

Greinargerð vegna athugasemda við tillögu að endurskoðun aðalskipulags Garðabæjar 1995 - 2015

Tillaga að endurskoðun aðalskipulags Garðabæjar var auglýst frá 09.10.96 til 20.11.96. Alls bárust 39 athugasemdir við tillöguna.

Auk kynningar skv. auglýsingu voru haldnir tveir borgarafundir, þar sem skipulagstillagan var kynnt, auk þess sem kynningaruppráttur var sendur í hvert hús í bænum.

Hér á eftir verður fjallað um einstakar athugasemdir, og eru þær teknar fyrir í þeirri tímaröð, sem þær eru dagsettar.

1. **Hestamannafélagið Andvari** gerir athugasemd við, að ekki eru sýndar reiðleiðir á Heiðmerkursvæði innan bæjarmarka.

Með vísan til samþykktar heilbrigðisnefndar Garðabæjar frá 14. Apríl 1997 verður sýndur reiðstígur á aðalskipulagsupprætti milli Hjalla og Kaldársels.

2. **Helgi Björnsson, Ásgarði 5**, bendir á, að tengibraut liggur um lóð hans, og vekur hann athygli á rétti sínum og áskilur sér fullar bætur fyrir tjón, sem hann kann að verða fyrir ef skipulagið verður samþykkt þannig.

Bæjartjórn fellst á það sjónarmið, að eignin verður ónothæf sem íbúð, þegar að framkvæmdum kemur. Réttur húseiganda er í þessu tilviki tryggður í 29. gr. Skipulagslaga, en þar kemur fram, að greiða skuli bætur, þega staðfest skipulag rýrir svo mjög lóð, að hún verður illa nýtanleg.

Vakin er athygli á, að ekkert liggur fyrir um, hvenær umrædd gata verður lögð.

3. **Soffía Guðjónsdóttir, Ásgarði 2**, áskilur sér allan rétt til bóta, þar eð hús hennar þarf að víkja skv. nýju aðalskipulagi. Um er að ræða breikkun vegna mislægra gatnamóta Hafnarfjarðarvegur og Vífilsstaðavegur. Ennfremur óskar Soffía eftir upplýsingum um, hvenær húsið þurfi að víkja.

Viðbrögð bæjaryfirvalda eru þau sömu og í lið 2. hér að framan. Réttur húseigandans er tryggður í 29. gr. skipulagslaga.

Vegagerðin er veghaldari Hafnarfjarðarvegur, og hefur hún á þessari stundu engar tímasettar áætlanir um framkvæmdir á þessu svæði. Telja verður líklegt, að þær framkvæmdir, sem hér um ræðir, verði ekki á dagskrá næstu 10 árin, án þess þó að unnt sé að staðhæfa neitt um það.

4. **Fjórir íbúar við Ránargrund** gera athugasemdir við gerð smábátahafnar í Arnarnesvogi neðan Ránargrunda.

Bæjaryfirvöld hafa ákveðið að falla frá fyrirætlunum um gerð smábátahafnar á þessum stað. Athugað verður, hvort nýta megi núverandi höfn sem smábátahöfn í framtíðinni.

5. **Sex íbúar í vestanverðum Hofslundi** mótmæla fyrirhuguðum húsbyggingum við Kirkjulund. Um er að ræða svæði frá Vífilsstaðavegi að leikskólanum Kirkjubóli, sem ætlað er undir stofnanir og þjónustu.

Svæði þetta er hluti miðbæjarskipulags, sem staðfest var árið 1988 án mótmæla hvað svæði þetta varðar, og er ekki verið að breyta því með aðalskipulagstillögu þessari.

Ekki er unnt að fallast á það sjónarmið, að svæðið þurfi að vera sjónmengun fyrir íbúana ef byggt er skv. skilmálum.

Á milli svæðisins og Hofslundar er opið ófrágengið svæði, sem mun prýða hverfið, þegar frá því hefur verið gengið, en vegna hæðarsetningar húsanna, sem sett eru mjög lágt í landið, er ekki unnt að ganga frá svæðinu fyrir en hverfið er fullbyggt. Leiða má rök að því, að síðari athugasemdir gegn hverfinu hafi tafið uppbyggingu þess og þar með frágang þess.

Vegna fornminja, sem fundist hafa nyrst á svæðinu, er hugsanlegt, að skipulag þess verði endurskoðað m.t.t. varðveislu minjanna.

6. **Fimm íbúar við Hraunhóla 4 og 4a** mótmæla fyrirhuguðum framkvæmdum við framlengingu Álftanesvegar frá Hafnarfjarðarvegi í Engidal að Reykjanesbraut norðan Kaplakrika, þar sem vegurinn fer væntanlega að hluta yfir lóðir þeirra.

Bæjaryfirvöld fallast á þau sjónarmið eigenda lóðanna, að líklegt sé, að húsin verði að víkja, þegar að framkvæmdum kemur. Vakin er athygli á, að ekkert liggur fyrir um tímasetningu framkvæmda og sér þeim ekki stað í langtímaáætlunum um vegagerð á höfuðborgarsvæðinu.

Eins og fram kemur í liðum 2. og 3. hér að framan er réttur lóðar- og húseigenda tryggður í 29. grein skipulagslaga.

7. **Tryggvi Gunnarsson, hrl., f.h. eigenda Arnarneslands**, óskar eftir að spilda, sem afmarkast af Hegranesi, Arnarnesi, Hafnarfjarðarvegi og núverandi byggð í Hegranesi verði auk nýtingar fyrir íbúðabyggð og opinberar stofnanir ætluð fyrir verslun og þjónustu.

Bæjaryfirvöld telja, að hér sé um svo veigamikla breytingu að ræða fyrir íbúa aðliggjandi húsa í Hegranesi, að hún geti ekki orðið nema með sérstakri nýrri auglýsingu á aðalskipulagi. Vakin er athygli á því, að skipulagstillagan, eins og hún liggur fyrir, er ekki breyting frá gildandi skipulagi. Bæjaryfirvöld eru reiðubúin til viðræðna við aðila málsins um efni þess.

Ennfremur er þess óskað, að sýnd verði aðkoma inn á svæði í norðanverðum Arnarneshálsi, sem afmarkast af Arnarnesvegi, Hafnarfjarðarvegi og Fífuhvammsvegi og ætlað er undir blandaða byggð.

Bæjaryfirvöld fallast á, að sýna þarf tengingu svæðisins á skipulagsuppdrættinum og verður tengingin á móts við Arnarsmára á Fífuhvammsvegi. Um yrði að ræða krossgatnamót eða hringtorg.

