

Minnisblað

Viðtakandi: Auður D. Kristinsdóttir, Kópavogsbæ
Sendandi: Rúnar D. Bjarnason, Mannvit
Dreifing:
Dagsetning: 19.05.2023
Skjalanúmer: 1181274-000-HMO-0004

Málefni: Deiliskipulag þróunarsvæðis á Kársnesi - svæði 13- umhverfisáhrif

Inngangur

Minnisblað þetta er unnið að beiðni umhverfissviðs Kópavogsbæjar. Tilgangur þess er að greina stuttlega frá mögulegum umhverfisáhrifum uppbyggingar á svæði 13 innan þróunarsvæðis á Kársnesi. Minnisblaðið er fylgigagn með deiliskipulagi svæðis 13.

Minnisblaðið er uppfært eftir að athugasemdatíma lauk. Viðbætur eru sýndar með rauðum lit. Mögulegt er að smávægilegt ósamræmi sé í þessu minnisblaði og í skipulagsgreinargerð varðandi skipulagstölur og útlit, sem skýrist á breytingum sem hafa orðið í ferlinu og ekki skilað sér að fullu í þetta minnisblað. Í því tilviki er vísað í skipulagsgreinargerð. Í þessu minnisblaði eru upplýsingar um möguleg umhverfisáhrif uppfærð. Eftirfarandi er yfirlit yfir útgáfusögu minnisblaðsins:

1.útgáfa – 27.04.2022

2.útgáfa – 21.11.2022 – Uppfært eftir að athugasemdatíma lauk.

3.útgáfa – 1.12.2022 – Frekari uppfærsla eftir að athugasemdatíma lauk. Viðbrögð við athugasemdum.

4.útgáfa – 19.05.2023 – Uppfærsla eftir að athugasemdatíma lauk. Frekari umfjöllun um flugumferð og niðurstöður hljóðvistarútreikninga vegna bílaumferðar.

Lýsing á svæði 13

Svæði 13 afmarkast af lóðamörkum að Þinghólsbraut í austri, að Borgarholtsbraut (leið Borgarlínu) til norðurs, að Bakkabraut og strandlengjunni til vesturs (Bryggjuvör) og að núverandi íbúðabyggð meðfram ströndinni sunnan megin (mynd 1). Í töflu 1 er yfirlit yfir núverandi byggð og fyrirhugaðar breytingar samkvæmt skipulagstillögu.

TAFLA 1 NÚVERANDI OG FYRIRHUGUÐ LANDNÝTING Á SVÆÐI 13.

Svæði	Landnýting	Núverandi staða	Deiliskipulag	Breyting	Heild fyrir breytingu	Heild eftir breytingu
13	Atvinnuhúsnæði	4.436 m ²	240 m ²	-4.196 m ²	4.436 m ²	240 m ²
	Íbúðir, fjöldi	1	150	+149	1	150

