



Borgarráð

Samstarf um Parísarhjól – afnot af Miðbakka, Geirsgötu 15

Óskað er eftir að borgarráð samþykki hjálögð drög að samkomulagi sem felur í sér að Reykjavíkurborg veiti Taylors Tivoli Iceland ehf., kt. 650619-0130, tímabundin afnot af Miðbakka, Geirsgötu 15, í þeim tilgangi að Taylors Tivoli Iceland ehf. setji þar upp og reki Parísarhjól. Um tilraunaverkefni til skamms tíma er að ræða.

Greinargerð:

Með auglýsingu 5. mars 2024 auglýsti Reykjavíkurborg eftir samstarfsaðila til að reka Parísarhjól á Miðbakka í Reykjavíkurhöfn. Auglýsingin á rætur sínar í hugmyndavinnu innan borgarinnar um haftengda upplifun, sbr. skýrsla starfshóps um haftengda upplifun og útivist, sjá **fylgiskjal 1**. Borgarráð samþykkti þann 7. september 2023 að fela atvinnu- og borgarþróunarteymi að kanna raunhæfni verkefnisins.

Fjórar umsóknir bárust vegna auglýsingarinnar. Ákveðið var að bjóða Taylors Tivoli Iceland ehf., kt. 650619-0130, til viðræðna um rekstur Parísarhjóls á lóðinni, en sá aðili á Parísarhjól og hefur reynslu af rekstri slíkra hjóla. Umsókn Taylors Tivoli Iceland ehf. fylgir með erindi þessu sem **fylgiskjal 2-4**. Fyrir liggja gögn um fjárhagsgetu Taylors Tivoli Iceland ehf. til þess að standa undir rekstri Parísarhjólsins á gildistíma samningsins sem og staðfestingar um skil á lífeyrissjóðsgjöldum starfsmanna Taylors Tivoli Iceland ehf. og á skatti.

Fyrir liggja drög að samkomulagi við Taylors Tivoli Iceland ehf. um tímabundin afnot af lóðinni í þeim tilgangi að Taylors Tivoli Iceland ehf. setji þar upp og reki Parísarhjól, sbr. **fylgiskjal 5**. Gildistími samkomulagsins er til lok september 2024. Fyrir afnot á lóðinni greiðir Taylors Tivoli Iceland ehf. 1.000.000 kr. á mánuði. Allur kostnaður vegna uppsetningar og reksturs Parísarhjólsins er á ábyrgð Taylors Tivoli Iceland ehf. Að öðru leyti vísast til þess sem fram kemur í **fylgiskjali 5**. Viðkomandi samningur fellur ekki undir lög um opinber innkaup þar sem um er að ræða sérleyfissamningnum undir ákveðnum viðmiðunarmörkum.

Faxaflóahafnir sf. er eigandi lóðarinnar að Miðbakka en Reykjavíkurborg hefur afnotarétt af henni á grundvelli samnings við Faxesflóahafnir sf., dags. 31. maí 2021. Í samræmi við ákvæði samningsins við Faxesflóahafnir sf. liggur fyrir staðfesting f.h. Faxesflóahafna sf. um að Reykjavíkurborg hafi haft samráð við skipulagsfulltrúa Faxesflóahafna varðandi uppsetningu og reksturs Parísarhjólsins og að Faxesflóahafnir sf. séu samþykkar fyrirkomulaginu. Áhersla verður lögð á góða hljóðvist í kring um Parísarhjólið og verða framkvæmdar hljóðmælingar á prufutímabilinu.

Með erindi þessu fylgja jafnframt með skýrslur Verkís hf. um athugun vegna fyrirhugaðs Parísarhjóls á Miðbakka, sjá **fylgiskjal 6** og um athugun á burðargetu plans vegna fyrirhugaðs Parísarhjóls við Miðbakka, sjá **fylgiskjal 7**. Þá fylgir með fundargerð frá fundi starfsmanna Reykjavíkurborgar með húsfélagi Bryggjugötu, Geirsgötu og Reykjastræti, dags. 6. maí 2024, sjá **fylgiskjal 8**.

Óli Örn Eiríksson
Skrifstofa borgarstjóra og borgarritara



Hjálagt:

1. Skýrsla starfshóps: Haftengd upplifun og útivist (júní 2023), ásamt bréfi borgarstjóra til borgarráðs.
2. Umsókn Taylors Tivoli Iceland ehf.
3. Ferris Wheel Method Statement TTI.
4. Risk Assessment Ferris Wheel RA24 TTI.
5. Drög að samkomulagi.
6. Athugun Verkís vegna fyrirhugaðs Parísarhjóls við Miðbakka, 8. desember 2023.
7. Athugun Verkís á burðargetu plans vegna fyrirhugaðs Parísarhjóls við Miðbakka, dags. 3. maí 2024.
8. Fundargerð frá fundi starfsmanna Reykjavíkurborgar með húsfélagi Bryggjugötu, Geirsgötu og Reykjastræti, dags. 6. maí 2024.



Borgarráð

Haftengd upplifun og útivist í Reykjavík - skýrsla starfshóps - næstu skref

Meðfylgjandi greining, hugmyndir og tillögur um haftenda upplifun og útivist í Reykjavík draga fram að fjölmörg sóknarfæri eru fyrir hendi fyrir haftengda upplifun sem hafa það að markmiði að auka lífsgæði borgarbúa og stuðla að bættri lýðheilsu.

Lagt er til að borgarráð samþykki að farið verði í frekari undirbúningsvinnu við gerð haftengdrar upplifunar og útvistar í Reykjavík í samræmi við meðfylgjandi greiningu og skýrslu starfshóps um haftengda upplifun og útivist í Reykjavík dagsett í júní sl.

Skýrslan og meðfylgjandi minnisblað verði sent til umfjöllunar Menningar- og íþróttaráðs og Umhverfis- og skipulagsráðs sem taki tillögur að aðgerðum á þeim ellefu svæðum sem starfshópurinn fjallar um til umfjöllunar, meti hugmyndirnar og forgangsraði þeim með áherslu á aðgerðir sem ná til margra með sem lægstum tilkostnaði. Þá er lagt til að aðgerðaráætlun verði vísað til undirbúnings fjárfestingaráætlunar fyrir árið 2024 og til næstu tíu ára og gerðar fjárhagsáætlunar á viðkomandi sviðum. Skýrslunni ásamt minnisblaði um hafnarsvæði verði einnig sent til umfjöllunar stjórnar Faxaflóahafna og verði borgarstjóra falið að fylgja málinu eftir og þeim hugmyndum sem þar koma fram.

Greinargerð:

Starfshópi um haftengda upplifun og útivist í Reykjavík var falið að skilgreina tækifæri borgarinnar til aukinnar uppbyggingar á haftengdri upplifun og útivist við strandlengjuna í Reykjavík. Verkefnið fólst í að greina og kortleggja svæði sem henta fyrir ýmiss konar haftengda upplifun, hvort sem um er að ræða gufuböð, heit böð, sjósund, sjósport eða annars konar upplifun við hafið og strandlengju Reykjavíkur. Starfshópurinn hefur nú gefið út skýrslu, dags. júní sl. þar sem lögð eru til 11 svæði fyrir haftengda upplifun og útivist í Reykjavík eftir viðamikið samtal við hagaðila bæði innan og utan borgarkerfisins. Svæðin eru nánar tiltekið: Nauthólsvík, Nýi Skerjafjörður, Ægisíða, Laugarnes, Bryggjuhverfi vestur, bryggjuhverfi við Grafarvog, Viðey, Gufunes, Gorvík og Blikastaðakró ásamt Kjalarnesi. Hugað verði sérstaklega að aðgengismálum við vinnuna. Auk þess fylgir sérstakt minnisblað um sóknarfæri og möguleika á hafnarsvæðum.

Dagur B. Eggertsson
borgarstjóri

Hjálagt:

Skýrsla starfshóps um haftengda upplifun og útivist í Reykjavík, dags. júní 2023.

Minnisblað starfshóps um haftengda upplifun og útivist við hafnarsvæði Faxaflóahafna, dags. maí 2023.



2023

Haftengd upplifun og útivist í Reykjavík

Skýrsla starfshóps



Reykjavík



Starfshópur

Rebekka Guðmundsdóttir formaður - USK

Hilmar Hildar Magnússon - SBB

Borghildur Sölvey Sturludóttir - USK

Steinþór Einarsson - ÍTR

Harpa Þorsteinsdóttir - SBB

Guðrún Birna Sigmarsdóttir - USK

Aðrir sem komu að vinnu starfshóps

Drífa Magnúsdóttir - ÍTR

Sólveig Valgeirsdóttir - ÍTR

Olga Guðrún B. Sigfúsdóttir - USK

Inga Rún Sigurðardóttir - USK

Ábyrgðamaður

Borgarstjórinn í Reykjavík, Dagur B. Eggertsson

Reykjavíkurborg

Júní 2023

Allar myndir eru eign Reykjavíkurborgar nema annað sé tekið fram.

Formáli

Um aldamótin hreinsaði Reykjavík stendur sínar með nýju fráveitukerfi og opnaði sjósunds- og strandstaðinn Nauthólsvík. Í kjölfarið hafa borgarbúar kynnst sjónum upp á nýtt, sjósund og sjóböð og margs konar sjó- og vatnasport hafa vaxið gríðarlega í vinsældum. Fjöldmörg sóknarfæri eru þó ennþá fyrir hendi. Stefnumótun um haf- tengda upplifun hefur að markmiði að auka lífsgæði borgarbúa með því að kynna og þróa fjölbreyttar leiðir til að nýta og njóta strandarinnar og hafsins, og gera sjóinn og ströndina aðgengilegri fyrir alla. Með hverju verkefni og hverju skrefi sem hér er lagt til verður Reykjavík betri borg, meiri útivistar- og náttúruborg, meiri heilsuborg og meiri lífsgæðaborg. Borgin sem ég vil búa í!

