

# DEILISKIPLAG BAKKAHVERFIS

samþykkt í bæjarstjórn 9. júní 2010.

## Svör Skipulags- og mannvirkjanefnar við athugasemdum.

Deiliskipulagstillaga Bakkahverfis ásamt skýringarmyndum, uppdrætti og húsakönnun var auglýst skv. 25. gr. Skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997 með síðari breytingum í Fréttablaðinu 26. sept. 2009, Morgunblaðinu 27. sept. 2009 og birtist í Lögbirtingablaðinu 28. sept. 2009. Einnig var tillagan til sýnis á bæjarskrifstofum Seltjarnarnesbæjar Austurströnd 2 og á Bókasafni Seltjarnarness við Eiðistorg frá og með 28. sept.– 28. okt. 2009. Þá var tillagan aðgengileg á heimasíðu Seltjarnarnesbæjar. – Athugasemdafrestur var til og með 12. nóv. 2009.

25 athugasemdabréf bárust, eitt undirritað af rúmlega 50 einstaklingum, annað lítillega breytt en samhljóða í meginatriðum undirritað af 30 manns.

Skipulags- og mannvirkjanefnd Seltjarnarness tók á fundi sínum hinn 4. júní 2010 afstöðu til framkominna athugasemda og lauk þar með gerð deiliskipulagsins. Bæjarstjórn samþykkti tilöguna um hið nýja deiliskipulag fyrir sitt leyti á fundi hinn 9. júní 2010.

Hér á eftir er gerð grein fyrir efnisatriðum athugasemda og svör við þeim birt – en þau hafa þegar verið send bréfiturum:

### Samhljóða ábendingar og athugasemdir 55 aðila, bréf dagsett 8.–12. nóv. 2009.

Guðmundur Kirstjánsson, Sonja B Jónsdóttir, Unnur Ágústsdóttir, Páll Guðmundsson, Sigurður Benediktsson, Margrét Kristín Jónsdóttir, Gunnhildur Þórðardóttir, Þór Tómasson, Jóhanna María Einarsdóttir, Elsa Hafsteinsdóttir, Sigríður Jónatansdóttir, Bergsveinn Þorkelsson, Ragna S Halldórsdóttir, Elvar Ingason, Ragnar Steinn Ragnarsson, María Lía Benediktsdóttir, Málfríður I Vilhjálmsdóttir, Unnur Halldórsdóttir, Þorsteinn Þorsteinsson, Gunnar Magnússon, Ágústa Hrönn Vignisdóttir, Árni Kolbeins, Inga Dóra Jóhannesdóttir, Ásta M Birgisdóttir, Örn Viðar Skúlason, Margrét Sigurgeirsdóttir, Kristín Gunnlaugsdóttir, Ingunn B Jónsdóttir, Sæmundur Freyr Árnason, Ólafur G Sæmundsson, Hólmfríður Kristinsdóttir, Áslaug Jónsdóttir, Jón Örn Bogason, Anna Pálína Oddsóttir, Jóakim Gunnar Jóakimsson, Þórunn Júlíusdóttir, Gillian Holt, Anton Holt, Rannveig Anna Guðmundsdóttir, Sigrún Halla Guðnadóttir, Sigurbjörn K Hákonarson, Martin Stuart Kelly, Hallgrímur Helgi Helgason, Hjördís Þóra Jónsdóttir, Jóhannes K Kristjánsson, Halldóra Pálsdóttir, Hafliði Elíasson, Ragnheiður Árnadóttir, Sigurður Á Sigurðsson, Þorgrímur P Þorgrímsson, Guðrún Gunnarsdóttir, Guðmundur Kristjánsson, Sonja B Jónsdóttir, Birkir Kristján Guðmundsson

1. Því er mótmælt að hluta Unnarbrautar verði lokað og breytt í grænt svæði sem sagt er gert fyrir íbúa tveggja húsa, og lóðir þeirra þannig stækkaðar á kostnað götunnar og annarra íbúa. Útkeyrslum á Suðurströnd fjölgi samfara aukinni slysaþættu, bílastæðum fækki með fyrirhuguðum þrengingum og tilkomu gróðurs, en frekar sé þörf á fjölgun bílastæða.

Svar: Hugmyndin að stækkun græns svæðis meðfram Suðurströnd kom fram í upphafi skipulagsferlisins með það fyrir augum að fegra umhverfið með gróðri, öllum aldurshópum til hagsbóta og yndisauka. Hlaut hún jákvæðar undirtektir á almennum kynningarfundum með íbúum. Engan veginn er verið að loka Unnarbraut vegna íbúa tveggja húsa heldur er verið að draga úr malbikuðum aksturssvæðum til að bæta heildarsvip hverfisins. Engar lóðir eru stækkaðar samhliða aðgerðinni, heldur er gangstétt, sem nú liggur sjávarmegin lóðanna Unnarbrautar 1 og 19 látin halda sér á nákvæmlega sama stað og hún er nú, rétt eins og allra annarra lóða hverfisins sem liggja að Suðurströnd. Útkeyrslum á Suðurströnd fjölgar lítið eitt en ekki er hægt að fullyrða að af því stafi aukin slysaþætta þar sem umferðarhraði á að minnka. Þá skiptir miklu máli að innkomuleiðirnar á Suðurströnd sjást langt að. Almenn er álitnið að víðáttumiklu umferðarkerfi fylgi aukinn hraði og aukin slysaþætta en hér er miðað við lækkaðanhámarks hraða á Suðurströnd úr 60 km/klst. í 50 km/klst. Með því m.a. að leggja hliðargötuna niður er ætlunin að draga úr hraðbrautaryfirbragði því sem fylgir þessum samhliða götum, en slík útfærsla þ.e. nokkurs konar þjónustugata samhliða stofnbraut er oft notuð þar sem umferðarhraði er mikill. Verið er í þágu íbúa hverfisins að reyna að breyta eðli Suðurstrandar í götu með hóflegum aksturshraða og er álitnið að þessi aðgerð styðji það markmið, enda núverandi útfærsla í ósamræmi við aðra hluta Suðurstrandar. Jafnframt er það álitnið auka rólegt yfirbragð íbúðarhverfisins að umlykja það gróðri í stað óþarfa malbiks og komi breytingin þannig öllum íbúum hverfisins til góða.

Með heimild til byggingar bílskúra í horni beggja lóðanna Unnarbrautar 1 og 19, á sama hátt og í fjölda annarra tilvika í hverfinu, er jafnframt gerð sú krafa að núverandi bílskúrar verði aflagðir sem slíkir og aðkoma að þeim frá Suðurströnd felld niður. Aðkoma að nýjum bílskúrum verði í þess stað frá Unnarbraut. Þessi breyting er hugsuð til góða fyrir allt hverfið þar sem hliðarakrein meðfram Suðurströndinni sé óæskileg fyrir hverfið sbr. rök hér að ofan. Þannig er einnig reynt að fækka inn- og útkeyrslum á Suðurströnd. Aðgerðin er því til almennra umhverfisbóta og kemur til móts við þá kröfu fjölda bæjarbúa að bílar fái ekki stöðugt meira rými en nauðsyn krefur. Nægur fjöldi bílastæða telst vera í húsagötunum sjálfum og á lóðum.

2. Mótmælt er að byggt verði mun stærra hús en fyrir er að Unnarbraut 19 með skerðingu útsýnis, auknu skuggavarp, skerðingu á lífsgæðum, lækkuðu söluverði næstu húsa; einnig að aldrei hafi verið boðið upp á grenndarkynningu.

Svar: Heimild til niðurrifs hússins að Unnarbraut 19 liggur fyrir. Því þarf að marka skilmála um nýtt hús á lóðinni. Eðlilegt er að byggingarlínur á lóðinni taki mið af byggingarlínum nágrannahúsa. Ekki er verið að stækka verulega byggingarreit hvorki Unnarbrautar 19 né 1. Lóðarmörk þessara húsa til sjávar eru í sömu línu og Unnarbrautar 32 og Miðbrautar 2, en bæði þau hús standa frammar eða nær Suðurströnd og lengra til vesturs en núverandi hús að Unnarbraut 19 og 1. Sama má segja um húsið að Unnarbraut 2, sem stendur mun frammar en Unnarbraut 1 og 19. Nýr byggingarreitur fyrir Unnarbraut 1 er sjávarmegin látinn fylgja allri suðurhlið Miðbrautar 2, sem er það fyrrnefndra nágrannahúsa sem skemmst gengur í þá átt. Nýr byggingarreitur fyrir Unnarbraut 19 fylgir þeirri sömu línu, en heimilað er útskot sem nær yfir minna en 1/3 af sjávarhlið húss. Útskotið nær ekki eins langt í átt til sjávar og öll framhlið húsa beggja megin, þ.e. Unnarbrautar 2 og 32. Ekki er því verið að stækka byggingarreitinn lengra í þá átt en eðlilegt getur talist miðað við hús næstu nágranna og engin forsenda er til að heimila ekki þessa stækkun reitsins m.t.t. jafnræðissjónarmiða.

Sama má segja um afmörkun byggingarreita til annarra átta. Byggingarreitur Unnarbrautar 1 til suðurs, austurs og norðurs er á sama stað og útlínur núverandi húss. Stækkar byggingarreitur því ekki neitt í þessar áttir, enda hefur engin ósk komið um slíkt. Byggingarreitur Unnarbrautar 19 til norðurs fylgir sömu línu og núverandi hús, sem aftur er í sömu línu og næstu nágrannahús, Unnarbraut 17 og 15.

Byggingarreitur Unnarbrautar 19 nær skemmra til suðurs en suðurhlið hússins að Unnarbraut 13 ofar í götunni, og alls ekki eins langt til suðurs og suðurhlið útbyggingar að Unnarbraut 17. Byggingarreitur Unnarbrautar 19 til austurs er settur í sömu línu og núverandi grunnur, 6 m frá lóðarmörkum, en sú fjarlægð er algeng í öllu hverfinu, þótt sums staðar fari hús mun nær lóðarmörkum, sérstaklega þó bílskúrar, sem algengastir eru alveg í lóðarmörkum. M.a. er það raunin um bílskúra flestra húsa í grennd við Unnarbraut 19 og 1, að þeir eru reistir í lóðarmörkum. Því þótti út frá sjónarmiðum jafnræðis ekki stætt á öðru en heimila einnig bílskúr innst í hornum þessara lóða, en til verndar hagsmunum nágranna gerð í skilmálum deiliskipulagsins krafa um takmarkun á hæð þeirra við 120 cm yfir lóð nágranna, sem minnkar verulega grenndaráhrif og tryggir nágrönnum áfram mikið útsýni til sjávar.

Mikilvægt er að jafnræðisregla sé höfð í gildi við skipulagningu og að einum leyfist ekki það sem öðrum er óheimilt, eða öfugt. Þannig hafa fyrri ákvarðanir fordæmisgildi, svo ekki verði um mismunun að ræða. Við skipulagningu, og þá sérstaklega í eldri hverfum, þarf að taka tillit til sjónarmiða ekki aðeins þeirra sem viðkomandi mál varðar beint heldur einnig fjölda annarra sem skipulagið hefur áhrif á með óbeinum hætti.

Í umræddu tilviki hefur verið reynt að fara eftir ofangreindum grundvallarsjónarmiðum eins og kostur er, þ.e. heimila einungis það á lóð Unnarbrautar 19 sem næstu nágrannar hafa þegar fengið að gera. Þar sem Unnarbraut 19 hefur sömu afstöðu til grannlóða og Unnarbraut 1 eru báðar lóðirnar meðhöndlaðar með sama hætti í deiliskipulaginu. Gefin er heimild til stækkunar þessara tveggja húsa að teknu tilliti til undangenginna samþykka og miðað við það sem nágrannar hafa fengið að gera. Um leið og á þessum forsendum er heimiluð bygging bílskúrs í horni beggja lóðanna er gerð sú krafa að núverandi bílskúr verði aflagður sem slíkur. Aðkoma frá Suðurströnd verði felld niður en aðkoma að nýjum bílskúrum verði í þess stað frá húsagötunni Unnarbraut. Þessi breyting er hugsuð til góða fyrir allt svæðið, sbr. svar við lið a). Einnig er aðgerðin til almennra umhverfisbóta og kemur til móts við þá kröfu fjölda bæjarbúa að bílar og malbik fái ekki meira rými á kostnað grænna svæða en algjör nauðsyn krefur.

Ekki er hægt að taka undir fullyrðingar um að umræddar breytingar muni lækka söluverð næstu húsa. Ljóst hefur ætíð verið að þar sem þau stæðu ekki á sjávarlóð væri ekki hægt að ganga út frá nema takmörkuðu útsýni til sjávar. Sé vel að málum staðið geta breytingar hins vegar allt eins stuðlað að hækkun söluverðs með því að hverfið í heild verði enn meira aðlaðandi. Auk skipulags

sem þarna mun fela í sér rýmri græn svæði, geta ýmsir aðrir þættir haft áhrif s.s. sá metnaður sem lagður verður í hönnun og framkvæmd bygginga, umhverfisleg gæði, umgengni, viðhald o.s.frv.

Í deiliskipulagsferlinu hefur verið fylgt öllum reglum um kynningu, m.a. var í upphafi óskað eftir ábendingum íbúa og síðar efnt til almenns kynningarfundar, auk sérstakra funda með íbúum sem þess hafa óskað og haldnir fundir með þeim aðilum sem breytingar snerta mest. Þar hefur verið reynt að miðla málum, taka tillit til og samræma mismunandi sjónarmið íbúa, sem er erfitt þegar þau stangast verulega á. Gögn hafa verið aðgengileg á heimasíðu sveitarfélagsins. Ekkert hefur því skort á að ferlið væri fullkomlega opið og íbúar hefðu tækifæri til að koma sjónarmiðum sínum á framfæri eða fræðast um alla þætti málsins.

Í ljósi framkominna athugasemda vegna Unnarbrautar 19 er fallist á að lækka húshæð gegnt Unnarbraut 17 um 1,75 m með skilyrði um einhalla þak, lækka hæsta þakpunkt um 0,50 m og binda hann við vesturhlið hússins sem snýr til sjávar. Þannig er skuggavarp að Unnarbraut 17 lágmarkað. Með tilliti til þess að nýtingarhlutfall Unnarbrautar 17 og margra fleiri lóða í hverfinu er 0,51 eða ennþá hærra, þykja jafnræðissjónarmið ekki fela í sér forsendur til að ákveða lægra hlutfall fyrir Unnarbraut 19 en 0,46 (farið var fram á 0,48 – 0,50). Þar sem höfuðþungi athugasemda hefur beinst að því að tryggja að nýtt hús á lóðinni valdi sem minnstri skerðingu á sjávarsýn nággranna er komið er til móts við þennan þátt með því að ákvarða suðurmörk nýs byggingarreits (sem lýst er hér að framan) 1 m nær núverandi húsgafli og munar þá einungis 1,90 m hvað mörkin ná út fyrir gaflinn (farið var fram á 2.90 m). Loks er rétt að minna hér á að áður í vinnsluferli deiliskipulagsins var hámarkshæð bílskúrs takmörkuð mjög til að tryggja áframhaldandi vítt útsýni til sjávar.

Hafa verður í huga í sambandi við ágreiningsefni eins og þau sem hér hafa verið til úrlausnar að tillit til hagsmuna nággranna getur ekki náð svo langt að gengið sé óeðlilega á rétt lóðareigenda til hæfilegrar nýtingar lóða sinna. Þar getur reynt erfitt að komast að niðurstöðu sem öllum líkar en skipulagsyfirlönd hafa, eins og þeim ber, lagt sig fram um að bregðast jákvætt við ábendingum og gæta fylgstu sanngirni á báða bóga í þessu máli sem og öðrum ágreiningsmálum.

### **Samhljóða ábendingar og athugasemdir 30 aðila, bréf dagsett 10. nóv. 2009.**

Kristján Þór Árnason, Valgerður Guðrún Johnsen, Anna J. Kristjánsdóttir, Bryndís Björk Reynisdóttir, Þórunn Bragadóttir, Björn Þ Guðmundsson, Dóra Gunnarsdóttir, Davíð B Scheving, Anna Rut Bjarnadóttir, Pétur Breiðfjörð Pétursson, Pröstur H Eyvinds, Sigurlaug Bjarnadóttir, María Blöndal, Sveinn Logi Björnsson, Ellen Rut Gunnarsdóttir, Þóra G. Ægisdóttir, Guðjón Kristinsson, Haraldur Eyvinds Þrastarson, Guðmundur Hafsteinsson, Anne Cecilia Benassi, Hanna Erlingsdóttir, Þóra Einarisdóttir, Kristinn Guðbrandsson, Helga E Guðlaugsdóttir, Ásta Kristjánsdóttir, Haraldur Alexandersson, Ómar Bjarnason, Jóna H Magnúsdóttir, Ásta Sigvaldadóttir, Harpa Frímans

1. Mótmælt er afnámi Unnarbrautar samsíða Suðurströnd.

Engin rökstuðningur fylgir mótmælunum.

**Svar:** Almennt er álitid að fyrirferðarmiklu umferðar- og gatnakerfi fylgi aukinn hraði og aukin slyshætta. Breytingin er lögð til í framhaldi þess að ákveðið var að lækka hámarks hraða á Suðurströnd úr 60 km/klst. í 50 km/klst. Samfara þeirri samþykkt er leitað leiða til að tryggja lækkaðan umferðarhraða í reynd. Með því m.a. að leggja hliðargötuna niður er ætlunin að draga úr hraðbrautaryfirbragði því sem fylgir þessum samhliða götum, en slík útfærsla, þ.e. nokkurs konar þjónustugata samhliða stofnbraut er oft notuð þar sem umferðarhraði er mikill. Verið er að reyna að breyta eðli Suðurstrandar í götu með hóflegum aksturshraða og álitid að þessi aðgerð styðji það markmið, en núverandi útfærsla er heldur ekki í samræmi við aðra hluta götunnar. Jafnframt er það álitid auka rólegt yfirbragð íbúðarhverfisins að umlykja það gróðri í stað óþarfa malbiks og komi breytingin þannig öllum íbúum hverfisins til góða.

Hugmyndin að stækkun græns svæðis meðfram Suðurströnd kom fram í upphafi skipulagsferlisins með það fyrir augum að fegra umhverfið með gróðri, öllum aldurshópum til hagsbóta og yndisauka. Hlaut hún jákvæðar undirtektir á almennum kynningarfundum með íbúum. Engan veginn er verið að loka Unnarbraut vegna íbúa tveggja húsa heldur er verið að draga úr malbikuðum aksturssvæðum fyrir hverfið í heild. Engar lóðir eru stækkaðar samhliða aðgerðinni, heldur er gangstétt, sem nú liggur sjávarmegin lóðanna Unnarbraut 1 og 19 látin halda sér á nákvæmlega sama stað og hún er nú, við vesturmörk þessara lóða eins og allra annarra lóða hverfisins sem liggja að Suðurströnd. Útkeyrslum á Suðurströnd fjölga lítið eitt en ekki er hægt að fullyrða að af því stafi aukin

slyshætta, m.a. þar sem umferðarhraði á að minnka. Þá skiptir miklu máli að innkomuleiðirnar á Suðurströnd sjást langt að.

2. Mótmælt er verulegri stækkun byggingarreits á Unnarbraut 1 og 19.

Engin rök fylgja mótmælunum.