8. **Skógræktarfélag Garðabæjar** bendir á, að láðst hafi að afmarka skógræktarsvæðin á Hádegisholti og í Tjarnholtum sem slík.

Bæjaryfirvöld fallast á þessa athugasemd og verður skipulagsuppdrættinum breytt í samræmi við það.

9. **Karl Axelsson, hdl., mótmælir f.h. íbúa í Ránargrund 1, 3 og 5** fyrirhugaðri fyllingu fjörunnar framan við húsin og gerð smábátahafnar.

Varðandi athugasemd þessa er vísað til svara í lið 4. hér að framan.

Sömu aðilar mótmæla fyrirhuguðu framhaldi Vífilsstaðavegar að Garðahverfi á Álftanesi.

Framhald Vífilsstaðavegar er annars vegar nauðsynlegt vegna tengingar núverandi Grundahverfis og núverandi Ásahverfis og fyrirhugaðrar byggðar á Hraunsholti vestra við aðra hluta Garðabæjar. Hverfin tengjast í dag beint við Hafnarfjarðarveg á ljósastýrðum gatnamótum við Lyngás, en með vaxandi umferð á Hafnarfjarðarvegi verður óhjákvæmilegt að loka þeim gatnamótum.

Þegar Hraunsholtið byggist, sem gæti orðið í allra næstu framtíð, eykst umferð inn á svæðið til muna og verða þá breytingar óumflýjanlegar.

Hins vegar er framhald Vífilsstaðavegar nauðsynlegt vegna framtíðaruppbyggingar á Garðaholti og verður vegurinn ás innanbæjarumferðar frá Vífilsstaðavatni að Garðaholti.

Á gildandi aðalskipulagi Garðabæjar er því haldið opnu, að Hafnarfjarðarvegur verði færður í þessa legu Vífilsstaðavegar, en með fyrirliggjandi tillögu að aðalskipulagi er fallið frá þeirri hugmynd. Má því segja, að íbúar aðlægra hverfa séu mun betur settir, hvað varðar umferð, en áður hafði verið gert ráð fyrir.

Vífilsstaðavegur mun verða það fjarri íbúðarhúsunum, að unnt verður að koma við fullnægjandi hljóðvörn á hagkvæman hátt. Fullnægjandi mengunarvarnir eru því tryggðar. Garðabær hafnar hins vegar öllum bótakröfum, sem haldið er fram vegna sjónmengunar, enda er það svo, að bæði er slíkt hugtak afstætt, auk þess sem ekki er unnt að tryggja íbúum í þéttbýli, að útsýni að tímabundið opnum svæðum haldist óbreytt um allan aldur.

10. **Sveitarstjóri Bessastaðahrepps** fer þess á leit við bæjaryfirvöld í Garðabæ, að gert verði ráð fyrir reiðvegi meðfram Álftanesvegi inn í Engidal og þaðan að reiðleið ofan byggðar í Garðabæ.

Bæjaryfirvöld eru reiðubúin að geta þess í texta aðalskipulags, að svæði séu frátekin undir hugsanlega reiðleið í samræmi við óskir Bessastaðahrepps, en eru á þessu stigi málsins ekki reiðubúin að taka frekari afstöðu til þess, hvort reiðleiðin verður að veruleika.

11. **Paul Jóhannsson, Ásgarði 2**, fjallar í almennum orðum um áhersluna á útvistarsvæði og íþróttamannvirki, áhersluna á stækkun núverandi Hafnarfjarðarvegar í 6 akreinar,

þarfirnar virðist miðast við miklu stærra bæjarfélag og að lokum um iðnfyrirtæki í bænum.

Varðandi Hafnarfjarðarveg er látið að því liggja, að þær ráðstafanir, sem gert er ráð fyrir í skipulaginu, virðist miðaðar við tífalt stærra byggðarlag og séu því af rangri stærðargráðu.

Hafnarfjarðarvegur og Reykjanesbraut tengjast ekki eingöngu stærð Garðabæjar. Vegirnir eru tvær af meginumferðaræðum höfuðborgarsvæðisins, og verður að líta á þær í miklu víðara samhengi. Stærð höfuðborgarsvæðisins er um 160.000 íbúar. Samanlögð umferð á vegunum í dag í Garðabæ er 40.000 bílar/sólarhring (ÁDU), sem skiptist þannig að Reykjanesbraut er með um 15.000 bíla/sólarhr. og Hafnarfjarðarvegur 25.000 bíla/sólarhr.

Gert hefur verið umferðarlíkan fyrir fullbyggt höfuðborgarsvæðið, sem byggir á aðalskipulagi allra sveitarfélaganna. Svæðinu er skipt upp í hundruð reita, og umferðarsköpun milli þeirra er síðan reiknuð út frá þeirri starfsemi, sem er á hverjum reit, og líkanið er síðan stillt af miðað við núverandi magn umferðar.

Með þessum aðferðum fæst sú niðurstaða, að þegar höfuðborgarsvæðið er fullbyggt, má gera ráð fyrir, að umferð á Hafnarfjarðarvegi og Reykjanesbraut í Garðabæ verði um 80.000 bílar/sólarhring, og líkur benda til, að skiptingin á milli veganna verði þannig, að á Hafnarfjarðarvegi verði um 50.000 bílar/sólarhring, en 30.000 bílar/sólarhring á Reykjanesbraut. Neðst á Vífilsstaðavegi við Hafnarfjarðarveg má reikna með um 17.000 bílum/sólarhr.

Af þessum tölum er ljóst, að gatnamót við Hafnarfjarðarveg og Reykjanesbraut geta ekki verið ljósastýrð í einum fleti, nema til komi tafir, sem algjörlega yrðu óviðunandi fyrir vegi sem eiga að afkasta mikilli umferð á tiltölulega háum hraða. Afleiðingin yrði sú, að ökumenn myndu leita nýrra leiða til að komast ferða sinna og þær leiðir gætu einungis orðið á óæðri götum inni í íbúðahverfum. Gatnamót á þessum vegum verða því í framtíðinni að vera mislæg, og er því lögð áhersla á það í aðalskipulagi að taka frá svæði undir gatnamótin, en engin afstaða er tekin til þess hvenær þau verða gerð.

Mislæg gatnamót Hafnarfjarðarvegur og Vífilsstaðavegur er samanhjappaður tígull og er rýmishörf því sú minnsta, sem unnt er að komast af með. Gatnamótin í Engidal eru flóknari, en þannig gerð, að skipta má framkvæmdum í fjóra áfanga með vaxandi umferð, og óvíst er, hvort nýta þarf alla áfangana.

