.688.4 frá árinu 2010.  
Staðsetning innkeyrslu á bílastæði á reit a7 við Nauthólsveg 100 er lagfærð eftir loftmynd í samræmi við núverandi legu og fjöldi bílastæða sýndur allt að 20. Bílastæðin eru teiknuð eftir teikningu DLD Design sem sá um lóðarhönnun og eru þau í ósamræmi við aðaluppdrátt Nauthólsvegar 100 - skýringarmynd m/umsókn um niðurtöku bragga frá 2016, eins og hann lítur út á vef Reykjavíkurborgar.



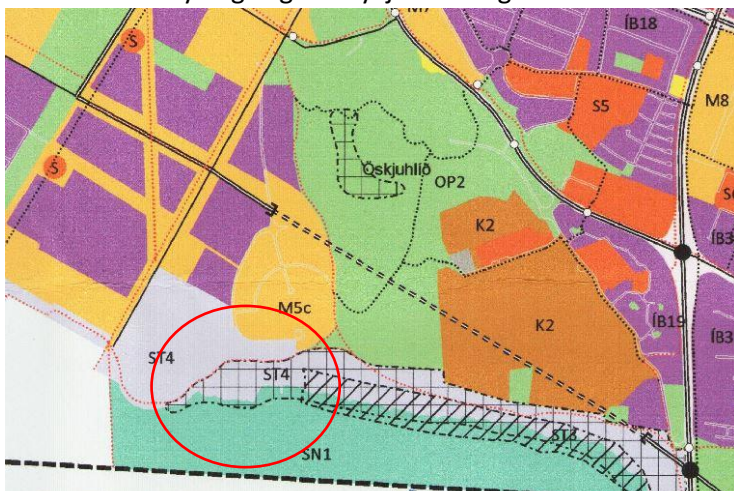
5. Svæði B fyrir bílastæði innan lóðarmarka Nauthóls (Nauthólsvegur 106, reitur a4) er afmarkað á uppdrætti (svæðismörk bílastæða við Nauthól voru felld niður í breytingu sem gerð var 16.09.2009).
6. Lóðarmörk Nauthólsvegur 99 (reitur a5) eru leiðrétt í samræmi við lóðarblað útgefið af Reykjavíkurborg þann 2. október 2008. Stærð lóðarinnar er leiðrétt í samræmi við það, fer úr 2439 m<sup>2</sup> í 2699 m<sup>2</sup>.
7. 40 hjólastæðum og skýringum fyrir þau er bætt inn á uppdrátt, sbr. breytingu 21. maí 2003. Svæðismerkingin B er tekin af svæði milli a1 og a2, þar sem gert var ráð fyrir fjórum bílastæðum fyrir hreyfihamlaða. Þar hefur verið lokað fyrir umferð akandi og bílastæðin eru því færð af því svæði og á almenn bílastæði á svæði B.
8. Svæði I fyrir snúningshaus vegna almenningsvagna og fólksflutningabifreiðar -samtals 4 bílastæði og innan svæðisins var gert ráð fyrir byggingarreit fyrir biðskýli, var bætt inn á uppdrátt í breytingu á deiliskipulaginu sem samþykkt var 5. september 2000. Svæði I var fellt niður á þessum stað og fært að norð-vestur mörkum deiliskipulagsins í breytingu sem samþykkt var í Borgarráði 10. apríl 2008. Textinn: „lóðarstærð 587 m<sup>2</sup>“ var færður inn á uppdrátt og passar það við stærð svæðis I. Í þeirri breytingu var byggingarreitur a3 fyrir strætisvagnaskýli einnig færður inni á svæði I fyrir snúningshaus, að austurmörkum skv. breytingartexta en er sýndur við vesturmörk á uppdrætti, og er stærð hans sýnd 25 m<sup>2</sup>. Á sama tíma er þó skilmálatexta fyrir byggingar a3 breytt í „a3 Byggingarreitur fyrir biðskýli – fellt út 2007“. Í næstu breytingu stendur enn í skilmálum fyrir byggingar: „a3 Byggingarreitur fyrir biðskýli- fellt út 2007“, en reiturinn er eftir sem áður sýndur á uppdrætti á svæði I við vesturmörk deiliskipulagssvæðisins. Þarna er því ósamræmi milli skilmálatexta og breytingartexta. Hefur þarna láðst að breyta skilmálum fyrir reitinn í samræmi við færslu hans. Þannig hefur þetta verið í gegnum þær breytingar sem gerðar hafa verið á deiliskipulaginu síðan. Í síðustu breytingu, sem gerð var 7. nóvember 2017 var snúningshaus vegna almenningsvagna og fólksflutningabifreiðar felldur úr skipulaginu, en reitur a3 var enn sýndur á uppdrætti. Hér er því fellt af uppdrætti: Svæði I, texti: „lóðarstærð 587 m<sup>2</sup>“ sem átti við um svæði I, og byggingarreitur a3 fyrir biðskýli. Í skilmálum fyrir byggingar stendur enn til glöggvunar á þróun skipulagsins „a3 Byggingarreitur fyrir biðskýli – fellt út 2007“.
9. Svæði þar sem bygging a4 er staðsett (Nauthóll, Nauthólsvegi 106) fær merkinguna I (sem áður var svæði fyrir snúningshaus vegna almenningsvagna). Svæði I er, líkt og svæði C, fyrir veitingarekstur og þjónustu.
10. Afmörkun svæðis A er breytt til að reitur a5 sé allur utan svæðisins og vegna legu nýrrar akbrautar fyrir almenningsgöngur. Í skilmálum fyrir a5 stendur:  
„Núverandi félagsheimili  
- Tveir braggar frá seinni heimstýrjöldinni á einni hæð  
- Ekki er gert ráð fyrir breytingum á stærð og útliti bygginganna.“  
Skilmálar eru óbreyttir og ekki er skilgreindur byggingarreitur á svæðinu þar sem ekki er gert ráð fyrir breytingum á byggingunum.