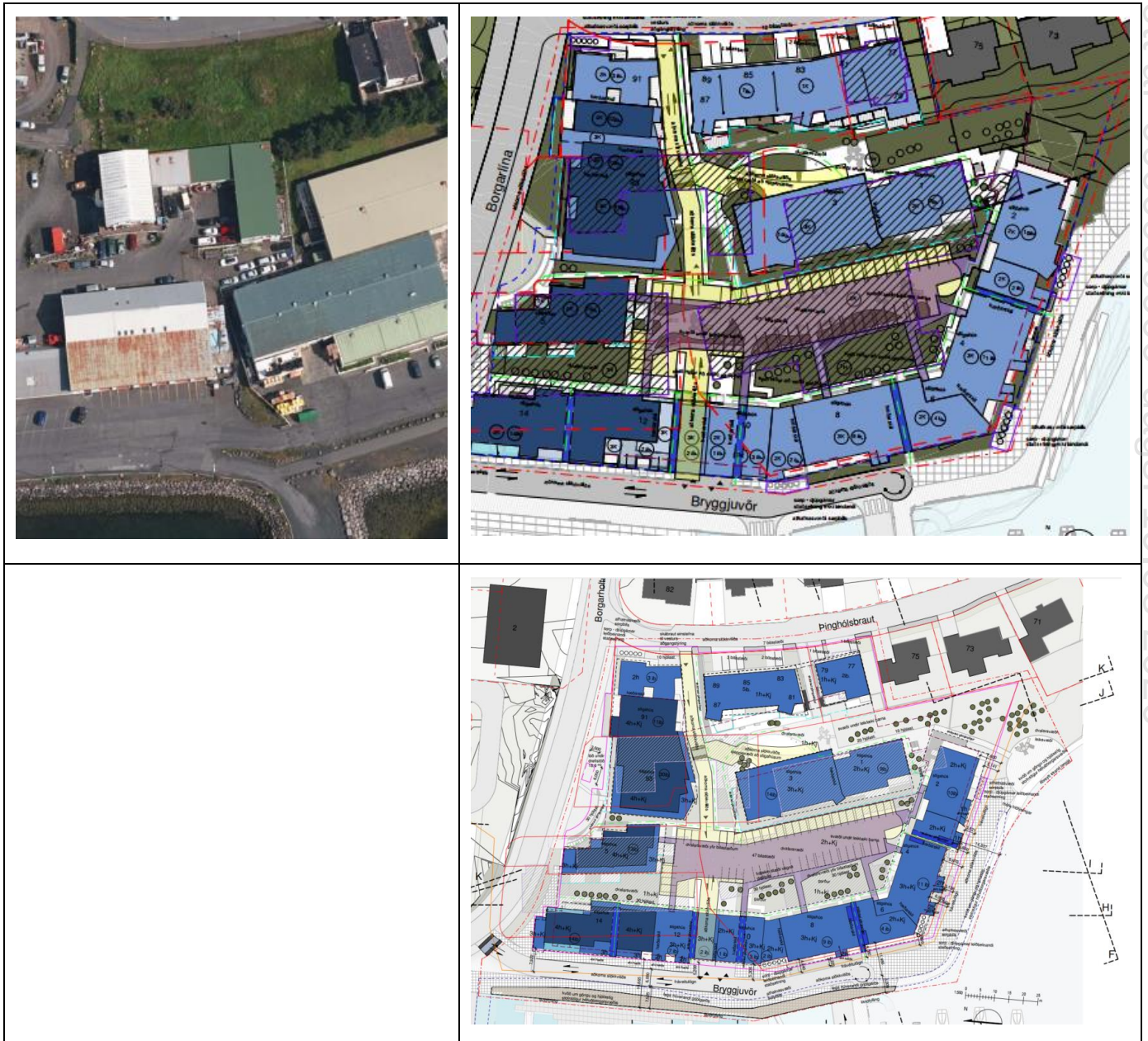
Núverandi staða

Á svæði 13 er atvinnuhúsnæði sem nýtt er sem iðnaðarhús, vörugeymsla, fiskvinnsla og aðstaða Hjálparsveitar Skáta. Heildarumfang atvinnuhúsnæðis er um 4.436 m². Húsnæðið er á tveimur til þremur hæðum. Eitt íbúðarhúsnæði er á reitnum. Húsnæðið á reitnum byggðist upp frá árinu 1950 til ársins 1988. Til stendur að rífa allar byggingar sem eru innan svæðisins í tengslum við deiliskipulagsbreytingar.

Deiliskipulagstillaga

Atvinnuhúsnæði: Samkvæmt deiliskipulagstillögu er gert ráð fyrir að hægt verði að nýta rými í stað bátaskýlis, alls 240 m², sem verslunar- og þjónusturými.

Íbúðarhúsnæði: Deiliskipulagstillaga gerir ráð fyrir að byggðar verði alls 150 nýjar íbúðir innan svæðisins. Bílastæði verða að mestu neðanjarðar. Gert er ráð fyrir að hæð húsa verði almennt ein til þrjár hæðir en norðan megin á lóð er gert ráð fyrir allt að fjögurra hæða byggingum.



MYND 1 NÚVERANDI STAÐA Á SVÆÐI 13 OG FYRIRHUGAÐ DEILISKIPULAG. **NEDRI MYND SÝNIR ENDURBÆTTA TILLÖGU EFTIR AUGLÝSINGU.**

Auk uppbyggingar húsnaðis er gert ráð fyrir tilfærslu á núverandi hafnarkanti/steingarði til vesturs og suðurs með um 730 m² landfyllingu. Reiknað er með að hluti fyllingar komi undan greftri á lóðinni. Gert er ráð fyrir legu Borgarlínu í jaðri svæðis.