Á sama hátt er því haldið opnu, að bæði Hafnarfjarðarvegur og Reykjanesbraut geti orðið á bilinu 4 til 6 akreina, allt eftir því, hvernig umferð þróast. Því er fyrst og fremst verið að taka frá svæði undir vegi, án þess að tekin sé afstaða til þess, hvenær eða jafnvel hvort til framkvæmdanna komi.

Samkvæmt þýskum vegstaðli getur fjögurra akreina vegur annað allt að 60-70.000 bílum/sólarhring eftir aðstæðum og er þá horft til dreifingar umferðar á sólarhring, akbrautir, fjarlægðar milli mislægra gatnamóta, samsetningar umferðarinnar, langshalla ofl. atriða. Af þessu má ljóst vera, að ólíklegt er, að þeir vegir, sem hér er um fjallað, þurfi að verða 6 akreina. Hitt ber að líta á, að umferðarspár hafa haft tilhneigingu til að reynast of lágar á undanförunum áratugum og þykir því rétt að taka frá svæði fyrir 6 akreina vegi.

Í vegstaðli Vegagerðarinnar er gert ráð fyrir að vegflokkurinn A1 í þéttbýli sé með umferðina $\text{ADU} > 30.000$ bílar/sólarhring, akreinar séu fjórar eða fleiri, hönnunarhraði 80-120 km/klst. og gatnamót mislæg.

Vegna ótta bréfitara um, að um stærðargráðumisskilning sé að ræða við val á umferðarmannvirkjum, er rétt að geta þess, að menntun íslenskra verkfræðinga er alþjóðleg og byggir umferðartæknin á rannsóknum og fræðum, sem eiga uppruna sinn í Bandaríkjunum, Þýskalandi, Bretlandi og víðar. Sænsk umferðartækni byggir að verulegu leyti á sömu rannsóknum.

Paul Jóhannsson fjallar einnig um iðnaðarsvæði í bænum og telur að bæjaryfirvöld vilji einungis finna iðnað í bænn.

Í aðalskipulagstillögunni er gert ráð fyrir fjölmörgum tegundum af iðnaði. Lögð er áhersla á, að fingerðasti iðnaðurinn sé staðsettur næst íbúðarbyggð, en sá grófari fjær. Ávallt er hvatt til þess, að vel sé gengið frá lóðum og um þær, sama hvort um er að ræða fingerðan eða grófan iðnað. Umræðan um finna iðnað snýst því í rauninni um umgengi, en ekki endilega stærð.

12. **Ingimundur Sveinsson, Jón Lárusson og Björn Erlendsson f.h. landeigenda í Selskarði** mótmæla hugmyndum bæjaryfirvalda um skipulag á landinu og telja, að áform um verndun svæðisins samræmist ekki áformum eigendanna um nýtingu til húsbygginga. Telja þeir enn fremur, að 100 m breitt svæði fari undir þjóðveg og gangstíg.

Helgunarsvæði þjóðvega er 60 m eins og réttilega er bent á. Algengt er að heimila, að göngu- og hjólréiðastígar séu innan helgunarsvæðis og verður því ekki um að ræða 100 m svæði undir samgöngumannvirki heldur 60 m. Á móti verður gamla þjóðveginum skilað til baka til landeigenda. Skipulagsuppdrætti verður breytt í þá veru, að samgöngumannvirkin verða sýnd saman inni á helgunarsvæði vegarins.

Stór hluti Selskarðslands liggur mjög lágt á eiðinu milli Skógtjarnar og Lambhúsastjarnar. Fyrir sjávarflóðin miklu í febrúar 1996 var teiknað flóðakort af Álftanesi og teiknuð þau svæði, sem lágu neðar en 5 m hæðarlínan. Stór hluti lands Selskarðs lenti undir þessum mörkum, og einungis þjóðvegurinn stóð upp úr.

Í flóðunum 10. febrúar 1997 var flóðhæð um 3,3 m (Reykjavíkurgerfi). Náði sjórinn á köflum langleiðina að Álftanesvegi, og Garðavegur var á löngum kafla á kafi í sjó. Stórir hlutar aðliggjandi landsvæðis norðan Garðavegar voru undir sjó. Hafa ber í huga, að veðurfarslegar aðstæður voru afar hagstæðar, og er ljóst, að búast má við mun hærra flóði ef veður stendur af hafi við sambærilegar aðstæður.

Ætla má, að flóð á höfuðborgarsvæðinu geti náð a.m.k. 4 m hæð (Reykjavíkurgerfi) og má reikna með, að flóðhæðir hækki á næstu áratugum vegna gróðurhúsaáhrifa. Enn fremur er um lítilsháttar landsig að ræða á Álftanesi.

Þess er skemmst að minnast, að jarðfræðingar og aðrir sérfræðingar vöruðu við afleiðingum fyrirbyggjuleysis við staðsetningu húsbygginga í tengslum við febrúarflóðin 1996.

Að öllu þessu samanlögðu verður að telja, að land Selskarðs henti illa til húsbygginga, auk þess sem húsbyggingar á þessu svæði brytu væntanlega í bága við hugmyndir um náttúruvernd í umhverfi Skógtjarnar og Lambhúsastjarnar. Bæjaryfirvöld eru reiðubúin til viðræðna við landeigendur eins og óskað er eftir.

13. **Pétur Jónsson, Eyktarhæð 4**, gerir athugasemdir við skipulag í Arnarnshálsi vegna sjónmengunar og skerðingar á útsýni.

Athugasemd þessi varðar í reynd deiliskipulag Arnarnesháls, sem áður hefur verið auglýst og er í sjálfu sér ekki hér til umfjöllunar. Sjónmengun er afstætt hugtak, sem erfitt er að festa hendur á, og um fjölbýlishús í hverfinu hefur áður verið fjallað og þau lækkuð. Engin leið er að tryggja öllum íbúum bæjarins útsýni í þéttbýlinu, jafnvel ekki að núverandi útsýni verði um aldur og ævi.

Ennfremur er gerð athugasemd við iðnaðarhverfi í norðanverðri Arnarneshlíð. Sagt er að aðkoma yrði ófögur og lagt til, að þar verði lágrest íbúðabyggð.

Svæði það, sem um er að ræða, er svokölluð blönduð byggð, þar sem verið getur íbúðabyggð, iðnaður, þjónusta og stofnanir. Svæðið hefur ekki verið deiliskipulagt, og er óvíst, á hvern fyrrnefndra þátta verður lögð áhersla. Ekki er því sjálfgefið, að aðkoman verði ófögur, og er það reyndar ólíklegt, þar sem gera má ráð fyrir léttum iðnaði og þjónustu í tengslum við aðra landnotkun, sem skilgreind er á svæðinu.