**Svar:** Ekki er verið að stækka byggingarreit hvorki Unnarbrautar 1 né 19 verulega, heldur er í framhaldi óskar eiganda Unnarbrautar 19 um byggingu nýs húss á lóðinni í stað núverandi húss afmarkaður byggingarreitur sem tekur mið af húsum í næsta nágrenni. Lóðarmörk þessara húsa að Suðurströnd eru óbreytt, í sömu línu og Unnarbrautar 32 og Miðbrautar 2, en bæði þau hús standa nær Suðurströnd en núverandi hús að Unnarbraut 1 og 19. Sama má segja um húsið sunnan þessara húsa, Unnarbraut 2, sem stendur mun framar en Unnarbraut 1 og 19. Nýr byggingarreitur fyrir Unnarbraut 1 er látinn fylgja allri suðurhlið Miðbrautar 2, sem er það fyrrnefndra nágrannahúsa sem skemmst gengur til vesturs í átt að Suðurströnd. Nýr byggingarreitur fyrir Unnarbraut 19 fylgir einnig í meginatriðum þeirri sömu línu, en heimilað er útskot sem nær yfir um 1/3 af allri vesturhlið. Útskotið nær ekki eins langt í átt til sjávar og öll framhlið húsanna beggja megin, þ.e. Unnarbrautar 2 og 32. Ekki er því verið að stækka byggingarreitinn lengra í þá átt en eðlilegt getur talist miðað við hús næstu nágrenna og engin forsenda er til að heimila ekki þessa stækkun byggingarreitsins til vesturs í átt að Suðurströnd m.t.t. jafnræðissjónarmiða.

Sama má segja um afmörkun byggingarreita til annarra átta. Byggingarreitur Unnarbrautar 1 til suðurs, austurs og norðurs er á sama stað og útlínur núverandi húss og er því ekki verið að stækka byggingarreitinn neitt í þessar áttir, enda engin ósk komið um slíkt. Byggingarreitur Unnarbrautar 19 til norðurs er settur í sömu línu og núverandi hús, sem einnig er í sömu línu og reitir næstu nágrenna að Unnarbraut 17 og 15.

Byggingarreitur Unnarbrautar 19 nær skemmra til suðurs en suðurhlið hússins Unnarbraut 13 ofar í götunni, og alls ekki eins langt til suðurs og suðurhlið útbyggingar í eigu Árna Kolbeins og Ágústu H. Vignisdóttur að Unnarbraut 17. Byggingarreitur Unnarbrautar 19 til austurs er óbreytt settur í sömu línu og núverandi grunnur, 6 m frá lóðarmörkum, en sú fjarlægð er algeng í öllu hverfinu, þótt sums staðar fari hús mun nær lóðarmörkum, sérstaklega þó bílskúrar, sem algengastir eru alveg í lóðarmörkum. M.a. er það raunin um bílskúra allra aðliggjandi húsa að Unnarbraut 1 og 19, þeir eru byggðir í lóðarmörkum. Því þótti ekki stætt á öðru m.t.t. fordæma og jafnræðissjónarmiða en heimila einnig bílskúr innst í hornum þessara lóða, en til verndar hagsmunum nágrenna gerð í skilmálum deiliskipulagsins krafa um takmarkaða hæð bílskúranna sem minnkar grenndaráhrif og tryggir nágrönnum áfram mikið sjávarútsýni.

3. Bréfritarar taka heilshugar undir baráttu þeirra Árna og Ágústu Unnarbraut 17 að verja eigur sínar.

Í lýðræðisþjóðfélagi eigi einstaklingar ekki að fá að fá frelsi til framkvæmda á kostnað annarra íbúa.

**Svar:** Eigendur eru að sjálfsgöðu í fullum rétti til að berjast fyrir vernd eigna sinna telji þeir á sér brotið, og er leitast við að mæta þeirri viðleitni af skilningi og sanngirni. Tekið er undir það að í lýðræðisþjóðfélagi eigi einstaklingar ekki að fá frelsi til framkvæmda á kostnað annarra íbúa. En gæta verður þess líka að jafnræðisregla sé höfð í heiðri. Einum leyfist ekki það sem öðrum sé óheimilt. Þannig hafa m.a. fyrri ákvarðanir fordæmisgildi, svo ekki verði um mismunun að ræða. Við skipulagningu, og þá sérstaklega í eldri hverfum, þarf auk þess að taka tillit til sjónarmiða ekki aðeins þeirra sem viðkomandi mál varðar beint heldur einnig allra annarra sem skipulagið hefur áhrif á með beinum eða óbeinum hætti.

Í umræddu tilviki hefur verið reynt að fara eftir ofangreindu eins og kostur er, þ.e. heimila einungis það á lóð Unnarbrautar 19 sem næstu nágrennar hafa þegar fengið að gera, svo ekki verði um mismunun að ræða. Þar sem Unnarbraut 1 hefur sömu afstöðu til nágrennalóða og Unnarbraut 19, þykir vegna ofangreinds jafnræðis rétt að báðar lóðirnar séu í deiliskipulaginu meðhöndlaðar með sama hætti. Því er gefin heimild til stækkunar þessara tveggja húsa að teknu tilliti til og miðað við það sem nágrennar hafa fengið að gera, og heimiluð bygging bílskúrs í horni beggja lóðanna á sama hátt og víða í hverfinu. Jafnframt er gerð sú krafa að núverandi bílskúrar verði aflagðir sem slíkir og aðkoma frá Suðurströnd felld niður, en aðkoma að nýjum bílskúrum verði í þess stað frá húsagötunni Unnarbraut. Þessi breyting er hugsuð öllum til góða þar sem hliðarakrein meðfram Suðurströndinni er talin óæskileg fyrir hverfið í heild. Er aðgerðin þannig til almennra umhverfisbóta og kemur til móts við þá kröfu fjölda bæjarbúa að bílar og malbik fái ekki stöðugt meira rými en nauðsyn krefur, heldur sé í þess stað reynt að fegra umhverfið með gróðri, öllum aldursþópum til hagsbóta og yndisauka.

Í ljósi framkominna athugasemda vegna Unnarbrautar 19 er fallist á að lækka húshæð gegnt Unnarbraut 17 um 1,75 m með skilyrði um einhalla þak, lækka hæsta þakpunkt um 0,50 m og binda hann við vesturhlið hússins sem snýr til sjávar. Þannig er skuggavarp að Unnarbraut 17 lágmarkað. Með tilliti til þess að nýtingarhlutfall Unnarbrautar 17 og margra fleiri lóða í hverfinu er 0,51 eða ennþá hærra, þykja jafnræðissjónarmið ekki fela í sér forsendur til að ákveða lægra hlutfall fyrir Unnarbraut 19 en 0,46 (farið var fram á 0,48 – 0,50). Þar sem höfuðþungi athugasemda hefur beinst að því að tryggja að nýtt hús á lóðinni valdi sem minnstri skerðingu á sjávarsýn nágranna er komið er til móts við þennan þátt með því að ákvarða suðurmörk nýs byggingarreits (sem lýst er hér að framan) 1 m nær núverandi húsgafli og munar þá einungis 1,90 m hvað mörkin ná út fyrir gaflinn (farið var fram á 2.90 m). Loks er rétt að minna hér á að áður í vinnsluferli deiliskipulagsins var hámarkshæð bílskúrs takmörkuð mjög til að tryggja áframhaldandi vítt útsýni til sjávar.

Hafa verður í huga í sambandi við ágreiningsefni eins og þau sem hér hafa verið til úrlausnar að tillit til hagsmuna nágranna getur ekki náð svo langt að gengið sé óeðlilega á rétt lóðareigenda til hæfilegrar nýtingar lóða sinna. Þar getur reynt erfitt að komast að niðurstöðu sem öllum líkar en skipulagsyfirvöld hafa, eins og þeim ber, lagt sig fram um að bregðast jákvætt við ábendingum og gæta fylgstu sanngirni á báða bóga í þessu máli sem og öðrum ágreiningsmálum.

### **Arni Kolbeins og Ágústa H. Vignisdóttir. Bréf dagsett 11. nóv. 2009**

- Eigendur jarðhæðar í suðurhluta húss nr. 17 við Unnarbraut mótmæla alfarið fyrirhugaðri byggingu og/eða breytingu á húsum nr. 1 og 19 við Unnarbraut og krefjast þess að fyrirhugaðar nýbyggingar eða breytingar verði innan byggingarreits núverandi bygginga.

*Svar:* Við skipulagsgerð er alltaf hætt á að tvenn sjónarmið stangist á, einkum í hverfum þar sem byggð er þegar risin að verulegu eða öllu leyti. Annars vegar réttur húseiganda/húsbyggjanda til eðlilegrar nýtingar lóðareignar sinnar og hins vegar skiljanleg krafa um að framkvæmdir rýri ekki kosti nágranna umfram það sem óhjákvæmilegt, eðlilegt eða fyrirsjáanlegt getur talist.

Eins og hér verður lýst er ekki í umræddu deiliskipulagi verið að stækka verulega byggingarreit hvorki Unnarbrautar 1 né 19, heldur er í framhaldi óskar eiganda Unnarbrautar 19 um byggingu nýs húss á lóðinni í stað núverandi húss afmarkaður byggingarreitur sem tekur mið af húsum í næsta nágrenni.

Lóðarmörk þessara húsa að Suðurströnd eru í sömu línu og Unnarbrautar 32 og Miðbrautar 2, en húsin á báðum síðarnefndu lóðunum standa nær Suðurströnd en núverandi hús að Unnarbraut 19 og 1. Sama er að segja um húsið enn sunnar við götuna, Unnarbraut 2, sem stendur mun framar en hús Unnarbrautar 1 og 19. Nýr byggingarreitur til vesturs að sjó fyrir Unnarbraut 1 er látinn fylgja allri vesturhlið Miðbrautar 2, sem er það fyrrnefndra nágrannahúsa sem skemmst gengur til vesturs í átt að Suðurströnd. Nýr byggingarreitur fyrir Unnarbraut 19 fylgir einnig í meginatriðum þeirri sömu línu, en heimilað er í norðvesturhorni útskot allt að 2 m, sem nær yfir minna en 1/3 af vesturhliðinni í heild. Útskotið nær hins vegar ekki eins langt til vesturs og öll framhlið húsa beggja megin, Unnarbrautar 2 og 32. Ekki er því verið að stækka byggingarreit Unnarbrautar 19 lengra til vesturs en eðlilegt getur talist miðað við hús næstu nágranna og forsendur skortir til að heimila ekki þessa stækkun byggingarreitsins m.t.t. jafnræðissjónarmiða.

Sama má segja um afmörkun byggingarreita til annarra átta. Byggingarreitur Unnarbrautar 1 til suðurs, austurs og norðurs er á sama stað og útlínur núverandi húss og er því ekki verið að stækka byggingarreitinn neitt í þessar áttir, enda engin ósk komið um slíkt. Byggingarreitur Unnarbrautar 19 til norðurs er settur í sömu línu og núverandi hús stendur í, sem einnig er í sömu línu og næstu nágrannahús Unnarbraut 17 og 15.

Byggingarreitur Unnarbrautar 19 til suðurs nær skemra en suðurhlið hússins Unnarbraut 13 ofar í götunni, og fer heldur ekki eins langt til suðurs og suðurhlið útbyggingar bréfitara á jarðhæð Unnarbrautar 17. Byggingarreitur Unnarbrautar 19 til austurs er settur í sömu línu og núverandi grunnur, 6 m frá lóðarmörkum, en sú fjarlægð er algeng í öllu hverfinu, þótt sums staðar fari hús mun nær lóðarmörkum, sérstaklega þó bílskúrar, sem algengastir eru alveg í lóðarmörkum. M.a. er það raunin um bílskúra allra aðliggjandi húsa að Unnarbraut 1 og 19, þeir eru reistir í lóðarmörkum. Því þótti ekki stætt á öðru en heimila einnig bílskúr innst í hornum þessara lóða, en til verndar hagsmunum nágranna gerð í skilmálum deiliskipulagsins krafa um takmarkaða hæð bílskúrana sem minnkar verulega grenndaráhrif og tryggir nágrönnum áfram mikið sjávarútsýni.

M.t.t. jafnræðissjónarmiða er ekki talin forsenda til að heimila ekki takmarkaða stækkun byggingarreitsins enda er tekið mið af aðliggjandi húsum og yfirbragði hverfisins, og hagsmunum nágretta sýnt fyllsta tillit um leið og komið er til móts við sjónarmið lóðarhafa um eðlilega nýtingu á eign sinni.

Í ljósi framkominna athugasemda vegna Unnarbrautar 19 er fallist á að lækka húshæð gegnt Unnarbraut 17 um 1,75 m með skilyrði um einhalla þak, binda hæsta þakpunkt við vesturhlið hússins sem snýr til sjávar og lækka hann um 0,50 m. Þannig er skuggavarp að Unnarbraut 17 lágmarkað. Með tilliti til þess að nýtingarhlutfall Unnarbrautar 17 og margra fleiri lóða í hverfinu er 0,51 eða ennþá hærra, þykja jafnræðissjónarmið ekki fela í sér forsendur til að ákveða lægra hlutfall fyrir Unnarbraut 19 en 0,46 (farið var fram á 0,48 – 0,50). Þar sem höfuðþungi athugasemda hefur beinst að því að tryggja að nýtt hús á lóðinni valdi sem minnstri skerðingu á sjávarsýn nágretta er komið er til móts við þennan þátt með því að ákvarða suðurmörk nýs byggingarreits (sem lýst er hér að framan) 1 m nær núverandi húsgafl og munar þá einungis 1,90 m hvað mörkin ná út fyrir gaflinn (farið var fram á 2.90 m). Loks er rétt að minna hér á að áður í vinnsluferli deiliskipulagsins var hámarkshæð bílskúrs takmörkuð mjög til að tryggja áframhaldandi vítt útsýni til sjávar.

*Auk þess gera bréfritarar nokkrar almennar athugasemdir við auglýst skipulag:*

- Gögn sem lögð eru fram til kynningar eru sögð ekki rétt t.d. rangur fjöldi íbúða tilgreindur á Bakkavör 1 og Unnarbraut 2 (hvernig sé hægt að treysta þessum gögnum þegar þessir einföldu hlutir séu ekki einu sinni réttir).

*Svar:* Í skrá Fasteignamats ríkisins frá 2006 sem lögð var til grundvallar skipulagsvinnunni er Bakkavör 1 skilgreind sem 1200m<sup>2</sup> íbúðarhúsaloð. Á lóðinni er sagt vera 239,7m<sup>2</sup> einbýli ásamt 78,4m<sup>2</sup> bílskúr, hvoru tveggja með fastanr. 206-8801. Þar sem gögn byggingarfulltrúa frá 2000 sýna að breyting í tvíbýlishús hefur verið samþykkt verður þessu að sjálfsgöðu breytt í deiliskipulaginu.

Í fasteignaskrá eru sagðar tvær íbúðir á íbúðarhúsaloð við Unnarbraut 2. Það verður einnig leiðrétt áður en deiliskipulagið verður lagt fram til staðfestingar.

- Ekki sé hlustað á raddir íbúa t.d. varðandi gróðurhlið í götum og gróðureyjar á Lindarbraut.

*Svar:* Lindarbraut er utan afmarkaðs deiliskipulagssvæðis Bakkahverfis. Gróður sem þar er sýndur á uppdrætti er samkvæmt fyrirliggjandi hugmyndum sveitarfélagsins um lækkun umferðarhraða og fegrun göturýmis. Allt sem er utan hins afmarkaða skipulagssvæðis er eingöngu sýnt til skýringar en ekki til staðfestingar með deiliskipulagi Bakkahverfis. Tré og runnar á skipulagssvæðinu eru einnig leiðbeinandi. Raddir íbúa varðandi gróður eru ekki allar á einn veg, heldur ríkja þar mismunandi skoðanir. Verður hugað vandlega að tilhögun gróðurs hverju sinni m.a. og sérstaklega út frá umferðaröryggi.

- Að taka Unnarbrautina af sem er samsíða Suðurströnd hafi í för með sér að útkeyrslum á Suðurströnd fjölgi um fjórar sem auki slyshættu til muna.

*Svar:* Verið er draga úr malbikuðum aksturssvæðum fyrir hverfið í heild. Rétt er að útkeyrslum á Suðurströnd fjölgi en ekki er ástæða til að ætla að af því stafi aukin slyshætta. Fjölgunin verður heldur ekki jafnmikil og staðhæft er, umferð um þær lítil og auk þess mun útkeyrslunum fara fækkandi á ný þegar frá líður. Afgerandi máli skiptir að útkeyrslurnar eru sýnilegar langt að vegna breikkunarinnar sem verður á opnu grænu svæði að Suðurströnd. Almenn er álitnið að fjölþættu umferðarkerfi fylgi aukinn hraði og aukin slyshætta. Umrædd breyting er lögð til í framhaldi þess að samþykkt var að lækka hámarkshraða á Suðurströnd úr 60 km/klst. í 50 km/klst. Samfara þeirri samþykkt er leitað leiða til að tryggja lækkaðan umferðarhraða í reynd. Götuprengingar stuðla að lægri umferðarhraða. Með því m.a. að leggja hliðargötuna niður er dregið úr hraðbrautaryfirbragði því sem fylgir þessum samhliða götum, en slík útfærsla, þ.e. nokkurs konar þjónustugata samhliða stofnbraut, er oft notuð til að halda uppi umferðarhraða og auka afköst. Til að auka umferðaröryggi er með skipulaginu leitast við að draga úr hraða umferðar um Suðurströnd og er álitnið að umrædd aðgerð styðji það markmið, auk þess sem núverandi útfærsla er ekki í samræmi við aðra hluta götunnar. Jafnframt er það álitnið auka kyrrlátt yfirbragð íbúðarhverfisins að umlykja það lágvöxnum gróðri í stað óþarfa malbiks, með það markmið að allir íbúar hverfisins njóti góðs af.

Með heimild til byggingar bílskúra í horni beggja lóðanna Unnarbrautar 1 og 19, á sama hátt og í fjölda annarra tilvika í hverfinu, er jafnframt gerð sú krafa að núverandi bílskúrar verði aflagðir sem slíkir og aðkomur að þeim frá Suðurströnd felldar niður eins og vikið var að hér að framan. Aðkomur að nýjum bílskúrum verði í þess stað frá húsgötunni Unnarbraut. Þessi breyting er hugsuð til góða fyrir allt hverfið þar sem hliðarakrein meðfram Suðurströndinni er talin óæskileg sbr.

rök hér að ofan. Einnig er aðgerðin til almennra umhverfisbóta og kemur til móts við þá kröfu fjölda borgarbúa að bílar og malbik fái ekki stöðugt meira rými en nauðsyn krefur.

- Öryggi gangandi vegfarenda sé stefnt í hættu með gróðurbeðum við gangbrautir.

*Svar:* Deiliskipulagstillagan miðast við að hámarkshraði innan hverfisins sé 30km/klst., þ.e. annar en sá sem gildir um Suðurströnd. Til þess að halda aftur af umferðarhraða er gatnahönnun breytt til samræmis við lækkaðan hraða. Þrenging gatna og markviss gróðursetning er viðurkennd aðferð til að ná niður umferðarhraða og þykir í íbúðarhverfum æskilegri og umhverfisvænni aðgerð en hefðbundnar hraðahindranir með stuttu millibili. Gróður í göturými 30 km hverfis stuðlar að lægri umferðarhraða og þar með auknu öryggi gangandi vegfarenda. Á 30 km hraða á ökumaður auðveldlega að geta brugðist við aðsteðjandi hættu og vera minni hugsanlegur hættuvaldur gangandi vegfarendum. Lágur gróður við gangbrautirnar kemur í veg fyrir að þar standi bílar sem eru mun hærrí og hættulegri, sérstaklega börnum, en gróðurinn.

- Ekki sé gætt jafnræðis meðal íbúa, á Unnarbraut 1 sé heimilt að byggja tveggja hæða hús, á næstu lóð Unnarbraut 19 megi byggja hús sem sé tvær og hálf hæð. Á sama tíma fá eigendur á Lindarbraut 2a ekki heimild fyrir auka hæð eins og aðliggjandi hús.