11. Núverandi skúr á byggingarreit a2 fyrir bátanaust er færður inn á uppdrátt, en hann skal fjarlægður.
12. Svæði F - Baðströnd, svæði ætlað til sólbaða, laugarsvæði, heitir pottar og laugar, með sírennsli og svæði til leikja og íþróttar, möguleg uppsetning leiktækja, blakvallar o.fl. er stækkað til að ná yfir svæði vestan við sjóbaðssvæðið, þar sem sjósundsfólk gengur á land vestan við grjóttgarð. Þá er núverandi stiga fyrir sjósundsfólk bætt á uppdrátt austan megin við svæði F.
13. Göngustígakerfi er uppfært í samræmi við legu þess. „Mögulegt flugminjasafn“ sem sýnt er á svæði vestan deiliskipulagsmarka í skipulaginu og utan skipulagsins fellur við stækkun deiliskipulagssvæðis innan þess og er fellt út.
14. Deiliskipulagið er fært úr Reykjavíkurnhitum yfir í ÍSNET og við það kann eitthvað að hliðrast lítillega.
15. Stríðsminjar við Kýrhamar, skráðar í Byggðakönnun, fornleifaskrá og húsakönnun: Vatnsmýri – Seljamýri – Öskjuhlíð árið 2013. Uppfærsla á skráningu minja á svæðinu er í vinnslu. 15 m verndarsvæði er afmarkað í kringum minjarnar og gæta skal fyllstu varúðar við framkvæmdir í námunda við stríðsminjarnar.
16. Afmörkun hverfisverndar ST4. Nauthólsvík er bætt inn á uppdrátt í samræmi við gildandi aðalskipulag á svæðinu.

## 2. SKIPULAGSSVÆÐIÐ – NÚVERANDI LANDNOTKUN OG FORSENDUR

Í Aðalskipulagi Reykjavíkur er skipulagssvæðið skilgreint sem strandsvæði ST4 Nauthólsvík og er hverfisverndað (HV). Í aðalskipulaginu er stefnt að því að halda hverfisverndarsvæðum sem mest óbreyttum frá náttúrunnar hendi, en stærstur hluti þess lands sem stækkun deiliskipulagssvæðisins nær til er landfylling vegna Reykjavíkurflogvallar. Nauthólsvík hefur verið vinsælt útivistarsvæði frá



Mynd 2. Yfirlitsmynd sem sýnir umrætt deiliskipulagssvæði í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030.

því eftir síðari heimstyrjöld og eru þar í dag stundaðar alls kyns vatnaíþróttir. Megin stefna fyrir skipulag svæðisins í gildandi Aðalskipulagi Reykjavíkur er að halda, styðja við og styrkja núverandi nýtingu svæðisins. Svæðið liggur að haf- og strandsvæði fyrir sérstök not (SN1). Í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 og Aðalskipulagi Kópavogs 2012-2024 er gert ráð fyrir brúarmannvirki yfir Fossvog milli Kársness og vestan við

Kýrhamar. Fossvogsbakkar voru friðlýstir sem náttúruvætti árið 1999, en friðlýsingarsvæðið nær að austurmörkum deiliskipulags Nauthólsvíkur og hefur breytingin sem hér um ræðir því ekki áhrif á friðlýsingarsvæðið. Við Fossvogsbakka er að finna fágætar jarðminjar í jarðsögu Reykjavíkur og landsins alls, Fossvogslögin, sem lýsa ástandi í lok ísaldar fyrir 11.000 árum.

### 3.0. FORNMINJAR

Innan deiliskipulagssvæðisins hafa minjar verið skráðar í tvígang. Í deiliskipulagi Nauthólsvíkur frá árinu 1998 er vísað í minjaupprátt K. Mogensen frá maí 1996 og minjar sem hann skráði eru merktar inn á upprátt. Árið 2013 var gerð byggðakönnun með fornleifaskrá og húsakönnun fyrir Vatnsmýri – Seljamýri og Öskjuhlíð (Helga Maureen Gylfadóttir, Anna Lísu Guðmundsdóttir og Guðný Gerður Gunnarsdóttir, 2013). Byggðakönnunin var gerð samkvæmt lögum um menningarminjar nr. 80/2012 en síðar tók Minjastofnun Íslands upp nýja staðla um fornleifaskráningu og skil á gögnum. Í umsögn Minjastofnunar Íslands dags. 24. mars 2017 vegna matslýsingar brúar yfir Fossvog er fjallað um skýrsluna Vatnsmýri – Seljamýri- Öskjuhlíð. Byggðakönnun. Fornleifaskrá og húsakönnun. Segir í umsögninni að í skýrslunni sé gerð grein fyrir skráningu fornleifa, herminja og annarra minja á flugvallarstæðinu og í nágrenni þess, og að engar minjar eru skráðar þar sem nýja brúin muni tengjast landi Reykjavíkurmegin. Gerði Minjastofnun ekki athugasemdir við aðal- og deiliskipulagslýsingu fyrir brú yfir Fossvog frá Kársnesi í Kópavogi og í land vestan Kýrhamra í Reykjavík. Í umsögn Minjastofnunar við tillögu á vinnslustigi að deiliskipulagi vegna lagningu brúar yfir Fossvog með Landfyllingum undir báða brúarenda, dags. 20. júní 2018, kemur fram að stofnunin geri ekki athugasemdir við tillögu að deiliskipulagi vegna brúar yfir Fossvog. Minjastofnun tók ákvörðun um að fornleifaskrá skyldi svæðið sem breyting þessi nær til að nýju samkvæmt nýjum stöðlum.

Beðið er eftir uppfærðri fornleifaskráningu og verður umfjöllun um hana bætt við og viðeigandi ráðstafanir gerðar í samræmi við niðurstöður skráningarinnar áður en deiliskipulagsbreytingin verður samþykkt.

Strandlínán innan deiliskipulagssvæðisins er að mestu manngerð landfylling. Finnist minjar eða merki um minjar á framkvæmdatíma skal stöðva framkvæmdir samtundis og tilkynna Minjastofnun um fundinn, eins og 2. mgr. 24. gr. laga nr. 80/2012 um menningarminjar gerir ráð fyrir.