Fallið hefur verið frá uppbyggingu landfyllingar frá friðlýstu svæði að smábátahöfn eftir að athugasemdafresti lauk. Stær landfyllingar eftir breytingu er um 500 m².

Möguleg áhrif uppbyggingar á svæðinu á nærliggjandi byggð

Hér á eftir er fjallað stuttlega um helstu umhverfisáhrif sem uppbygging á þessum stað gæti haft á aðliggjandi svæði.

Samgöngur

Unnin hefur verið greining og spá um umferð á svæði 13, en þau gögn fylgja með deiliskipulagstillögu¹. Umfjöllunin hér á eftir byggir á því minnisblaði.

Að auki voru unnir útreikningar á hljóðvist á svæði 13 sem byggja á ofangreindri spá um umferð og fylgja þau gögn einnig með deiliskipulagstillögu².

Bílaumferð

Með einstefnu til vesturs á Borgarholtsbraut að Þinghólsbraut má ætla að vegna uppbyggingar á svæði 13 fjölgi ferðum á Bakkabraut úr um 800 í um 1.600 bíla/sólarhring og úr um 300 í tæplega 350 á Þinghólsbraut. Jafnframt má reikna með að umferð aukist um 100 bíla/sólarhring á Borgarholtsbraut til vesturs.

Samkvæmt samgönguspá sem gerð var fyrir frumdrög Borgarlínunnar fjölga bílferðum almennt í framtíðar-sviðsmyndum fyrir Kársnes, en með Borgarlínu er vöxtur bílaumferðar minni. Með innleiðingu einstefnu til vesturs á Borgarholtsbraut, minnkar þar bílaumferð og um leið eykst umferð lítillega á Kópavogsbraut og Kársnesbraut. Með innleiðingu einstefnu til vesturs á Borgarholtsbraut má ætla að bílaumferð vestast á Þinghólsbraut minnki þar sem ekki verður mögulegt að aka út á Borgarholtsbraut og til austurs. Aftur á móti eykst umferð austast í götunni. Reiknað er með að akstur á Þinghólsbraut verði að langmestu leyti til og frá húsum í götunni sjálfri.

Í hljóðvistarútreikningum var hljóðstig reiknað í 2 m hæð og hámarkshraði 30 km/klst. Einnig er gert ráð fyrir að Borgarlínuvagnar rafmagnsvagnar, en munur á hávaða frá slíkum vögnum og díselvögnum getur numið allt að 10 dB(A) þegar vögnum er ekið á jöfnum 30 km/klst. eins og verður á þessum kafla. Miðað við þessar forsendur sýna útreikningar að öll gildi í aðliggjandi byggð verða undir viðmiðunarmörkum reglugerðar um hávaða nr. 724/2008 (55 dB(A)).

Umhverfisstofnun taldi æskilegt að það væri metið hver áhrif aukinnar umferðar hjólandi og gangandi meðfram ströndinni og gæludýra, sem fylgir aukinni íbúðarbyggð, séu á fuglafriðlandið. Umhverfisstofnun benti einnig á mikilvægi þess að fjallað sé um í tillögunni hvort framkvæmdir geti á einhvern hátt haft áhrif á hinu friðlýsta svæðið.

Meðfram ströndinni liggur í dag einn af stofnstígum höfuðborgarsvæðisins. Það mun ekki breytast með fyrirhugaðri uppbyggingu. Stígurinn er í dag nýttur af gangandi og hjólandi bæði í styttri ferðir og einnig sem tenging á milli sveitarfélaga. Með uppbyggingu á þessu svæði má gera ráð fyrir nýting stígsins verði enn meiri en er í dag, sérstaklega á þessum kafla. Deiliskipulag gerir ekki ráð fyrir tengingum af stíg og niður í fjöru sem gæti aukið umferð og truflun í fjöru. Íbúðarbyggð hefur aukist á undanförunum árum á Kársnesi og þar á meðal meðfram strandlengjunni á norðanverðu nesinu (bryggjuhverfi). Sú byggð liggur einnig að fuglafriðlandi í

¹ VSÓ, 2021. Svæði 13.- samgöngur. Áhrif á umferð hljóðvist og loftgæði. -Uppfært 7.12.2022.

² VSÓ, 2023. Svæði 13-Hljóðvist. Hljóðvistarútreikningar.