14. **Fuglaverndarfélag Íslands** gerir athugasemd við, að fyllt verði upp í fjörusvæði við ósa Hraunsholtslækjar.

Vísað er til svara í lið 4. hér að framan. Ítrekað er, að strandlengja Garðabæjar er mjög löng og nánast öll ósnortin og það í ríkari mæli en annars staðar á höfuðborgarsvæðinu

Fuglaverndarfélagið gerir ennfremur athugasemd við legu Álftanesvegur yfir Gálgahraun, vegna jarðfræði, gróðurs og fuglalífs.

Ástæður þess að Álftanesvegur er færður eru einkum tvær. Í fyrsta lagi tengjast hluta Álftanesvegur í dag um 15 hús og gætu þau orðið allt að 30 á fullbyggðu svæðinu. Um er að ræða margar tengingar inn á veginn. Þegar Garðaholt og Bessastaðahreppur eru fullbyggð, er áætlað, að umferð á Álftanesvegi verði um 17.000 bílar/sólarhring. Er augljóst, að ekki er unnt að tengja þessi hús við núverandi Álftanesveg í framtíðinni, og verður hann því að færast, og gamli vegurinn verður þá safngata fyrir húsinn. Í öðru lagi er gert ráð fyrir stækkun byggingarsvæðisins á Garðaholti vestan hraunjaðarins, og er óeðlilegt, að vegurinn kljúfi byggðina í sundur, og er því heppilegt, að hann liggi norðan byggðarinnar.

Auk þess er vert að benda á, að allir vegtæknilegir þættir núverandi vegar eru einskis virði. Beygjur eru of krappar, á veginum er blindhæð, hann er of mjór og burðarþol er mjög lítið. Engin vegtæknileg atriði krefjast þess, að vegurinn sé á óbreyttum stað.

Við val á vegarstæði í hrauninu var leitast við að hafa það að leiðarljósi að fara um sléttasta hluta hraunsins.

Mögulegt er að færa veginn um 200-220 m til suðurs, en það myndi leiða til þess, að farið yrði yfir fallegri hraunmyndanir en ella. Á því svæði yrði að gera allbreitt öryggissvæði utan vegar með tilheyrandi spjöllum á hrauninu, þar sem hraunið meðfram vegstæðinu er mjög úfið og því slysað við útafakstur. Til marks um stærð hraunsins, sem skilið er eftir ósnert, þá er fjarlægðin frá nýjum Álftanesvegi að byrjun Eskiness um 800 m. Lagning Álftanesvegur í hrauninu snertir því ekki nema

mjög takmarkaðan hluta þess og afmarkar mjög stórt svæði norðan hans, sem látið er ósnortið.

Á það ber einnig að líta, að fordæmi eru fyrir því, að vegir á höfuðborgarsvæðinu hafi verið lagðir þannig gegnum hraun, að Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu hafi séð tilefni til að verðlauna veghaldarann með umhverfisverðlaunum samtakanna. Ekki er því sjálfgefið, að illa þurfi að takast til. Einhverju verður einnig að fórna við uppbyggingu þéttbýlis, og væru stórir hlutar Hafnarfjarðar ekki til ef þröng verndunarsjónarmið hefði ráðið uppbyggingunni. Vakin er athygli á, að Garðabær gengur mun lengra en önnur sveitarfélög á svæðinu í verndun hrauna, strandlengju, vatna og annarra náttúrufyrirbrigða.

Með hliðsjón af framansögðu telja bæjaryfirvöld, að þegar sjónarmið skipulags eru vegin á móti öðrum sjónarmiðum í málinu, sé ekki tilefni til að hætta við nýja legu Álftanesvegjar. Til að draga úr áhrifum vegjarins í Gálghrauni verður skipulagsuppdrættinum breytt þannig, að ekki verða sýnd mislæg gatnamót Álftanesvegjar og Vífilsstaðavegjar í hrauninu. Verða gatnamótin í einum fleti, enda er afar ólíklegt að þörf verði á mislægum gatnanótum á þessum stað í framtíðinni.

15. **Stefán B. Matthíasson, Brekkuseli 28, Reykjavík, f.h. Ólafs Helgasonar og erfingja Matthíasar Helgasonar** mótmælir breytingum á skipulagi Arnarness á svæðinu ÍB6. Telur hann að samningur eigenda Arnarness og Garðabæjar frá 1963 falli úr gildi við breytt skipulag.

Bæjaryfirvöld telja, að ekki sé um neina breytingu að ræða frá gildandi aðalskipulagi og mótmæla því, að samningurinn falli úr gildi. Sjá liði 26. og 35. hér á eftir. Bæjaryfirvöld eru reiðubúin til viðræðna um málið.

16. **Tveir íbúar í Sjávargrund f.h. íbúa í Sjávargrund 1-15** gera athugasemdir við stofnbrautir, Vífilsstaðaveg og Hafnarfjarðarveg, sem liggja að fjölbýlishúsinu.

Þegar deiliskipulag Sjávargrundar var samþykkt, lá fyrir, að til greina kæmi, að Hafnarfjarðarvegur flyttist í legu Sjávarbrautar og Vífilsstaðavegur framlengdist niður að hinum nýja Hafnarfjarðarvegi. Nú hafa mál hins vegar þróast á þann veg, að Hafnarfjarðarvegur flyst ekki í legu Sjávarbrautar, en í staðinn verður Vífilsstaðavegur framlengdur sem tengibraut frá Hafnarfjarðarvegi að Garðaholti. Með þessum breytingum verður umferðarálag við Sjávargrund 1-15 mun minna en ella, þar eð gert er ráð fyrir 3-5000 b/sólarhr. umferð á Vífilsstaðavegi á þessum stað í stað 14.000 b/sólarhring, eins og við hefði mátt búast. Um yrði að ræða 2 akreina veg (ein akbraut eins og núverandi vegur) og ætti því að vera auðvelt að koma fyrir hljóðmönnum innan vegsvæðisins ef þörf krefur.

Til að koma á móts við sjónarmið bréfitara hafa bæjaryfirvöld ákveðið að sýna á skipulagsuppdrættinum undirgöng fyrir fótgangandi á móts við Bólstað með fyrirvara um nánari staðsetningu ganganna, þegar að hönnun kemur.

17. **Ragnar Aðalsteinssonar, f.h. eigenda Hraunsholtslands**, lýsir yfir, að af skipulagi svæðisins leiði, að eigendur þess geti ekki nýtt landið eins og eðlilegt sé miðað við allar aðstæður. Því sé Garðabæ skylt að kaupa landið fullu verði sbr. 29. gr. 3. mgr. skipulagslaga og lýsir yfir, að umbjóðendur hans séu reiðubúnir að hefja viðræður við Garðabæ um kaup á landinu.