Mynd 3. Úr Landupplýsingakerfi Reykjavíkurborgar sem sýnir strandlínuna um aldamótin 1900 og strandlínuna í dag.



### 3. UMHVERFISSKÝRSLA

#### 3.1. AÐFERÐIR OG FRAMSETNING

Þar sem brú yfir Fossvog og vegtengingar að henni falla undir lög um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 fylgir umhverfisskýrsla með breytingartillögu á deiliskipulagi Nauthólsvíkur vegna vegtengingar við nýja brú yfir Fossvog. Framkvæmd við vegtengingar á milli brúar yfir Fossvog og núverandi vegakerfis er nátengd framkvæmdum við brú yfir Fossvog og því er miðað við skipulags- og matslýsingu brúar yfir Fossvog fyrir gangandi, hjólandi og almenningsvagna í umhverfisskýrslu þessari. Í umhverfisskýrslu vegna deiliskipulags fyrir Fossvogsbrú er fjallað um áhrif sem snúa að hönnun og útliti brúar og aðliggjandi svæða.<sup>1</sup>

Í umhverfismatinu er unnið með sömu umhverfisþætti og í umhverfismati Aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030 og tekið er mið af umfjöllun í því mati við mótun matsspurninga hér. Þannig er umhverfismat fyrir tengiveg brúarinnar unnið á sömu forsendum og umhverfismat brúarinnar sjálfar, og umhverfisáhrif breytingarinnar borin saman við núllkost, þ.e. að engin brú verði byggð yfir Fossvog. Lagning 350 m tveggja akreina tengivegar fyrir almenningsvegengingur er þó mun umfangsminni framkvæmd en bygging brúar yfir Fossvog og möguleg umhverfisáhrif af hennar völdum því minni. Tekið er tillit til þess í umhverfisskýrslu fyrir breytingu á deiliskipulagi Nauthólsvíkur.

Í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 eru skilgreindir fjórir flokkar umhverfisþátta:

**Náttúrufar** - lífríki, vatnafar, sjór og strandlengja, jarðfræði og jarðmyndanir, náttúruminjar

**Andrúmsloft** - loftgæði, losun gróðurhúsalofttegunda

**Samfélag** - lýðheilsa, menningarminjar, öryggi, félagslegt umhverfi, yfirbragð byggðar, útivistarsvæði

**Auðlindir** - landrymi og landslag, verndarsvæði, útivistarsvæði, orku- og jarðefnanotkun, sorpförgun, vatnsbúskapur.

Við greiningu á einkennum og vægi hugsanlegra umhverfisáhrifa er notast við þau hugtök sem eru skilgreind í leiðbeiningum Skipulagsstofnunar um flokkun umhverfisþátta, viðmið, einkenni og vægi áhrifa. Við matið verður notast við þær skilgreiningar á vægi áhrifa sem fram kemur í töflu hér að neðan. Hafa ber í huga umsvif og nákvæmni áætlunarinnar þegar framkvæmt er mat á vægi áhrifa.

Matsvinnan fer fram samhliða áætlanagerð til að tryggja að horft verði til umhverfissjónarmiða við breytingu á deiliskipulaginu í því skyni að stuðla að umhverfisvernd og draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum byggðarþróunar. Það er einnig gert til að umhverfisáhrif mismunandi valkosta um byggðarþróun séu metin og þannig er stuðlað að upplýstri og gegnsærri ákvarðanatöku við mótun skipulags. Matið byggir á helstu áhrifaþáttum sem felast í framkvæmd skipulagsbreytingarinnar og umhverfisþáttum sem kunna að verða fyrir áhrifum af breytingunni. Lagt er mat á umfang og vægi mögulegra umhverfisáhrifa og lagðar til mótvægisáðgerðir til að draga úr eða koma í veg fyrir umhverfisáhrif þar sem við á.

Matsvinnan byggir á fyrirbyggjandi gögnum. Tafla 3. gerir grein fyrir helstu gögnum sem notuð eru í matsvinnunni, matsspurningum og stefnum stjórnsvalda sem litið er til við mat á vægi áhrifa.

Gera þarf ráð fyrir stækkun landfyllingar sem gerð var fyrir Reykjavíkurflugvöll vestan við svokallaðan Kýrhamar sem undirbyggingu fyrir nýjan veg og er svæði fyrir hana afmarkað á

<sup>1</sup> Brú yfir Fossvog. Greinargerð deiliskipulagstillögu. Tillaga til auglýsingar, 1. október 2018. Alta, Reykjavíkurborg og Kópavogsbær.

deiliskipulagsuppdrætti. Sú framkvæmd mun óhjákvæmilega valda raski á óröskuðum kafla strandlengjunnar á mótum landfyllingar fyrir flugbraut 01-19 á Reykjavíkflugvelli og hins manngerða baðstrandarsvæðis í Nauthólsvík. Þannig verður landfyllingin að hluta til á þegar röskuðu svæði, en þar sem hún fellur innan hverfisverndarsvæðis eru settir skilmálar í deiliskipulag um að umfangi landfyllingar, raski og sjónrænum áhrifum af hennar völdum á svæðið skuli haldið í lágmarki með vandaðri aðlögun að landi og vönduðum frágangi, og að leitast skuli við að raska sem minnstu af áður óröskuðum hluta strandlengjunnar við framkvæmdina. Á mynd 4 sést hve lítið er eftir af náttúrulegri strandlínu Reykjavíkur sem undirstrikar mikilvægi þess að standa vörð um þá auðlind sem náttúruleg strandlína er.



Mynd 4. Úr landupplýsingakerfi Reykjavíkurborgar sem sýnir strandlínuna um aldamótin 1900 (græn lína) og strandlínuna í dag. Þarna sést hve lítið er eftir af náttúrulegri strandlínu í Reykjavík.