Skerjafirði. Svæði meðfram ströndinni eru vinsæl til útiveru og náttúruupplifunar. Ekki er ástæða til að ætla að aukin umferð hjólandi og gangandi eigi eftir að hafa truflandi áhrif á friðlandið, frekar en orðið hefur nú þegar.

Umferð flugvéla

Hluti Kársness liggur innan hindrunarflatar Reykjavíkurflugvallar, þar á meðal fyrirhugað deiliskipulagssvæði, en aðflug að flugbraut 01 á Reykjavíkurflugvelli er yfir Kársnes. Samkvæmt skráðum landingum á Reykjavíkurflugvelli á tímabilinu 15.12.2011-22.07.2014 fljúga rúmlega 22% flugvéla til landingar yfir Kársnes, á flugbraut 01³. Landingar á þessu tímabili á brautinni voru 5.539 sem gerir að meðaltali um 4 landingar á dag yfir þennan tíma. Umferð flugvéla hefur í för með sér tímabundinn hávaða í fyrirhugaðri íbúðarbyggð á svæði 13.

Hindrunarflötur⁴ setur skorður á hæð húsa innan svæðis 13 vegna nálægðar við Reykjavíkurflugvöll. Byggingar mega ekki rísa upp fyrir 30-35 m h.y.s. innan svæðis 13, en samráð þarf að hafa við ISAVIA varðandi merkingar á húsum og uppbyggingu með tilliti til flugumferðar.

Árið 2022 kortlagði verkfræðistofan Efla hávaða frá Reykjavíkurflugvelli. Kortlagningin var unnin fyrir Isavia-innanlandsflugvellir. Niðurstöður voru gefnar út í skýrslu⁵ og á hávaðakorti sem fylgdi með skýrslunni. Samkvæmt því korti, sjá mynd 2, lendir svæði 13 innan svæðis þar sem búast má við að jafngildishjóðstig frá flugumferð verði á bilinu 50-55 dB. Í reglugerð um hávaða nr. 724/2008 er miðað við að mörk vegna hávaða frá flugumferð fari ekki yfir 55 dB í íbúðarhúsnæði.

³ Efla, 2014. Reykjavíkurflugvöllur. Áhrif brauta 06/24 á nothæfistíma fyrir áætlunarflug og sjúkraflug.

⁴ https://www.stjornarradid.is/library/04-Raduneytin/Domsmalaraduneytid/Reykjavikurflugvollur_-_skipulagsreglur_II.pdf

⁵ <https://fundur.reykjavik.is/sites/default/files/agenda-items/Kortlagning%20h%C3%A1va%C3%B0a%20vi%C3%B0%20Reykjav%C3%ADkurflugv%C3%B6ll.pdf>



MYND 2 HÁVAÐAKORT (2 M YFIR JÖRÐ) FYRIR FLUGUMFERÐ FRÁ MAÍ TIL OKTÓBER 2021. ÚR SKÝRSLU EFLU (2022).

Borgarlandslag

Núverandi húsnæði innan svæðis 13 samanstendur af tveggja til þriggja hæða atvinnuhúsnæði, nýtt undir ýmsa starfsemi. Íbúðabyggð á Þinghólsbraut liggur upp að deiliskipulagssvæði til austurs. Götusýn frá Þinghólsbraut má sjá á mynd 3.



MYND 3
MUN VÍKJA.

SVÆÐI 13. GÖTUSÝN FRÁ ÞINGHÓLSBRAUT AÐ NÚVERANDI HÚSNÆÐI Á HLUTA SVÆÐIS SEM

Uppbygging á svæðinu verður í formi 2-4 hæða íbúðarhúsnæðis. Óveruleg breyting verður því á hæð húsa frá því sem nú er. Gætt er að því að hæð húsa valdi ekki skuggavarpi á núverandi byggð samanber gögn sem fylgja með deiliskipulagstillögu. Í deiliskipulagstillögu er lagt upp með að öll uppbygging miðist við að byggingar falli vel að landi og að nýbyggingar aðlagist eins vel og kostur er núverandi byggð austan og sunnan megin við svæðið. Útsýni frá þessum svæðum mun breytast frá því sem nú er.

Með nýju deiliskipulagi mun ásýnd svæðisins breytast umtalsvert. Heildaryfirbragð svæðis mun batna með meira jafnvægi í húsagerð og hæð húsa. Einnig er lögð áhersla á hönnun nútímalegra göturýma og opinna svæða. Segja má að þegar uppbygging samkvæmt deiliskipulagi svæðis 13 lýkur, verði svæðið umtalsvert snyrtilegra ásýndar en nú er.