Með fyrirfram þökk





Efnisyfirlit

Formáli	3
Efnisyfirlit	4
Forsendur	5
Inngangur.....	6
Aðgengi fyrir alla.....	7
Lýðheilsa	8
Samráð	9
Verkferill.....	10
Svæðin	11
NAUTHÓLSVÍK.....	13
NÝI SKERJAFJÖRÐUR.....	14
ÆGISÍÐA	15
LAUGARNES	16
BRYGGJUVERFI VESTUR	17
BRYGGJUVERFI VIÐ GRAFARVOG.....	18
VIÐEY	20
GUFUNES	21
GORVÍK OG BLIKASTAÐAKRÓ	22
KJALARNES.....	23

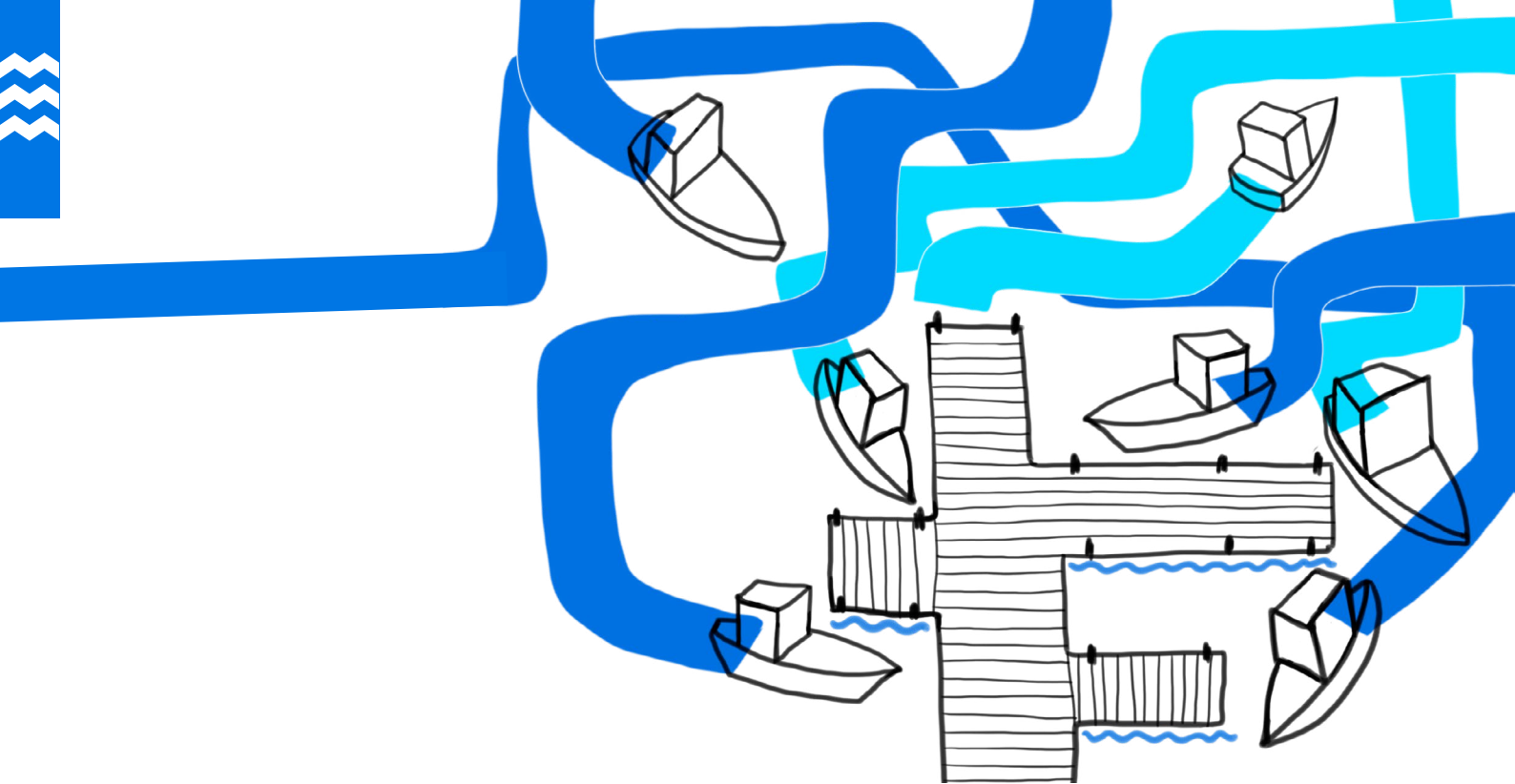


Forsendur

Starfshópi þessa verkefnis var falið að skilgreina tækifæri borgarinnar til aukinnar uppbyggingar á haftengdri upplifun og útivist við strandlengjuna í Reykjavík, meðal annars í samræmi við Aðalskipulag Reykjavíkur, Græna planið, Meirihlutasáttmála 2022-2026 og Lýðheilsustefnu Reykjavíkur. Verkefnið fólst í að greina og kortleggja svæði sem henta fyrir ýmiss konar haftengda upplifun, hvort sem um er að ræða gufuböð, heit böð, sjósund, sjó-sport eða annars konar upplifun við hafið og strandlengju Reykjavíkur. Starfshópnum var einnig falið að skoða sérstaklega ólík rekstrarform, kortleggja hvort tilraunaverkefni ætti við í einhverjum tilfellum og leggja mat á gæði eftir staðsetningum. Starfshópur myndi mögulega leggja fram tímalínu framkvæmda einstakra verkefna.

Aðalskipulag Reykjavíkur 2040

Í aðalskipulagi eru strandsvæði sérstaklega skilgreind sem svæði innan netlaga og meðfram sjó, ám eða vötnum þar sem aðgengi almennings er tryggt og mannvirkjagerð haldið í lágmarki. Ákveðin strandsvæði eru sérstaklega tilgreind í aðalskipulagi og eru það Grafarvogur, Blika-staðakró, Geldinganes, Gufunes, Nauthólsvík og Skildinganes/ Skerjafjörður. Markmið aðalskipulags um þessi svæði eru sérstaklega tilgreind í hverjum kafla fyrir sig.



Inngangur

Í Reykjavík er umhverfi til að auka jöfnuð og hamingju þannig að allir borgarbúar fái tækifæri til að búa við góða heilsu og góð lífsgæði. Strandlengja Reykjavíkur er dýrmæt eign okkar allra, hafið og náttúran sem umlykur borgina er forgarður okkar, okkar eigin borgargarður, bætt aðgengi og aðstaða getur haft í för með sér aukin tækifæri til haftengdrar upplifunar og útivistar sem skila sér í bættri lýðheilsu með betri líkamlegri, andlegri og félagslegri heilsu. Strandlengjan okkar er einnig mikilvæg kennslustofa borgarbúa. Hefð er fyrir ýmsum fræðsluferðum á bæði óraskaðar og raskaðar strendur þar sem ungir sem aldnir geta kynnst meðal annars sögu, líffræði og náttúrufræði.

Strandlengjan hefur upp á að bjóða mikilvægt afþreyingartækifæri en helmingur íbúa Reykjavíkur býr í minna en eins kílómetra göngufjarlægð frá strandlengjunni. Hún bindur einnig saman nágrennasveitarfélög Reykjavíkur, sem liggja við hafið svo samræming haftengdrar starfsemi er afar

mikilvæg. Vel starfshæf og örugg umgjörð um gott félagslegt líf við strandlengjuna hvort sem hún er náttúruleg eða manngerð eru mannréttindi sem við þurfum að hlúa að. Með góðu jafnvægi borgarlífsins og með allri mögulegri afþreyingu, starfsemi, verslun, þjónustu og athöfnum, bæði valfrjálsum og nauðsynlegum, getum við skapað lifandi og sjálfbært umhverfi í sátt við náttúruna og umfram allt í mikilli nánd við hana.

Strandlengjan er jafn ólík og notendur hennar. Það að skapa jöfn tækifæri og aðstöðu og auka notkunarmöguleika ásamt því að halda utan um þarfir og óskir notenda mun auka líf og lífsgæði. Aðgengi að strandlengjunni er einnig mikilvægt. Allir óháð getu eiga að geta notið hennar og því er mikilvægt að skapa gott aðgengi og aðstöðu fyrir alla. Aðgengi snýst líka um gott almenningssamgöngukerfi til og frá strandlengjunni.



Aðgengi fyrir alla

Samkvæmt drögum að aðgengisstefnu Reykjavíkurborgar 2022–2026 er aðgengi eitt af lykilhugtökum þegar kemur að réttindum fatlaðs fólks. Aðgengisstefnan er heildstæð stefna um aðgengismál í víðum skilningi. Hún byggir á hugmyndafræði um algilda hönnun, bæði hvað varðar aðgengi að byggingum og borgarrýmum auk aðgengis að upplýsingum, þjónustu og stuðningi. Annað af tveimur leiðarljósum stefnunnar er að íbúar upplifi öryggi og þægilegt aðgengi í mannvirkjum og innan borgarlands og að umhverfi og þjónusta geri ráð fyrir fjölbreyttri færni og ólíkum einstaklingum. Meginregla í allri þjónustu og umhverfi borgarinnar er ein leið fyrir öll.