*Svar:* Á Unnarbraut 1 og 19 má byggja tveggja hæða hús innan uppgefina hæðartakmarkana. Þetta er í samræmi við flest önnur hús sem liggja að Suðurströnd. Á einum stað á uppdætti 2 er í texta ranglega sagt að hámarkshæðafjöldi á Unnarbraut 19 sé tvær og hálf hæð og verður það leiðrétt í tvær hæðir til samræmis við það sem rétt er og fram kemur á fleiri stöðum. Beðist er velvirðingar á þessari misritun. Ekki var í auglýstri deiliskipulagstillögu lagt til að leyft yrði að hækka hús við Lindarbraut 2a þar sem húseigandi hafði ekki farið fram á heimild til hækunar hússins og húsið þykir til þýði í hverfinu vegna góðrar hönnunar.

- Ekki virðist vera gert ráð fyrir bílastæðum né aðkomu bifreiða fyrir byggingu sem megi vera allt að 200 ferm. að grunnfleti þar sem nú er Vallarbrautarróló. Auk þess sé það ámælivert að taka leiksvæði barna undir frekari byggingar.

*Svar:* Í greinargerð deiliskipulagstillögu segir: „Á lóð leiksvæðis við enda Vallarbrautar er heimilt að stækka eða endurbyggja núverandi hús eða byggja nýtt hús innan uppgefins byggingarreits. Hús má vera allt að 200 m<sup>2</sup> á einni hæð. Hæsti hluti þaks má vera allt að 5 m yfir gólfkóta aðalinngangs. Auk þess má byggja 20 m<sup>2</sup> smáhýsi utan byggingarreits og breyta, endurbæta og bæta við leiktækjum án breytingar deiliskipulags. Notkun bygginga einskorðast við þjónustu sveitarfélagsins, s.s. gæsluvöll, vinnuskóla, félagsaðstöðu o.þ.h.“ Af þessu má sjá að byggingu þessari er einungis ætlað að mæta endurnýjun og mögulegri framtíðarþróun svæðisins í þágu barna og ungmenna sem það nýta, því umræddir aldushópar þurfa bæði útirými og húsaskjól. Ekki er ráðlegt að fjölga bílastæðum og auka þar með umferð svo nálægt leiksvæðum barna. Nærþjónusta fyrir börnin og unglíngana í hverfinu kallar ekki á fjölgun bílastæða því reiknað er með vistvænni ferðamáta þessa aldurshóps.

- Á Bakkavör 1 séu teiknuð tvö stór bílastæði með útkeyrslu bæði frá Bakkavör og Suðurströnd. Hér sé því um að ræða enn eina útkeyrsluna út á Suðurströnd sem skapi sérstaka slyshættu.

*Svar:* Lóð Bakkavarar 1 er sýnd í samræmi við núverandi aðstæður. Byggingarnefndarteikningar eiga að sýna aðkomu að einstaka húsum og lóðum og fyrirkomulag bílastæða á lóð sé þess ekki sérstaklega getið á deiliskipulagi. Sé ekki til staðar samþykki bæjarins á umræddri aðkomu frá Suðurströnd getur bærinn krafist þess að innkeyrsla verði aflögð. Ekki eru nema fá ár síðan þessi innkeyrsla var gerð, eða einhvern tíma milli 1998 og 2004 samkvæmt loftmyndum (sjá slóð á vef og skannaðar teikningar af öllum fasteignum í Seltjarnarnesbæ:

<http://www.infrapath.is/mapguide/fusion/templates/mapguide/Seltjarnarnes/>).

Ábendingin og athugasemd um aðkomu og bílastæðið er því skiljanleg. Samþykkt teikning frá 2000 sýnir hinsvegar ekki innkeyrslu frá Suðurströnd og er því heimilt að fella hana niður, enda bílastæði og bílgeymsla tilheyrandi húsinu frá Bakkavör.

- Vísað er til almennra stefnumiða í aðalskipulagi um fjölgun íbúða og fullyrt að farið sé þvert á þá stefnu varðandi Unnarbraut 19 þar sem fækka eigi íbúðum um 50% og bæta við enn einu rísa einbýlishúsi.

*Svar:* Ekki er rétt að verið sé með deiliskipulagstillögunni að kveða á um fækkun íbúða að Unnarbraut 19 heldur heimilar hún áfram tvær íbúðir í húsinu.

Andmæli eru sett fram varðandi fyrirhugaðar byggingar/byggingarreiti og/eða breytingar á húsum nr. 1 og 19 við Unnarbraut:

- Veruleg skerðing er sögð verða á útsýni úr íbúð bréfitara til hafs ef af byggingu fyrirhugaðra húsa að Unnarbraut 1 og 19 verði. Verðgildi eignarinnar muni skerðast samkvæmt óformlegu mati fasteignasala um allt að 50%.

Svar: Miðað við deiliskipulagstillögu mun útsýni til sjávar af jarðhæð Unnarbrautar 17 einungis skerðast lítillega eftir að hæð nýs bílskúrs hefur verið takmörkuð við 1,20 m yfir lóð Unnarbrautar 17. Einnig hefur byggingarreitur nú verið stytur um 1 m til suðurs eins og fram kemur hér að framan. Þannig hefur verið komið mjög verulega til móts við óskir bréfitara og skerðing útsýnis er ekki meiri en búast má við á lóð sem ekki er næst sjó, sbr. einnig skýringar og rökstuðning í fyrri svörum. Ekki er hægt að taka undir fullyrðingar um að umræddar breytingar muni rýra verðgildi Unnarbrautar 17. Ljóst hefur ætíð verið að þar sem húsið stendur ekki á sjávarlóð verði að ganga út frá eitthvað takmörkuðu útsýni til sjávar. Sé vel að málum staðið geta áformaðar breytingar í heild hins vegar stuðlað að hækkun söluverðs með því að hverfið verði enn meira aðlaðandi. Auk skipulags sem þarna mun fela í sér rýmri græn svæði geta ýmsir aðrir þættir haft áhrif s.s. sá metnaður sem lagður verður í hönnun og framkvæmd bygginga, umhverfisleg gæði, umgengni, viðhald o.s.frv.

- Skuggavarp frá nýbyggingu að Unnarbraut 19 vegna hækkunar, lengingar og breikkunar er sagt aukast á hús og garð bréfitara og draga úr birtu.

Svar: Eins og getið er að framan er í ljósi framkominna athugasemda fallist á að lækka húshæð gegnt Unnarbraut 17 um 1,75 m með skilyrði um einhalla þak, lækka hæsta þakpunkt um 0,50 m og binda hann við vesturhlíð hússins sem snýr til sjávar og stytta byggingarreit til suðurs um 1 m, sem einnig hefur áhrif á skuggavarp. Þannig er skuggavarp að Unnarbraut 17 lágmarkað. Einnig er rétt að minna á að í vinnsluferli deiliskipulagsins var hámarkshæð bílskúrs takmörkuð mjög til að tryggja lágmarks skuggavarp ásamt áframhaldandi víðu útsýni til sjávar. Breytingar á öðru rúmtaki húss frá núverandi byggingu eru einnig tiltölulega litlar enda byggingarreitur skýrt afmarkaður til að halda skuggavarp í lágmarki. Skuggavarp er ekki meira en gera má ráð fyrir vegna eðlilegrar nýtingar á lóð númer 19 við Unnarbraut og er vísað til svars hér að framan um hvernig byggingarreitur er afmarkaður með hliðsjón af nálægum húsum.

- Fyrirliggjandi teikningar af nýbyggingu á Unnarbraut 19 eru sagðar fela í sér svo mikla aukningu byggingarmagns á lóðinni að það sé í engu samræmi við það sem er í byggðinni í kring.

Svar: Núverandi nýtingarhlutfall á lóðinni Unnarbraut 19 er einungis 0,33 sem er langt undir því sem tíðkast í hverfinu. Um leið og komið hefur verið til móts við kröfur bréfitara um minna skuggavarp með skilmálum um lækkun nýs húss og styttingu byggingarreits í suður er hámarksnýtingarhlutfall heimilað 0,46. Þetta felur í sér svipaða eða lægri nýtingu en á mörgum næstu lóðum. T.d. er nýtingarhlutfall Unnarbrautar 17 (lóð bréfitara) 0,51. Vart er því hægt að tala um ósamræmi við byggðina í kring heldur er dregið úr því með deiliskipulagstillögunni.

- Bréfiturum finnst vert að benda á að eigendur efri hæðar í húsi nr. 17 að Unnarbraut séu jafnframt væntanlegir húsbyggjendur á lóð nr. 19. Það sé því ólíklegt að mótmæli komi frá þeim.

Svar: Öllum er í sjálfsvald sett hvort þeir nýta sér rétt til ábendinga eða athugasemda. Allar athugasemdir eru teknar til skoðunar, formlegrar meðferðar og þeim svarað skriflega.

- Náíð samráð við íbúa eru sögð innantóm orð. Ítrekað hafi verið reynt að vera í sambandi við skipulags- og mannvirkjanefnd en nánast engin svör fengist. Úr stýrihópi hafi aðeins tvær valdalausar konur komið til bréfitara, seint og um síðir.

Svar: Þarna er um óréttmætar fullyrðingar að ræða því að á allan hátt hefur eðlilega verið staðið að meðferð málsins að hálfu skipulags- og mannvirkjanefndar. Vísað er til kynningar deiliskipulagstillögunnar á borgarafundi hinn 26. febrúar 2009, en í lok þess fundar átti skipulagsráðgjafi langt samtal við bréfitara. Hinn 13. mars 2009 fóru tveir fulltrúar úr stýrihópi, sem nefndin fól að annast undirbúning málsins, á fund bréfitara, hlýddu á sjónarmið þeirra og skoðuðu allar aðstæður á staðnum. Sömu fulltrúar fóru aftur á fund bréfitara hinn 7. júlí 2009 og kynntu samanburðartillögur sem mikil vinna hafði verið lögð í, hugmyndir til lausnar, og þá einnig fyrir eiganda að hinum helmingi neðri hæðar hússins. Ennfremur voru gerðar sérstakar mælingar á lóðunum til að sannreyna hæðir. Tekið var ríkt tillit til athugasemda bréfitara með hæðartakmörkunum bílskúrs og þar með minnkun grenndaráhrifa hans varðandi útsýni og skuggamyndun. Reynt var að hafa

frekara samráð við bréfitara en samráð getur ekki verið einhliða og heldur ekki falist í því að vanvirtur sé eðlilegur réttur nágranna. Niðurstaða þessara tilrauna til samráðs lýsir sér í kröfu bréfitara, sem haldið hefur verið þrálátt við, um að nýtt hús verði einfaldlega innan allra ytri marka núverandi húss.

- Bréfitarar benda enn á ný á að úrskurðarnefnd skipulags- og byggingarmála taldi byggingar-áformin á Unnarbraut 19 hafa veruleg grenndaráhrif. Vitnað er í úrskurðinn. Bréfitarar lýsa yfir algeru vantrausti á skipulags- og mannvirkjanefnd Seltjarnarness, ekki sé farið að lögum og reglum og erindum ekki svarað. Hæfi nefndarmanna er dregið í efa þar sem hagsmunaaðili sé varamaður í nefndinni. Farið er fram á það að skipaður verði óháður aðili til þess að rannsaka störf skipulags- og mannvirkjanefndar sl. 2 ár, eða þann tíma sem bréfitarar hafi rekið mál sitt. Eðlilegast væri að skipulags- og mannvirkjanefnd myndi öll víkja þegar kæmi að afgreiðslu þessa deiliskipulags.

**Svar:** Gagnrýni bréfitara á ekki við rök að styðjast. Lögum og reglum hefur verið fylgt í hvívetna við afgreiðslu deiliskipulagsins, kynning verið viðtækari en áskilið er. Umræddur varamaður hefur hvergi sem slíkur komið nærri afgreiðslu deiliskipulagsins og raunar ekki setið nema 1-2 fundi á starfstímabili nefndarinnar. Grenndaráhrif af deiliskipulagi eru að sjálfsgöðu alltaf fyrir hendi en rökstuðningur fyrir niðurstöðum kemur fram í svörum við fyrri liðum athugasemda bréfitara. Ef hagsmunir hafa rekist á, hefur sérstök áhersla verið lögð á að ná sáttum, þar sem sættir hafa verið mögulegar, en umfram allt ljúka málum af réttisýni og sanngirni. Ekki hefur verið varið meiri tíma í nein önnur ágreiningsefni en þau sem bréfitarar víkja að.

Hafa verður í huga í sambandi við ágreiningsefni eins og þau sem hér hafa verið til úrlausnar að tillit til hagsmuna nágranna getur ekki náð svo langt að gengið sé óeðlilega á rétt lóðareigenda til hæfilegrar nýtingar lóða sinna. Þar getur reynt erfitt að komast að niðurstöðu sem öllum líkar en skipulagsyfirvöld hafa, eins og þeim ber, lagt sig fram um að bregðast jákvætt við ábendingum og gæta fylgstu sanngirni á báða bóga í þessu máli sem og öðrum ágreiningsmálum.

#### **Björg Fengler. Bréf dags. 11. nóv. 2009.**

- Rakin eru samskipti eiganda Unnarbrautar 19 við bæjaryfirvöld á Seltjarnarnesi áður en deiliskipulagsgerð Bakkahverfis hófst, samþykki byggingarleyfis, kæru þess og niðurstöðu úrskurðarnefndar sem felldi byggingarleyfið úr gildi.
- Einstakar athugasemdir eru gerðar varðandi eftirfarandi þætti: nýtingarhlutfall, byggingarreit, hæðarafstöðu og stærð bílgeymslu og innkeyrslu.
- Nýtingarhlutfall:  
Gerð er athugasemd við að nhl sé 0,4 og hámarks byggingarmagn 388,4 m<sup>2</sup>. Um yrði að ræða skerðingu um 78,7 m<sup>2</sup> frá áður samþykktum teikningum. Þess er krafist að nýtingarhlutfall verði a.m.k. 0,48 sbr. fyrri samþykkt bæjarstjórnar.

**Svar:** Við upphaf deiliskipulagsvinnu Bakkahverfis var hvorki í gildi deiliskipulag né samþykkt byggingarleyfi fyrir viðkomandi lóð, Unnarbraut 19. Nýtingarhlutfall einstakra lóða hverfisins er mjög mishátt og þar sem fyrri samþykkt bæjarstjórnar hefur verið felld úr gildi eru ekki fullnægjandi forsendur fyrir því að áður samþykkt nýtingarhlutfall haldist óbreytt.

Líta má á hverfið sem nánast fullbyggt. Við deiliskipulagsgerðina er unnið út frá núverandi byggðamynstri. Deiliskipulagið gerir ráð fyrir eðlilegu viðhaldi og endurnýjun húsa eða húshluta í hverfinu. Markmið skipulagsins er m.a. eins og segir á skipulagsuppdraetti að „staðfesta byggðarform hverfisins enda er það nánast fullbyggt“. Við ákvörðun byggingarreits á Unnarbraut 19 er tekið mið af núverandi húsi, byggingarreitum, hæð og formi aðliggjandi húsa. Stærð og staðsetning núverandi húss á lóðinni er með þeim hætti að nágrannar ættu að geta gert ráð fyrir eitthvað auknu byggingarmagni á lóðinni. Lóðarhafa er með stækkun hússins samkvæmt deiliskipulagstillögunni gert mögulegt að nýta eign sína á hagfeldan hátt án þess að gengið sé á rétt nágranna.

Við upphaf deiliskipulagsvinnu var ekkert leyfi fyrir aukningu byggingarmagns á lóðinni og því ekki um skerðingu byggingarmagns að ræða. Viðbótarbyggingarmagn miðaðist við byggingarlínur nágrannahúsa og heimild til byggingar bílskúrs á suðausturhorni lóðar. Slíkt er í samræmi við staðsetningu bílskúra á lóðum flestra næstu nágranna auk byggingarleyfis fyrir fjölda annarra bílskúra í hverfinu.

Í ljósi framkominna athugasemda mikils fjölda íbúa vegna áformaðrar stækkunar Unnarbrautar 19 er leyfileg húshæð gegnt Unnarbraut 17 lækkuð um 1,75 m með skilyrði um einhalla þak, hæsti þakpunktur bundinn við vesturhlið hússins sem snýr til sjávar og lækkaður um 0,50 m, svo og byggingarreitur til suðurs stytur um 1 m þ.e. í 1.90 frá núverandi húsgafla. Með því móti er skuggavarp að Unnarbraut 17 lágmarkað og sjávarsýn nágranna vernduð. Hámarksbyggingarmagn er aftur á móti hækkað upp í 0,46 sem er eilítið lægra en bréfitarar fara fram á.

- Gerð er athugasemd um hníkun byggingarreits til vesturs, sem sagt er skerða besta dvalarsvæði lóðarinnar. Einnig er gerð athugasemd við að reiturinn færir úr línu við íbúðarhús ofar í götunni sem skerði sjónarhorn frá aðliggjandi húsum, einkum Unnarbraut 17.

Svar: Við afmörkun byggingarreits bæði Unnarbrautar 19 og 1 er tekið mið af húsum í næsta nágrenni. Lóðarmörk þessara húsa að Suðurströnd eru í sömu línu og Unnarbrautar 32 og Miðbrautar 2, en bæði þau hús standa raunar nær Suðurströnd en núverandi hús að Unnarbraut 1 og 19. Sama má segja um húsið lengra sunnan þessara húsa, Unnarbraut 2, sem stendur mun framar en Unnarbraut 1 og 19. Nýr byggingarreitur til vesturs fyrir Unnarbraut 1 er látinn fylgja allri suðurhlið Miðbrautar 2, sem er það fyrrnefndra nágrannahúsa sem skemmst gengur til vesturs í átt að Suðurströnd. Nýr byggingarreitur fyrir Unnarbraut 19 fylgir einnig í meginatriðum þeirri sömu línu, en heimilað er útskot sem nær yfir um 1/3 af allri vesturhlið. Útskotið nær ekki eins langt til vesturs og öll framhlið húsa beggja megin, Unnarbrautar 2 og 32. Ekki er því verið að stækka byggingarreitinn lengra í átt til sjávar en eðlilegt getur talist m.t.t. samræmis við næstu nágrannahús og þar með jafnræðissjónarmiða.

Sama má segja um afmörkun byggingarreita til annarra átta. Byggingarreitur Unnarbrautar 1 til suðurs, austurs og norðurs er á sama stað og útlínur núverandi húss og er því ekki verið að stækka byggingarreitinn neitt í þessar áttir, enda engin ósk komið um slíkt. Byggingarreitur Unnarbrautar 19 til norðurs er settur í sömu línu og núverandi hús stendur í, sem einnig er í sömu línu og næstu nágrannahús Unnarbraut 17 og 15.

Byggingarreitur Unnarbrautar 19 til suðurs var settur nálægt sömu línu og suðurhlið hússins Unnarbraut 13 ofar í götunni, en línan fór ekki eins langt í átt til suðurs og suðurhlið útbyggingar að Unnarbraut 17. Vegna fjölda athugasemda hefur byggingarreitur til suðurs verið stytur um 1 m svo hann skerði ekki eins sjónarhorn frá aðliggjandi húsum, einkum Unnarbraut 17 og valdi þar minna skuggavarp. Byggingarreitur Unnarbrautar 19 til austurs er settur í sömu línu og núverandi grunnur, 6 m frá lóðarmörkum, en sú fjarlægð er algeng í öllu hverfinu, þótt sums staðar fari hús nær lóðarmörkum, sérstaklega þó bílskúrar, sem algengastir eru alveg í lóðarmörkum. M.a. er það raunin um bílskúra allra aðliggjandi húsa nálægt Unnarbraut 1 og 19, þeir eru byggðir í lóðarmörkum. Því þótti eðlilegt að heimila einnig bílskúr innst í hornum þessara lóða, en gerð er krafa um takmarkaða hæð þeirra til að minnka grenndaráhrif og skerða útsýni nágranna sem minnst.