Félagslegt umhverfi

Svæði 13 er eitt af lykilsvæðum innan þróunarsvæðis á Kársnesi hvað uppbyggingu íbúðabyggðar varðar. Þar verður mikil viðbót í formi íbúðarhúsnæðis, eða alls 150 íbúðir. Uppbygging íbúða í þéttri byggð mun styðja við markmið um vistvæna ferðamáta og gefur einnig möguleika á að fólk finni sér íbúð nær vinnu, enda mun umfang verslunar- og skrifstofuhúsnæðis aukast mikið frá því sem nú er á Kársnesi. Sú fjölgun íbúða sem verður á svæði 13 mun valda því að Kársnes hefur alla burði til að hafa mikið aðdráttarafl sem búsetu og/eða vinnustaður, takist vel til við hönnun húsnæðis og umhverfis. Aukið aðdráttarafl eykur eftirspurn eftir íbúðum á svæðinu sem með tímanum mun auka verðmæti þeirra eigna sem fyrir eru.

Framkvæmdatími og landmótun

Sú uppbygging sem kynnt er í þessari deiliskipulagsáætlun mun eiga sér stað yfir nokkurra ára tímabil og áhrif á framkvæmdatíma dreifast sem því nemur. Gera má ráð fyrir að við undirbúning húsgrunna og bílakjallara verði hávaði og ónæði fyrir íbúa í nærliggjandi íbúðabyggð. Einnig verður aukið tímabundið álag á gatnakerfið vegna flutning efnis að svæðinu auk efnisflutninga úr húsgrunnum og vegna niðurrífs atvinnuhúsnæðis. Stefnt er að því að nýta hluta efnis sem kemur úr grunnum í landgerð innan svæðis en sú landgerð nemur um 0,1 ha samkvæmt skipulagstillögu. Hafa þarf samráð við heilbrigðiseftirlitið varðandi samsetningu þess efnis og gæta að því að ekki sé um jarðvegsmengað efni að ræða.

Varp dýpkunarefna og náttúrulegra óvirkra efna í hafið, þ.e. fastra jarðefna, er háð leyfi Umhverfisstofnunar í samræmi við 9. gr. laga nr. 33/2004 um varnir gegn mengun hafs og stranda.

Vegna smæðar og staðsetningar landfyllingar fellur hún ekki undir lög um umhverfismat framkvæmda og áætlana.

Í umsögn sinni benti Umhverfisstofnun á að æskilegt væri að það kæmi fram hversu mikið efni í rúmmetrum þarf í landfyllinguna. Í greinargerð umhverfismats segir að hafa þarf samráð við heilbrigðiseftirlitið varðandi samsetningu efnis sem kann að verða notað úr húsgrunnum og fylgst með að ekki sé um jarðvegsmengað efni að ræða. Umhverfisstofnun telur ofangreinda framkvæmd um meðhöndlun jarðvegsmengandi efna vera óljósa. Umhverfisstofnun telur æskilegt að fjallað verði nánar um meðhöndlun jarðvegs í tillögunni og bendir stofnunin á mikilvægi þess að það komi fram hversu mikil jarðvegur verður grafinn upp á skipulagssvæðinu. Umhverfisstofnun bendir á mikilvægi þess að fjallað sé í umhverfismati, ef við á, um áhrif hreinsunar og meðhöndlun á menguðum jarðvegi, þar sem m.a. eru skoðuð lyktarmengun vegna loftunar og möguleg áhrif á vatn.

Fyrirfram er ekki ástæða til að ætla að þarna verði um jarðvegsmengað efni að ræða. Engu að síður er talið mikilvægt að sett verði skilyrði í útboðsgögn um að verktaki láti vita ef grunur leynist um mengun, í samræmi við reglugerð nr. 1400/2020 um mengun jarðvegs. Eins er æskilegt að heilbrigðisfulltrúi hjá heilbrigðiseftirliti komi að málum þegar til landfyllinga í sjó kemur. Reynist þörf á að skoða jarðveg nánar með tilliti til mögulegrar mengunar verði unnið skv. 9. og 10. gr. ofangreindrar reglugerðar áður en losun í sjó á sér stað. Heildarumfang fyllingar verður um 4.000 m³ sem meðal annars felur í sér hækkan núverandi yfirborðs á landi, en aðeins hluti þessa magns mun fara í sjóinn.