Bæjaryfirvöld lýsa sig reiðubúin til viðræðna við landeigendur um mál þetta

18. **Umhverfismálanefnd** telur, að byggingarsvæði gangi of nærri Skógtjörninni. Þyrfti fjarlægðin að vera 100 m.

Bæjaryfirvöld fallast á þessa athugasemd og verður skipulagsuppdrætti breytt í samræmi við hana.

Umhverfismálanefnd fjallar einnig um reiðleiðir á Heiðmerkursvæði, og er vísað til röksemda í lið 1. hér að framan varðandi það efni.

Umhverfismálanefnd telur, að byggð sé skipulögð of nærri Urriðavatni. Hæfileg fjarlægð sé 100 m.

Bæjaryfirvöld fallast á þessa athugasemd að norðanaustanverðu og 80 m að suðvestanverðu, þar sem fjarlægðin er minnst, og verður skipulagsuppdrætti breytt í samræmi við það.

19. **Hið íslenska náttúrufræðifélag** gerir athugasemdir við lagningu Álftanesvegur yfir Gálgahraun og færslu vegarins að Lambhúsatjörn, gerð smábátahafnar við Hraunsholtslæk, byggð við Skógtjörn og Urriðavatn.

Varðandi Álftanesveg í Gálgahrauni vísast til liðar 14. hér að framan.

Varðandi smábátahöfn við Hraunsholtslæk er vísað til liðar 4. hér að framan. Varðandi byggð við Skógtjörn og Urriðavatn er vísað til liðar 18. hér að framan.

20. **Náttúruverndarráð** gerir athugasemdir við legu Álftanesvegur um Gálgahraun, smábátahöfn við Hraunsholtslæk, byggð við Urriðavatn, legu Álftanesvegur við Lambhúsatjörn og nálægð byggðar við Skógtjörn.

Varðandi legu Álftanesvegur um Gálgahraun vísast til liðar 14. hér að framan. Varðandi smábátahöfn við Hraunsholtslæk vísast til liðar 4. hér að framan. Varðandi byggð við Urriðavatn og Skógtjörn vísast til liðar 18. hér að framan og varðandi legu Álftanesvegur við Lambhúsatjörn vísast til liðar 19. hér að framan.

21. **Þóroddur F. Þóroddsson, Bæjargili 80**, mótmælir legu Álftanesvegur yfir Gálgahraun og legu tengibrautar (Vífilsstaðavegar) frá Arnarnesvogi yfir hraunið. Varðandi legu Álftanesvegur í Gálgahrauni vísast til liðar 14. hér að framan og varðandi legu Vífilsstaðavegar í hrauninu er vísað til liðar 9. Ítrekað er það atriði, að Vífilsstaðavegur frá Garðaholti að Vífilsstaðavatni er meginás innanbæjarumferðar í Garðabæ, og er framlenging Vífilsstaðavegar til vesturs í rauninni afleiðing af legu Hafnarfjarðarvegur um bæinn. Það er algjörlega nauðsynlegt, að unnt sé að komast um bæinn, án þess að stöðugt sé farið út á stofnbrautir.

22. **Þorvaldur S. Þorvaldsson, f.h. samstarfshóps um skipulag á höfuðborgarsvæðinu**, bendir á, að ekki er gerð grein fyrir tengingu reiðleiða um uppland Garðabæjar í Heiðmörk.

Varðandi þetta atriði er vísað til liðar 1. hér að framan.

23. **Sigurður Björnsson, f.h. Tæknideildar Kópavogs**, bendir á, að nauðsynlegt sé að sýna vatnsgeymi í Hnoðraholti á aðalskipulagsupprættinum.

Bæjaryfirvöld eru sammála þessari athugasemd, en telja að hér sé um svo veigamikið atriði að ræða, auk þess sem staðsetning geymisins hefur ekki verið hönnuð í smáatriðum, að ekki sé sanngjarnt gagnvart þeim, sem hagsmuna kunna að hafa að gæta, að setja hann inn á aðalskipulagsupprátt án sérstakrar auglýsingar. Vakin er athygli á, að í greinargerð aðalskipulagsins er minnst á miðlunargeymi á Hnoðraholti, en hann ekki staðsettur frekar.

Verður það því gert síðar þegar nánari staðsetning liggur fyrir.

24. **Hjalti Sigmundsson, Bæjargili 101**, fjallar um opið ræsi (Arnarneslæk) austan Bæjargils, hávaðavarnir vegna umferðar, afrein og aðrein að Reykjanesbraut frá Hnoðraholtbraut og skíðasvæði í Hnoðraholti.

Arnarneslækur er náttúrulegt afrennsli vatnasvæðis Vetrarmýrar (Vífilsstaðatúns) og hefur verið til um aldir. Þar sem hann var ekki sýndur á deiliskipulagsupprætti Bæjargils (var ekki ætlað renna áfram í sínum forna farvegi) mátti ætla, að hann yrði settur í farveg ofan hverfisins, þar sem enginn annar staður kom til greina, og ekki var unnt að ætla að hann hyrfi eða gufaði upp. Það er hins vegar rétt, sem sagt er, að kortagrunnur í deiliskipulagsvinnu hefur batnað með árunum og gagnagrunnar verða sífellt betri. Það breytir því samt ekki, að um er að ræða 13 ára gamalt deiliskipulag, sem ekki er verið að breyta með því aðalskipulagi, sem hér er til umfjöllunar.

Varðandi hávaðavarnir frá umferð þá er það svo, að þær eru á einstökum stöðum mál deiliskipulags einstakra svæða. Þegar því stigi er lokið, eru þær mál heilbrigðisnefnda og Hollustuverndar. Það er hins vegar ásetningur bæjaryfirvalda að fara sjálf eftir og sjá til þess, að aðrir veghaldarar fari eftir þeim reglum, sem settar eru um þessi mál. Ekki verður hins vegar séð, að mál þau, sem hér eru reifuð, séu mál aðalskipulags.

Varðandi afrein og aðrein að Reykjanesbraut frá Hnoðraholtbraut þá er hér um að ræða hugmyndir, sem viðraðar voru á borgarafundi um skipulagsmál. Bæjaryfirvöld telja óheppilegt að bæta við tengingu við Reykjanesbraut á þessum stað, enda er það í andstöðu við markmið aðalskipulagsins um fjarlægð milli tenginga á stofnbrautum.