Í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 kemur fram að Reykjavíkflugvöllur skuli víkja fyrir strandsvæði, íbúðarbyggð og miðsvæði í Vatnsmýri í framtíðinni og flugvelli fundinn annar staður á höfuðborgarsvæðinu. Í framtíðinni eru því miklar breytingar fyrir séðar í kringum skipulagssvæðið, með tilheyrandi framkvæmdum og raski. Með þessar breytingar í huga verður tenging fyrir almenningsamgöngur, gangandi og hjólandi vegfarendur með brú yfir Fossvog enn mikilvægari og mun hafa áhrif á umferðarflæði víða á höfuðborgarsvæðinu. Umhverfisáhrif þess hluta framkvæmdarinnar sem fellur innan deiliskipulags Nauthólsvíkur eru óveruleg. Svæðið er þegar að hluta til byggt og ný mannvirki verða að mestu byggð upp á þegar röskuðu svæði. Byggðakönnun var gerð á svæðinu árið 2013, fornleifaskrá og húsakönnun. Á því svæði sem ekki hefur verið deiliskipulagt áður og bætist við deiliskipulag Nauthólsvíkur voru einar herminjar yngri en 1940 skráðar í Kyrhamri, en það er skotbyrgi frá árinu 1941 og var ástand þess gott við skráninguna.<sup>2</sup> Beðið er eftir uppfærðri fornleifaskráningu en skal þess gætt sérstaklega við framkvæmdir við landfyllingu vegna vegarins að minjarnar verði ekki fyrir raski. Samlegðaráhrif verða vegna umhverfisáhrifa framkvæmdar við brú yfir Fossvog og lagningu tengivegar við brúna fyrir

<sup>2</sup> Helga Maureen Gylfadóttir, Anna Lís Guðmundsdóttir og Guðný Gerður Gunnarsdóttir. Vatnsmýri – Seljamýri – Öskjuhlíð. Byggðakönnun Fornleifaskrá og húsakönnun. Skýrsla nr. 161. Minjasafn Reykjavíkur, Reykjavík 2013.



almennings­samgöngur innan deiliskipulags Nauthólsvíkur, en umhverfisáhrif nýrrar brúar eru metin í umhverfisskýrslu sem fylgir nýju deiliskipulagi brúarinnar. Brúin mun hafa mikil jákvæð samfélagsleg áhrif, með bættum almennings­samgöngum og bættu aðgengi að út­vistarsvæði í Nauthólsvík og Fossvogi. Framkvæmdin getur haft jákvæð áhrif á umferð á Flugvallar­vegi en bættar almennings­samgöngur við fyrirtæki við Nauthólsvæg, svo sem Háskólann í Reykjavík, Barnaskóla Hjallastefnunnar í Reykjavík og Flugleiða, í gegnum brú yfir Fossvog mun létta á því mikla umferðaröngþveiti sem skapast dag hvern á Flugvallar­vegi. Einnig getur ný tenging við miðbæ Reykjavíkur um brúna orðið til þess að létta umferðarálagi á nokkrar stofnæðar á höfuðborgarsvæðinu, svo sem Miklubraut.

Þeir umhverfisþættir sem líklegt er að verði fyrir neikvæðum áhrifum af völdum deiliskipulagsbreytingarinnar eru helst vegna landfyllingar undir veg, svo sem sjónræn áhrif og áhrif á jarðmyndanir og strandlengju, en þau eru ekki talin veruleg. Einnig eru í nálægð fyrirhugaðrar landfyllingar einar skráðar stríðsminjar (yngri en frá árinu 1940) sem gæta þarf að raskist ekki.<sup>3</sup> Þeir umhverfisþættir sem líklegt er að verði fyrir jákvæðum áhrifum af völdum deiliskipulagsbreytingarinnar eru áhrif á lýðheilsu, loftgæði og losun gróðurhúsalofttegunda. Helsti jákvæði ávinningur framkvæmdarinnar verður ef tekst að auka hlutdeild virkra, umhverfisvænna ferðamáta í nálægð deiliskipulagssvæðisins. Þau áhrif eru metin í umhverfismati fyrir nýtt deiliskipulag brúarinnar. Lagning brúar yfir Fossvog mun óhjákvæmilega hafa áhrif á hverfisverndarsvæðið og út­vistarsvæði við strandlengjuna sem mun taka nokkrum breytingum en út­vistarsvæðið í Nauthólsvík ætti ekki að verða fyrir verulegum áhrifum öðrum en hugsanlega frá ferðum almennings­svagna um nýjan veg. Deiliskipulagsbreytingin er ekki talin hafa veruleg neikvæð umhverfisáhrif í för með sér.

### 3.2. MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM

Vægi áhrifa		Skýring
Jákvæð	+	Líkur á jákvæðum áhrif á umhverfisþátt
Óveruleg	0	Líkur á óverulegum áhrifum á umhverfisþátt
Neikvæð	-	Líkur á neikvæðum áhrifum á umhverfisþátt
Óljós/ háð útfærslu	?	Óvissa um áhrif stefnu áætlunar á viðkomandi umhverfisþátt og/eða háð útfærslu skipulagsáætlunar.

Tafla 1. Skilgreining á vægi áhrifa við umhverfismat deiliskipulagsins.

Til að meta umhverfisáhrif nýs deiliskipulags brúar yfir Fossvog voru skilgreindar matsspurningar fyrir hvern umhverfisþátt og eru þær í töflunni hér að neðan.<sup>4</sup> eru þær einnig notaðar sem viðmið hér:

<sup>3</sup> Helga Maureen Gylfadóttir, Anna Lísu Guðmundsdóttir og Guðný Gerður Gunnarsdóttir. Vatnsmýri – Seljamýri – Öskjuhlíð. Byggðakönnun Fornleifaskrá og húsakönnun. Skýrsla nr. 161. Minjasafn Reykjavíkur, Reykjavík 2013.

<sup>4</sup> Brú yfir Fossvog. Greinargerð deiliskipulagstillögu. Tillaga til auglýsingar, 1. október 2018. Alta, Reykjavíkurborg og Kópavogsbær.