Hér að framan hefur verið skilgreint hvernig hvernig byggingarreitur tekur mið af aðliggjandi húsum. Telji lóðarhafi útskot til vesturs skerða dvalarsvæði lóðarinnar ber honum engin skylda til að byggja út í uppgefinn byggingarreit enda engin kvöð sett um að húsið snerti þessa byggingarlínu.

Fjarlægð byggingarreits frá lóðarmörkum við Unnarbraut er sú sama og núverandi húss miðað við gangstétt. Núverandi byggingarreitir af lóðarblöðum húsa við þessa hlið Unnarbrautar eru í þessari sömu línu og því ekki forsenda til að breyta út frá því. Þar sem ekki eru til lóðar- eða mælibleið fyrir m.a. Unnarbraut 19 og málsetning á uppdrætti getur því verið ónákvæm er það skilyrði sett að gera skuli þau blöð áður en byggingarnefndarteikningar verði samþykktar. Þar verði húshlið Unnarbrautar 19 að götu miðuð við sömu hlið Unnarbrautar 17, en heimilað er að hús snerti ekki alla línuna svo lóðarhafi geti dregið hluta húshliðar til baka í þágu útsýnis nágranna sinna.

- Hæðarafstaða og stærð bílgeymslu:  
Gerð er athugasemd við hæðarafsetningu bílskúrs og lækkun frá áður samþykktu legu mótmælt. Færð eru rök fyrir andmælunum, m.a. rampi að bílgeymslu, skerðing á útirými, aukinn kostnaður vegna stoðveggjar og handriða sem ekki sé gert ráð fyrir í deiliskipulaginu, auk slyshættu. Þess er krafist að mesta hæð bílgeymslunnar verði ákveðin a.m.k.  $k = 9,48$  m og að stærð hennar verði allt að  $70 \text{ m}^2$ .

Svar: Rök skortir fyrir því að deiliskipulagið verði að miðast við byggingarleyfi sem felld hefur verið úr gildi af úrskurðarnefnd skipulags- og byggingarmála. Byggingarleyfið var felld úr gildi þar sem ekki var deiliskipulag til staðar en einnig taldi nefndin „að um verulega breytingu sé að tefla og að hún hafi umtalsverð grenndaráhrif á eign kæranda [insk: eigenda íbúðar á neðri hæð fjölbýlishússins að Unnarbraut 17], bæði hvað varðar rými, útsýni og skuggavarp.“

Ekki eru forsendur fyrir öðru en að leyfa byggingu bílskúrs í innra horni lóða við Unnarbraut 19 og 1 vegna jafnræðissjónarmiða, þar sem slíkt fyrirkomulag er regla frekar en undantekning í hverfinu. Núverandi hús eru með innbyggðum bílskúrum. Við ákvörðun á rúmtaki stakstæðs bílskúrs verður að taka tillit til hagsmuna nággranna. Þær mótvægisáðgerðir felast í að takmarka hæð og rúmtak bílskúrsins þar eð hann liggur að lóðarmörkum nággranna og lágmarka þannig grenndaráhrif sem bílskúririnn hefur. Í deiliskipulaginu hefur eftir samráð verið tekið tillit til sjónarmiða beggja aðila en þau sjónarmið stangast verulega á.

Deiliskipulag kveður ekki á um öryggismál og önnur hönnunatriði sem uppfylla þarf samkvæmt byggingarreglugerð þegar sótt verður um byggingarleyfi fyrir ný hús eða breytingu húsa.

- Innkeyrsla:  
Mótmælt er lokun innkeyrslu að núverandi bílskúr Unnarbrautar 19 frá Suðurströnd. Óskað er eftir því að gert verði ráð fyrir innkeyrslu frá Suðurströnd á sama hátt og að bílskúr á Unnarbraut 1.

**Svar:** Búið er að heimila niðurrið hússins Unnarbraut 19 ásamt innbyggðum bílskúr þess. Óskir eigenda um byggingu stakstæðs bílskúrs í horni lóðar hafa einnig margsinnis komið fram og hefur verið orðið við þeim í deiliskipulagstillögunni. Forsenda bílskúrs í horninu eins og önnur hús hverfisins hafa heimild til er sú að aðkoma verði eins og við önnur hús frá þeirri húsagötu sem bílskúririnn stendur við – en ekki út frá tengibrautinni Suðurströnd. Eftir niðurfellingu hliðarakreinar samhliða Suðurströnd er óæskilegt að hafa margar innkeyrslur frá tengibrautinni. Innkeyrsla frá Suðurströnd myndi einnig mjög takmarka framtíðarnýtingu suðurlóðar fyrir annað en bílastæði.

Sama gildir um Unnarbraut 1. Óski lóðarhafi þar eftir að reisa nýjan bílskúr í horni lóðar sinnar í stað núverandi bílgeymslu, fylgir því sú kvöð að innkeyrslan verði frá Unnarbraut en ekki Suðurströnd. Innkeyrslan frá Suðurströnd yrði þá lögð niður. Á grundvelli jafnréttissjónarmiða eru báðar lóðirnar meðhöndlaðar með sama hætti.

- Bréfitari fer einnig fram á að verða gefinn kostur á að andmæla athugasemdum sem ganga á hagsmuni hans. Ef ekki verði fallist á athugasemdir hans verði látinn í té ítarlegur, faglegur og nákvæmur rökstuðningur fyrir þeirri niðurstöðu.

**Svar:** Bæjaryfirvöld á Seltjarnarnesi svara öllum athugasemdum enda athugasemdunum beint til bæjarins en ekki til einstakra hagsmunaaðila. Ítarlega hefur verið rökstutt hér að framan hvað lá að baki þeirri deiliskipulagstillögu sem auglýst var og hvernig gætt var jafnræðis, sanngirni og tekið tillit til óska eigenda Unnarbrautar 19. Um leið var þess gætt að rýra ekki eignir nággranna og kveðið á um mótvægisáðgerðir svo neikvæð áhrif breytinga yrðu sem minnst. Deiliskipulagið hefur þannig verið unnið með hagsmuni bæði lóðarhafa og heildarinnar í huga.

Hafa verður í huga í sambandi við ágreiningsefni eins og þau sem hér hafa verið til úrlausnar að tillit til hagsmuna nággranna getur ekki náð svo langt að gengið sé óeðlilega á rétt lóðareigenda til hæfilegrar nýtingar lóða sinna. Þar getur reynst erfitt að komast að niðurstöðu sem öllum líkar en skipulagsyfyrvöld hafa, eins og þeim ber, lagt sig fram um að bregðast jákvætt við ábendingum og gæta fylgstu sanngirni á báða bóga í þessu máli sem og öðrum ágreiningsmálum.

#### **Auðbjörg Reynisdóttir, Júlía Sigurðardóttir, Þóra Guðjónsdóttir Bréf dags. 12. nóv. 2009.**

- Íbúar við Melabraut 9 gera athugasemd um að skortur sé á bílastæðum, fjöldi bifreiða séu tvær til þrjár á hverja íbúð, ekkert bílastæði sé fyrir framan nokkur hús og íbúar leggi því fyrir framan önnur hús.

Lagt er til að skipulagi gróðurbeða sé breytt og menn taki ekki tvö bílastæði þegar eitt dugi. Aspir séu ekki heppilegar.

Lýst er yfir ánægju með að bærinn ætli að gera gróðurbeð í öðrum götum hverfisins.

**Svar:** Stýrhópur deiliskipulagsins fór í vettvangsskoðun um götuna ásamt garðyrkjustjóra bæjarins. Ákveðið var að fækka trjám nokkuð og fjarlægja m.a. nokkrar aspir en halda heildaryfirbragði götunnar. Skortur á bílastæðum orsakast fyrst og fremst af mikilli bílaeign. Krafa um að sýna bílastæði inni á lóðum á byggingarnefndarteikningum er til þess gerð að anna eftirspurn eftir bílastæðum íbúa og bílastæði í göturými séu laus fyrir gesti og umframeftirspurn. Bílastæðaskortur á Melabraut orsakast m.a. af því að í mörgum tilvikum hefur ekki verið gengið frá bílastæðum inni á

lóðum eða þau eru nýtt undir annað en þeim er ætlað, s.s., hjólhýsi, kerrur og aðra aftanivagnaog jafnvel óökufær bílhræ. Einnig er það landlægt vandamál að bílskúrar eru ekki nýttir undir bíla.

Í þéttbýli er ekki hægt að ætlast til þess að alltaf séu laus bílastæði í göturými beint fyrir framan viðkomandi hús.

Í deiliskipulagi er ekki unnt að koma í veg fyrir að lagt sé ólöglega. En til þess hafa bæjaryfirvöld önnur úrræði. Ef til vandræða horfir geta bæjaryfirvöld afmarkað hvert stæði og séð til þess að í þau sé rétt lagt. Bæjaryfirvöld geta einnig krafist þess að bílastæði inni á lóðum séu gerð samkvæmt samþykktum uppdráttum og gengið frá þeim þannig að þau nýtist eins og til er ætlast.

#### **Dóra Gunnarsdóttir. Bréf dags. 11. nóv. 2009.**

1. Gerð er athugasemd við að ekki hafi verið haldinn skipulagður íbúafundur þar sem hlustað væri á sjónarmið íbúanna.

*Svar:* Skipulagður íbúafundur var haldinn í febrúar 2008 og var hann boðaður í bréfi til allra íbúa hverfisins, auglýstur í fjölmiðlum og á heimasíðu Seltjarnarnesbæjar.

2. Gerð er athugasemd varðandi breytingu á innkeyrslu á Unnarbraut og útfærslan alls ekki talin vera bætandi fyrir hverfið og sett spurningarmerki við þörfina á því að breyta innkeyrslu á Unnarbraut. Breytingin valdi hættu fyrir börn að leik. Börnin þurfi að ganga lengra og framhá fjölförnustu götu Seltjarnarness. Umferð verði hraðari niður göturnar. Tryggja þurfi göngustíg milli gatnanna. Göngustíg vanti ofarlega milli Unnarbrautar og Miðbrautar. Erfitt verði að "hjóla hringinn". Öryggissjónarmið ættu að vera framar hugsanlegum fegrunarsjónarmiðum.

*Svar:* Almennt er álitid að fyrirferðarmiklu umferðarkerfi fylgi aukinn hraði og aukin slyshætta. Breytingin er lögð til í framhaldi þess að samþykkt var að lækka hámarkshraða á Suðurströnd úr 60 km/klst. í 50 km/klst. Samfara þeirri samþykkt er leitað leiða til að tryggja lækkaðan umferðarhraða í reynd. Þrengri götur og gatnamót stuðla að lægri umferðarhraða. Með því m.a. að leggja hliðargötuna niður er dregið úr hraðbrautaryfirbragði því sem fylgir þessum samhliða götum, en slík útfærsla, þ.e. nokkurs konar þjónustugata samhliða stofnbraut, er oft notuð til að auka afköst og halda uppi umferðarhraða. Til að auka umferðaröryggi er leitast við að draga úr hraða umferðar um Suðurströndog er álitid að þessi aðgerð styðji það markmið, enda núverandi útfærsla í engu samræmi við aðra hluta götunnar. Jafnframt er það álitid styrkja kyrrlátt yfirbragð íbúðarhverfisins að umlykja það lágvöxnum gróðri í stað óþarfa malbiks og að allir íbúar hverfisins muni njóta góðs af.

Gangstétt meðfram Suðurströnd er samkvæmt deiliskipulaginu á sama stað og áður. En í stað þess að liggja við hlið fjölfarinnar umferðargötu verður sett grænt svæði að göngustígnum þar sem hefur verið malbikuð gata. Gönguleiðin verður öruggari fyrir vikið enda umferðin fjær henni en áður.

Engar gönguleiðir lengjast enda engin breyting gerð á gangstéttum og gönguleiðum.

Með 30 km hliðum lækkar umferðarhraði í götunni allri til aukins öryggis.

Ekki er mögulegt að gera göngustíg ofarlega milli Unnarbrautar og Miðbrautar, þó að æskilegt væri, þar sem lóðir eru allar í einkaeign.

Eftir sem áður er hægt að „hjóla hringinn“ á öruggri gangstéttinni.

Í deiliskipulagstillögunni fara öryggis- og fegrunarsjónarmið mjög vel saman þar sem aflagðri götu er breytt í grænt svæði. Þrengt er að akstri einkabíla til að draga úr hraða og slyshættu um leið og umhverfið er gert vistlegra.

#### **EON arkitektar/Hlédís Sveinsdóttir fyrir hönd Guðmundar Bragasonar. Bréf dags 12. nóv. 2009.**

Hönnuðir gera athugasemdir f.h. eigenda lóðanna Valhúsabraut 19 og Melabraut 20 er varðar uppdrætti og skilmála.

- A Ósamræmi í uppdráttum og texta

1. Misræmi er sagt í nýtingarhlutfalli, farið er fram á að nýtingarhlutfall lóðanna verði samræmt milli skilmálatexta og uppdráttu.

*Svar:* Misræmið orsakast af breytingum sem gerðar voru á lokastigi deiliskipulagsvinnunnar fyrir auglýsingu, þar sem þéttleika og nýtingarhlutfalli á lóðunum var víxlað í samráði við eigendur og hönnuði þeirra. Þar sem upplýsingar um húsinn eru á þremur stöðum á deiliskipulagstillögunni hafa leiðréttingar ekki alls staðar skilað sér. Beðist er velvirðingar á því misræmi sem er á texta uppdráttu hvað varðar viðkomandi hús, þakkað fyrir ábendingarnar og verða leiðréttingar gerðar.

Nýtingarhlutfalli í texta á deiliskipulagsuppdrætti 2 af 3 verður breytt til samræmis við teikningu og texta á deiliskipulagsuppdrætti 1: Melabraut 20 er með nýtingarhlutfall 0,60 og Valhúsabraut 19 með nhl. 0,55.

2. Misræmi milli texta og uppdráttu vegna hæða húsanna. Farið er fram á að texti sé leiðréttur þ.e.a.s. að heimild sé fyrir kjallara undir húsum á báðum lóðum í samræmi við texta með skilmálum. Farið er fram á að uppdráttur sé leiðréttur og skilgreining sé samræmd því sem er í texta, þ.e. heimild fyrir tveggja hæða mannvirki á báðum lóðunum.

*Svar:* Upplýsingum um kjallara Valhúsabrautar 19 verður bætt við í texta á deiliskipulagsuppdrætti 2 af 3 til samræmis við teikningu og texta á deiliskipulagsuppdrætti 1.

Í dag er á lóðinni einnar hæðar hús með risi og kjallara, skammstafað 1h, r, k. Við það hús bætist ein hæð, þ.e. á lóðinni má byggja tveggja hæða hús með kjallara. Skammstöfun á upprætti leiðréttist og verður (1h, r, k) 2h, k.

3. Misræmi er í hæðakótasetningum. Leiðréttu þarf uppdrátt.

*Svar:* Hæðarkóti Melabrautar 20 á sniði B-B í götummynd á deiliskipulagsuppdrætti 2 af 3 verður leiðréttur úr 22,5 í 23,0 m.

4. Gefnar lofthæðir og þakform. Farið er fram á að gólfhæð og þakform í uppdrætti verði sýnt á ómisvísandi hátt og í samræmi við skurðmynd sem sýnd er fyrir neðan, á sama uppdrætti.

*Svar:* Skipulagið bindur veggghæð húsanna og hámarkshæð á þaki en lofthæðir og þakform er ekki bundið. Lóðarblöð munu binda inngangskóta húsa.

5. Kótasetning gólfplötu neðri hæðar á Valhúsabraut 19. Farið er fram á að kóti sé leiðréttur og settur a.m.k. í gangstéttarhæð.

*Svar:* Kótar á götummyndum sýna hæð þess punkts sem merktur er í götu eða plötu húss. Í tilviki Valhúsabrautar 19 er einungis verið að sýna hæð götunnar þar sem hæð hennar er þekkt. Lóðarblöð sem unnin verða í framhaldi samþykks deiliskipulags eiga að sýna inngangskóta húsa.

6. Misræmi í lóðarstærðum. Farið er fram á að uppdráttur varðandi Melabraut 20 sé leiðréttur þ.e.a.s. lóðarstærðir samræmist skráðum lóðarstærðum í FMR.

*Svar:* Á deiliskipulagsuppdráttum er þetta misræmi greinilega skráð. Þar er á Melabraut 20 tilgreind lóðarstærð 917,6 m<sup>2</sup> sem er samkvæmt lóðarblaði Seltjarnarneshrepps. Einnig er á deiliskipulagsuppdráttum tilgreind stærðin 1000,0m<sup>2</sup> eins og lóðin er skráð í fasteignaskrá FMR.

Lóðarblað Seltjarnarneshrepps fyrir íbúðahverfi vestan Skólabrautar [nú Valhúsabrautar] í landi Ness og Bakka er gert samkvæmt uppdrætti og hnitum skipulagsskrifstofu ríkisins í ágúst 1955. Það er teiknað í eigin hnitakerfi og hornpunktar lóða eru hnitsettir. Lóðamörk samkvæmt þessum uppdrætti falla, að því er virðist, rétt inn á tölvutækan kortagrunn Seltjarnarneshrepps sem deiliskipulagið er unnið á. Reiknuð stærð lóðar samkvæmt þessum hnitum reynist nákvæmlega 917,59 m<sup>2</sup>.

Skráning skv. Fasteignaskrá Íslands (FMR) er 1000,0 m<sup>2</sup>. Ekki er vitað hvernig sú lóðarstærð er fengin. Væri sú stærð lóðar sett inn á kortagrunninn næði lóðin yfir grindverk og bílskúra nágranna eða langt út í götu.

Vegna þessa þekkta ósamræmis eru báðar lóðarstærðirnar tilgreindar á deiliskipulagsuppdrætti en gengið út frá lóðarblaðinu við útreikning á nýtingarhlutfalli, enda raunsannara miðað við afstöðu húss, sýnileg lóðarmörk, bílskúra á nágrannalóðum og götu.

Nýtingarhlutfall er reiknað út frá uppgefni stærð á lóðarblaði.

Heimild til stækkunar húss er rúmlega tvöföldun á núverandi byggingarmagni. Hámarks nýtingarhlutfall er takmarkað við 0,6 sem er svipað eða hærra en á mörgum nálægum lóðum. Þar sem verið er að leyfa nýbyggingar er almennt miðað við hámarksnýtingu 0,4 nema sérstök rök séu fyrir lægra eða hærra nýtingarhlutfalli eins og er í þessu tilfelli.

7. Misræmi og samlagningarvillur. Farið er fram á að textauppráttur sé leiðréttur þ.e.a.s. leyfilegt byggingarmagn Melabrautar 20 verði 605 fm í samræmi við fm sem gefnir eru í núverandi og viðbótarbyggingarmagni. Einnig þarf að leiðrétta heildarfermetra á upprætti. Farið er fram á að viðbótarbyggingarmagn og hámarksbyggingarmagn verði leiðrétt í samræmi við texta á textaupprætti.

*Svar:* Eins og stendur á teikningu og í greinargerð fær Melabraut 20 leyfilegt hámarksnýtingarhlutfall 0,60. Hámarksnýtingarhlutfall Valhúsabrautar 19 verður 0,55. Ósamræmi í greinargerð og samlagningarvillur í töflum á teikningu og lista á upprætti tvö er lagfært miðað við framangreint nýtingarhlutfall.

- B Athugasemdir vegna fjarlægða frá lóðarmörkum samanber eftirfarandi.

Raðhúsið megi byggjast 1 m frá lóðarmörkum (milli húsanna), parhúsið 6 m frá lóðarmörkum (milli húsanna). Gert er ráð fyrir sömu heildarfjarlægð og getið er um í deiliskipulagsdrögum.

Farið er fram á að fjarlægð húsanna til lóðarmarka verði hliðrað þannig að byggingarreitur raðhússins liggja 1 m frá lóðarmörkum en byggingarreitur parhússins á efri lóðinni verði dreginn til baka í staðinn og liggja 6 m frá lóðarmörkum.