Flóðahætta

Fyrir liggja spár um flóðahættu á strandsvæðum samfara spám um hækkun sjávarborðs vegna loftslagsbreytinga (mynd 4). Hluti skipulagssvæðis 13 er staðsett í nálægð við sjó og innan þess svæðis sem yrði útsett fyrir mögulegu 100 ára flóði sem yrði 4 m í hæðakerfi Reykjavíkurborgar (6 m í hæðakerfi sjómælinga), sjá mynd 3⁶.

Setja þarf skilmála í deiliskipulag þar sem gert er ráð fyrir forsendum um hækkandi sjávarstöðu. Í minnisblaði siglingasviðs Vegagerðarinnar til Kópavogsbæjar um hæð á landfyllingum í Fossvogi er lagt til að lágmarks gólfkótar húsa á landfyllingum í Fossvogi séu um 0,3 m hærri en lágmarks hæð landfyllingar, eða 4,41 m í hæðakerfi Reykjavíkurborgar og 6,23 m í hæðakerfi Sjómælinga Íslands.



Mynd 4 Möguleg sjávarflóðasvæði í Kópavogi miðað við 4 m flóð í hæðakerfi Reykjavíkur (VSÓ, 2016).

Náttúruvernd

Skerjafjörður, innan Kópavogs, var friðlýstur sem búsvæði árið 2012. Markmið friðlýsingar er eftirfarandi: „Markmiðið með friðlýsingu Skerjafjarðar er að vernda lífríki við ströndina, í fjöru og á grunnsævi, einkum og sér í lagi með tilliti til fugla. Jafnframt er það markmið að vernda útivistar- og fræðslugildi svæðisins sem felst í líffræðilegri fjölbreytni og samrýmist verndun búsvæða fugla.“

Auglýsingu um svæðið má finna á heimasíðu Umhverfisstofnunar⁷. Í auglýsingunni eru reglur sem gilda um svæðið og einnig er afmörkun svæðisins hnúttsett.

Samkvæmt afmörkun nær fyrirhuguð landfylling að útmörkum friðlýsts svæðis og er því utan þess.

Samkvæmt 4. grein auglýsingar Umhverfisstofnunar er umsjón og rekstur verndarsvæðisins í höndum Kópavogsbæjar og Náttúrufræðistofu Kópavogs í samræmi við samning bæjarfélagsins og Umhverfisstofnunar frá árinu 2012. Samkvæmt 9. gr. samningsins skal Umhverfisstofnun í samstarfi við Kópavogsbæ og Náttúrufræðistofu Kópavogs sjá um gerð verndar- og stjórnunaráætlunar fyrir verndarsvæðið. Samkvæmt upplýsingum á vef Umhverfisstofnunar skal ljúka gerð áætlunarinnar eigi síðar en tíu árum eftir gildistöku núverandi laga

⁶ VSÓ, 2016. *Hækkuð sjávarstaða á höfuðborgarsvæðinu. Áhrif og aðgerðir*. Unnið með styrk úr rannsóknar- og þróunarsjóði Skipulagsstofnunar.

⁷ <https://ust.is/library/Skrar/Einstaklingar/Fridlyst-svaedi/Fridlysingar/Skerjafjordur/K%c3%b3pavogur%20stj%c3%b3rnart%c3%ad%c3%b0indi.pdf>

nr. 60/2013 um náttúruvernd. Umhverfisstofnun hefur unnið að forgangsflokkun hvað varðar gerð áætlunar og er Skerjafjörður í Kópavogi í 3. flokki af fjórum.

Verndar- og stjórnunaráætlun fyrir Skerjafjörð innan Kópavogs hefur ekki verið unnin. Því liggja fyrir takmarkaðar upplýsingar um núverandi stöðu á lífríki og þróun síðustu ára. Þó hafa verið unnar rannsóknir á fuglalífi í Kópavogi, m.a. skýrslan Fuglalíf í Kópavogi (Jóhann Óli Hilmarsson og Ólafur Einarsson, 2014). Í þeirri skýrslu er staðfest mikilvægi Kópavogsleiru fyrir fuglalíf. Athugunarsvæðið náði þó ekki alveg út að þeim deiliskipulagsmörkum sem nú eru til kynningar.