**Tafla 2. Matsspurningar sem notaðar eru til að meta umhverfisþætti sem notaðir eru í umhverfismati Aðalskipulags Reykjavíkur.**

Náttúrufar	Hefur valkosturinn áhrif á óraskað land eða strandlengju?  Raskar valkosturinn lífríki í sjó eða á landi?  Hefur valkosturinn áhrif á náttúruverndarsvæði? Er tekið tillit til hækkunar á sjávarborði við hönnun á byggð og mannvirkjum við ströndina?
Andrúmsloft	Hefur valkosturinn áhrif á loftgæði og hljóðvist?  Hefur valkosturinn áhrif á losun gróðurhúsalofttegunda?
Samfélag	Eykur valkosturinn aðgengi almennings að almenningssamgöngum?  Er hjólandi og gangandi gert auðveldara að komast leiðar sinnar?  Dregur valkosturinn úr ferðaþörf, ferðalengd og styttr ferðatíma?  Hefur valkosturinn áhrif á yfirbragð byggðar og byggðapróun?  Hefur valkosturinn áhrif á menningarminjar?  Hefur valkosturinn áhrif á öryggi eða heilsu?  Tekur valkosturinn tillit til útivistargildis svæða?
Auðlindir	Er nýtt land brotið undir byggð eða samgöngumannvirki?  Hefur stefnan áhrif á landslag?  Hefur stefnan áhrif á orku- og jarðefnanotkun?

Í töflu 3 eru tekin saman þau umhverfisviðmið sem lögð eru til grundvallar í umhverfisskýrslu deiliskipulagsins. Þess ber að geta að listinn er ekki tæmandi. Umhverfisviðmið eru notuð sem mælikvarði eða vísir til að meta einkenni og vægi þeirra áhrifa sem deiliskipulagstillagan kann að hafa í för með sér.

**Tafla 3. Umhverfisviðmið úr stefnu stjórnvalda, lögum og reglugerðum sem höfð eru til hliðsjónar við gerð umhverfisskýrslu.**

Heiti áætlunar	Stefnuviðmið
Lög um umhverfismat áætlana. nr. 105/2006	1 gr. Að stuðla að sjálfbærri þróun og draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum og jafnframt að stuðla að því að við áætlunargerð sé tekið tillit til umhverfissjónarmiða.
Skipulagslög nr. 123/2010.	I. kafli, 1. gr. mgr. 2. Að stuðla að skynsamlegri og hagkvæmri nýtingu lands og landgæða, tryggja vernd landslag, náttúru- og menningarverðmæta og koma í veg fyrir umhverfisspjöll og ofnýtingu, með sjálfbæra þróun að leiðarljósi.



<p>Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030 (AR)</p>	<p>Svæðið er skilgreint sem strandsvæði ST4 Nauthólsvík og er hverfisverndað (HV). Í aðalskipulaginu er stefnt að því að halda hverfisverndarsvæðum sem mest óbreyttum frá náttúrunnar hendi. Nauthólsvík hefur verið vinsælt útivistarsvæði frá því eftir Síðari Heimstyrjöld og eru þar í dag stundaðar alls kyns vatnaíþróttir. Meginstefna fyrir skipulag svæðisins í gildandi AR er að halda, styðja við og styrkja núverandi nýtingu svæðisins. Svæðið liggur að haf- og strandsvæði fyrir sérstök not (SN1). Í AR og Aðalskipulagi Kópavogs 2012-2024 er gert ráð fyrir brúarmannvirki yfir Fossvog milli Kársness og vestan við Kýrhamar.</p> <p>AR mótast af þeim sjónarmiðum að samfelld og þétt byggð geti stuðlað að breyttum ferðavenjum með aukinni notkun almenningsgangna og fjölgun hjólandi og gangandi.</p>
<p>Umhverfis- og auðlindastefna Reykjavíkurborgar</p>	<p>Lífs-gæði núlifandi og næstu kynslóða borgarbúa verða tryggð með því að meta auðinn sem felst í þjónustu náttúrunnar og hreinu umhverfi. Þjónusta náttúrunnar verður styrkt og neikvæð umhverfisáhrif lágmarkuð. Stefnunni verður framfylgt í níu málaflokkum: auðlindir, samgöngur, skipulag, gæði umhverfis, loftslagsmál, menntun til sjálfbærni, náttúra og útivist, neysla og úrgangur, rekstur Reykjavíkurborgar.</p> <p>Þeir málaflokkar sem eiga við hér:</p> <p><b>Auðlindir:</b> Sjálfbær nýting auðlinda verði tryggð.</p> <p><b>Samgöngur:</b> Hlutdeild almenningsgangna í ferðum til vinnu og frá vaxi úr 4% í 12%, hlutdeild gangandi og hjólandi vaxi úr 19% í yfir 30%.</p> <p><b>Skipulag:</b> Útþenslu byggðarinnar verði hætt og a.m.k. 90% nýrra íbúða verði innan núverandi þéttbýlismarka.</p> <p><b>Gæði umhverfis:</b> Umhverfisgæði í borginni verði til fyrirmyndar á heimsvísu.</p> <p><b>Loftslagsmál:</b> Dregið verði úr nettólosun gróðurhúsalofttegunda um 35% til ársins 2020 og 73% til ársins 2050 miðað við losunina 2007. Unnin verði stefnumörkun til aðlögunar að loftslagsbreytingum.</p> <p><b>Náttúra og útivist:</b> Góð tengsl borgarbúa við útivistarsvæði verði tryggð þrátt fyrir nýja uppbyggingu. Hlutfall þeirra sem búa í innan við 300 m fjarlægð frá útivistarsvæðum haldist í 92%. Íbúar verði hvattir til að nýta sér útivistarsvæði borgarinnar.</p>
<p>Landsskipulagsstefna 2015-2026</p>	<p>AR 2010-2030 hefur svipað leiðarljós og meginmarkmið og þau sem fram koma í Landsskipulagsstefnu um búsetumynstur, dreifingu byggðar og sjálfbærar samgöngur, svo sem þessi:</p> <p>3.5.2 Samgöngur í þéttbýli - Sveitarfélög marki í skipulagi samþætta stefnu um byggð og samgöngur. Áhersla verði lögð á göngu- og hjólavænt umhverfi og að tvinna saman almenningsgangur og byggðaskipulag. Gatnaskipulag og gatnahönnun miði að því að skapa bæjarrými og umferðarrými fyrir akandi, hjólandi og gangandi vegfarendur.</p>