Í einu af meginmarkmiðum stefnunnar segir að skipulag borgarlands eigi að styðja við fjölbreyttar þarfir og að allir íbúar komist leiðar sinnar óháð samgöngumáta. Fatlað fólk á Íslandi er fjölmennur og fjölbreyttur hópur. Fjöldi fólks býr við skerðingu,

sem hamlar þeim verulega vegna skorts á aðgengi af ýmsu tagi. Þess vegna þarf að huga sérstaklega að aðgengismálum útivistarsvæða í Reykjavík þannig að fatlað fólk geti notið almennrar þátttöku í samfélaginu til jafns við ófatlað fólk. Við greiningu svæða í þessari skýrslu voru aðgengismál sérstaklega skoðuð. Náttúra og umhverfi strandlengjunnar er afar fjölbreytt, óraskaðar vogskornar strendur, manngerð strandsvæði og landfyllingar, hafnarbakkar- og garðar, gangstígar og önnur dvalarsvæði skapa fjölbreytileika umhverfisins. Í mörgum tilfellum er veruleg þörf á umbótum sem varða aðgengi allra og verður það tilgreint fyrir öll svæði sem partur af tækifærum til bætts aðgengis til haftengdrar upplifunar og útivistar.

Lýðheilsa



Kostir grænna svæða eru vel skjalfestir og hefur verið sýnt fram á að aðgengi að grænum svæðum bæti velferð fólks. Líka er vaxandi umræða um kosti þess að hafa aðgengi að vatni, eða bláum svæðum, nálægð við hafið, ár, fossa eða stöðuvötn. Talið er að fólk sé líklegra til að upplifa streitu, kvíða og geðræna kvilla á svæðum með meiri íbúaþéttleika. Aðgengi að strönd eða að búa í nálægð við vatn hefur aftur á móti jákvæð áhrif á líkamlega og andlega heilsu og stuðlar að bættri hamingju og vellíðan.

Rannsóknir benda til þess að aðgengi að strandlengju ýti verulega undir hreyfingu. Í Evrópu er í auknum mæli verið að viðurkenna blá svæði sem aðlaðandi eiginleika borga með tilliti til ferðapjónustu, afþreyingu og heilbrigðs lífstíls fyrir almennig. Greiningar á möguleikum til upplifana og úti-

vistar á strandlengjunni í Reykjavík gæti verið gagnleg þegar horft er til heimsmarkmiðanna, þá sérstaklega markmiða númer þrjú (heilsa og vellíðan), númer sex (hreint vatn og hreinlætisaðstaða) og númer ellefu (sjálfbærar borgir og samfélög).

Aðgengi að náttúru með mikið afþreyingargildi, hvort sem er á grænum eða bláum svæðum, styður við jákvæða upplifun þeirra hverfa sem liggja upp að strandlengjunni. Stuðlað er að bættri lýðheilsu með því að hámarka aðgengi að strandlengjunni fyrir gangandi vegfarendur út frá lýðheilsugátlistum í hverfisskipulagi þar sem hugað er að þörfum allra.



Samráð

Eitt af markmiðum Græna plansins í mannréttinda- og lýðræðismálum er inngilding og að íbúar hafi tækifæri til þess að vinna með borginni að bættum lífsgæðum í umhverfi sínu. Reykjavíkurborg hvetur til lýðræðislegrar þátttöku íbúa og styður við fjölbreyttar leiðir þeirra til að hafa áhrif á nærsamfélagið sitt, ákvarðanatöku og stjórnun sveitarfélagsins.

Við vinnu starfshóps að þessu verkefni var haft viðtækt samráð við ýmsa hagaðila og var eftir fremsta megni reynt að ná á fjölbreyttan hóp fólks. Óskað var eftir umsögnum íbúaráða Reykjavíkur um tækifæri til haftengdrar upplifunar og útivistar og bærust umsagnir frá íbúaráði Laugardals, Miðborgar og

Hlíða, Kjalarness, Grafarvogs, Breiðholts og Vesturbæjar. Starfshópurinn fundaði með þrettán hagaðilum. Einhver svöruðu ekki boði um samtal.

Að mati starfshópsins var samráðið gríðarlega mikilvægt og varpaði ljósi á ýmsar áskoranir við aðgengi að strandlengjunni. Einnig leiddi það til þess að umræða skapaðist meðal annars um möguleg aukin tækifæri og úrbætur. Byggði hópurinn greiningar á tækifærum á svæðunum á ýmsum ábendingum frá þeim sem áttu samtal við starfshóp eða þeim sem sendu inn hugmyndir að tækifærum til haftengdrar upplifunar og útivistar við strandlengju Reykjavíkur.

Verkferill



Verkefnið fólst í reglulegum stöðu-, vinnu- og samráðsfundum starfshóps frá september 2022 til febrúar 2023. Viðamikild samtál og samráð átti sér stað við hagaðila bæði innan og utan borgarkerfisins og voru þarfir, óskir, vonir og væntingar hagaðila skoðaðar og eftir fremsta megni innleiddar. Kaflar hvers svæðis fyrir sig voru sendir í rýni til viðkomandi hagaðila þar sem þeim var boðið að lesa yfir, koma með athugasemdir eða viðbætur.

Starfshópur vann einnig umhverfisgreiningar og kortlagði áhugaverð svæði þar sem vettvangsferðir spiluðu stórt hlutverk. Með umhverfisgreiningum og vettvangsferðum gat starfshópur lagt mat á gæði mismunandi svæða með aðstoð Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur. Heilbrigðiseftirlitið framkvæmdi gerlarrannsóknir á fyrirfram ákveðnum svæðum þar sem

tækifæri voru til að stunda útivist í hafinu. Skoðaður var möguleiki á fljótandi almenningsgufubaði en áhugi hefur aukist á haftengdri starfsemi sem þessari undanfarin ár samhliða sjóböðum, bæði á Íslandi og um allan heim.

Starfshópur kynnti sér ýmis samtök á Norðurlöndum, sem reka fljótandi gufuböð, meðal annars „Badstuforeningen“ í Osló og „Saltsjöbad“ í Svíþjóð. Rekstraráætlun um rekstur óhagnaðardrífins fljótandi gufubaðs var unnin meðfram gerð skýrslunnar.



Svæðin

Samkvæmt greiningum, rannsóknum Heilbrigðis-
eftirlitsins og samtali við mikilvæga hagaðila eru
eftirfarandi staðsetningar taldar bjóða upp á aukin
tækifæri til haftengdrar upplifunar og útivistar
fyrir almenning í Reykjavík. Með áframhaldandi
skipulagsbreytingum og uppbyggingu í Reykja-
vík munu önnur áhugaverð svæði líta dagsins ljós
og eru einhver af þessum framtíðarsvæðum tekin
fyrir hér í skýrslunni. Mjög mikilvægt er að hvers
konar aðstaða, upplifun og útivist verði partur af
deiliskipulögum þessara svæða til að mynda órjúf-
anlegan part á milli haftengdrar útivistar, upplifana
og uppbyggingar.

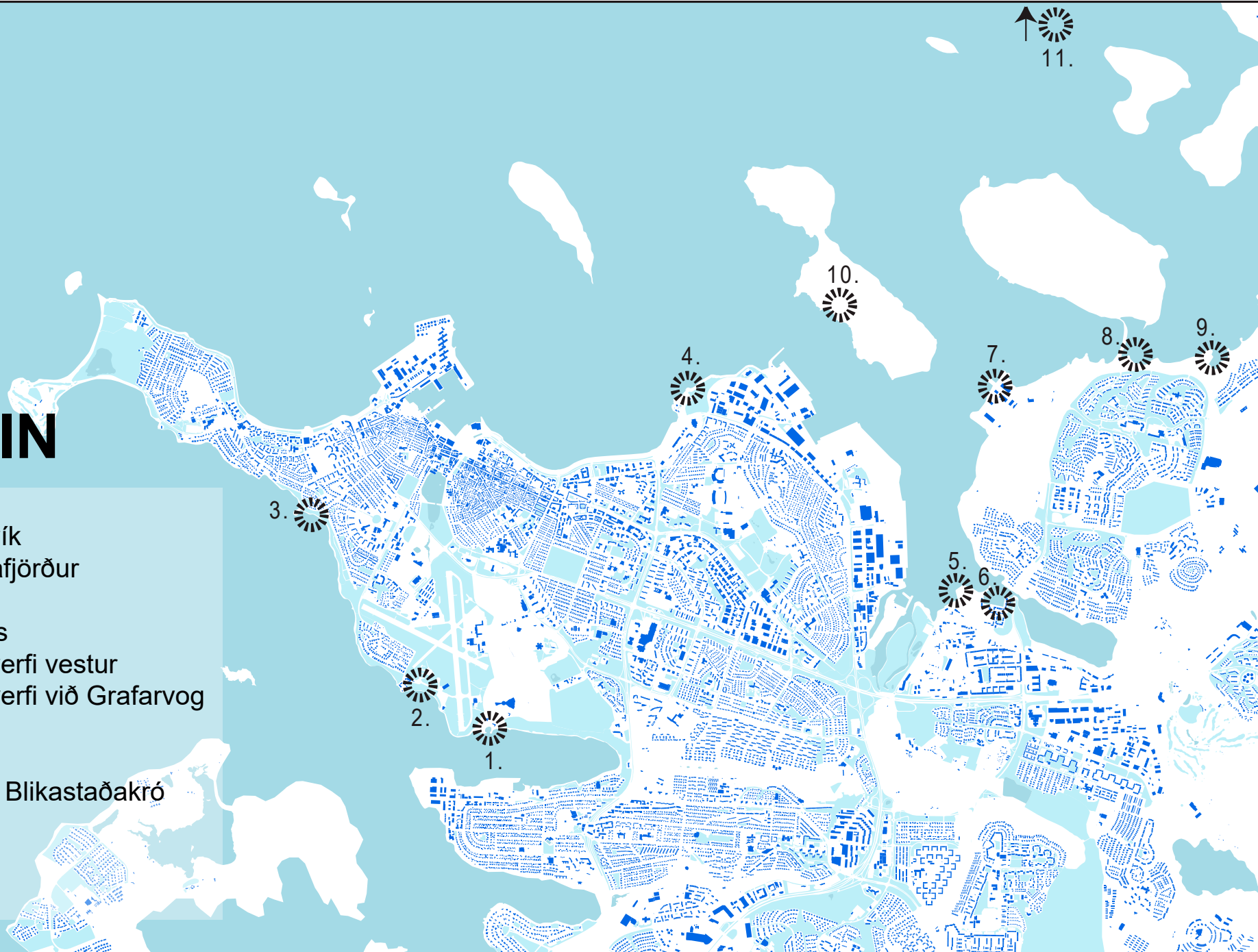
Fyrir hvert svæði fyrir sig eru umhverfispættir skoð-
aðir, núverandi notkun, gerlarannsóknir þar sem
við á, framtíðarskipulag nærumhverfis og tækifæri
metin út frá því. Óskir, vonir og væntingar hag-
aðila voru skoðaðar og þær metnar og innleiddar
að stórum hluta. Einnig var litið til kosta og galla
hvers svæðis og rýnt í aðgengismál. Með því að
fara í nokkuð góða greiningu á svæðunum eigum
við góðan grunn að hönnunarleiðbeiningum fyrir
framkvæmd hvers svæðis fyrir sig, sem getur nýst

við uppbyggingu svæðanna til að aðstaða og bætt
aðgengi falli vel að náttúrunni, staðhátum og
ásýnd svæðanna. Með greiningu á umhverfispáttum
er átt við til dæmis náttúru- og gróðurfar, útsýni,
aðgengi og aðliggjandi umhverfi/byggð.