Í 8. gr. auglýsingar Umhverfisstofnunar er fjallað um landnotkun og mannvirkjagerð. Þar segir m.a.: „*Framkvæmdir svo sem vegna viðhalds á varnargörðum, bakkavörnum og fráveitu eru heimilar. Jafnframt verði heimilt að viðhalda dýpi í og við höfnina á norðurströnd Kársness og innsiglingu hennar.*“

Greinin fjallar um framkvæmdir innan svæðis. Ekki er sérstök umfjöllun um hvort grípa þurfi til sérstakra ráðstafana þegar byggt er nálægt friðuðu svæði, en fyrirhuguð fylling myndi ekki ná inn á friðað svæði. Ofangreind tilvísun gefur þó tilefni til að ætla að heimilt sé að vinna að viðhaldi á varnargörðum og bakkavörnum.

Umhverfisstofnun benti á í umsögn sinni að innan skipulagssvæðisins er mikilvægt fuglasvæði sem nefnist Álfanes – Skerjafjörður. Auk þess er svæðið skilgreint á náttúruuminjaskrá og nefnist það Bessastaðanes – Gálgahraun og fjörur frá Bala að Kársnesi. Stofnunin benti á mikilvægi þess að fjallað yrði um svæðin og það metið hver áhrif tillögunnar eru á verndarsvæði. Mikilvægt er að mati stofnunarinnar að leitað sé álits hjá Náttúrustofu Kópavogs varðandi áhrif tillögunnar á lífríki og fuglalíf.

Eftir að athugasemdafresti lauk var ákveðið að falla frá uppbyggingu landfyllinga frá friðlýstu svæði að smábátabryggju. Því verða ekki bein áhrif á náttúruverndarsvæðið vegna rasks.

Kópavogsbær leitaði eftir umsögn Náttúrufræðistofu Kópavogs um deiliskipulagstillöguna. Í umsögn þeirra kemur m.a. fram að „*þar sem svæðið er mikið raskað frá náttúrulega ástandi gerir Náttúrufræðistofan ekki miklar athugasemdir við framlagt deiliskipulag...Að lokum er bara minnt á nálægð við hið friðlýsta svæði vegna búsvæðaverndunar á sunnanverðu Kársnesinu og að framkvæmdir við nýja byggð komi ekki til með að raska neinu innan þess svæðis.*“

Samandregin niðurstaða

- Uppbygging á svæði 13 mun á heildina lítið hafa jákvæð áhrif á borgarlandslag og félagslegt umhverfi, þar sem eldra atvinnuhúsnæði verður skipt út fyrir íbúðabyggð. Ásýnd mun breytast, svæðið verður snyrtilegra og uppbygging mun skapa aðstæður og aðráttarafl fyrir fjölbreytt mannlíf.
- Uppbygging á svæðinu mun leiða af sér tímabundið ónæði vegna efnisflutninga sem og við undirbúning húsgrunna og bílakjallara á framkvæmdatíma. Gera má ráð fyrir að uppbygging svæðisins nái yfir nokkurra ára tímabil. Þegar henni verður lokið verður umferð meiri en nú er.
- Hafa þarf samráð við heilbrigðiseftirlitið varðandi samsetningu efnis sem kann að verða notað úr húsgrunnum og fylgst með að ekki sé um jarðvegsmengað efni að ræða í **samræmi við ákvæði í reglugerð nr. 1400/2020 um mengaðan jarðveg**. Einnig þarf að setja skilmála í deiliskipulag þar sem gert er ráð fyrir forsendum um hækkandi sjávarstöðu.
- Byggingar mega ekki rísa upp fyrir 30-35 m h.y.s. innan svæðis 13, en samráð þarf að hafa við ISAVIA varðandi merkingar á húsum og uppbyggingu með tilliti til flugumferðar.
- Búast má við að jafngildishjóðstig frá flugumferð verði á bilinu 50-55 dB á svæði 13. Í reglugerð um hávaða nr. 724/2008 er miðað við að mörk vegna hávaða frá flugumferð fari ekki yfir 55 dB í íbúðarhúsnæði.

- Niðurstöður útreikninga á bílaumferð sýna að öll gildi í nærliggjandi byggð eru undir viðmiðunarmörkum reglugerðar um hávaða nr. 724/2008 (55 dB(A)) miðað við gefnar forsendur.