<p>Samgönguáætlun 2011-2022</p>	<p>Í samgönguáætlun 2011–2022 og í fleiri áætlunum stjórnvalda er lögð áhersla á almenningsamgöngur, göngu og hjólreiðar til að draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum og samgöngukostnaði.</p> <p>Ný samgönguáætlun 2019-2033 var lögð fyrir Alþingi í október 2018 og er hún nú til umfjöllunar og bíður samþykktar Alþingis. Þar er sérstök aukin áhersla lögð á almenningsamgöngur, bæði á höfuðborgarsvæðinu og á landsbygðinni, og er unnið að því að auka möguleika hjólandi í umferðinni í samræmi við stefnu stjórnvalda.</p>
<p>Listi Umhverfisstofnunar yfir friðlýst svæði/ Náttúruuminjaskrá</p>	<p>Fossvogsbakkar voru friðlýstir sem sem náttúruvætti árið 1999, en friðlýsingarsvæðið nær að austurmörkum deiliskipulags Nauthólsvíkur. Þar er að finna fágætar jarðminjar í jarðsögu Reykjavíkur og landsins alls, Fossvogslögin, sem lýsa ástandi í lok ísaldar fyrir 11.000 árum og felst verndargildi svæðisins í verndun þeirra.</p>
<p>Nýtt deiliskipulag brúar yfir Fossvog (tillaga í kynningu)</p>	<p>Núverandi mörk deiliskipulags Nauthólsvíkur færast í suð-vestur, yfir ódeiliskipulagt svæði, að mörkum nýs deiliskipulags brúar yfir Fossvog.</p>
<p>Deiliskipulag Reykjavíkurflugvallar</p>	<p>Öryggisgirðing Reykjavíkurflugvallar mun færast vestar og mun hún marka ný deiliskipulagsmörk flugvallarins og deiliskipulags Nauthólsvíkur. Mun vegurinn liggja meðfram öryggisgirðingu sem afmarkar deiliskipulag Reykjavíkurflugvallar og að núverandi Nauthólsvægi.</p>
<p>Aðgerðaáætlun ríkisstjórnarinnar í loftslagsmálum</p>	<p>Ríkisstjórnin setti fram aðgerðaáætlun í loftslagsmálum sem miðar að því að standa við skuldbindingar Íslands samkvæmt Parísarsamkomulaginu. Þar má finna margar aðgerðir sem snúa að samgöngumálum og orkuskiptum. Meginmarkmiðið með umhverfisvænum samgöngum er að þær verði umhverfislega sjálfbærar og stefnt verði að því að draga úr hnattrænum, svæðisbundnum og staðbundnum umhverfisáhrifum. Helstu áherslur til að ná þessu markmiði eru m.a. að draga verði úr losun gróðurhúsalofttegunda í samræmi við stefnu stjórnvalda í loftslagsmálum og áframhaldandi stuðningur við uppbyggingu og rekstur almenningsamgöngukerfis á landsvísu.</p> <p>Meginmarkmiðið um jákvæða byggðapróun er að auka lífsgæði í byggðum um allt land með bættum samgöngum. Helstu áherslur til að ná þessu markmiði eru m.a. að vinna að því að stytta ferðatíma innan skóla- og vinnusóknarsvæða.</p>

Gerður er samanburður við núllkost sem er samanburður við núverandi ástand þ.e. stefnu gildandi aðalskipulags og samanburður við núverandi aðstöðu á svæðinu. Í umhverfismati breytingar á aðalskipulagi Kópavogs 2012-2024 er umfjöllun um valkost um brú fyrir gangandi og hjólandi, brú fyrir almenningsamgöngur að auki eða enga brú, og er það haft til hliðsjónar í samanburðinum.<sup>5</sup>

<sup>5</sup> Aðalskipulag Kópavogs 2012-2024. Umhverfisskýrsla, bls. 136.

<https://www.kopavogur.is/static/files/Umhverfi-og-utivist/adalskipulagkopavogs.2012-2024-greindarger.pdf>  
og: Fossvogsbrú. Tillaga að breytingu. Aðalskipulag Kópavogs 2012-2024. Tillaga til auglýsingar 6. Nóvember 2017, bls. 14

<https://www.kopavogur.is/static/files/Skipulag/Skipulagikynningu/a1252-002-u03-askbreyting-fossvogsbruu.pdf>.