Svæði Faxaflóahafna var ekki tekið fyrir í skýrsl-
unni að þessu sinni í samráði við Faxaflóahafnir
sf. Faxaflóahafnir vinna nú að þróunaráætlun fyrir
höfnina og tengd hafnarsvæði ásamt mótun fram-
tíðar Gömlu hafnarinnar í Reykjavík. Í þróunar-
áætlun þeirra er sett fram stefna, framtíðarsýn og
áherslur sem varða leiðina fram á við og styðja við
ákvarðanir og uppbyggingu. Starfshópur hefur þó
með vinnu sinni að greiningum á tækifærum haft
hafnarsvæðið í huga enda er mikilvægt að horfa
á alla strandlengju Reykjavíkur sem eina heild.
Starfshópur vonast eftir góðu framtíðarsamstarfi
um haftengda upplifun og útivist, þar sem samráð
borgar og hafnar er mikilvægt til að tengja saman
núverandi byggð og framtíðar uppbyggingu við hafið
á þessu svæði.

SVÆÐIN

1. Nauthólsvík
2. Núi Skerjafjörður
3. Ægisíða
4. Laugarnes
5. Bryggjuhverfi vestur
6. Bryggjuhverfi við Grafarvog
7. Gufunes
8. Eiðsvík
9. Gorvík og Blikastaðakró
10. Viðey
11. Kjalarnes





NAUTHÓLSVÍK

Svæðið

Fjölbreytt útivistarsvæði fyrir almenning, ylströnd og ýmis haftengd starfsemi, sem var tekið í notkun árið 2000. Paradís í borgarlandi sem laðar að jafnt innlenda sem erlenda gesti.

Umhverfispættir

Voldugir sjóvarnargarðar loka af fallett lón þar sem kaldur sjór og heitt vatn renna saman í eitt. Inn fyrir garðana hefur verið dælt gullnum skeljasandi og minna þessar aðstæður meira á strendurnar við sægrænt Miðjarðarhafið en vík í nyrstu höfuðborg heims við Norður-Atlantshafið.

Markmiðið var að gera Nauthólsvík að fjölbreyttu útivistarsvæði með áherslu á útiveru, sólböð, sjóböð og siglingar. Ylströndin hefur frá árinu 2003 verið með Bláfánann, sem er alþjóðleg umhverfivottun veitt smábátahöfnum, baðströndum og þjónustuaðilum í sjávarferðamennsku fyrir árangursríkt starf að umhverfismálum. Á Ylströndinni er náttúrulegt sjávarlón, ásamt heitum potti við lónið en Ylströndin flokkast sem náttúruleg samkvæmt reglugerð 814/2010. Eftir að skólpútrásur í fjórinni var lokað í Reykjavík upp úr 1998, var unnt að opna baðströndina í Nauthólsvík. Afgangur hitaveituvatn rennur í setlaug og strandlón sem hækkar hitastigið og gerir sjóinn að betri baðstað.

Núverandi notkun

Á Ylströndinni er að finna þjónustumiðstöð með búnings- og sturtuadstöðu fyrir baðgesti auk veitingasölu og grilladstöðu. Fyrir framan þjónustumiðstöðina er löng setlaug sem er um 38°C heit. Í flæðarmáli strandarinnar er uppstremispottur til hitunar á lóninu sem jafnframt er íverustaður. Einnig er að finna eimbað á Ylströndinni. Góð aðsókn hefur verið að Ylströndinni og koma að meðaltali hátt í 530.000 gestir á hverju ári á ströndina. Það er því óhætt að segja að ströndin hafi fest sig í sessi sem spennandi íverustaður, hvort sem er fyrir fólk sem vill flatmaga á gylltri strönd á sólskinsdögum eða eldhugana sem víla ekki fyrir sér að baða sig í sjónum á hvaða árstíma sem er. Samkvæmt Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 er megin stefna fyrir skipulag svæðisins að styðja

við og styrkja núverandi nýtingu svæðisins sem sjóbaðs-, útivistar- og siglingaaðstöðu. Í Siglunesi hafa verið haldin siglingarnámskeið fyrir börn og unglunga á sumrin og þar hefur einnig verið rekinn vatnasportsklúbbur yfir sumarið. Þar er geymsluaðstaða fyrir báta og annan búnað sem tengist siglingum, búningsaðstaða og fiskikar sem notað er sem heitur pottur. Kennsluaðstaða og aðstaða til að snæða nesti er í Siglunesi en mikil þörf er á endurnýjun á húsnæðinu.

Kostir

Fallett og vel skipulagt umhverfi með góðri aðstöðu. Góðar samgöngur fyrir virka ferðamáta með göngu- og hjólastígum.

Gallar

Almenningssamgöngur til og frá Nauthólsvík eru slakar. Fá bílastæði laus á opnunartíma Háskólans í Reykjavík. Ný brú frá Kársnesi skerðir verulega aðgengi og aðstöðu siglingaklúbba í Nauthólsvík.

Tækifæri

Hönnun er í gangi á útklefum, sérklefa, nýjum heitum potti, ásamt bættu aðgengi fyrir alla. Einnig er verið að hanna betra aðgengi að sjónum frá grjótgarðinum með bryggjuvið á tanganum. Hér er þó mikilvægt tækifæri að bæta samgöngur að Nauthólsvík svo fleiri geti notið þessarar útivistarparadísar.

Samkvæmt Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 er megin stefna fyrir skipulag svæðisins að halda, styðja við og styrkja núverandi nýtingu svæðisins sem sjóbaðs-, útivistar- og siglingaraðstöðu.

- » Bæta almenningssamgöngur að og frá Nauthólsvík
- » Auka opnunartíma allrar aðstöðu
- » Almenningsgufubað utandyra



Sviðsmynd af hafnarstíg við Nýja Skerjafjörð úr rammaskipulagi.

NÝI SKERJAFJÖRÐUR

Svæðið

Fjörður í Faxaflóa sunnan við Kollafjörð og norðan við Hafnarfjörð. Á svæðinu er áætluð framtíðar uppbygging nýrrar íbúabygðar við núverandi byggð Skerjafjarðar. Til suðurs afmarkast svæðið af strandlínu Fossvogs eða landfyllingar sem gert er ráð fyrir í Aðalskipulagi Reykjavíkur.

Umhverfisþættir

Náttúruleg en nokkuð röskuð strandlengja eftir áratuga starfsemi oliubirgðastöðvar. Á svæðinu er víðsýnt og falllegt útsýni, náttúrulegur gróður og góður stofnstígur göngu og hjólræiða, sem tengir svæðið við Nauthólsvíkina og í framtíðinni við Kópavog og aðliggjandi byggð með tilkomu Fossvogsbrúar. Samkvæmt rammaskipulagi svæðisins verður á strandsvæði landfyllingar líkt eftir náttúrulegri strönd með því að mynda fjöru með grjóti. Strandir austan- og vestanvert við svæðið alla leið að Gróttu eru hverfisverndaðar og eru óraskaðar.

Kostir

Einstök náttúra og útsýni. Sólríkt suðursvæði.

Gallar

Hæg þróun svæðis.

Tækifæri

Þrátt fyrir að núverandi strönd verði fyrir óafturkráfinni umhverfislegri röskun með landfyllingu er það mat starfshóps að verulega aukin tækifæri til haftengdrar upplifunar og útivistar verði til á svæðinu. Í rammaskipulagi er gert ráð fyrir að byggðin geti skapað mjög gott útivistarsvæði við hafið meðal annars með leiksvæði,

smábátahöfn og útsýnis- og áningarstað. Samkvæmt Heilbrigðiseftirliti Reykjavíkur eru aðstæður til sjósóknar eða sjóbaðsnotkunar ekki heppilegar við Nýja Skerjafjörð vegna nálægðar við skólphreinsistöð. Starfshópur metur þó vegna mikilvægi haftengdrar upplifunar og útivistar við suðurströnd Reykjavíkur að gera þurfi viðeigandi ráðstafanir svo þarna verði hægt að skapa aðstæður sem geti bætt lýðheilsu.

Mikilvægt er að við deiliskipulag seinni áfanga Nýja Skerjafjarðar séu framtíðarmöguleikar til haftengdrar upplifunar og útivistar við strandlengjuna innleiddir. Einnig er mikilvægt að svæðið verði skipulagt sem gott almennings- og útivistarsvæði fyrir fjölbreyttan hóp fólks ásamt því að bjóða upp á rekstrartækifæri fyrir minni atvinnurekstur, sem geti styrkt svæðið.