*Svar:* Byggingarreitur á lóð Melabrautar 20 er um 394 m<sup>2</sup> sem er rúmt fyrir það byggingarmagn sem leyft er. Það er ekki í anda byggðarmynsturs hverfisins að byggja nær lóðarmörkum en þrjá til fjóra metra en vegna eindreginna óska lóðarhafa beggja lóða er hér miðað við tvo metra. Ekki þykir tilefni til að gefa fordæmi um að byggja nær lóðarmörkum en það.

- C Athugasemdir vegna bundinnar byggingarlínu frá lóðarmörkum.

Í tillögunum er óskýrt það er varðar skilmála um bundna byggingarlínu við Hæðarbraut og á hornum lóðanna. Í texta á upprætti má misskilja þetta og er lagt til að texta verði breytt til að taka af allan vafa um þennan hluta skilmálanna.

*Svar:* Fallist er á að texti gæti verið skýrari hvað bundna byggingarlínu varðar. Skerpt hefur verið á honum til að aðgreina betur hvaða línu miðað er við og hvaða hluti hennar sé skilgreindur sem bundin byggingarlína.

Vegna nokkurra athugasemda nággranna lóðanna Valhúsabraut 19 og Melabraut 20, hefur eftirfarandi texta verið bætt við skilmála deiliskipulagsins varðandi þessar lóðir, í því skyni að koma til móts við athugasemdirnar sbr. einnig samtöl af hálfu nefndarinnar við bréfitara og lóðarhafa, þar sem lögð hefur verið áhersla á að komið verði svo sem frekast er unnt til móts við hagsmuni nággranna: *Hæð og form bygginga skal vera uppbrotið með stöllum til aðlögunar að byggðamynstri og til aukins útsýnis nággranna.*

### **Eyjólfur Eðvaldsson og Heba Hallsdóttir. Bréf dags. 12. nóv. 2009.**

- Íbúar á Valhúsabraut 14 gera athugasemdir við breytt nýtingarhlutfall og hækkun húsa við Valhúsabraut 17, 19 og Melabraut 20, svo og við aukinn fjölda íbúða í hverfinu með þeim rökum að útsýni skerðist, umferð aukist og vöntun verði á bílastæðum. Yfirbragð hverfisins breytist með auknu byggingarmagni, byggð hækki og þéttist og íbúafjöldi aukist þvert á forskrift skipulagsvinnunnar.

Bréfitara leggja til eftirfarandi breytingar:

- a. Á lóð Valhúsabrautar 19 verði 1 hæðar hús og ákjósanlegt væri að lóðin hefði að geyma einbýli.
- b. Á lóð Melabrautar 20 rísi húsnaði sem muni ekki skyggja á núverandi útsýni.
- c. Á lóð Valhúsabrautar 17 muni ekki rísa hærra hús en nú er.

Svar: Við skipulagsgerð er alltaf hætt á að tvenn sjónarmið og hagsmunir stangist á. Annars vegar réttur húseiganda/húsbyggjanda til eðlilegrar nýtingar lóðareignar sinnar og hins vegar eðlileg krafa um að framkvæmdir gangi ekki á hagsmuni eigenda nálægra eigna umfram það sem óhjákvæmilegt, eðlilegt eða fyrirsjáanlegt getur talist.

Á þessum þremur lóðum er nýtingarhlutfall lágt, mun lægra en á flestum öðrum lóðum hverfisins. Húsin eru í sumum tilvikum úr sér gengin og þurfa endurnýjunar við. Öllum hefur mátt vera ljóst að til þess gæti komið að lóðarhafar þar myndu óska eftir stækkun húsa með þeim rökum að það væri eðlilegur réttur þeirra til nýtingar eigna sinna í samræmi við lóðanýtingu sem algeng er í hverfinu.

M.t.t. stærðar nálægra húsa og markmiða í aðalskipulagi og forsendum deiliskipulagsins er rúmtak húsa, íbúðafjöldi, hæð og bílastæðafjöldi ákvarðaður eins og skipulagstillaga sýnir. Fjölgun um tvær íbúðir á þessum þremur lóðum hefur hverfandi áhrif á umferð og bílastæðapörf í hverfinu. Með slíkri hóflegri þéttingu og aukinni fjölbreytni í íbúðaframboði næst betri nýting á innviðum bæjarins, íbúum og bæjarbrag til hagsbóta.

- a. Með hliðsjón af nálægum húsum og legu lóðarinnar eru ekki forsendur til að takmarka hæð hússins við eina hæð eins og bréfritari leggur til. Núverandi hús er ein hæð og ris og stendur það lágt miðað við Valhúsabraut. Ef húsið verður rífið og nýtt byggt í staðinn er m.a. vegna jafnræðissjónarmiða eðlilegra að tekið sé mið af nálægum tveggja hæða húsum við ákvörðun hæðar og umfangs nýbyggingarinnar. Tveggja hæða hús innan uppgufins byggingarreits er talin eðlileg nýting lóða þarna hafi hún ekki í för með sér neikvæð grenndaráhrif umfram það sem við má búast á lóðum á þessum stað.
- b. Á Melabraut 20 stendur nú tveggja hæða hús með kjallara. Húsið stendur neðar en Valhúsabraut 19. Hæð mögulegrar nýbyggingar er einnig takmörkuð við tvær hæðir. Ekki er talið að útsýni frá Valhúsabraut 14, sem stendur mun hærra í landinu, skerðist það mikið að forsendur séu til að meina lóðarhafa Melabrautar 20 réttlæt看lega nýtingu lóðar sinnar eins og deiliskipulagið gerir ráð fyrir.
- c. Við Valhúsabraut 17 er afmarkaður byggingarreitur stækkaður lítilsháttar og tekur hann mið af öðrum húsum í götunni. Húsið við Valhúsabraut 17 mjög lágreist, nýtingarhlutfall lóðar mjög lágt og stendur húsið við hlið mun hærra húsa. Möguleg hækkun hússins skv. áformuðu deiliskipulagi og áhrif hennar á næstu nágranna getur ekki talist umfram það sem eðlilegt er og í samræmi við þá nýtingu sem lóðarhafi getur reiknað með á eign sinni.

Hækkun hússins um eina hæð og hámarksnýtingarhlutfall 0,4 er því talið mjög eðlilegt. Einhver áhrif á útsýni annarra eigenda frá ákveðnu sjónarhorni eru því miður óhjákvæmileg þegar svona háttar. Ekki er fallist á að breyting þessi hafi áhrif á yfirbragð byggðarinnar að öðru leyti en þá að öllu betra heildaryfirbragð náist.

En í því skyni að koma til móts við athugasemdir bréfrítara er eftirfarandi texta bætt við skilmála deiliskipulagsins varðandi Valhúsabraut 19 og Melabraut 20: *Hæð og form bygginga skal vera uppbrotið með stöllum til aðlögunar að byggðamynstri og til aukins útsýnis nágranna.* Hafa af hálfu skipulags- og mannvirkjanefndar átt sér stað ítarleg samtöl við lóðarhafa og hönnuði húsanna, þar sem farið hefur verið yfir möguleika í útfærslu og lögð rík áhersla á að komið verði svo sem frekast er unnt til móts við hagsmuni nágranna.

#### **Guðmundur Gíslason. Bréf dags. 11. nóv. 2009.**

- Gerðar eru verulegar athugasemdir við áætlun um lokun Unnarbrautar sunnan við hús nr. 1 og 19 við Unnarbraut.

Gerðar eru eftirfarandi tillögur til lausnar svo vel fari:

Syðri innakstur í götuna verði óbreyttur

Opnað verði úr götunni við vestari akreinina út á Suðurströnd, vestan við hús nr. 19

Svæðið þar fyrir vestan að Miðbraut verði grænt.

Til vara:

Spottinn milli húss nr. 1 og 19 verði einstefna í vestur, ein akrein og aldrei verði opnaður útakstur við syðri enda Unnarbrautar.

Svar: Vert er að þakka fyrir þarfa og uppbyggilega gagnrýni og ábendingar sem hafa verið skoðaðar gaumgæfilega.

Rök fyrir niðurfellingu hliðarakreinarinnar við Suðurströnd eru eftirfarandi: Almennt er álitid að fyrirferðarmiklu umferðarkerfi fylgi aukinn hraði og aukin slyshætta. Breytingin er lögð til í framhaldi þess að þörf þótti að lækka hámarkshraða á Suðurströnd úr 60 km/klst. í 50 km/klst. Eins og bréfitari minnst á lækkaði umferðarhraðinn aðeins í framhaldi af því. Til að raunverulegur árangur náist við lækkun umferðarhraða þurfa oft fleiri aðgerðir að koma til en skiltabreyting. Þrengri götur og gatnamót stuðla að lægri umferðarhraða. Með því m.a. að leggja hliðargötuna niður er dregið úr hraðbrautaryfirbragði því sem fylgir þessum samhliða götum, en slík útfærsla, þ.e. nokkurs konar þjónustugata samhliða stofnbraut, er oft notuð til að auka umferðarafköst og halda uppi hraða. Til að auka umferðaröryggi er leitast við að draga sem mest í reynd úr hraða-umferð um Suðurströnd og er álitid að þessi aðgerð styðji það markmið, auk þess sem núverandi útfærsla er ekki í samræmi við aðra hluta götunnar. Ekki er því talið æskilegt að halda hluta götunnar milli Unnarbrautar 1 og 19 frábrugðnum eins og bréfitari leggur til. Jafnframt er það álitid að auka rólegt yfirbragð íbúðarhverfisins að umlykja það lágvöxnum gróðri í stað óþarfa malbiks.

### **Guðmundur Hafsteinsson og Anna Benassi. Bréf dags. 12. nóv. 2009.**

1. Óskað er eftir leyfi fyrir því að byggja ofan á húsið að Lindarbraut 2a svo að leyfileg hæð þess sé í samræmi við það sem er á lóðum beggja vegna.

Svar: Ósk um hækkun hússins að Lindarbraut 2a hefur ekki verið sett fram áður við deiliskipulagsgerðina. Í vettvangsskoðun snemma á vinnsluferli og við húsakönnun var það mat stýrihóps deiliskipulagsverkefnisins að þetta hús væri eitt það fallegasta í öllu hverfinu, mjög einfalt og stílhreint hús sem bæri höfundu sínum Hannesi Kr. Davíðssyni gott vitni. Það stendur milli tveggja hærra húsa sem líkt og ramma það inn og undirstrika einfaldleika þess. Það var því mat stýrihópsins að ýta ekki undir hækkun eða breytingar á húsinu, þar sem engin ósk um slíkt hafði komið fram, en ekki var heldur lagt til að húsið yrði friðað. Vegna umfangs breytingar þ.e. hækkun um heila hæð, sem túlka verður gagnvart nágrönnum sem meiriháttar breytingu, þyrfti að endurauglýsa deiliskipulagstillöguna sbr. 25. gr skipulags- og byggingarlaga. Því myndi samþykkt breytingarinnar svo síðla í ferlinu valda óæskilegum tífum á afgreiðslu deiliskipulagsins. Er því niðurstaðan sú að fremur beri að stefna að breytingu á deiliskipulaginu síðar, ef eða þegar lóðareigendur hyggjast ráðast í hækkun hússins. Aftur á móti er viðbygging bak við húsið túlkuð sem minniháttar breyting. Byggingarreitur þar hefur verið stækkaður svo þar rúmast 70 m<sup>2</sup> stækkun þeirra bygginga sem nú eru innan reitsins. Einnig er heimilað nýtingarhlutfall lóðarinnar hækkað úr 0,36 í 0,37. Ósýnilegir kjallarar teljast ekki til nýtingarhlutfalls.

2. Því er mótmælt að á opnu svæði fyrir aftan Lindarbraut 2a verði byggður leikskóli fyrir tugi barna sem kallar á stórauðna bifreiðaumferð í hverfinu.

Svar: Ekki er verið að setja fram heimild til byggingar leikskóla á umræddri lóð. Einungis er verið að veita heimild til endurnýjunar og e.t.v. stækkunar húss yfir þá nærþjónustu sem nú þegar er hýst á svæðinu. Ekki er reiknað með aukinni bílaumferð vegna stækkunarinnar og því ekki neinum bílastæðum, heldur er reiknað með að notendur þjónustunnar s.s. unglingar í vinnuskóla bæjarins komi gangandi eða hjólandi á svæðið. Ekki hefur verið tekin ákvörðun um með hvaða hætti viðbygging eða stækkun verður. Byggingarreitur er því hafður rúmur og settur út frá núverandi húsi í átt að miðju lóðar. Gefur það möguleika á að hanna byggingu fjær húsi bréfitara en nú, sem þannig ætti ekki að trufla nágranna svo mjög og enn minna en verið hefur.

3. Því er mótmælt að körfuboltavöllur sé á svæðinu fyrir aftan Lindarbraut 2a. Íbúar þess húss hafa búið við hliðina á þessu leiksvæði í yfir 50 ár og hafa mátt þola allskonar ónæði. Bent er á óþægindi vegna starfseminnar, m.a. hávaða, rúðubrot, klifur upp á húspök o.fl.

Svar: Leiksvæðið hefur eins og eigendur benda á verið þarna fjölda áratuga. Staðsetningin er mjög ákjósanleg fyrir börn, nokkuð miðsvæðis í hverfinu, fjarri bílaakstri. Ekki eru því uppi áform um að leggja núverandi starfsemi þar niður né setja nýja starfsemi á svæðið, enda gæti önnur starfsemi leitt til frekari truflunar fyrir íbúa. Bæjarfélaginu ber að stuðla að þjónustu fyrir alla aldurshópa, unglinga jafnt sem aðra. Sjálfsagt er að setja reglur um takmarkaða kvöld- og næturnotkun vallarins og leita leiða til að fylgja slíkum reglum eftir með tilstyrk notenda.

4. Því er mótmælt að Suðurströnd sé breytt á þann hátt að taka burt botnlangann, Unnarbraut samsíða Suðurströnd, og óska bréfritarar eftir rökum fyrir breytingunni.

Svar: Rök fyrir niðurfellingu hliðarakreinarinnar við Suðurströnd eru eftirfarandi: Almennt er álitíð að fyrirferðarmiklu umferðarkerfi fylgi aukinn hraði og aukin slyshætta. Breytingin er lögð til í kjölfar þess að samþykkt var að lækka hámarkshraða á Suðurströnd úr 60 km/klst. í 50 km/klst. Til að raunverulegur árangur náist við lækkun umferðarhraða þurfa oft fleiri aðgerðir að koma til en skiltabreyting. Þrengri götur og gatnamót stuðla að lægri umferðarhraða. Með því m.a. að leggja hliðargötuna niður er dregið úr hraðbrautaryfirbragði því sem fylgir þessum samhliða götum, en slík útfærsla, þ.e. nokkurs konar þjónustugata samhliða stofnbraut, er oft notuð til að auka afköst og halda uppi umferðarhraða. Til að auka umferðaröryggi er að leitast við að draga úr hraða umferðar um Suðurströndi raun og er álitíð að þessi aðgerð styðji það markmið, en núverandi útfærsla er heldur ekki í samræmi við aðra hluta götunnar. Jafnframt er það álitíð auka kyrrlátt yfirbragð íbúðarhverfisins að umlykja það lágvöxnum gróðri í stað óþarfa malbiks. Vegna mikils fjölda bíla er tengjast fjölbýlishúsinu að Miðbraut 1 var horfið frá því að leggja niður aðkomubotnlangann sem nær inn að húsi bréfrítara, Lindarbraut 2a.

### **Gunnlaugur Björnsson og Ástríður Jóhannesdóttir. Bréf dags. 12. nóv. 2009.**

- Íbúar að Valhúsabraut 12 gera athugasemdir við deiliskipulagið sem beinast að breyttu nýtingarhlutfalli og hækkun húsa við Valhúsabraut 17, 19 og Melabraut 20, ásamt auknum fjölda íbúða í hverfinu með þeim rökum að útsýni skerðist, umferð aukist og vöntun verði á bílastæðum. Yfirbragð hverfisins er sagt breytast með auknu byggingarmagni, byggð hækki og þéttist og íbúafjöldi aukist þvert á forskrift skipulagsvinnunnar.

Bréfritarar leggja til eftirfarandi breytingar:

- a. Á lóð Valhúsabrautar 19 verði 1 hæðar hús og ákjósanlegt væri að lóðin hefði að geyma einbýli.
- b. Á lóð Melabrautar 20 rísi húsnæði sem muni ekki skyggja á núverandi útsýni.
- c. Á lóð Valhúsabrautar 17 muni ekki rísa herra hús en nú er.

Svar: Við skipulagsgerð er alltaf hætta á að tvenn sjónarmið og hagsmunir stangist á. Annars vegar réttur húseiganda/húsbyggjanda til eðlilegrar nýtingar lóðareignar sinnar og hins vegar eðlileg krafa um að framkvæmdir gangi ekki á hagsmuni eigenda nálæggra eigna umfram það sem óhjákvæmilegt, eðlilegt eða fyrrsjáanlegt getur talist.

Á þessum þremur lóðum er nýtingarhlutfall lágt, mun lægra en á flestum öðrum lóðum hverfisins. Húsin eru í sumum tilvikum úr sér gengin og þurfa endurnýjunar við. Öllum má vera ljóst að til þess gæti komið að lóðarhafar þar myndu óska eftir stækkun húsa með þeim rökum að það væri eðlilegur réttur þeirra til nýtingar eigna sinna í samræmi við þá lóðarnýtingu sem algeng er í hverfinu. M.t.t. stærðar nálæggra húsa og markmiða í aðalskipulagi og forsendum deiliskipulagsins er rúmtak húsa, íbúðafjöldi, hæð og bílastæðafjöldi ákvarðaður eins og skipulagstillaga sýnir. Fjölgun um tvær íbúðir á þessum þremur lóðum hefur hverfandi áhrif á umferð og bílastæðavöntun í hverfinu. Með slíkri hóflegri þéttingu og aukinni fjölbreytni í íbúðaframboði næst betri nýting á innviðum bæjarins, íbúum og bæjarbrag til hagsbóta.

- a. Með hliðsjón af nálægum húsum og legu lóðarinnar eru ekki forsendur til að takmarka hæð hússins við eina hæð eins og bréfritari leggur til. Núverandi hús er ein hæð og ris og stendur það lágt miðað við Valhúsabraut. Ef húsið verður rífið og nýtt byggt í staðinn er m.a. vegna jafnræðissjónarmiða eðlilegra að tekið sé mið af nálægum tveggja hæða húsum við ákvörðun hæðar og umfangs nýbyggingarinnar. Tveggja hæða hús innan uppgefins byggingarreits er talin eðlileg nýting lóða þarna hafi hún ekki í för með sér neikvæð grenndaráhrif umfram það sem við má búast á lóðum á þessum stað.
- b. Á Melabraut 20 stendur nú tveggja hæða hús með kjallara. Húsið stendur neðar en Valhúsabraut 19. Hæð mögulegrar nýbyggingar er einnig takmörkuð við tvær hæðir. Ekki er talið að útsýni frá Valhúsabraut 14, sem stendur mun herra í landinu, skerðist það mikið að forsendur séu til að meina lóðarhafa Melabrautar 20 réttlætánlega nýtingu lóðar sinnar eins og deiliskipulagið gerir ráð fyrir.
- c. Við Valhúsabraut 17 er afmarkaður byggingarreitur stækkaður lítilsháttar og tekur hann mið af öðrum húsum í götunni. Húsið við Valhúsabraut 17 mjög lágreist, nýtingarhlutfall lóðar mjög lágt og stendur húsið við hlið mun hærri húsa. Möguleg hækkun hússins skv. áformuðu deiliskipulagi og

áhrif hennar á næstu nággranna getur ekki talist umfram það sem eðlilegt er og í samræmi við þá nýtingu sem lóðarhafi getur reiknað með á eign sinni.