Umhverfis- þættir	Valkostur - breyting	Núllkostur
Samfélag	<p style="text-align: center;">+</p> <p>Samfélag og þróun byggðar geta orðið fyrir talsverðum áhrifum þeirrar framkvæmdar sem deiliskipulagsbreyting þessi er hluti af. Aðgengi íbúa höfuðborgarsvæðisins að vistvænum samgöngum, þjónustu og atvinnusvæðum verður betra. Framkvæmdin mun stytta ferðalengd og ferðatíma þeirra sem búa á sunnanverðu höfuðborgarsvæðinu og stunda nám eða vinnu í Vatnsmýri eða í miðbæ Reykjavíkur, og gera vistvæna samgöngumáta fýsilegri fyrir þennan hóp. Samgöngur hafa áhrif á lýðheilsu, sérstaklega í þéttbýli þar sem stærri framkvæmdir og stefna hafa mikil áhrif á umhverfisgæði, svo sem staðbundna loftmengun og hávaða frá umferð, auk þess sem vistvænir ferðamátar hafa jákvæð áhrif á lýðheilsu og fjárhag heimila sem geta takmarkað notkun einkabílsins með bættum almenningssamgöngum. Þá ætti breytingin að stuðla að samdrætti í bílastæðapórf við stóra vinnustaði í Vatnsmýri, s.s. Háskólann í Reykjavík og Iceland Air, og þannig að bættri landnotkun í Vatnsmýri.</p> <p>Framkvæmdin stuðlar að bættum almenningssamgöngum og bættu aðgengi að útivistarsvæðum í Nauthólsvík og bættum umferðartengingum við Miðbæ og Vesturbæ Reykjavíkur og Seltjarnarnes fyrir íbúa á Kársnesi og sunnanverðu höfuðborgarsvæðinu.</p> <p>Brúin hefur neikvæð áhrif á siglingastarfsemi í Fossvogi og eru þau áhrif metin í umhverfismati fyrir brúna.</p> <p>Skráðar fornminjar og stríðsminjar eru á svæðinu. Einar skráðar stríðsminjar yngri en frá 1940 eru staðsettar í Kýrhamri og gæta þarf að þær verði ekki fyrir raski við framkvæmdir við mótun landfyllingar og lagningu vegar.</p>	<p style="text-align: center;">-</p> <p>Í dag eru ágætar göngu- og hjólatengingar við Nauthólsvík, bæði frá Kópavogi og innan Reykjavíkur. Almenningssamgöngur við stóra vinnustaði í Vatnsmýri, Icelandair og Háskólann í Reykjavík eru ekki góðar. Á svæðinu myndast daglega umferðaröngþveiti á álagstímum sem hefur í för með sér aukna loft- og hljóðmengun á svæðinu og kostar borgarbúa mikinn tíma. Nauðsynlegt er að bæta almenningssamgöngur við svæðið til að þær verði raunhæfur valkostur fyrir fleiri sem starfa á svæðinu og leysa megi daglegan umferðaröngþveitisvanda sem stafar af of mikilli notkun einkabíla á svæðinu. Ef ekki verður brugðist við þessum vanda mun hann vaxa með aukinni uppbyggingu húsnæðis á svæðinu, svo sem á Hlíðarenda.</p>
Andrúmsloft	<p style="text-align: center;">+</p> <p>Deiliskipulagsbreytingin getur haft neikvæð áhrif á staðbundið loftslag og hljóðvist á litlu svæði þar sem almenningsvagnar munu aka þar sem ekki hefur verið bílaumferð hingað til. Það ætti þó ekki að hafa veruleg áhrif á útivistarsvæðið í Nauthólsvík þar sem aðeins er um takmarkaðan fjölda ferða almenningsvagna á klukkustund að ræða og umferðarhraði verður takmarkaður við 30 km á klukkustund á brúnni og á vegkaflanum. Skilmálar fyrir deiliskipulag brúarinnar miða að því að draga úr hljóðmengun af hennar völdum eins og kostur er. Brúin er ekki ætluð fyrir almenna umferð og því verður ekki stöðugur umferðarniður og ekki mikil loftmengun á svæðinu.</p> <p>Þegar litið er til stærra svæðis mun breytingin hafa jákvæð áhrif á loftslag með því að stuðla að aukinni notkun á vistvænum ferðamátum og að draga úr notkun einkabíla og þannig einnig úr losun</p>	<p style="text-align: center;">-</p> <p>Loft- og hljóðmengun af völdum mikillar umferðar einkabíla við stóra vinnustaði á svæðinu (Iceland Air og Háskólann í Reykjavík) og umferðarteppu sem myndast daglega á álagstímum á umferðartengingum við svæðið (á Flugvallarvegi) verður óbreytt eða vaxandi ef ekki verður ráðist í aðgerðir til að bæta aðra samgöngukosti við svæðið en einkabilinn. Losun gróðurhúsalofttegunda verður á sama hátt óbreytt eða að öllum líkindum meiri, með þeirri uppbyggingu sem fyrirhuguð er á svæðinu (t.d. við Hlíðarenda).</p>



	<p>gróðurhúsalofttegunda. Þung bílaumferð er meginorsök svifriks- og efnamengunar á höfuðborgarsvæðinu og brú yfir Fossvog fyrir gangandi, hjólandi og almenningssamgöngur er líkleg til að auka hlutfall þeirra sem velja að nota aðra samgöngumáta en einkabíl til daglegra samgangna og líkur eru á að framkvæmdin dragi úr vexti bílaumferðar á svæðinu og hafi þannig jákvæð áhrif á loftgæði, lýðheilsu og losun gróðurhúsalofttegunda.</p> <p>Breytingin mun stuðla að minna magni svifryks og annarrar loftmengunar í andrúmslofti með bættum aðstæðum fyrir vistvæna samgöngumáta</p>	
Auðlindir	0/-	0/-
	<p>Lagður er vegur þar sem ekki hefur verið akvegur áður, aðeins útivistarstígur fyrir hjólandi og gangandi vegfarendur. Stækkun landfylling er nauðsynleg sem undirbygging fyrir nýjan veg og því mun framkvæmdin óhjákvæmilega hafa áhrif á landslag og ásýnd svæðisins. Að mestu er þó um að ræða stækkun á núverandi landfyllingu en einnig röskun á áður óraskaðri strandlínu.</p> <p>Framkvæmdin getur orðið til þess að draga úr notkun jarðefnaeldsneytis og minnka losun gróðurhúsalofttegunda og er jákvæð að því leyti.</p>	<p>Ekki verður þörf á stækkun á landfyllingu og þannig mun óröskuð strandlengja ekki skerðast. Ef ekki verður ráðist í aðgerðir til að bæta almenningssamgöngur við svæðið mun umferð einkabíla á því að öllum líkindum aukast með aukinni uppbyggingu íbúðar- og atvinnuhúsnæðis sem hafin og fyrirhuguð er (t.d. uppbygging við Hlíðarenda). Aukin umferð einkabíla kallar á stærri samgöngumannvirki og fleiri bílastæði á og við svæðið.</p> <p>Tækifæri til að minnka svifryksmengun, losun gróðurhúsalofttegunda og notkun jarðefnaeldsneytis verða ekki nýtt og notkun þess og losun mun að líkindum aukast með aukinni uppbyggingu á svæðinu.</p>
Náttúrufar	0/-	0
	<p>Náttúrufar er sá umhverfisþáttur sem skipulagið hefur áhrif á. Umfjöllun um náttúrufar nær til gróðurs, dýralífs, vistkerfa, búsvæða, jarðmyndana, landslags, vatns og líffræðilegrar fjölbreytni eftir því sem við á.</p> <p>Stækkun á landfyllingu við enda NS brautar Reykjavíkurlflugvallar kann að hafa neikvæð sjónræn áhrif í för með sér en þau skulu lágmörkuð með vandaðri hönnun og vönduðum frágangi. Vegkaflinn sem hér um ræðir hefur óveruleg áhrif á náttúrufar svæðisins og ætti ekki að hafa nein áhrif á náttúruverndarsvæðið í Fossvogi, en sammögnunaráhrif með brú og brúarstólpum getur haft neikvæð áhrif á náttúrulega strandlengju Fossvogs innan við brúna og friðlýst svæði sem þar eru. Er m.a. fjallað um þau áhrif í umhverfisskýrslu fyrir breytingu á aðalskipulagi Kópavogs vegna brúarinnar. Fyrirhugað brúarmannvirki mun liggja yfir þar sem í dag er vatnasvæði Fossvogs og stólpar munu standa í fjörubotni. Áhrif þessa er metið í matsáætlun fyrir nýtt deiliskipulag brúar yfir Fossvog, en eru einnig háð útfærslu.</p>	<p>Núllkostur hefur ekki önnur áhrif á náttúrufar svæðisins að öðru leyti en loftgæði.</p>