- » Smábátahöfn og aðstaða fyrir siglingaklúbba
- » Almenningsgufubað
- » Leiksvæði
- » Dvalarsvæði og áningarstaðir
- » Aðstaða fyrir veitingarekstur eða annan minni rekstur
- » Aðstaða fyrir rekstur haftengdrar upplifunar
- » Aðgengi allra



ÆGISÍÐA

Svæðið

Náttúruleg strandlengja og útivistarsvæði til suðvesturs sem liggur frá enda flugbrautar við Suðurgötu að Nesveg við Sörlaskjól. Svæðið hefur að geyma margar fornleifar, minjar og örnefni sem falla undir hverfisvernd í aðalskipulagi.

Umhverfispættir

Útivistarsvæðið liggur meðfram nokkuð þéttri íbúabyggð í Skjólum og Hagahverfi. Meðfram strandlengjunni liggur góður útivistarstígur fyrir göngu- og hjólréiðar en næst strandlengjunni er slóði. Við svæðið standa gömlu grásleppuskúrarnir. Vegna fyrrum bátaaðkomu á svæðinu er aðgengi að sjónum fremur gott og er nú verið að undirbúa búningsaðstöðu fyrir sjóböð við grásleppuskúrana. Vegna minja og annarra þátta er svæðið þó svolítið óskipulagt. Þar er meðal annars fótboltavöllur, svæði fyrir brennu, mismunandi dvalarsvæði og útilistaverk.

Núverandi notkun

Útivistarstígur skapar mikilvæga tengingu í Reykjavík og er mikið notaður. Í dag er einnig sjóbað mikið stundað á svæðinu og hefur ákall íbúa um frekari uppbyggingu tengt sjóbaði við Ægisíðuna komið upp í gegnum lýðræðisverkefnið Hverfið mitt. Nálægð við skólphreinsistöð hefur þó haft áhrif á þá uppbyggingu á svæðinu. Verið er að gera upp grásleppuskúrana á svæðinu, framtíðarnotkun þeirra er óljós en næst skúrunum er annar skúr fyrir búningsaðstöðu í byggingu eins og kom fram hér ofar.

Kostir

Nálægð við nokkuð þétta íbúabyggð og gott aðgengi í hafið. Mikið rými til að bæta allan aðbúnað ásamt því að skapa aðstöðu fyrir minni rekstur tengdum haftengdri upplifun.

Gallar

Ekkert stefnumótandi skipulag til fyrir svæðið.

Tækifæri

Á svæðinu eru töluverð tækifæri til uppbyggingar og þá sérstaklega tengd sjóbaði og almennri útivist og aðgengi. Þó er mikilvægt að vanda vel til verka þar sem hverfisvernduð náttúruleg strandlengja er eitthvað sem þarf verulega að gæta að. Á svæðinu er mikil þörf á að skapa heildrænt deiliskipulag fyrir svæðið svo verndun, ásjúnd og notkun svæðisins tali saman.

- » Deiliskipuleggja svæðið
- » Bæta enn frekar aðstöðu fyrir sjóböð og skilgreina svæði sem náttúrulegt baðsvæði
- » Skapa menningarminjagönguleið meðfram allri ströndinni
- » Styrkja aðkomu hjólandi vegfarenda með hjólastæðum
- » Skapa svæði fyrir rekstrartækifæri eins og matvagn og fargufu



Sviðsmynd af mögulegu hugleiðsluhúsi á Laugarnestanga.

LAUGARNES

Svæðið

Náttúrulegt og hverfisverndað útivistarsvæði við norðurströnd Reykjavíkur á milli Sæbrautar og Skarfabakka.

Umhverfisþættir

Fjölbreytt og víðsýnt útsýni yfir sundin og ósnortin fjara. Samkvæmt Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 er fjaran og fjörुकamburinn síðustu leifar hinnar náttúrulegu strandlengju á norðurströnd Seltjarnarness hins forna. Sjaldgæfar plöntutegundir eru á svæðinu og einkennist gróður af þurrlendi, einkum graslendi, bæði ræktuðu og óræktuðu. Fuglalíf er mikið við nesið. Þrátt fyrir nálægð útivistarsvæðis við stofnbraut, iðnað og höfn myndast þó ákveðin ró á svæðinu svo hér er hægt að mynda órjúfánleg tengsl við ósnortna náttúruna og hafið.

Núverandi notkun

Svæðið er nokkuð vinsælt útivistarsvæði með góðu stígakerfi sem liggur meðfram strandlengjunni og liggur stígur upp að öðru dvalarsvæðinu á einum Laugarnestanganum. Einnig er nokkuð um minjar, örnefni og listaverk í nánasta umhverfi. Meðfram stígakerfi eru þrjú dvalarsvæði með setaðstöðu ásamt því að sögulegar upplýsingar eru á svæðinu.

Kostir

Gott samnýtanlegt bílastæði, ágætt stígakerfi, einstök náttúra og rólegt svæði með einstöku útsýni til fjalla.

Gallar

Möguleg friðlýsing sem getur haft áhrif á uppbyggingu haftengdrar upplifunar og útivistar á svæðinu.

Tækifæri

Á Laugarnesi eru mikil tækifæri til þess að skilgreina framtíðarsýn svæðisins heildstætt. Þarna er einstakt tækifæri til þess að fanga hugarró í ósnortinni náttúru. Tangarnir eru nokkuð afskekktir bæði frá hvor öðrum og frá núverandi byggð og gatnakerfi, þó svo að öðrum þeirra liggja útivistarstígar. Engin lýsing er á svæðinu sem gerir staðsetninguna enn ákjósanlegri fyrir uppbyggingu sem stuðlar að hugarró og frelsi. Lagt er til að fyrsta svæðið eða tanginn verði hugsaður með það markmiði að bæta andrými/viðverusvæði með bekkjum og annar tanginn verði sérstaklega hugsaður fyrir hugleiðslusvæði eða svæði fyrir andlega endurheimt.

- » Skilgreina framtíðarsýn
- » Aðstaða fyrir andlega endurheimt eins og hugleiðsluhús
- » Bætt stígakerfi og merkingar
- » Bætt dvalarsvæði



Deiliskipulag Bryggjuhverfis vestur.

BRYGGJUVERFI VESTUR

Svæðið

Svæðið stendur við mynni Grafarvogs og austan við Elliðaár. Bryggjuhverfi vestur er hluti af rammaskipulags-svæði Ártúnshöfða og Elliðaárvogs þar sem gert er ráð fyrir mikilli uppbyggingu íbúða og þjónustu.

Umhverfisþættir

Svæðið er framtíðar landfylling norðan við Ártúnshöfða en hluti fyllingarinnar er nú þegar til staðar og er uppbygging hafin á jaðri svæðisins. Bryggjuhverfi vestur tengist eldra Bryggjuhverfi austan við svæðið. Vestan við Bryggjuhverfi vestur er svo gert ráð fyrir frekari landfyllingu. Í dag er þarna fremur flöt landfylling sem ris hæst í um átta metra hæð yfir sjávarmáli. Landslag á þessu svæði hefur tekið verulegum breytingum af mannavöldum undanfarin 50 ár og hafa landfyllingar bæði breytt notkun, ásýnd og náttúru- og dýralífi.

Tækifæri

Bryggjuhverfi vestur býður upp á einstaka möguleika fyrir haftengda upplifun og útivist og er mikilvægt að deiliskipulag geri ráð fyrir auknum útivistarmöguleikum. Með þessum breytingum í formi landfyllinga hefur allt svæðið misst mikilvæg tengsl við hafið og því er afar mikilvægt að framtíðar viðbótarlandfyllingar fyrir íbúabyggð myndi gott mannlífs-, útivistar- og dvalarsvæði fyrir fjölbreytta upplifun. Mikilvægt er að horfa til annarra norrænna borga og bæja sem hafa byggt upp vel heppnuð haftengd mannlífssvæði eins og Helsinki, Kaupmannahöfn, Osló, Malmö, Lomma og Helsingborg svo eitthvað sé nefnt. Samkvæmt núverandi

deiliskipulagi skal móta strandlengju til norðurs á þann hátt að hún líki eftir náttúrulegri strönd með því að auka yfirborð fjöruborðs. Milli strandar og byggðar er gert ráð fyrir útivistarstíg sem tengist aðliggjandi stígakerfi. Lífríki strandarinnar verði þema almenningsrýma. Í tengslum við skipulag byggðarinnar eru einnig mikil tækifæri að koma fyrir sjávarsundlaug eða sundlaug sem tengist hafinu á áhugaverðan hátt. Við sjávarsundlaug er mikilvægt að innan skipulags sé gert ráð fyrir þjónustu í byggingum á jarðhæðum til að skapa enn sterkari grundvöll fyrir efnahagslegri sjálfbærni tengdri haftengdri upplifun. Á svæðinu er einnig tækifæri til að bjóða upp á fljótandi íbúabyggð sem myndi auka verulega íbúðakosti á svæðinu og tengja framtíðar íbúa enn betur við hafið.

Hér eru ekki tilgreindir kostir né gallar þar sem svæðið er raskað og enn óbyggt.

- » Dvalarsvæði og áningarstaðir
- » Gönguleið meðfram hafinu
- » Útveitingasvæði og svæði fyrir veitingarekstur og aðra þjónustu
- » Sjávarsundlaug
- » Leiksvæði
- » Flotbyggð



BRYGGJUHVERFI VIÐ GRAFARVOG

Svæðið

Íbúabyggð við hafnarbakka á norðurströnd Reykjavíkur í mynni Grafarvogs.