Með þessari tengingu yrði kröfu um lágmarksblöndunarlengd umferðar á aðreinum og afreinum ekki fullnægt og slysaætta á stofnbrautinni myndi aukast. Auk þess er öruggt að umferðarhávaði í Bæjargili og Hnoðraholti myndi aukast, bæði vegna nýrrar akreinar nær hverfinu svo og vegna hröðunar, bremsunar og beygjuaðgerða á gatnamótunum. Eins má búast við auknum umferðarhávaða í þeim húsum Bæjargils og Ásbúðar, sem snúa að Hnoðraholtbraut.

Þessu til viðbótar er ekki fráleitt að ætla, að áhrif þessarar tengingar myndu ná langt út fyrir þau hverfi, sem hér um ræðir (Bæjargil, Hnoðraholt og Búðir). Umferðaraukning á Hnoðraholtbraut, sem er safngata, yrði því langt umfram það, sem henni er ætlað í samgöngukerfinu og getur sinnt með góðu móti. Hnoðraholtbraut myndi þannig breytast úr safngötu í tengibraut.

Bæjaryfirvöld taka með hliðsjón af ofangreindu ekki undir hugmyndir um tengingu á þessum stað. Ekki er unnt að fallast á þá hugmynd að leggja götu frá Gilsbúð yfir 6 lóðir í Smiðsbúð og Iðnbúð til að tengja iðnaðarhverfið í Búðum.

Varðandi ábendingu um sleðabrekku í Hnoðraholti þá verður hún tekin til skoðunar hjá bæjaryfirvöldum.

25. **Sigurður Björnsson, f.h. Garðasóknar**, gerir athugasemd við legu tengibrautar við kirkjugarð á Garðaholti. Ennfremur óskar hann eftir stækkun kirkjugarðisins á nýju svæði suðaustan Garðaholts. Bæjaryfirvöld telja ekki unnt að verða við þeirri beiðni að flytja tengibrautina, en eru reiðubúin að taka það til skoðunar við gerð deiliskipulags svæðisins, að nýr kirkjugarður verði staðsettur á umbeðnum stað eða á opnu svæði norðvestan Balatjarnar og suðvestan tengibrautar (Garðavegar).

26. **Fjórir íbúar f.h. 178 íbúa á Arnarnesi** mótmæla hugmyndum, sem fram koma í aðalskipulagstillögu um byggingar á Arnarneshæð og gerð göngustígs umhverfis Arnarnesið.

Á Arnarneshæð er sýndur reitur, þar sem gert er ráð fyrir íbúðum og opinberri þjónustu. Þessi merking reitsins er óbreytt frá gildandi skipulagi, nema að hann er stækkaður örlítið til vesturs. Í samningi við landeigendur frá 08.08.61 segir í 10. gr.:

“Landeigendur láti af hendi endurgjaldslaust það land, sem samkvæmt skipulagsupprætti er ætlað undir skóla og dagheimili, svo og götur, leikvelli og opin svæði. Undanskilið er hið óráðstafaða svæði við Súlunes, Teistunes og Haukanes nema ákveðið verði opið og mannvirkjalaust svæði þar í framtíðinni”.

Af framangreindu er ljóst, að svæðið á Arnarneshálsi hefur verið látið af hendi til Garðabæjar, og er því í eigu hans. Garðabær hefur því fullan ráðstöfunarrétt yfir svæðinu, enda verður við ráðstöfun þess farið að ákvæðum skipulagslaga sem og annarra laga, sem um málið kunna að gilda hverju sinni.

Varðandi gangstíg umhverfis Arnarnes þá falla bæjaryfirvöld frá hugmyndum um gerð hans. Áréttað er, að svæðið með strandlengjunni neðan lóða í Arnarnesi er skv. fyrrgreindum samningi opið svæði í eigu Garðabæjar, og er almenningi heimil umferð á svæðinu, þótt ekki verði gerður þar sérstakur stígur.

27. **Hjálmtýr Guðmundsson, Kríunesi 8**, fjallar um blandaða byggð, svæði M - 2, á norðanverðu Arnarnesi, þjónustusvæði á Arnarneshálsi og göngustíga við fjöruna í Arnarnesi. Varðandi þessi atriði er vísað til liða 13. og 26. hér að framan.

Ennfremur gerir hann athugasemd við legu Álftanesvegur í Gálgahrauni. Varðandi það atriði er vísað til liðar 14. hér að framan.

28. **Þóroddur F. Þóroddsson, Bæjargili 80**, fjallar um lausnir á umferðarvandamálum á Reykjanesbraut og Hafnarfjarðarvegi. Leggur hann til, að Garðabær gangi fram fyrir skjöldu og setji fram þá stefnu, að stjórnlaus vöxtur umferðar sé ekki vilji bæjaryfirvalda. Verði nágrannasveitarfélögin að leysa sín flutningavandamál í samræmi við það.

Það er ekki stefna bæjaryfirvalda í Garðabæ að reyna að leysa umferðarvandamál með því að tregast við að gera viðunandi umferðarmannvirki og halda, að umferð minnki við það. Það liggur fyrir úr rannsóknnum frá Þýskalandi, að slysatíðni á vel útbúnum hraðbrautum með mikla afkastagetu er einungis einn fimmti eða 20% af slysatíðni á öðrum þjóðvegum. Með því að leysa ekki umferðarvandamál stofnbrautanna er hætt við, að umferðin leyti annarra og óæskilegri leiða og við það stórauðist slysatíðni bæði á stofnbrautunum og inni í íbúðahverfum.

Garðabær er hluti af höfuðborgarsvæðinu og er ósanngjarnt að segja, að íbúar nágrannasveitarfélaganna ausi yfir bæjarbúa hávaða- og loftmengun eins og Garðbæingar noti aldrei stofnbrautir í nágrannasveitarfélögunum. Stór hluti Garðbæinga sækir vinnu og skóla í Reykjavík og notar stofnbrautirnar til að komast til sinna starfa væntanlega helst á skjótan og öruggan hátt.

Ennfremur er gerð athugasemd að Álfanesvegur þurfi að vera fjögurra akreina vegur svo og við legu hans í Gálgahrauni. Í reiknilíkani umferðar á höfuðborgarsvæðinu er gert ráð fyrir að umferð á eystri hluta Álfanesvegur verði 17.000 bílar/ sólarhring en minni vestar á nesinu. Líkanið byggist á því, að 5000 manna byggð verði á Garðaholti og 5000 manna byggð í Besstastaðahreppi. Reikna má með, að huga þurfi að tvöföldun vega við 14.000 bíla/sólarhring eftir aðstæðum. Fyrst í stað yrði einungis lagður tveggja akreina (einnar akbrautar) vegur og tvöföldunin kæmi miklu síðar og etv. aldrei. Nýjar hugmyndir um minnkun byggðar í Besstastaðahreppi (3000 manns) styðja það sjónarmið, að vegurinn verði sennilega aldrei tvöfaldaður. Ljóst er að vestan tengingar við Vífilsstaðaveg verður ekki þörf á fjögurra akreina vegi. Varðandi legu vegarins í Gálgahrauni er vísað til liðar 14. hér að framan.