### 3.3. NIÐURSTAÐA

Samantekt á umhverfisáhrifum sem kunna að hljóta af breytingunni og samanburður við núllkost sýnir að breytingin muni hafa meiri jákvæð áhrif í för með sér en neikvæð og er betri fyrir umhverfið en óbreytt ástand. Bættar almenningssamgöngur eru taldar hafa jákvæð samfélagsleg áhrif og geta orðið til þess að draga úr loftmengun af völdum notkunar einkabíla. Vanda þarf til framkvæmdarinnar og frágangs á svæðinu að framkvæmdum loknum til að vernda náttúruauðlindir og náttúruferar á svæðinu, sem er mikilvægt útivistar- og afþreyingarsvæði og fellur undir hverfisvernd á þeim forsendum.

Tafla 4. Samanburður við núllkost.

Valkostur	Umhverfisþættir			
	Samfélag	Andrúmsloft	Auðlindir	Náttúruferar
<b>Breyting</b> Nýr vegkaflí fyrir almenningssamgöngur	+	+	0/-	0/-
<b>Núllkostur</b> Enginn nýr vegkaflí fyrir almenningssamgöngur	-	-	0/-	0

### 3.4. VERKLAG OG TÍMAÁÆTLUN

Landið er í eigu Reykjavíkurborgar sem fer með skipulagsvald á svæðinu.

Eftirfarandi eru drög að skipulagsferlinu og tímasetningum birt með fyrirvara um breytingar. Samhliða þarf að breyta afmörkun deiliskipulags Háskólans í Reykjavík og Reykjavíkflugvallar.

**Mars 2017** Matslýsing send Skipulagsstofnun og öðrum umsagnaraðilum til umsagnar (3 vikur).

**Mars 2017** Matslýsing auglýst með áberandi hætti og aðgengileg á heimasíðu Reykjavíkurborgar.

**Nóvember 2019** Afgreiðsla borgarstjórnar á deiliskipulagsbreytingu vegna heimildar til auglýsingar.

**Nóvember/desember 2019** Auglýsing breytingartillögu (6 vikur).

**Janúar 2020** Samþykkt deiliskipulags í skipulagsnefnd og borgarstjórn.

**Janúar/febrúar 2020** Samþykkt deiliskipulagsbreyting send Skipulagsstofnun (2 vikur).

**Febrúar/mars 2020** Gildistaka deiliskipulagsins auglýst.

### 3.5. KYNNING OG SAMRÁÐ

Verklag deiliskipulagsbreytingarinnar miðar að því að það sé opið og unnið í góðu samstarfi hagsmunaaðila á svæðinu. Skipulagslýsing verður auglýst á netinu og aðgengileg hagsmunaaðilum og íbúum. Samráð verður haft við eftirfarandi umsagnaraðila vegna deiliskipulagsbreytingarinnar.

- Umhverfisstofnun.
- Minjastofnun Íslands.



- Reykjavíkurlugvöll/Isavia/Samgöngustofu.
- Kópavogsbæ.

Ef þörf reynist á að hafa samráð við aðra en áður talda aðila þá verður greint frá því í umhverfisskýrslu.

#### 4. HEIMILDASKRÁ

Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030.

Aðalskipulag Kópavogs 2012-2024. Umhverfisskýrsla, bls. 136.

<https://www.kopavogur.is/static/files/Umhverfi-og-utivist/adalskipulagkopavogs.2012-2024-greindarger.pdf>

Fossvogsbrú. Tillaga að breytingu. Aðalskipulag Kópavogs 2012-2024. Tillaga til auglýsingar 6. Nóvember 2017, bls. 14

<https://www.kopavogur.is/static/files/Skipulag/Skipulagikynningu/a1252-002-u03-askbreyting-fossvogsbruu.pdf>.

Helga Maureen Gylfadóttir, Anna Lía Guðmundsdóttir og Guðný Gerður Gunnarsdóttir, 2013. Byggðakönnun með fornleifaskrá og húsakönnun fyrir Vatnsmýri – Seljamýri og Öskjuhlíð

Deiliskipulag Nauthólsvíkur

Brú yfir Fossvog. Deiliskipulag Tillaga til auglýsingar 1. október 2018.

Heimasíða Umhverfisstofnunar, [www.ust.is](http://www.ust.is)

Lög um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000.

Lög um menningarminjar nr. 80/2012

Lög um náttúruvernd nr.44/1999.

Lög um umhverfismat áætlana nr. 105/2006.

Skipulagslög nr. 123/2010.