Umhverfisþættir

Fallegt útsýni að hafi og yfir aðliggjandi byggð og náttúru sem myndar grænan ramma utan um hafnarbakkann og íbúabyggðina. Græn ásýnd mýkir annars manngert umhverfið. Svæðið er skjólgott og með ágætis tengingar á milli aðliggjandi byggðar norðan við Bryggjuhverfi. Aðgengi á svæðinu er gott, torg tengir hafnarbakkana til vesturs og austurs saman með opnu rými, sem býður uppá mikla möguleika til endurnýjunar og fegrunar; endurhönnunar yfirborðs, aukinna dvalarsvæða, svæðis fyrir gróður og bættrar lýsingahönnunar.

Núverandi notkun

Íbúabyggð, almenningsrými og flotbryggja fyrir minni báta. Aðgengi margra íbúa að húseignum er frá hafnarbakkanum sem skapar ákveðið líf, einnig er siglingafólk við flotbryggju sem nýtir svæðið og hafið.

Kostir

Fallegt og skjólríkt svæði með mikil tækifæri til haf- tengdrar upplifunar og útivistar.

Gallar

Akvegur yfir torg og meðfram byggingum vestanmegin sem skapar óruggar aðstæður fyrir vegfarendur. Bílum lagt ólöglega við bryggjukant vestanmegin framan við húseignir.

Tækifæri

Í Bryggjuhverfi eru tækifæri til að efla félagslega og efnahagslega sjálfbærni á svæðinu með auknum notkunarmöguleikum bæði við hafið og í hafinu. Með auknum

notkunarmöguleikum á svæðinu getur á sama tíma bæði þjónusta við torgið og notkun þess eflst en þó þarf að huga að endurhönnun, meðal annars á yfirborði til að skapa vistlegra umhverfi.

Vegna mildrar veðráttu, gerlarannsóknna Heilbrigðis- eftirlitsins og hagstæðra hafstrauma er kjörið að skapa þarna ýmsa aukna haftengda aðstöðu. Þar er meðal annars átt við gufuböð með aðgengi út í sjó, aðstöðu fyrir standbretti (SUP), kajak og annars konar sjóspport en einnig er hér gott tækifæri til að færa hafið enn nær íbúum og öðrum gestum og skapa dvalarsvæði, til dæmis með pöllum niður fyrir sjóvarnagarð, sérstaklega við vestari bryggjukantinn.

Vestast í byggðinni er tangi sem hefur lengi nýst sem bílastæði en mikilvægt er að skapa þar gott dvalarsvæði og bæta aðstöðu fyrir uppsátur. Þess má geta að með þessari skýrslu liggur fyrir rekstraráætlun fljótandi almenningsgufubaðs í Bryggjuhverfi.

- » Flotgufur við austurbakkann
- » Bætt aðstaða sjósetninga og uppsáturs
- » Stærri flotbryggja
- » Dvalarsvæði á pöllum við vesturbakka
- » Aðstaða fyrir standbretti og kajak
- » Kajak flotbryggja
- » Vistvæn endurhönnun almenningsrýmis
- » Dvalarsvæði á tanga



Bryggjuhverfi og flotbryggja við hafnarbakkann.

Fljótandi gufuböð í Osló.





VIÐEY

Svæðið

Stór eyja og mikilvægt útivistar- og menningarsvæði í Kollafirði rétt utan við Reykjavík.

Umhverfisþættir

Afar gróðursæl eyja um 1,7 ferkílómetrar að stærð sem rís hæst 32 metra yfir sjávarmál. Stórbrotnar bergmyndanir og mikil fegurð stuðlabergs í Virkishöfða og Eiðisbjargi. Eyjan skartar fjölbreyttu landslagi, þar er meðal annars að finna kletta, tanga, strandir, móa, flatir og tjarnir. Mikið fuglalíf er í Viðey og er æðarfuglinn algengastur, hann verpir við Þórsnes en þar er eyjan friðuð yfir varptímann. Aðrar algengar fuglategundir eru fýll, grágæs, hrossagaukur, sendlingur og tjaldur. Á Heimaey standa einhverjar helstu og merkustu byggingar landsins, Viðeyjarkirkja og Viðeyjarstofa. Sagan drýpur af hverju strái í Viðey en eyjan er jafnframt náttúruperla og einstakt útivistarsvæði í eigu Reykvíkinga og öllum er velkomið að njóta kyrrðar og náttúru eyjarinnar.

Núverandi notkun

Rekstur og starfsemi í Viðey er á höndum Borgarsögu- safns Reykjavíkur, sem jafnframt sinnir eigum borgarinnar þar. Önnur starfsemi innan borgarinnar kemur einnig að málum meðal annars Listasafn Reykjavíkur og umhverfis- og skipulagssvið. Í Viðey er afþreying af margvíslegum toga og þar má helst nefna almenna útivistarstíga um alla eyjuna og minni áningarstaði. Borgarsögusafn stendur fyrir ýmsum viðburðum á eyjunni eins og sögugöngum, ýmsu starfi fyrir skólahópa, vinnustofum og fleira.

Kostir

Einstök náttúruperla, sögu- og menningarstaður, græn og blá svæði með útsýni til allra átta. Margbrotin náttúra og rík tenging við hafið.

Gallar

Aðgengi allra er verulega skert, bæði í Viðey ásamt aðgengi samgöngumáta. Takmarkaðir áningarstaðir.

Tækifæri

Helstu tækifæri eru að styrkja innviði, sem eru nú þegar til staðar og bæta aðgengi allra. Það eru ýmis tækifæri, eins og í austurhluta eyjunnar, þar sem finna má vatns- tank frá tímum þorpsins á Sundabakka. Hann hefur síðustu ár verið notaður sem samkomuhús Viðeyinga- félagsins. Tækifæri eru til að bæta þá aðstöðu verulega og notkun alla, þar sem bæði er hægt að nýta það sem fyrir er og hreinsa til það sem er ekki í notkun. Dvalar- svæði eða sérstakir áningarstaðir eru fáir, það væri áhugavert að mynda fleiri með mismunandi þema svo sem fuglaskoðun, selaskoðun og plöntuskoðun.

Samkvæmt Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 og Græna planinu er tengistígur fyrirhugaður á milli Gufuness og Viðeyjar, stígurinn er ekki skilgreindur nánar en tækifæri liggja í hafsvæði Viðeyjar þar sem stígurinn lendir, þá fyrir einhverskonar haftengda starfsemi til dæmis fyrir siglingaklúbba. Mikilvægt er þó að Viðey missi ekki sinn aðalinnangang sögu- og menningar og að einhvers konar aðgangsstýring verði höfð að leiðarljósi til verndunar svæðisins eins og að næturlagi.

- » Bæta aðgengi allra, sérstaklega skoða brekku frá bryggjunni
- » Bæta aðgengi allra í ferju
- » Uppbygging og lagfæring núverandi stígakerfis
- » Skapa mismunandi þema áningarstaða
- » Sjónauka fyrir selaskoðun
- » Hús fyrir fuglaskoðun



GUFUNES

Svæðið

Eldra iðnaðarhverfi, kvikmyndaiðnaður, listsköpun og frumkvöðlar og uppbygging mikillar íbúabyggðar í nánd við hafið og náttúruna.

Umhverfispættir

Stórbrotið útsýni yfir Viðey og Esjuna, náttúrulegar strandir og einstakt landslag með vogskornum klettum og áhugaverðu fuglalífi. Fallegar vogskornar strendur setja svip sinn á umhverfið, bæði svarta ströndin fyrir neðan uppbyggingu íbúabyggðar til austurs, hvíta ströndin fyrir neðan Gufunesveg til norðurs og svört ósnert strandlengjan meðfram Gufunesi frá norðri til vesturs.

Núverandi notkun

Ný íbúabyggð, kvikmyndaiðnaður og skapandi greinar. Strandlengjan er í lítilli notkun almennings en í nálægð við gömlu Gufunesbryggjuna hefur Fúsk sem er 1200 fermetra listamiðstöð aðsetur, þar er skapandi umhverfi eða rannsóknarstofa fyrir tilraunapéttbýli þar sem frumkvæði blómstrar í kraftmiklu andrúmslofti. Á svæðinu er gufubað byggt úr gámastæðu, aðstaða fyrir ljósmyndatökur, kvikmyndaverkefni, tónleika og sýningar. Austan við bryggjuna í nálægð við hvítu ströndina hefur fargufan aðstöðu innan lóðar í samráði við lóðarhafa á svæðinu.

Kostir

Einstakt og mjög fjölbreytt umhverfi með fallett útsýni yfir Esjuna og Viðey.

Gallar

Harður og mengandi iðnaður, bæði núverandi og fyrrverandi sem hefur haft neikvæð áhrif á allt umhverfið. Ónýt og hættuleg bryggja.

Tækifæri

Mjög mikil tækifæri eru í Gufunesi til margskonar haf-tengdrar upplifunar og útivistar en samhliða mikilli framtíðar uppbyggingu á svæðinu eru enn sterkari forsendur fyrir uppbyggingu strandsvæðisins. Samkvæmt Aðal-skipulagi Reykjavíkur 2040 er meginstefna fyrir skipulag

svæðisins að halda strandlengjunni óspilltri og að gera þurfi fjöruna aðgengilega ásamt því að setja upp fræðslu-skilti og áningarstaði þar sem við á. Einnig er gert ráð fyrir fjölbreyttri mannvirkjagerð og starfsemi sem styður við útivist á svæðinu samkvæmt ákvörðunum þar um í deiliskipulagi.