29. **Axel Kristján Axelsson, einn eigenda Selskarðslands**, setur fyrirvara um bætur vegna nýtingar Selskarðslands skv. aðalskipulagstillögunni. Vísað er til svara í lið 12. hér að framan. Réttur landeigenda er tryggður í 29. gr. skipulagslaga. Bæjaryfirvöld eru reiðubúin til viðræðna við landeiganda eins og óskað er eftir.

30. **Haraldur Jónasson, Hraunhólum 14**, gerir athugasemd við strik þau, er dregin hafa verið yfir lóð hans, sem virðist gert til að minnka lóð hans, eins og segir í bréfi hans.

Lóðarmörk verða skilgreind skv. deiliskipulagi svæðisins.

31. **Runólfur Birgir Leifsson, Kjarrmóum 45**, fjallar um legu Álfanesvegur í Gálgahrauni, skrúðgarð í miðbæ, opið svæði milli Kjarrmóa og Lyngmóa, kemur með ýmsar ábendingar um stígagerð, fjallar um bæjargarð, svæðið sunnan Flata, byggð á Arnarnesi austan og vestan Hafnarfjarðarvegur, byggð vestan Vífilsstaðavatns og við Urriðavatn.

Varðandi legu Álfanevegur er vísað til liðar 14. hér að framan. Önnur atriði í erindi bréfrítara eru fyrst og fremst hugleiðingar og ábendingar og verður ekki fjallað frekar um þær hér.

32. **73 Íbúar við Flatir** mótmæla legu fyrirhugaðs göngustígs norðan Vífilsstaðalækjar.

Bæjaryfirvöld fallast á sjónarmið íbúanna og er stígurinn felldur á brott úr skipulaginu. Í staðinn kemur stígur af sömu gerð inni í hrauninu sunnan lækjar.

33. **Paul Jóhannsson ofl., Ásgarði 2 og 3** gera tillögu um að 3 hús við Ásgarð fái að standa óbreytt. Ennfremur er fjallað um umferð á Hafnarfjarðarvegi, tengingu iðnaðarsvæða í Ásum, Reykjanesbraut og lagt til, að fengnir verði erlendir umferðarsérfræðingar til að fjalla um umferðarmál á Hafnarfjarðarvegi.

Varðandi Hafnarfjarðarveg almennt er vísað til liðar 11. hér að framan. Til viðbótar því, sem þar segir, skal þess getið, að fyrirhugað er að leggja niður gatnamótin Hafnarfjararvegur/Lyngás/Lækjarfit. Er það gert vegna nálægðar við aðliggjandi gatnamót við Vífilstaðaveg og Engidal, auk þess sem ómögulegt væri að gera mislæg gatnamót á þessum stað, nema með miklum förnunum.

Eins og kemur fram í lið 24. hér að framan er á aðalstofnvegum eins og Hafnarfjarðarvegi og Reykjanesbraut gert ráð fyrir lágmarksfjarlægð milli gatnamóta vegna nauðsynlegrar blöndunar lengdar fyrir umferð. Eins kemur ekki til álita að hafa ljósastýrð gatnamót á milli tveggja nálæggra mislægra gatnamóta, og verða því þessi gatnamót að vika.

Af þessum sökum þarf að leggja tengiveg um Ásgarð að Hraunsholti eystra, og verða því umrædd hús að vika.

Á sama hátt er gerður nýr tengivegur, framhald Vífilstaðavegar, fyrir Grundir og Ása og eru tengingar við þau hverfi sýnd á skipulagsupprættinum, gagnstætt því sem bréfitarar fullyrða.

Ítrekað er, að þess er ekki að vænta, að Reykjanesbraut geti yfirtekið hlutverk Hafnarfjarðarvegur, enda gerir reiknilíkan umferðar fyrir fullbyggt höfuðborgarsvæði einungis ráð fyrir 30.000 bílum/sólarhring á Reykjanesbraut. Ástæðan er auðvitað staðsetning byggðar og atvinnusvæða á höfuðborgarsvæðinu, sem veldur því, hve Hafnarfjarðarvegur er mikilvægur. Reykjanesbraut er að sjálfsögðu einnig ómissandi og léttir á Hafnarfjarðarvegi eins og sannast hefur s.l. 10 ár.

Varðandi erlenda umferðarsérfræðinga er vísað til liðar 11. hér að framan, og er ekki talin þörf á að ráða slíka aðila að þessu máli.

Ítrekað er, að ávallt er verið að fjalla um umferð á fullbyggðu höfuðborgarsvæði miðað við aðalskipulag allra sveitarfélaganna. Er því verið að taka frá svæði vegna líklegra aðgerða langt fram í tímann. Þótt núverandi umferðarmannvirki á Hafnarfjarðarvegi sinni þökkalega sínu hlutverki, er ekki þar með sagt, að þau geri það, þegar umferð hefur tvöfaldast. Það er einmitt hlutverk aðalskipulags að bregðast við slíkum framtíðarspám.

34. **Páll Gíslason, f.h. Atvinnuþróunarfélags Garðabæjar**, gerir tillögu um að gerðar verði aðreinar frá Reykjanesbraut að Hnoðrahóltsbraut úr norðri og suðri.

Bæjaryfirvöld geta ekki fallist á tillögu þessa, og er vísað til röksemdafærslu í lið 24. hér að framan varðandi þetta atriði.

35. **Sigurður Sigurjónsson, Haukanesi 6**, mótmælir þeirri túlkun bæjaryfirvalda, sem fram kemur á fylgikorti aðalskipulags (eignarhald lands), að Garðabær eigi götur, opin svæði og Arnarneshæðina sjálfa. Telur bréfitari ennfremur, að upphaflegt skipulag hafi verið samningar milli landeigenda og síðar lóðar kaupenda annars vegar og Garðahrepps hins vegar, og verði þeim samningi ekki breytt, nema með samþykki allra aðila.