Hækkun hússins um eina hæð og hámarksnýtingarhlutfall 0,4 er því talið mjög eðlilegt. Einhver áhrif á útsýni annarra eigenda frá ákveðnu sjónarhorni eru því miður óhjákvæmileg þegar svona háttar. Ekki er fallist á að breyting þessi hafi áhrif á yfirbragð byggðarinnar að öðru leyti en þá að öllu betra heildaryfirbragð náist.

En í því skyni að koma til móts við athugasemdir bréfrítara er eftirfarandi texta bætt við skilmála deiliskipulagsins varðandi Valhúsabraut 19 og Melabraut 20: *Hæð og form bygginga skal vera uppbrotið með stöllum til aðlögunar að byggðamynstri og til aukins útsýnis nággranna.* Hafa af hálfu skipulags- og mannvirkjanefndar átt sér stað ítarleg samtöl við lóðarhafa og hönnuði húsanna, þar sem farið hefur verið yfir möguleika í útfærslu og lögð rík áhersla á að komið verði svo sem frekast er unnt til móts við hagsmuni nággranna.

#### **Halldór B. Nellet. Bréf dags. 04. nóv. 2009.**

- Íbúi að Bakka, Bakkavör 1, gerir athugasemd um að í skipulaginu standi að húsið sé einbýli, en samþykkt hafi verið að breyta húsinu í tvíbýli. Einnig sé húsið sagt tveggja hæða en það sé í raun þriggja hæða, því þar sé sameiginlegur kjallari.
- Einnig segir bréfrítari bílastæði við vesturenda hússins samþykkt en aðkeyrsla að því hvíleíð. Stingur hann upp á að biðstöð strætisvagns verði færð frá innkeyrslu, gangstétt lagfærð og gangstéttarkantur lækkaður til þess að auðvelda aðkomu að bílastæði sínu.
- Einnig segist bréfrítari ekki átta sig á hvaða stækkun sé leyfð á húsum við Bakkavör 2-6.

**Svar:** Í fasteignaskrá Fasteignamats ríkisins sem lögð var til grundvallar skipulagsvinnunni er Bakkavör 1 skilgreind sem 1200m<sup>2</sup> íbúðarhúsaloð. Á lóðinni er sagt vera 239,7m<sup>2</sup> einbýli ásamt 78,4m<sup>2</sup> bílskúr, hvoru tveggja með fastanr. 206-8801. Þar sem gögn byggingarfulltrúa frá 2000 sýna að breyting í tvíbýlishús hefur verið samþykkt er bæði ljúft og skylt að breyta þessu í deiliskipulaginu og þakkað fyrir ábendinguna.

Stýrihópur fór í vettvangsferð um hverfið og taldi hæðafjölda út frá ákveðinni skilgreiningu. Skv. ábendingunni verður uppdrætti og húsakönnun breytt og húsið skráð sem tvær hæðir og kjallari.

Aðkoma að bílskúr og bílastæði á lóð hússins er frá Bakkavör. Ekki finnast gögn um samþykktu aðkomu að vestari bílastæðum frá Suðurströnd þó vissulega sé lagt þar í dag. Rétt er að staðsetning innkeyrslu þarna er mjög hvíleíð. En nærtækara verður að telja að leggja af innkeyrslu að Bakkavör 1 frá Suðurströnd en að færa biðstöð almenningsvagna.

Þessi innkeyrsla virðist gerð án byggingarleyfis einhvern tíma milli 1998 og 2004 samkvæmt loftmyndum (sjá slóð á vef og skannaðar teikningar af öllum fasteignum í Seltjarnarnesbæ: <http://www.infrapath.is/mapguide/fusion/templates/mapguide/Seltjarnarnes/>) og er því texta varðandi bílastæði breytt í skýringum á uppdrætti. Samþykkt teikning frá 2000 sýnir ekki innkeyrslu frá Suðurströnd.

Heimilað hámark byggingarmagns skv. því skipulagi sem hús á Bakkavör 2-6 voru byggð eftir var ekki fullnýtt. Stækkun þessara húsa er því heimil innan uppgefina byggingarreita, líka með hliðsjón af jafnræðissjónarmiðum gagnvart nággrannalóðum sem hafa nú þegar fullnýtt hámarks byggingarrétt sinn.

#### **Halldór Halldórsson. Bréf dags. 12. nóv. 2009.**

- Eigendur Vallarbrautar 1 óska eftir því að byggingarreitur að Vallarbraut 1 verði í samræmi við teikningar sem lagðar voru fram á 117. fundi skipulags- og mannvirkjanefndar þann 12. febrúar 2008 þar sem sótt var um leyfi til að stækka húsið í samræmi við teikningar Garðars Halldórssonar arkitekts. Samþykkt var samhljóða á fundinum að senda málið í grenndarkynningu.

**Svar:** Rétt þykir að verða við beiðninni og hafa uppdrættir deiliskipulagsins verði aðlagðir umræddum teikningum.

## **Halldóra Pálsdóttir. Bréf dags. 12. nóv. 2009**

- Bréfitari gerir athugasemd við að Unnarbraut verði færð/breytt þannig að sá hluti hennar sem liggur samsíða Suðurströnd verði fjarlægður vegna fyrirhugaðra breytinga á lóðum Unnarbrautar 1 og 19. Bréfitari telur að það hefði í för með sér að ekki yrði hægt að keyra út á aðalgötuna nema frá vestari enda Unnarbrautar. Við þetta þurfi að breyta götunni í einstefnugötu og með mikið aukinni umferð yrðu forsendur bréfitara fyrir kaupum á húsnæði í götunni brostnar.

Forsendur bréfitara fyrir húsnæðis kaupum var að búa dóttur sinni á grunnskólaaldri öruggt umhverfi og auk þess ber hún hug annarra barna í hverfinu fyrir brjósti. Hún óskar eftir að íbúar á [Unnarbraut] 1 og 19 taki þau sjónarmið fram yfir dauða hluti.

Mótmælt er einnig fyrirhuguðum runnaskreytingum við gangbraut á Bakkavör og talið er að Umferðarráð hafi eitthvað við þær að athuga.

*Svar:* Engan veginn er verið að fella niður umræddan kafla Unnarbrautar vegna breytinga á húsum lóðanna tveggja, heldur er verið að draga úr malbikuðum aksturssvæðum fyrir hverfið í heild. Engar lóðir eru stækkaðar samhliða aðgerðinni, heldur mun göngustígur, sem nú liggur sunnan lóðanna Unnarbraut 1 og 19 haldast á nákvæmlega sama stað og hann er nú, við suðurmörk þ.e. sjávarmegin þessara lóða eins og allra annarra lóða sem liggja að Suðurströnd. Breytingin er lögð til í framhaldi þess að samþykkt var að lækka hámarkshraða á Suðurströnd úr 60 km/klst. í 50 km/klst. Samfara þeirri samþykkt er leitað leiða til að tryggja lækkaðan umferðarhraða í reynd. Þrengri götur og gatnamót stuðla að hóflegri umferðarhraða. Með því m.a. að leggja hliðargötuna niður er dregið úr hraðbrautaryfirbragði því sem fylgir þessum samhliða götum, en slík útfærsla, þ.e. nokkurs konar þjónustugata samhliða stofnbraut, er oft notuð til að auka umferðarafköst og halda uppi hraða. Til að auka umferðaröryggi er leitast við að draga úr hraða umferðar um Suðurströnd og er álitnið að þessi aðgerð styðji það markmið, auk þess sem núverandi útfærsla er ekki í samræmi við aðra hluta götunnar. Jafnframt er það álitnið auka rólegt yfirbragð íbúðarhverfisins að umlykja það lágvöxnum gróðri í stað óþarfa malbiks og af því muni allir íbúar hverfisins njóti góðs.

Samkvæmt deiliskipulagstillögunni er hámarkshraði innan hverfisins 30km/klst. Til þess að halda aftur af umferðarhraða er gatnahönnun breytt til samræmis við lækkaðan hraða. Þrenging gatna og gróðursetning af hyggindum eru viðurkenndar aðferðir til að ná niður umferðarhraða og þykja í íbúðarhverfum æskilegri og umhverfisvænni aðgerðir en hefðbundnar hraðahindranir með stuttu millibili. Gróður í göturými 30 km hverfis stuðlar að lægri umferðarhraða og þar með auknu öryggi gangandi vegfarenda. Á 30 km hraða á ökkumaður auk þess auðveldlega að geta brugðist við aðsteðjandi hættu og vera minni hættuvaldur gangandi vegfarendum. Gróðurreitir sem sýndir eru við götur á uppdrætti teljast þó skv. skilmálum deiliskipulagsins ekki hluti af því heldur til leiðbeiningar og verður reitunum hagað eins og rétt þykir hverju sinni, einkum út frá sjónarmiðum umferðaröryggis og í samráði við Umferðarstofu.

Ráðgerðar breytingar hafa í för með sér að báðir endar Unnarbrautar tengjast beint út á Suðurströnd. Ekki er lagt til að einstefna verði á Unnarbraut enda lengir það akstursleiðir og veldur óþarfa gegnumumferð. Aðgerðin sem lögð er til í deiliskipulaginu einfaldar gatnakerfið og stuðlar að minni umferð inni í hverfinu og meira öryggi. -- Deiliskipulagið þjónar því, þegar nánar er skoðað, einmitt þeim markmiðum sem bréfitari heldur réttilega fram og tekið er fúslega undir.

Umræddar breytingar á Unnarbraut við Suðurströnd eru aftur á móti síður en svo tilkomnar vegna óska íbúa á Unnarbraut 1 og 19 og þeir hafa ekkert umfram aðra íbúa hverfisins með breytinguna að gera.

## **Hannes Richardsson og Ragnhildur Kristjánsdóttir. Bréf dags. 10. nóv. 2009**

- Íbúar Valhúsabrautar 17 gera athugasemdir við að nýtt nýtingarhlutfall á Melabraut 20 og Valhúsabraut 19 sé of hátt og að leyft verði að byggja á mjög stórum hluta lóðanna. Mótmæla þau hvoru tveggja. Þetta gangi algerlega gegn markmiðum skipulagsins eins og þau eru tilgreind í forsoðnum þess og sé í algeru ósamræmi við aðrar lóðir í þessum tveimur götum.

Óskað er eftir að byggingarflötur lóðanna verði minnkaður og nýtingarhlutfall lækkað í 0,4 til samræmis við aðrar lóðir í hverfinu.

Fullyrt er að á uppdrætti merktum 2 af 3 sé nýtingarhlutfall lóða rangt sýnt og rangt táknað með litum og leitt að því líkum að vísitandi sé verið að blekkja augað til að hylja hátt nýtingarhlutfall á Melabraut 20 og Valhúsabraut 19.

Svar: Við skipulagsgerð er alltaf hætt á að tvenn sjónarmið og hagsmunir málsaðila stangist á. Annars vegar réttur húseiganda/húsbyggjanda til eðlilegrar nýtingar eignar sinnar og hins vegar skiljanleg krafa til þess að framkvæmdir gangi ekki á hagsmuni eigenda nálægra eigna umfram það sem óhjákvæmilegt, eðlilegt eða fyrirsjáanlegt getur talist.

Á nokkrum lóðum við norðurmörk hverfisins, m.a. ofangreindum lóðum ásamt lóð bréfitara, er nýtingarhlutfall lágt, mun lægra en á flestum öðrum lóðum hverfisins. Húsin eru í sumum tilvikum úr sér gengin og þurfa endurnýjunar við. Öllum má vera ljóst að til þess gæti komið að lóðarhafar þar myndu óska eftir stækkun húsa með þeim rökum að það væri eðlilegur réttur þeirra til nýtingar eigna sinna í samræmi við þá lóðarnýtingu sem algeng er í hverfinu.

M.t.t. stærðar nálægra húsa, markmiða í aðalskipulagi og forsendna deiliskipulagsins er rúmtak húsa, íbúðafjöldi, hæð og bílastæðafjöldi ákvarðaður eins og skipulagstillaga sýnir.

Með hliðsjón af nálægum húsum og legu lóðarinnar nyrst í jaðri hverfisins þykir réttlæt看legt að leyfa á tilvísuðum tveimur lóðum hærra nýtingarhlutfall þ.e. 0,51 – 0,60 eins og algengt er á lóðum næst Hæðarbraut sem óhjákvæmilegt er að líta einnig til út frá jafnræðissjónarmiðum. Umferð gegnum hverfið vegna íbúða á þessum stað er vís til að verða lítil og skuggavarp ekki öðrum íbúum til ama að því leyti sem húsin standa upp við götu nyrst í hverfinu. Fyrirhugað nýtingarhlutfall er því í vissu samræmi við aðrar lóðir í þessum hluta hverfisins. Við afmörkun byggingarreita hefur m.a. verið haft í huga að svigrúm sé til hagræðingar í formi húsa o.fl. til lágmörkunar grenndaráhrifa.

En í því skyni að koma til móts við athugasemdir bréfitara er eftirfarandi texta bætt við skilmála deiliskipulagsins varðandi Valhúsabraut 19 og Melabraut 20: *Hæð og form bygginga skal vera uppbrotið með stöllum til aðlögunar að byggðamynstri og til aukins útsýnis nággranna.* Hafa af hálfu skipulags- og mannvirkjanefndar átt sér stað ítarleg samtöl við lóðarhafa og hönnuði húsanna, þar sem farið hefur verið yfir möguleika í útfærslu og lögð rík áhersla á að komið verði svo sem frekast er unnt til móts við hagsmuni nággranna.

Nokkurs miskilning virðist gæta varðandi skýringarmyndir á uppdrætti 2 af 3. Efri myndin sýnir núverandi nýtingarhlutfall en neðri myndin sýnir hámarks heimilað nýtingarhlutfall lóða samkvæmt deiliskipulagstillögunni. Efri myndin sýnir greinilega að umræddar lóðir efst í hægra horni teikningarinnar hafa verið í flokki nýtingarhlutfalls 0,21-0,30 (eru ljósbláar) en aðrar lóðir í jaðri hverfisins eru dekkri. Á neðri skýringarmyndinni sem eins og fyrr segir sýnir heimilað hámarksnýtingarhlutfall skv. væntanlegu deiliskipulagi hafa þessar fjórar lóðir greinilega breytt um lit og Melabraut 20 og Valhúsabraut 19 komnar í nýtingarhlutfallsflokkinn 0,51-0,60 (eru dökkbláar). Þessar tvær skýringarmyndir eru sérstaklega settar fram til að sýna á fljótlegan hátt með samanburðaryfirliti hvar byggingarmagn eykst í hverfinu skv. deiliskipulaginu.

### **Haukur Viktorsson. Bréf dags. 07. nóv. 2009.**

Bréfitari fer fram á að deiliskipulagstillaga að Bakkahverfi verði dregin til baka og setur fram eftirfarandi rök:

Hvergi séi greinargerð minnst á að til sé samþykkt deiliskipulag innan svæðisins og látið að því liggja að byggðin sé öll ódeiliskipulögð. Svæði austan Bakkavarar sé sýnt á samþykktu og staðfestu aðalskipulagi frá 1981. Árið 1986 hafi verið gert deiliskipulag af svæðinu ásamt skilmálum fyrir íbúðarhús. Vitnað er til ákvæðis til bráðabirgða, 11. töluliðs í Skipulags- og byggingarlögum, og telur bréfitari augljóst að deiliskipulagið sé staðfest, en senda beri gögnin til Skipulagsstofnunar.

Bréfitari segir að í auglýstu deiliskipulagi sé þess hvergi getið hverju er verið að breyta í framangreindum meintum staðfestum hluta skipulagsins heldur aðeins sagt: „við gildistöku deiliskipulags þessa falla eldri skipulagsáætlanir og skilmálar sem gilt hafa um einstaka hluta

hverfisins úr gildi“. Þá sé einnig tíundað að stækka megi einstök hús innan uppgefins byggingarreits. Bréfritari varpar fram hvort ekki sé óeðlilegt að hvetja til stækkunar á húsum í skipulögðu hverfi og stuðla þannig að allskonar útbyggingum í stað þess að vernda upprunalegt heildarútlit hverfisins.

Ef vilji sé fyrir að breyta staðfestu deiliskipulagi þá þurfi að fara eftir skipulags- og byggingarlögum gr. 26 um breytingar á deiliskipulögum.

Bréfritari bendir á mikilvægi samráðs við skipulagsvinnuna og að gæta þurfi hófs og samræmis. Einnig að hvergi sé getið um aðgengi að sjó eða hvaða stefnu sveitarfélagið hefur í þeim málum.

**Svar:** Ekki er tilefni til að draga deiliskipulagstillöguna til baka eins og bréfritari fer fram á.

Við gerð deiliskipulags Bakkahverfis var álitid að ekki væri til neitt samþykkt deiliskipulag innan hverfisins. Eins og bréfritari segir sjálfur var 1986 gert deiliskipulag af svæði (suð-)austan Bakkavarar en „við eftirgrennslan um hvenær skipulagið var samþykkt af bæjarstjórn finnast engin gögn í skjalavörslu bæjarins frá þessu tímabili“. Þar sem ekki er unnt að sýna fram á samþykki skipulagsins í sveitarstjórn, þó svo eftir því hafi verið byggt, gildir 11. töluliður ákvæðis til bráða-birgða í gildandi skipulags og byggingarlögum ekki um þetta deiliskipulag.

Hvergi er látið að því liggja að hverfið sé allt ódeiliskipulagt heldur eins og á er bent sagt að við gildistöku deiliskipulagsins falli eldri skipulagsáætlanir og skilmálar sem gilt hafa um einstaka hluta hverfisins úr gildi. Í þessu fellst að hugsanlega kunni að vera til skipulag fyrir einstaka hluta hverfisins og séu þau þá felld úr gildi með staðfestingu deiliskipulags þessa.

Umræddur hluti Bakkavarar var á sínum tíma byggður skv. þar til gerðum uppdráttum og skilmálum. Allar líkur eru á að lóðarhafar telji þau ákvæði sem þar voru sett fram séu það sem miða skuli allar hugsanlegar breytingar við. Eins og bréfritari bendir á er hverfið fullbyggt. Sumir lóðarhafar fullnýttu ekki leyfilegt hámarks byggingarmagn sitt. Þykir því sanngjarnt að þeir haldi möguleika á stækkun húsa sinna upp að áður heimiluðu marki, enda mætti ætla að annars þætti viðkomandi að jafnræðis væri ekki gætt. Byggingarreitir eru á þeim lóðum hafðir óbreyttir frá því skipulagi sem byggt var eftir. Ekki er verið að hvetja til breytinga heldur einungis veita til þeirra heimild. Lítið er svo á að þessar heimildir til stækkunar falli innan eðlilegrar þróunar hverfisins í samræmi við upphafleg markmið þess skipulags sem hverfið var byggt eftir en velta mun á lóðareigendum hvort þær verða nýttar.

Ítarlegt samráð hefur farið fram, bæði formlegur kynningarfundur, bréf send til íbúa til upplýsingar og með óskum eftir ábendingum sem svo hefur verið reynt að taka tillit til. Formlegir og óformlegir fundir hafa verið haldnir með íbúum sem þess hafa óskað og formlegu kynningar- og athugasemdaferli fylgt í hvívetna.

Deiliskipulagssvæðið nær einungis að götunni Suðurströnd og tekur því ekki til aðgengis að sjó, enda er ætlunin að deiliskipuleggja strandsvæðið sérstaklega. Í gildandi aðalskipulagi Seltjarnarness eru hins vegar ákvæði um það efni sem bréfritari vísar að.