Samkvæmt vinnu við rammaskipulag Gufunes á vestari parti Gufunes eru uppi hugmyndir um mjög fjölbreytta nálgun útivistarsvæðis við strandlengjuna þar sem hönnun hennar ætti að gera ráð fyrir þremur megin-markmiðum; að hámarka gæði útsýnis á svæðinu, skapa kjöraðstæður fyrir mismunandi notendur og draga úr náttúruöflum eins og vindi og seltu, sem hefur neikvæð áhrif á gróður á svæðinu, en aðlögun að loftslagi er afar mikilvæg til að skapa ákjósanlegar aðstæður. Til að skapa þarna gott útivistarsvæði þarf að fara í töluverða hreinsun á strandlengjunni og uppbyggingu á stígakerfi allt frá Grafarvogi svo aðstaða þarna nýtist sem flestum. Framtíðaruppbygging á bryggju við hvítu ströndina getur haft töluverð áhrif á hvernig uppbygging getur átt sér stað í nálægð við bryggju. Mikilvægt er að skapa þarna fjölbreytta og góða aðstöðu fyrir meðal annars uppsátur siglingaklúbba, sjóböð, gufuböð, heitan pott og dvalarsvæði eða áningarstaði fyrir hvíld og leik.

- » Hreinsa svæði og stendur og byggja upp stígakerfi með lýsingu og götugögnum
- » Skapa aðstöðu fyrir kennslu og fræðslu
- » Bæta almennings-samgöngur til og frá Gufunesi
- » Bæta sjóvarnir við hvítu strönd
- » Aðstaða fyrir uppsátur siglingaklúbba
- » Aðstaða fyrir sjóböð, gufu og heitan pott
- » Auka áningarstaði og dvalarsvæði
- » Bæta verulega aðgengi almennings að öllu strandsvæðinu, líka við íbúabyggð



Sviðsmynd af mögulegu fuglaskoðunarhúsi í Gorvík.

GORVÍK OG BLIKASTAÐAKRÓ

Svæðið

Hverfisverndað, náttúrulegt og ósnortið útivistarsvæði með svörtum vogskornum ströndum og töngum í Grafarvoggi við Leirvog. Svæðið er í mikilli nálægð við golfvöll Korpúlfsstaða og stofnstíg göngu og hjólréiða.

Umhverfispættir

Fjölbreytt landslag, ósnortin náttúra og vogskornar skjólgóðar og lífríkar strendur með auðugu fuglalífi við grunnsvævi fjaranna. Leirurnar á svæðinu eru mikilvægar fæðustöðvar fugla. Á svæðinu er grunn vík með sand- og malarfjörum en á milli ganga klettanef í sjó fram. Náttúrulegur og jarðlægur gróður er umhverfis svæðið og eru klettarnir vaxnir mólendisgróðri og ríkulegum fléttugróðri. Umhverfi Gorvíkur er fremur slétt með slóða frá bílastæði að strönd, innan við 200 metra gangur er frá bílastæði að strönd Gorvíkur. Blikastaðakró er í nokkurri fjarlægð frá bílastæði en er í nálægð við stofnstíg göngu og hjólréiða.

Núverandi notkun

Svæðið er gott útivistarsvæði með náttúrulegu aðgengi og í nálægð við stofnstíg.

Kostir

Á svæðinu er ágætt bílastæði með tengingu við Gorvík sem skapar gott aðgengi. Mikil tækifæri til náttúrunándar vegna fjarlægðar frá byggð í einstöku og friðsælu umhverfi.

Tækifæri

Gorvík og Blikastaðakró bjóða upp á mikil tækifæri til haftengdrar upplifunar og útivistar en þó er mikilvægt sökum þess hvað svæðið er einstakt og í miklu næði að huga að tækifærum sem skerða hvorki náttúrulegt umhverfið né fjölbreytt fuglalífið. Tækifæri eru í því að skapa þarna rólega aðstöðu meðal annars til fuglaskoðunar, kennslu og uppbyggingar á aðgengi fyrir alla.

Samkvæmt Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 er megin stefna fyrir skipulag svæðisins að halda strandlengjunni óspilltri. Einnig að gera fjöruna aðgengilega og setja upp fræðsluskilti og áningarstaði þar sem við á.

- » Bæta stíga að svæðinu
- » Skapa dvalarsvæði á tanga
- » Koma fyrir fuglaskoðunarhúsi
- » Bæta aðgengi fyrir alla
- » Skapa aðstöðu fyrir kennslu og fræðslu
- » Koma upp fræðsluskiltum



KJALARNES

Svæðið

Íbúabyggð og útivistarsvæði á nesi undir rótum Esjunnar.

Umhverfispættir

Vogskorið láglandi við rætur Esjunnar mynda skjólgóðar og víðáttumiklar strandir til suðurs. Malarstígur liggur meðfram byggð að hluta og tengir meðal annars hluta íbúabyggðar, skóla og íþróttamannvirki við ströndina. Á stórum hluta strandlengjunnar er bratt niður í strandir. Náttúru og dýralíf er mikið og fjölbreytt í og við strandsvæði Kjalarness og má þar nefna fjölbreyttar bergtegundir. Landslag á Kjalarnesi er síbreytilegt og í mótun vegna veðurs og ágangs sjávar.

Núverandi notkun

Vegna mikillar nálægðar skóla, leikskóla og frístundar er ströndin og strandsvæðið mikið notað af skólabörnum; reglulegar strandferðir til fræðslu tengjast skólastarfinu. Nær daglega fara börn Klébergsskóla í sjávargöngu sína, þar sem þau ganga útivistarstíginn fyrir ofan ströndina.

Á Klébergi er dvalarsvæði sem nýtist íbúum og gestum. Sjöböð eru stunduð á Kjalarnesi og er aðstaða fyrir sjóbaðsfólk fyrir neðan skólasvæði en þar er torfært að fara í sjóinn. Sunnanmegin við skólphreinsistöð hefur verið sá staður sem fólk stundar sjóböð mest en þar er gott aðgengi í hafið en nálægð við skólphreinsistöð getur þó haft veruleg áhrif á notkunarmöguleikana.

Kostir

Náttúrulegar og að mestu óraskaðar vogskornar strendur. Mikil náttúruupplifun og sterk tenging við hafið með nokkuð góðu aðgengi. Mikið fræðslugildi tengt náttúru, minjum og sögu.

Gallar

Ágangur veðurs og sjávar sem breytir landslagi og heftir verulegri uppbyggingu á svæðinu. Lélegur og fremur stuttur útivistarstígur.

Tækifæri

Mikil tækifæri eru til haftengdrar upplifunar og útivistar á Kjalarnesi. Mikilvægt er að skapa betra aðgengi allra á svæðinu með bættri og aukinni stígagerð og vinna að framlengingu útivistarstígs meðfram strandlengjunni til vesturs til að skapa aukna möguleika íbúa og gesta til útivistar. Við sjóbaðsaðstöðu er mikilvægt að skapa betra aðgengi niður í fjöru meðal annars með tröppu eða rampi sem getur þá nýst skólabörnum fyrir fræðsluferðir.

Aðstaða fyrir sjóbaðsnotendur er betri sunnan við skólphreinsistöð eða fyrir neðan fólkvang, þar sem aðgengi í hafið er gott, en vinna þyrfti með Heilbrigðis-eftirliti Reykjavíkur varðandi uppbyggingu þar. Á svæðinu er einnig tilvalin aðstaða til að auka fræðslu með skiltum um náttúru, minjar, sögu og dýralíf. Íbúar hafa hugmyndir um uppsetningu á tímabundinni flotbryggju yfir sumarmánuðina, þá myndi skapast aðstaða fyrir smábáta og siglingar frá Kjalarnesi.

- » Tröppu eða rampa niður í fjöru fyrir neðan skólasvæði
- » Bætt aðgengi allra með lagfæringu núverandi stígakerfis
- » Efla og auka stígakerfi meðfram ströndinni í samráði við lóðarhafa
- » Aðstaða fyrir sjóböð fyrir neðan Fólkvang
- » Tímabundin flotbryggja fyrir siglingar
- » Fræðsluskilti



Reykjavík, maí 2023

Minnisblað starfshóps um haftengda upplifun og útivist við hafnarsvæði Faxaflóahafna

Á undanförunum mánuðum hefur starfshópur á vegum Reykjavíkurborgar greint tækifæri til haftengdrar upplifunar og útivistar í Reykjavík. Eftir meðal annars samtal og samráð við mikilvæga hagaðila er skýrslan nú að taka á sig lokamynd. Í samráði við Faxaflóahafnir sf. var tekin ákvörðun um að hinkra með hafnarsvæðið þar sem verið væri að vinna að þróunaráætlun fyrir svæðið. Starfshópur hefur þó með vinnu sinni að greiningum á tækifærum haft hafnarsvæðið í huga enda mikilvægt að horfa á alla strandlengju Reykjavíkur sem eina heild.

Fyrrgreind skýrsla starfshóps er lifandi skjal, með áframhaldandi uppbyggingu og skipulagi stranda og hafna á næstu árum er nauðsynlegt að haftengd tækifæri verði órjúfanlegur partur af skipulagi til að hér skapist spennandi umhverfi fyrir ólíka einstaklinga.

Starfshópur telur mikilvæg tækifæri liggja til aukinnar uppbyggingar á haftengdri upplifun og útivist við hafnarsvæði Faxaflóahafna. Slík aðstaða og upplifun getur eftl efnahagslega, félagslega og umhverfislega sjálfbærni á svæðinu. Menningin og sagan geta þar spilað stórt hlutverk en spennandi nýjungar geta auk þess skapað sterka og öflugna nýja sögu og komið borginni á sama kort og aðrar hafnarborgir sem hafa eftl ásýnd sína og notkun strand- og hafnarsvæða. Ítarleg greining var ekki gerð á svæðinu fyrir utan gerlarannsóknir norðan við Hörpu en með vettvangsferðum og við vinnu skýrslunnar komu eftirfarandi hugmyndir upp. Það er von starfshóps að minnisblað þetta geti opnað á hugmyndir og tækifæri til haftengdrar upplifunar við gerð þróunaráætlunar Faxaflóahafna.