Bréfitari telur, að eftirfarandi orðalag samningsins milli landeigenda og Garðahrepps “Landeigendur láti af hendi endurgjaldslaust það land, sem samkvæmt skipulagsupprætti er ætlað undir skóla og dagheimili svo og götur, leikvelli og opin svæði”, þýði endurgjaldslaus afnot af lóð, en ekki afsal á landi. Um sé að ræða loforð landeigenda um, að ekkert gjald verði tekið eða krafist af Garðabæ fyrir lóðaaftot ef um byggingu skóla og dagheimilis yrði að ræða. Mótmælir bréfitari öllum byggingaráformum á Arnarneshæð.

Vísað er til liðar 26. hér að framan, en þar er vitnað í áðurgreindan samning sameigenda Arnarness og Garðahrepps.

Af hálfu bæjaryfirvalda verður ekki öðru vísi litið á, en að með samningnum hafi sameigendur Arnarness afsalað með skýrum og augljósum hætti tilteknu svæði Arnarneslands til Garðahrepps. Svæðið var nánar skilgreint á skipulagsupprætti sem svæði fyrir skóla, dagheimili, svo og götur, leikvelli og opin svæði. Með samningnum verður skýr yfirfærsla eignarheimildar til landsins frá landeigendum til Garðahrepps.

Í samræmi við ákvæði samningsins hefur svæðið verði fært til eignar í ársreikningi Garðabæjar, sem hluti af bæjarlandi og skráð sem slíkt hjá Fasteignamati ríkisins.

Óhætt þykir að fullyrða, að landeigendur hafa ekki fært landið sér til eignar frá þeim tíma, að samningur um afsal þess til Garðabæjar var gerður, og byggir það á afdráttarlausri yfirlýsingu þeirra um eignaryfirfærslu þess. Af landinu hafa, í samræmi við það, sem hér kemur fram, ekki verið innheimt fasteignagjöld.

Samningurinn tilgreinir, að svæðið hafi verið látið af hendi til bygginga tiltekinna mannvirkja og eru þau nefnd skóli og dagheimili. Mjög óeðlilegt er að leggja þann skilning í samninginn, að hann heimili eingöngu mannvirki af þeirri tegund, sem nefnd eru, enda verður það vart talið geta skipt sameigendur Arnarness máli, hvers konar mannvirki þarna rísa, svo framarlega sem gætt er ákvæða skipulagslaga og almennra sjónarmiða grenndarréttar við skipulag og byggingu svæðisins. Bæjaryfirvöld verða því talin hafa rétt til að nýta landsvæðið með öðrum hætti en samningurinn sérstaklega tilgreinir, enda fari þau í einu og öllu eftir þeim reglum sem áður eru tilgreindar við frekari uppbygging svæðisins.

Bréfitari er íbúi á Arnarnesi og býr þar í húsnæði, sem byggt er á eignarlóð, sem afsalað var af sameigendum Arnarneslands til NN, sbr afsal dags. xx.xx.xxxx. Verður því að telja, að nákvæmara sé að tilgreina bréfitara sem lóðareiganda á Arnarnesi í Garðabæ, frekar en landeiganda á Arnarnesi, eins og fram kemur í bréfi hans.

Í afsölum þeim, er sameigendur Arnarneslands vestan Hafnarfjarðarveggar hafa gert við einstaka lóðareigendur á Arnarnesi, er ekki sjáanlegt, að vikið sé að áðurgreindum samningi þeirra við Garðahrepp. Verður því ekki séð, á hvern hátt einstaka lóðareigendur á Arnarnesi geti á grundvelli eignarréttar síns til lóða sinna talið sig eiga sérstakan lögvarinn rétt umfram aðra til mótmæla á skipulagsáformum bæjaryfirvalda með vísan til þess samnings.

Réttur lóðareigenda á Arnarnesi til athugasemda við fyrirliggjandi tillögu að aðalskipulagi byggir því eingöngu á ákvæðum skipulagslaga og reglugerða og er í engu frábrugðinn rétti annarra bæjarbúa eða annarra er telja sig málið varða.

Í skipulagslögum er kveðið á um að öll sveitarfélög séu skipulagsskyld. Sveitarfélögum ber því skylda til að gera skipulagsuppdrátt, þar sem fram skal koma með skýrum hætti nánara skipulag sveitarfélagsins, s.s. fyrirkomulag mannvirkja, skipting fyrirhugaðrar byggðar í íbúðarhverfi, iðnaðarhverfi og opin svæði, svo og staðsetning nauðsynlegra bygginga til almenningsþarfa o.s.frv.

Garðabæ ber því skylda til, algjörlega óháð eignarréttinum á Arnarnesi, að skipuleggja land í Arnarnesi og er reyndin sú, að skipulagi á Arnarnesi hefur í nokkrum tilvikum verið breytt. Þær breytingar hafa verið gerðar á grundvelli heimilda í skipulagslögum og reglugerðum, á sama hátt og þegar staðið hefur verið að breytingu á skipulagi annars staðar í bænum.

Að öllu framangreindu virtu geta bæjaryfirvöld ekki fallist á þá kröfu bréfitara, að ekki verði byggt á Arnarneshálsi.

36. **Guðmundur Einarsson, Gimli**, mótmælir því, að hluti lóðar hans er merktur sem opið svæði. Ennfremur mótmælir hann legu aðalgöngustígs á sama lóðarhluta.

Bæjaryfirvöld fallast á að breyta merkingunni í íbúðarsvæði og stígurinn verður ennfremur færður þannig, að hann skerði svæðið sem minnst.

37. **Hafnarfjarðarbær** hefur komið þeirri ábendingu á framfæri, að óþarft sé vegna hagsmuna Hafnarfjarðar að færa Garðaveg til suðurs á mótis við Hrafnistu.

Vegurinn verður færður í fyrri legu eins og hann er á núgildandi skipulagi.

38. **Íbúar á Hraunasvæði** við Álftanesveg lýsa yfir, að lagning Álftanesvegar í Garðahrauni sé ill nauðsyn og koma með ýmsar tillögur til að bæta þá aðgerð.

Bæjaryfirvöld munu taka ábendingarnar til athugunar og koma þeim eftir atvikum til veghaldara vegarins, þegar að hönnun og framkvæmdum kemur.

Íbúarnir fara ennfremur fram á, að svæðið, sem merkt er ÍB 16, verði friðað og engin hús verði reist þar. Bæjaryfirvöld eru ekki reiðubúin að fallast á þá tillögu að svo komnu máli, en engin áform eru um framkvæmdir þar á næstu árum

39. Í skipulagsnefnd kom fram sú ábending, að nauðsynlegt væri, að iðnaðar- og þjónustusvæðið við Garðaföt og gróðrarstöðin við Hörgatún verði með óbreytta merkingu frá gildandi aðalskipulagi. Hefur skipulagsuppdrættinum verið breytt í þá veru.