### **Guðmundur Kristjánsson og Sonja B. Jónsdóttir. Bréf dags. 10. nóv. 2009.**

- Eigendur efri hæðar hússins að Unnarbraut 9 mótmæla með mjög ítarlegum athugasemdum í sex liðum fyrirhuguðum skipulagsbreytingum á Unnarbrautinni, aðallega á lóð nr. 19.
1. Mótmælt er fyrirhugaðri stækkun á húsi nr. 19 við Unnarbraut þar sem það muni fara langt út fyrir þann ramma sem núverandi hús takmarkast af og þ.a.l. mun sjávarútsýni þeirra út á sjó, yfir Suðurnes og yfir golfvöllinn skerðast. Bréfritarar telja hvern einasta sentimetra af þessu útsýni afar dýrmætan. Íbúar telja sig hljóta að geta gert kröfu um að grónu hverfi sé ekki umbylt með þeim afleiðingum að þeir bíði fjárhagslegt og tilfinningalegt tjón af. Vitnað er til þess að „Eldri hverfin teljast nær fullbyggð og er ekki gert ráð fyrir grundvallarbreytingum á yfirbragði þeirra á skipulagstímabilinu“.

**Svar:** Mikilvægt er að jafnræðisregla sé höfð í gildi við skipulagningu og að einum leyfist ekki það sem öðrum er óheimilt. Þannig hafa fyrri ákvarðanir fordæmisgildi, svo ekki verði um mismunun að ræða. Við skipulagningu, og þá sérstaklega í eldri hverfum, þarf auk þess að taka tillit til sjónarmiða ekki aðeins þeirra sem viðkomandi mál varðar beint heldur einnig annarra sem skipulagið hefur áhrif á með beinum eða óbeinum hætti.

Samhliða áður veittri heimild til niðurrifs hússins að Unnarbraut 19 þarf að marka skilmála um nýja byggingu á lóðinni. Eðlilegt þykir að byggingarlínur á lóðinni taki mið af byggingarlínum húsa næstu nággranna. Ekki er verið að stækka verulega byggingarreit hvorki Unnarbrautar 1 né 19, heldur er í framhaldi óska eiganda Unnarbrautar 19 um byggingu nýs húss á lóðinni í stað núverandi húss afmarkaður byggingarreitur sem tekur mið af húsum í næsta nágrenni. Lóðarmörk þessara húsa til sjávar eru í sömu línu og Unnarbrautar 32 og Miðbrautar 2, en bæði þau hús standa hins vegar framar eða nær Suðurströnd og lengra til vesturs en núverandi hús að Unnarbraut 1 og 19. Sama má segja um húsið sunnan þessara húsa, Unnarbraut 2, sem stendur mun framar en Unnarbrautar 19 og 1. Nýr byggingarreitur til vesturs fyrir Unnarbraut 1 er látinn fylgja allri suðurhlið Miðbrautar 2, sem er það fyrrnefndra nággrannahúsa sem skemmst gengur til vesturs. Nýr byggingarreitur fyrir Unnarbraut 19 fylgir einnig í meginatriðum þeirri sömu línu, en heimilað er útskot sem nær yfir minna en 1/3 af allri vesturhlið hússins. Útskotið nær ekki eins langt til vesturs og öll framhlið húsanna beggja megin, Unnarbrautar 2 og 32. Ekki er því verið að stækka byggingarreitinn lengra til vesturs en eðlilegt getur talist miðað við næstu nággrannahús og engin forsenda er til að heimila ekki þessa stækkun byggingarreisins til vesturs m.t.t. jafnræðissjónarmiða.

Sama má segja um afmörkun byggingarreita til annarra átta. Byggingarreitur Unnarbrautar 1 til suðurs, austurs og norðurs er á sama stað og útlínur núverandi húss og er því ekki verið að stækka byggingarreitinn neitt í þessar áttir, enda engin ósk komið um slíkt. Byggingarreitur Unnarbrautar 19 til norðurs er settur í sömu línu og núverandi hús stendur í, sem einnig er í sömu línu og næstu nággrannahús Unnarbraut 17 og 15 standa í.

Byggingarreitur Unnarbrautar 19 nær skemmra til suðurs en suðurhlið hússins Unnarbraut 13 ofar í götunni, og alls ekki eins langt til suðurs og suðurhlið útbyggingar að Unnarbraut 17. Byggingarreitur Unnarbrautar 19 til austurs er settur í sömu línu og núverandi grunnur, 6 m frá lóðarmörkum, en sú fjarlægð er algeng í öllu hverfinu, þótt sums staðar fari hús mun nær lóðarmörkum, sérstaklega þó bílskúrar, sem algengastir eru alveg í lóðarmörkum. M.a. er það raunin um bílskúra allra aðliggjandi húsa að Unnarbraut 1 og 19, þeir eru byggðir í lóðarmörkum. Því þótti ekki stætt á öðru en heimila einnig bílskúr innst í hornum þessara lóða, en gerð er í skilmálum deiliskipulagsins af tilliti til hagsmuna nággranna krafa um takmarkaða hæð bílskúranna er minnki grenndaráhrif og trygginágrönnum sem mest útsýni áfram.

Í ljósi framkominna athugasemda vegna Unnarbrautar 19 er fallist á að lækka húshæð gegnt Unnarbraut 17 um 1,75 m, setja skilyrði um einhalla þak, lækka hæsta þakpunkt um 0,50 m og binda hann við vesturhlið hússins sem snýr til sjávar. Þannig er skuggavarp að Unnarbraut 17 lágmarkað. Með tilliti til þess að nýtingarhlutfall Unnarbrautar 17 og margra fleiri lóða í hverfinu er 0,51 eða ennþá hærra, þykja jafnræðissjónarmið ekki fela í sér forsendur til að ákveða lægra hlutfall fyrir Unnarbraut 19 en 0,46 (farið var fram á 0,48 – 0,50). Þar sem höfuðþungi athugasemda hefur beinst að því að tryggja að nýtt hús á lóðinni valdi sem minnstri skerðingu á sjávarsýn nággranna er komið er til móts við þennan þátt með því að ákvarða suðurmörk nýs byggingarreis (sem lýst er hér að framan) 1 m nær núverandi húsgafl og munar þá einungis 1,90 m hvað mörkin ná út fyrir gaflinn (farið var fram á 2.90 m). Loks er rétt að fram komi að í vinnsluferli deiliskipulagsins var hámarkshæð bílskúrs takmörkuð mjög til að tryggja áframhaldandi vítt útsýni til sjávar.

Hafa verður í huga í sambandi við athugasemdir bréfitara að umræddar sjávarlóðir eru í mikilli fjarlægð frá lóð þeirra.

2. Mótmælt er að bæjarstjórn Seltjarnarness leyfi sér að lækka verð fasteignar bréfitara og skerða lífsgæði þeirra sem felast í sjávarútsýni með því að leyfa stækkun á lóðinni nr. 19. Bréfitarar benda á að aldrei hafi verið boðið uppá grendarkynningu eins og skylt sé samkvæmt lögum.

**Svar:** Ekki er hægt að fullyrða að umræddar breytingar muni lækka söluverð næstu húsa, m.a. þar sem ávallt hefur legið fyrir að fjarlægð þeirra frá sjó hlyti að fela í sér að ekki væri á vísan að róa um sjávarsýn. Sé vel að málum staðið geta breytingar einnig allt eins stuðlað að hækkun söluverðs. Þar geta bæði haft áhrif umbætur á skipulagi hverfisins og ýmsir aðrir þættir s.s. sá metnaður sem lagður er í hönnun og framkvæmd mannvirkis, umhverfisleg gæði, umgengni og viðhald o.s.frv.

Gerð deiliskipulags fylgir ákveðnu ferli þar sem ekki er um venjubundna grenndarkynningu sérhverrar breytingar að ræða heldur óskað eftir ábendingum íbúa og tillögur kynntar í heild. Þessu ferli hefur verið vandlega fylgt. Jafnframt hafa í þessu tilviki m.a. verið haldnir fundir með þeim aðilum sem breytingar snerta mest og á þeim reynt að finna lausnir á ágreiningi, miðla málum og taka tillit til mismunandi sjónarmiða, sem mjög stangast á. Einnig má benda á að miðað við hefðbundna grenndarkynningu hefðu umræddar breytingar ekki verið kynntar fyrir bréfiturum vegna fjarlægðar húss þeirra frá umræddum lóðum.

3. Frelsi einstaklinga til athafna hafi hingað til í lýðræðisþjóðfélögum verið takmarkað við það að gjörðir þeirra skaði ekki aðra einstaklinga.

*Svar:* Við skipulagsgerð er alltaf hætt á að tvenn sjónarmið og hagsmunir aðila stangist á. Annars vegar réttur húseiganda til eðlilegrar nýtingar eignar sinnar og hins vegar skiljanleg krafa um að framkvæmdir gangi ekki á hagsmuni nágranna umfram það sem óhjákvæmilegt, eðlilegt eða fyrirsjáanlegt getur talist. Ekki er talið að umrædd breyting rýri verðmæti eignarinnar að Unnarbraut 9.

4. Bréfitarar benda á að þær breytingar sem fyrirhugaðar eru á götunni sjálfri valdi aukinni hættu á umferðarslysum þar sem fólk þurfi þá að aka bílum sínum beint út á Suðurströnd. Bent er á að lítill sem enginn gegnumakstur sé sagður um hverfið sem sé 30 km hverfi. Jafnframt að þetta sé ekki rétt hvað varðar Suðurströndina, þar sé stöðugur gegnumakstur þeirra sem búa vestast á Seltjarnarnesi. Þrátt fyrir lækkun hámarkshraða í 50 km sé hann almennt miklu hraðari og eigi gangandi vegfarendur oft fótum fjör að launa.

*Svar:* Umferðaröryggi við Suðurströnd mun ekki skerðast m.a. þar sem útkeyrslur á götuna verða sýnilegar langt að vegna breikkunarinnar á opnu grænu svæði ofan við götuna. Útkeyrslunum mun einnig þegar frá líður fækka á ný og færast til aukins samræmis í hverfinu inn á hús götuna Unnarbraut þar sem umferð er hægari. Rök fyrir niðurfellingu hliðarakreinarinnar við Suðurströnd eru eftirfarandi: Almennt er álitnið að fyrirferðarmiklu umferðarkerfi fylgi aukinn hraði og aukin slyshætta. Breytingin er lögð til í framhaldi þess að ákveðið var að lækka hámarkshraða á Suðurströnd úr 60 km/klst. í 50 km/klst. Til að raunverulegur árangur náist við lækkun umferðarhraða þurfa oft fleiri aðgerðir að koma til en skiltabreyting. Þrengri götur og gatnamót stuðla að lægri umferðarhraða. Með því m.a. að leggja hliðargötuna niður er dregið úr því hraðbrautaryfirbragði sem fylgir þessum samhliða götum, en slík útfærsla, þ.e. nokkurs konar þjónustugata samhliða stofnbraut, er oft notuð til að auka umferðarafköst og halda uppi hraða. Til að auka umferðaröryggi er leitast við að draga úr hraða umferðar um Suðurströnd og er álitnið að þessi aðgerð styðji það markmið, en núverandi útfærsla er ekki í samræmi við aðra hluta götunnar. Jafnframt er það álitnið auka kyrrlát yfirbragð íbúðarhverfisins að umlykja það lágvöxnum gróðri í stað óþarfa malbiks.

Þess misskilnings virðist gæta hjá bréfitarara að Suðurströndin teljist til þess hluta hverfisins sem sagður sé lítill gegnumakstur um, en það á einungis við um 30 km hverfið. Ljóst er að um tengibrautina Suðurströnd er mikill gegnumakstur sem ekki verður komist hjá og er raunar hlutverk hennar. Því er leitað áður nefndra leiða til að minnka þar hraða svo verði hóflegur.

5. Sagt er augljóst að kynning á þessu nýja skipulagi sé óviðunandi, óvönduð, ómarkviss og ófullnægjandi þar sem fjöldi í hverfinu hafi hvorki hugmynd um tilurð deiliskipulagsins né nýja nafngift hverfisins.

*Svar:* Ekki er tekið undir þessa umkvörtun. Í upphafi deiliskipulagsgerðar var öllum íbúum hverfisins sent bréf þar sem fyrirhuguð deiliskipulagsvinna og deiliskipulagsforsögn dags. 30.12. 2008 voru kynnt og íbúar hvattir til að láta í ljós óskir sínar og ábendingar varðandi deiliskipulagsgerðina, svo unnt væri að taka tillit til þeirra strax í upphafi vinnu. Sömu upplýsingar voru einnig settar á vef Seltjarnarnesbæjar. Þá þegar hafði hverfið fengið vinnuheitið Bakkahverfi, sem enginn hefur mótmælt og hefur því verið haldið. Heitið var síðar m.a. kynnt í stórri auglýsingu í NESFréttum og lýst skilmerkilega til hvaða gatna það tæki. Íbúafundur til kynningar á deiliskipulagshugmyndum var haldinn 26. febrúar 2009, þegar vinnan var komin vel af stað, til að fá enn frekar fram skoðanir íbúa og var fundurinn boðaður í bréfi til allra íbúa hverfisins, auglýstur í fjölmiðlum og tilkynntur á heimasíðu Seltjarnarnesbæjar. Umrædd gagnrýni er því ekki réttmæt.

6. Bent er á að svo sátt ríki í borgum og bæjum sé mikilvægt að hreyfa ekki við samþykktu skipulagi nema brýn þörf sé á breytingum.

*Svar:* Þetta er öldungis rétt hjá bréfitarara og er einmitt ástæða þess að verið er að gera lögformlega samþykkt deiliskipulag af hverfinu sem ekki hefur verið til áður. Með tilkomu staðfests deiliskipulags munu íbúar m.a. geta gert sér grein fyrir innan hvaða ramma búast má við breytingum í hverfinu og ekki á að þurfa að breyta staðfestu deiliskipulagi nema rík ástæða sé til.

**Inga Dóra Jóhannsdóttir. Bréf dags. 10. nóv. 2009.**

- Eigendur jarðhæðar í norðurhluta húss nr. 17 við Unnarbraut mótmæla alfarið fyrirhugaðri byggingu og/eða breytingu á húsum nr. 1 og 19 við Unnarbraut og krefjast þess að fyrirhugaðar nýbyggingar eða breytingar á núverandi húsum verði innan byggingarreits núverandi bygginga og ekki hærrí frá jörðu en nú er.

Skerðing verði á útsýni úr íbúð til hafs, fjalla og annars er máli skipti fyrir lífsgæði og verðgildi eignar þeirra sem muni skerðast. Hækkun og/eða lenging og/eða breikkun húss nr. 19 við Unnarbraut valdi auknu skuggavarpí á hús bréfitara. Bílskúrin og akgrein að honum sem fyrirhuguð sé muni valda verulegu ónæði fyrir bréfitara með ýmsum hætti. Bréfitari segir byggingarmagn í engu samræmi við byggð í kring. Breytingarnar dragi úr þéttingu byggðar sem ekki sé markmið. Stórt hús verði ekki til að samræma yfirbragð hverfisins. Vitnað í álit umboðsmanns Alþingis um að eigendur eigi að geta treyst því að festa sé í framkvæmd skipulags.

Skipulags- og mannvirkjanefnd sé vanhæf með öllu að fjalla um málið þar sem varamaður í nefndinni sé einn íbúa í húsi nr. 17 og væntanlegur byggingaraðili að húsi nr. 19. Hann hafi beina hagsmuni af samþykkt deiliskipulagsins og muni eðli málsins samkvæmt ekki kæra eða gera athugasemdir við þetta deiliskipulag.

Bréfitari áskilur sér rétt til að krefjast bóta verði fyrirhugað deiliskipulag samþykkt óbreytt.

**Svar:** Við skipulagsgerð er alltaf hætt á að tvenn sjónarmið stangist á, einkum í hverfum þar sem byggð er þegar risin að verulegu eða öllu leyti, annars vegar réttur húseiganda/húsbyggjanda til eðlilegrar nýtingar lóðareignar sinnar og hins vegar skiljanleg krafa um að framkvæmdir rýri ekki kosti nágranna umfram það sem óhjákvæmilegt, eðlilegt eða fyrirsjáanlegt getur talist.

Eins og hér verður lýst er ekki í umræddu deiliskipulagi verið að stækka verulega byggingarreit hvorki Unnarbrautar 1 né 19, heldur er í framhaldi óskar eiganda Unnarbrautar 19 um byggingu nýs húss á lóðinni í stað núverandi húss afmarkaður byggingarreitur sem tekur mið af húsum í næsta nágrenni.

Lóðarmörk þessara húsa að Suðurströnd eru í sömu línu og Unnarbrautar 32 og Miðbrautar 2, en húsin á báðum síðarnefndu lóðunum standa nær Suðurströnd en núverandi hús að Unnarbraut 1 og 19. Sama er að segja um húsið enn sunnar við götuna, Unnarbraut 2, sem stendur mun framar en hús Unnarbrautar 1 og 19. Nýr byggingarreitur til vesturs fyrir Unnarbraut 1 er látinn fylgja allri suðurhlið Miðbrautar 2, sem er það fyrrnefndra nágrannahúsa sem skemmst gengur til vesturs í átt að Suðurströnd. Nýr byggingarreitur fyrir Unnarbraut 19 fylgir einnig í meginatriðum þeirri sömu línu, en heimilað er útskot sem nær yfir minna en 1/3 af vesturhlið. Útskotið nær hins vegar ekki eins langt til vesturs og öll framhlið húsanna beggja megin, Unnarbrautar 2 og 32. Ekki er því verið að stækka byggingarreit Unnarbrautar 19 lengra til vesturs en eðlilegt getur talist miðað við hús næstu nágranna og forsendur skortir til að heimila ekki þessa stækkun byggingarreitsins m.t.t. jafnræðissjónarmiða.

Sama má segja um afmörkun byggingarreita til annarra átta. Byggingarreitur Unnarbrautar 1 til suðurs, austurs og norðurs er á sama stað og útlínur núverandi húss og er því ekki verið að stækka byggingarreitinn neitt í þessar áttir, enda engin ósk komið um slíkt. Byggingarreitur Unnarbrautar 19 til norðurs er settur í sömu línu og núverandi hús stendur í, sem einnig er í sömu línu og næstu nágrannahús Unnarbraut 17 og 15.

Byggingarreitur Unnarbrautar 19 nær skemur til suðurs en suðurhlið hússins Unnarbraut 13 ofar í götunni, og alls ekki eins langt til suðurs og suðurhlið útbyggingar bréfitara á jarðhæð Unnarbrautar 17. Byggingarreitur Unnarbrautar 19 til austurs er settur í sömu línu og núverandi grunnur, 6 m frá lóðarmörkum, en sú fjarlægð er algeng í öllu hverfinu, þótt sums staðar fari hús mun nær lóðarmörkum, sérstaklega þó bílskúrar, sem algengastir eru alveg í lóðarmörkum. M.a. er það raunin um bílskúra allra aðliggjandi húsa að Unnarbraut 1 og 19, þeir eru byggðir í lóðarmörkum. Því þótti ekki stætt á öðru en heimila einnig bílskúr innst í hornum þessara lóða, en til verndar hagsmunum nágranna gerð í skilmálum deiliskipulagsins krafa um takmarkaða hæð bílskúranna sem minnkar grenndaráhrif og tryggir nágrennum áfram mikið sjávarútsýni.

Í ljósi framkominna athugasemda vegna Unnarbrautar 19 er fallist á að lækka húshæð gegnt Unnarbraut 17 um 1,75 m, setja skilyrði um einhalla þak, lækka hæsta þakpunkt um 0,50 m og binda hann við vesturhlið hússins sem snýr til sjávar. Þannig er skuggavarp að Unnarbraut 17 lágmarkað. Með tilliti til þess að nýtingarhlutfall Unnarbrautar 17 og margra fleiri lóða í hverfinu er 0,51 eða ennþá hærra, þykja jafnræðissjónarmið ekki fela í sér forsendur til að ákveða lægra hlutfall fyrir Unnarbraut 19 en 0,46 (farið var fram á 0,48 – 0,50). Þar sem höfuðþungi

athugasemda hefur beinst að því að tryggja að nýtt hús á lóðinni valdi sem minnsti skerðingu á sjávarsýn nággranna er komið er til móts við þennan þátt með því að ákvarða suðurmörk nýs byggingarreits (sem lýst er hér að framan) 1 m nær núverandi húsgafli og munar þá einungis 1,90 m hvað mörkin ná út fyrir gaflinn (farið var fram á 2.90 m). Loks er rétt að fram komi að í vinnsluferli deiliskipulagsins var hámarkshæð bílskúrs takmörkuð mjög til að tryggja áframhaldandi vítt útsýni til sjávar.

M.t.t. jafnræðissjónarmiða er ekki talin forsenda til að heimila ekki þá takmörkuðu stækkun byggingarreitsins sem að framan er lýst enda er tekið mið af aðliggjandi húsum og yfirbragði hverfisins, og hagsmunum nággranna sýnt fyllsta tillit um leið og komið er til móts við sjónarmið lóðarhafa um eðlilega nýtingu á eign sinni.

#### **Kristján G. Snædal. Bréf dags. 02. nóv. 2009.**

- Eigandi að Melabraut 12 gerir eftirfarandi athugasemdir:

Misræmi er í stærð lóðar annarsvegar á uppdrætti og hinsvegar í gögnum frá Fasteignaskrá Íslands.

Samkvæmt skrá m bæjarins er byggingahlutfall [á sennilega við nýtingarhlutfall] lóðar 0,4. Í nóvember 2007 fengust þær upplýsingar frá bænum að byggingahlutfall [nýtingarhlutfall] lóðar væri 0,5.

Með skýrskotun til þéttingar byggðar og hvernig byggingar eru á Melabrautinni þá mætti byggingahlutfall [nýtingarhlutfall] lóðar vera allt að 0,72 (síðar leiðrétt í 0,52).

Meðsendar eru upplýsingar úr fasteignaskrá.

**Svar:** Á deiliskipulagsuppdráttum er þetta misræmi greinilega skráð. Þar er tilgreind lóðarstærð 811m<sup>2</sup> sem er samkvæmt lóðarblaði Seltjarnarneshrepps. Einnig er á deiliskipulagsuppdráttum tilgreind stærðin 1000,0m<sup>2</sup> eins og lóðin er skráð í Fasteignaskrá.

Lóðarblað Seltjarnarneshrepps fyrir íbúðahverfi vestan Skólabrautar (nú Valhúsabrautar) í landi Ness og Bakka er gert samkvæmt uppdrætti og hnitum skipulagsskrifstofu ríkisins í ágúst 1955. Það er teiknað í eigin hnitakerfi og hornpunktar lóða eru hnitsettir. Lóðamörk samkvæmt þessum uppdrætti falla að því er virðist rétt inn á tölvutækan kortagrunn Seltjarnarneshrepps. Reiknuð stærð lóðar er samkvæmt þessum hnitum reynist nákvæmlega 811,36m<sup>2</sup>

Skráning skv. Fasteignaskrá Íslands (FMR) er 1000,0 m<sup>2</sup>. Ekki er vitað hvernig sú lóðarstærð er fengin. Væri sú stærð lóðar sett inn á kortagrunninn næði lóðin yfir grindverk og bílskúra nággranna eða langt út í götu.

Vegna þessa þekkta ósamræmis eru báðar lóðarstærðirnar tilgreindar á deiliskipulagsuppdrætti en gengið út frá lóðarblaðinu við útreikning á nýtingarhlutfalli, enda raunsannara miðað við afstöðu húss, sýnilegra lóðarmarka, bílskúra á nágrannalóðum og götu.

Nýtingarhlutfall er því reiknað út frá uppgefinni stærð á lóðarblaði.

Heimild til stækkunar húss er nálægt tvöföldun á núverandi byggingarmagni. Hámarks nýtingarhlutfall er takmarkað við 0,4 eins og á aðliggjandi lóðum, Melabraut 10 og Valhúsabraut 13. Þar sem verið er að leyfa nýbyggingar er almennt miðað við hámarksnýtingu 0,4 nema sérstök rök séu fyrir hærra eða lægra nýtingarhlutfalli, sem ekki virðist í þessu tilviki.

#### **Lárus Brynjar Lárusson, Sjöfn Þórðardóttir, Páll Bragason, Dagbjört H Kristinsdóttir, Agata María Knasiak , Robert Andrzej Knasiak. Bréf dags. 11. nóv. 2009.**

- Eigendur Lindarbrautar 8 óska eftir því að byggingarreitur fyrir bílskúr sem sýndur er á tillögu að deiliskipulagi verði efst í horni lóðarinnar á lóðarmörkum Lindarbrautar 8-10 og Vallarbrautar 1 en ekki samkvæmt samþykkttri teikningu frá 1963.

Óskað er eftir að byggingarreitur bílskúrs verði stækkaður og verði til samræmis við skúrana að Lindarbraut nr. 10 og nr. 12.

Bréfitarar telja eðlilegt nýtingarhlutfall geta farið upp undir 0,6. Segja eigendur Lindarbrautar 10 og Vallarbrautar 1 ekki hafa gert athugasemdir við innihald bréfs síns.

**Svar:** Við gerð deiliskipulagsins var tekin sú ákvörðun að heimila byggingu þeirra bílskúra sem áður höfðu verið samþykktir þótt byggingarleyfi væri fallið úr gildi. Byggingarreitur á Lindarbraut 8 var því afmarkaður skv. teikningum frá 1963, enda lá þá ekki fyrir ósk um annað.

Ósk bréfitara um staðsetningu bílskúrs er í samræmi við bílskúra á nágrannalóðum og á fjölda annarra lóða í hverfinu. Því er orðið við beiðninni og uppdrætti breytt til samræmis við heimild til byggingar bílskúra á lóðum 10 og 12. Byggingarreitur er gefinn upp rúmur en hámarksstærð bílskúrs áfram 56 m<sup>2</sup>. Nýtingarhlutfall lóðar verður 0,54 eins og á Lindarbraut 6.

### **Sólveig Pálsdóttir og Torfi Þorsteinsson. Bréf dags. 08. okt. 2009**

- Eigendur Unnarbrautar 14 fara fram á að nýtingarhlutfall lóðar þeirra verði hækkað úr 0,24 í 0,72 sem sé í samræmi við næsta hús á Unnarbraut 12 og vísa til tölvupósts frá 15. ágúst til Ólafs Melsteð þar sem farið var fram á stækkun anddyris og stækkun stofu um a.m.k. þrjú metra.

**Svar:** Að höfðu nánara samráði við bréfitara er fallist á beiðni þeirra á þann hátt að gert ráð fyrir heimild til stækkunar húss til suðvesturs, annars vegar um eina hæð og hins vegar um 1 – 2 hæðir, innan nýs byggingarreits sem hefur verið afmarkaður 4 m frá núverandi útvegg, enda hefur þessi hóflega stækkun frá auglýstri deiliskipulagstillögu mjög takmörkuð grenndaráhrif.

Heimilað nýtingarhlutfall lóðar tekur mið af áðurnefndri stækkun og verður 0,35.

### **Þór Tómasson. Bréf dags. 11. nóv. 2009**

- Eigandi Unnarbrautar 11 gerir eftirfarandi athugasemdir:
1. Vísað er í húsakönnun deiliskipulagsins og bent á að teikningar samþykktar 11. 5. 2006 hafi ekki skilað sér varðandi grunnflöt hússins í deiliskipulagi.

**Svar:** Þær breytingar sem vísað er til virðast ekki hafa verið færðar á þá kortagrunna sem lágu til grundvallar deiliskipulagsgerðinni. Þetta hefur verið lagfært.

2. Bílastæði við norðurhorn Unnarbrautar 11 er sagt vanta á uppdrætti.

Samþykktur hefur verið tvöfaldur bílskúr fyrir íbúðirnar tvær í húsinu. Ekki hafa fundist gögn um samþykkt bílastæði á norðurhorni lóðarinnar og er því ekki unnt að færa slíkt inn á uppdrátt.

3. Mótmælt er tengingu Unnarbrautar við Suðurströnd. Talið er að núverandi tengigata eigi að halda sér og eru færð fyrir því rök í átta liðum.

**Svar:** Almennt er álitnið að fyrirferðarmiklu umferðarkerfi fylgi aukinn hraði og aukin slyshætta. Breytingin er áformuð í framhaldi þess að samþykkt var að lækka hámarkshraða á Suðurströnd úr 60 km/klst. í 50 km/klst. Samfara þeirri samþykkt er leitað leiða til að tryggja lækkaðan umferðarhraða í reynd. Þrengri götur og gatnamót stuðla að lægri umferðarhraða. Með því m.a. að leggja hliðargötuna niður er dregið úr hraðbrautaryfirbragði því sem fylgir þessum samhliða götum, en slík útfærsla, þ.e. nokkurs konar þjónustugata samhliða stofnbraut, er oft notuð til að auka umferðarafköst og halda uppi hraða. Til að auka umferðaröryggi er leitast við að draga úr hraða umferðar um Suðurströnd og er álitnið að fyrirhuguð aðgerð styðji það markmið, en núverandi útfærsla er ekki í samræmi við aðra hluta götunnar. Jafnframt er það álitnið auka kyrrlátt yfirbragð íbúðarhverfisins að umlykja það lágvöxnum gróðri í stað óþarfa malbiks og muni allir íbúar hverfisins njóta góðs af. Engar lóðir eru stækkaðar. Núverandi gangstétt verður óbreytt á sama stað og nú. Verulega breikkað grænt svæði milli gangstéttar og götu mun auka öryggi gangandi vegfarenda m.a. þar sem útkeyrslur á Suðurströnd sjást langt að.

**Tómas Þorvaldsson og Helga Norland. Bréf dags. 12. nóv. 2009.**

- Íbúar að Valhúsabraut 10 gera athugasemdir við deiliskipulagið sem beinast að breyttu nýtingarhlutfalli og hækkun húsa við Valhúsabraut 9, 11, 17, 19 og Melabraut 20, ásamt auknum fjölda íbúða í hverfinu með þeim rökum að útsýni skerðist, umferð aukist og vöntun verði á bílastæðum. Einnig að yfirbragð hverfisins breytist með auknu byggingarmagni, byggð hækki og þéttist og íbúafjöldi aukist þvert á forskrift skipulagsvinnunnar.

Bréfritarar leggja til eftirfarandi breytingar:

- a. Á lóð Valhúsabrautar 19 verði einnar hæðar hús, ákjósanlegt væri að lóðin hefði að geyma einbýli.
- b. Á lóð Melabrautar 20 rísi húsnæði sem muni ekki skyggja á núverandi útsýni.
- c. Á lóðum Valhúsabrautar 9, 11 og 17 muni ekki rísa hærri hús en nú er.

**Svar:** Við skipulagsgerð er alltaf hætta á að tvenn sjónarmið og hagsmunir stangist á, annars vegar réttur húseiganda/húsbyggjanda til eðlilegrar nýtingar lóðareignar sinnar og hins vegar eðlileg krafa um að framkvæmdir gangi ekki á hagsmuni eigenda nálæggra eigna umfram það sem óhjákvæmilegt, eðlilegt eða fyrirsjáanlegt getur talist.

Á þessum þremur lóðum er nýtingarhlutfall lágt, mun lægra en á flestum öðrum lóðum hverfisins. Húsin eru í sumum tilvikum úr sér gengin og þurfa endurnýjunar við. Öllum hefur mátt vera ljóst að til þess gæti komið að lóðarhafar þar myndu óska eftir stækkun húsa með þeim rökum að það væri eðlilegur réttur þeirra til nýtingar eigna sinna í samræmi við þá lóðarnýtingu sem algeng er í hverfinu.

M.t.t. stærðar nálæggra húsa og markmiða í aðalskipulagi og forsendum deiliskipulagsins er rúmtak húsa, íbúðafjöldi, hæð og bílastæðafjöldi ákvarðaður eins og skipulagstillaga sýnir. Fjölgun um tvær íbúðir á þessum þremur lóðum hefur hverfandi áhrif á umferð og bílastæðavöntun í hverfinu. Með slíkri hóflegri þéttingu sem stuðlar að aukinni fjölbreytni í íbúðaframboði næst betri nýting á innviðum bæjarins, íbúum og bæjarbrag til hagsbóta.

- a. Með hliðsjón af nálægum húsum og legu lóðarinnar eru ekki forsendur til að takmarka hæð hússins við eina hæð eins og bréfritari leggur til. Núverandi hús er ein hæð og ris og stendur það lágt miðað við Valhúsabraut. Ef húsið verður rífið og nýtt byggt í staðinn er m.a. vegna jafnræðissjónarmiða eðlilegra að tekið sé mið af nálægum tveggja hæða húsum við ákvörðun hæðar og umfangs nýbyggingarinnar. Tveggja hæða hús innan uppgefins byggingarreits er talin eðlileg nýting lóða þarna hafi hún ekki í för með sér neikvæð grenndaráhrif umfram það sem við má búast á lóðum á þessum stað.
- b. Á Melabraut 20 stendur nú tveggja hæða hús með kjallara. Húsið stendur neðar en Valhúsabraut 10. Hæð mögulegrar nýbyggingar er takmörkuð við tvær hæðir og ekki talið að útsýni frá Valhúsabraut 10, sem stendur mun herra í landinu, skerðist það mikið að forsendur séu til að meina lóðarhafa Melabrautar 20 réttlæt看lega nýtingu lóðar sinnar eins og deiliskipulagið gerir ráð fyrir.
- c. Við Valhúsabraut 9, 11 og 17 eru afmarkaðir byggingarreitir stækkaðir lítilsháttar og tekið mið af öðrum húsum í götunni. Öll þessi hús eru mjög lágreist, nýtingarhlutfall lóða lágt og standa húsin lágt í landi. Möguleg hækkun húsa skv. áformuðu deiliskipulagi og áhrif hennar á næstu nágretta geta ekki talist umfram það sem búast má við þegar byggðin er samræmd og einnig í samræmi við þá nýtingu sem lóðarhafar hafa getað reiknað með á eignum sínum.

Heimild til hækkunar húsa um eina hæð með hámarksnýtingarhlutfalli 0,4 er því talin eðlileg. Einhver áhrif á útsýni annarra eigenda frá ákveðnu sjónarhorni eru því miður óhjákvæmileg þegar svona háttar en teljast ekki geta raskað rétti umræddra lóðareigenda. Ekki er fallist á að breyting þessi hafi áhrif á yfirbragð byggðarinnar að öðru leyti en þá að öllu betra heildaryfirbragð náist.

En í því skyni að koma til móts við athugasemdir bréfritara er eftirfarandi texta bætt við skilmála deiliskipulagsins varðandi Valhúsabraut 19 og Melabraut 20: *Hæð og form bygginga skal vera uppbrotið með stóllun til aðlögunar að byggðamynstri og til aukins útsýnis nágretta.* Hafa af hálfu skipulags- og mannvirkjanefndar átt sér stað ítarleg samtöl við lóðarhafa og hönnuði húsa, þar sem farið hefur verið yfir möguleika í útfærslu og lögð rík áhersla á að komið verði svo sem frekast er unnt til móts við hagsmuni nágretta.

**Þorgrímur Þorgrímsson, Guðrún Erla Gunnarsdóttir, Hafliði Elíasson, Jóna H Magnúsdóttir, Sigurður Ágúst Sigurðsson, Ragnheiður Þorbjörg Árnadóttir. Bréf dags. 11. nóv. 2009**

- Eigendur Unnarbrautar 8 gera eftirfarandi athugasemd:

Gerð er alvarleg athugasemd við að leyft verði að hækka húsið að Unnarbraut 6 um eina hæð. Aðgerð sú muni skerða verulega útsýni frá Unnarbraut 8, sérstaklega frá íbúð á efri hæð, og að skuggavarp verði verulegt og til þess að rýra verðgildi eignarinnar.

*Svar:* Við skipulagsgerð er alltaf hættá á að tvönn sjónarmið og hagsmuniraðila stangist á. Annars vegar réttur húseiganda til eðlilegrar nýtingar eignar sinnar og hins vegar skiljanleg krafa um að framkvæmdir rýri ekki kosti nágranna umfram það sem óhjákvæmilegt, eðlilegt eða fyrirsjáanlegt getur talist.

Nýtingarhlutfall Unnarbrautar 6 er lágt eða 0,22, lægra en á flestum öðrum lóðum hverfisins. Til samanburðar eru lóðirnar beggja megin við húsið, Unnarbraut 4 og 8 (hús bréfrítara) með nhl. 0,51. Unnarbraut 6 er ein hæð með einni íbúð en húsin sitt hvor megin bæði tveggja hæða og með þrjár íbúðir í hvoru húsi. Nágrönnum má því vera ljóst að til þess gæti komið að heimiluð yrði stækkun húss númer 6 með þeim rökum að það væri eðlilegur réttur lóðarhafa til nýtingar eigna sinna í samræmi við næstu nágranna og þá lóðarnýtingu sem algeng er í hverfinu. Heimild til stækkunar húss upp í tvær hæðir á Unnarbraut 6 er því talin eðlileg og að nýtingarhlutfallið 0,40, sem er lægra en á flestum nálægum lóðum, takmarki þau grenndaráhrif sem búast má við að breytingin geti haft.

**Þorsteinn Þorsteinsson, Unnur Halldórsdóttir, Guðjón Hilmarsson, Kristín Lárusdóttir. Ódagsett.**

- Eigendur Unnarbrautar 15 mótmæla skráðri lóðarstærð 800 m<sup>2</sup> og nýtingarhlutfalli 0,42 á vef sveitarfélagsins. Samkvæmt gögnum frá FMR sé lóðarstærðin 900 ferm. og nýtingarhlutfallið 0,34. Eftir stækkun fari nýtingarhlutfallið í 0,41.

*Svar:* Á deiliskipulagsuppdráttum er þetta misræmi greinilega skráð. Þar er tilgreind lóðarstærð 800m<sup>2</sup> sem er samkvæmt lóðarblaði Seltjarnarneshrepps frá 1957. Einnig er á deiliskipulagsuppdráttum tilgreind stærðin 900,0 m<sup>2</sup> eins og lóðin er skráð hjá FMR

Samkvæmt lóðarblaði um lóð Erlings Þorkelssonar úr Bakkalandi, Seltjarnarneshreppi í maí 1957 er lóðin sögð 800m<sup>2</sup>. Lóðamörk samkvæmt þessum uppdrátti falla, að því er virðist, rétt inn á tölvutækan kortagrunn Seltjarnarnesbæjar. Reiknuð stærð lóðar samkvæmt þessu lóðarblaði og málsetningu þess reynist nákvæmlega 799,77 m<sup>2</sup>.

Samkvæmt skráningu í Fasteignaskrá Íslands (FMR) er lóðin sem fyrr segir talin 900,0 m<sup>2</sup>. Ekki er vitað hvernig sú lóðarstærð er fengin. Væri sú stærð lóðar sett inn á kortagrunninn næði lóðin yfir grindverk og bílskúra nágranna eða langt út í götu.

Vegna þessa þekkta ósamræmis eru báðar lóðarstærðirnar tilgreindar á deiliskipulagsuppdrátti en gengið út frá lóðarblaðinu við útreikning á nýtingarhlutfalli, enda raunsannara miðað við afstöðu húss, sýnileg lóðarmörk, bílskúra á nágrannalóðum og götu.

Nýtingarhlutfall er því sem sagt reiknað út frá uppgefinni stærð á lóðarblaði.

Í Fasteignaskrá frá 2006 sem lögð var til grundvallar við deiliskipulagsgerðina er samtala byggingarmagns á lóð Unnarbrautar 15 gefin upp 335,8 m<sup>2</sup>. Sú tala ásamt upplýsingum af lóðarblaði var notuð til grundvallar útreikninga á nýtingarhlutfalli. Almennur fyrirvari er gerður í deiliskipulaginu um rangar tölulegar upplýsingar sem sætt geta leiðréttingum þegar/ef fram koma frekari upplýsingar.