Hafnarsvæði norðan við Hörpu

Niðurstöður gerlarannsóknna Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur heimila sjóböð norðan Hörpu sunnan við flotbryggjur.

- Bryggjuböð, heitir pottar með útsýni yfir haf og fjöll.
- Bætt aðstaða á höfn fyrir sportbátaeigendur, m.a. aðstaða til að taka á móti erlendum siglingagestum.
- Fljótandi gufubað.
- Fljótandi kaffihús/gróðurhús, sem getur skapað stórkostlega upplifun.
- Upplýsingaskilti, sem segir frá arkitektúr Hörpu.
- Rísaróla sem rólur í áttina að hafi.



Bryggjugata

- Leggja af allan óþarfa akstur og afmá bílastæði innan svæðisins.
- Auka verulega gróður á svæðinu og skapa aðstöðu fyrir vegfarendur til að staldra við og upplifa starfsemina í kringum skipin í höfninni.



Miðbakkinn

- Efla torg enn frekar, skapa dvalarsvæði og innleiða gróður og götutré.
- Tækifæri til aðstöðu fyrir lítil þjónusturými/torgsölu og markaði.
- Aðstaða fyrir **Parísarhjól Reykjavíkur** á sumrin.



Gamla höfnin - Suðurbugt og Steinhúsvör

- “Hafnarpromenad”, göngu- og dvalarpallur meðfram bryggju sem eykur aðgengi allra og skapar góðar aðstæður til félagslegra samskipta, íhugunar og hvíldar.
- Losa bílastæði og mynda gott og gróðursælt torgsvæði sem tengist „hafnarpromenad“ palli. Miklir möguleikar á t.d. auknu útiveitingasvæði rekstraraðila á svæðinu.
- Fljótandi gróðureyjur.
- Fljótandi kaffihús.



Grandinn

Starfshópi er ekki kunnugt um framtíðar skipulagsmál Faxaflóahafna en telja mikil tækifæri og rekstrargrundvöll liggja í öflugri haftengdri upplifun á svæðinu, þá sérstaklega við Vesturgranda.

- Veitingahús opið að hafi, óskert útsýni.
- Sundlaug/Spa opið að hafi, óskert útsýni.
- Bæta aðgengi allra meðfram strandlengjunni.
- Göngu- og hjólastígur sem tengist stofnstíg borgarinnar.



Landfylling við Klettagarða

- Framlenging útivistarsvæðis
- Uppbygging gróðurs og grænnar ásýndar
- Fjölskyldu upplifunargarður- Náttúrugarður



- Safn eða önnur menningarstarfsemi



KT 650619-0130

PROPOSAL

FERRIS WHEEL

MÍÐBAKKI BY THE OLDHARBOR

IN REYKJAVÍK

Prepared For :
Environment and
Planning of the City
of Reykjavík



We would like to propose this opportunity to work with Reykjavik City to operate a Ferris wheel alongside the city.

Our partner company Taylor Brothers Rides Limited currently own and operate 3 Observation Wheels in the UK ranging in size from 15m-33m. We have a vast knowledge of operating these types of devices which spans over 20 years.

About Us

Taylor's Tivoli Iceland is a second generation Tivoli company working in Iceland. Kane Taylor is the Managing Director of the company. As we regularly operate the Tivoli in Iceland we have the experience and the first hand knowledge of the steps needed to make this project a reality.

We have the contacts required and the resources needed to get such devices to the country. We have contracts with the correct authorities to operate in Iceland and we have first hand knowledge of the safety requirements and standards needed.

Throughout the years we have experienced every season the country has to offer, preparing us for every weather related eventuality.

Back in 2006 we brought a 29m Ferris wheel to the Smaralind Shopping

We believe our first hand experience of operating in the country to be of great advantage for both us and you.

Key Points

- This is the highest portable wheel that is single trailer mounted for the base unit.
- It has 24 gondolas with 6 seats in all except the wheelchair accessible gondolas.
- It has the cleverest hydraulic assembly without the need for a crane to set up.
- It has the best balanced weight distribution for ground impact and stability.
- The most comfortable traditional gondola structure.
- It has a full LED lighting package.
- Versions of this model are used in cities around the world so it is a tried and tested product ideal for this project.
- The ride is eco friendly with its low power consumption and LED lighting.
- It appeals to customers of all ages.
- It will provide a unique perspective of the city.

Site

We have good knowledge of the proposed site location having operated in the area previously and feel that this area is ideal for the project.



Project

Our offer to the city is to bring over and operate a 32m Ferris Wheel. It will be presented with a clean family friendly atmosphere with the aim to be to see Reykjavik from a "new" height.

We will keep the area clean, presentable and secure thought the contacted period.

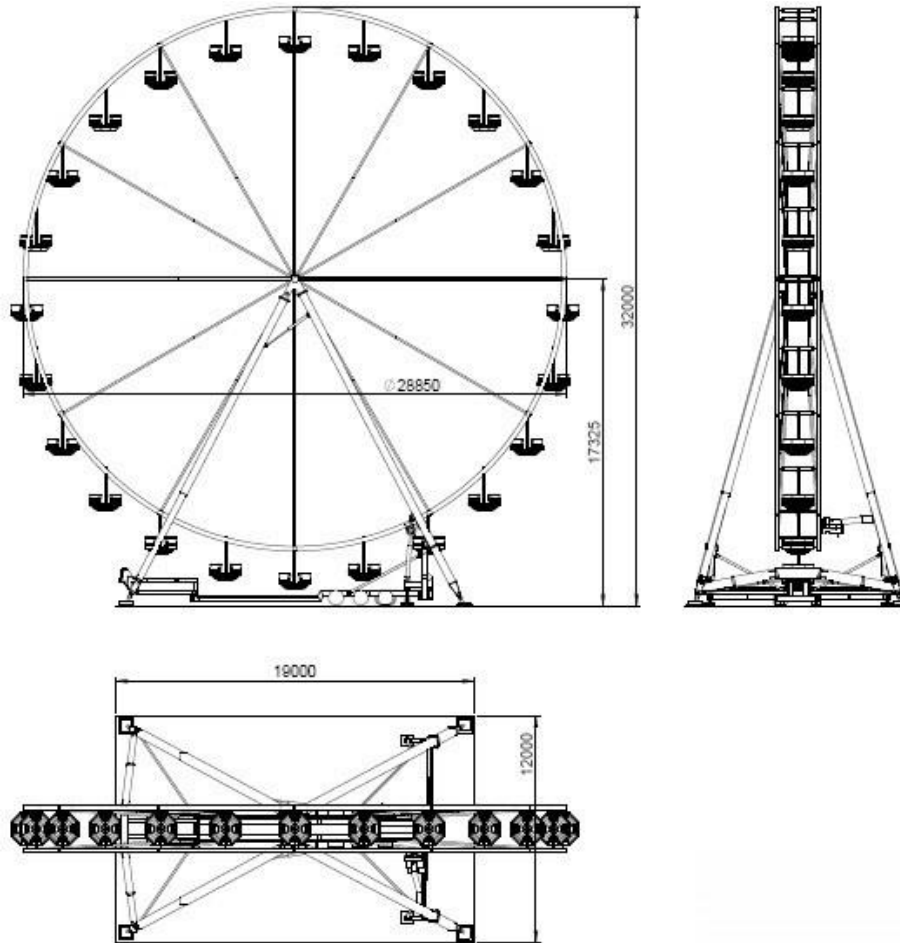
Our aim to reach out to various charities and the less fortunate to give them special sessions to enable them to experience the attraction.

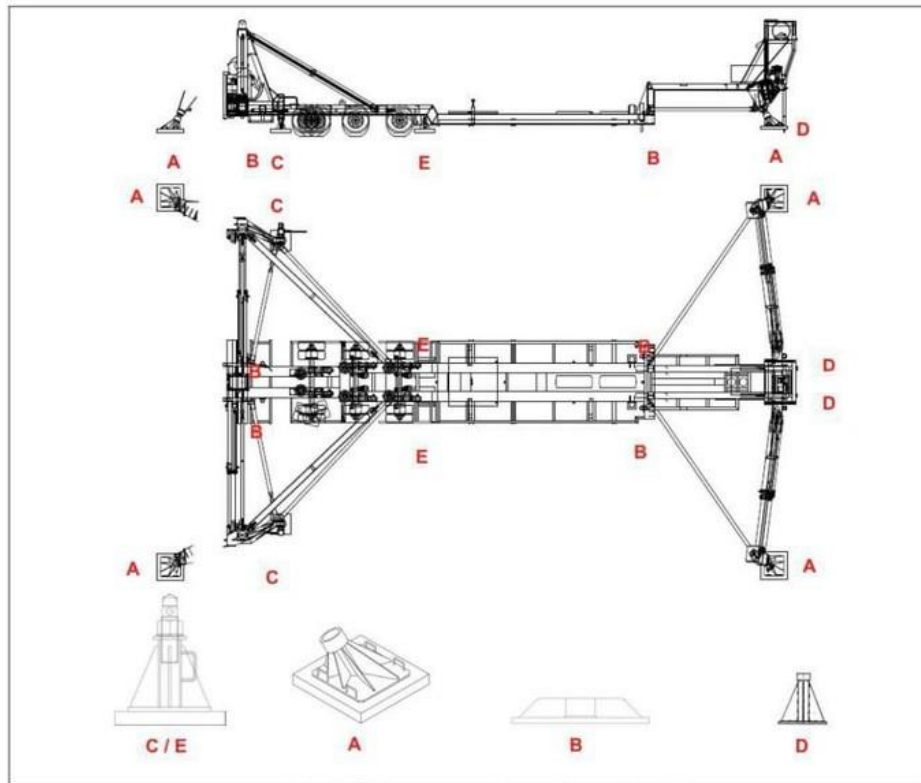
We will set the fee for admission at a reasonable price around 2000kr per person to keep the experience enjoyable and affordable.

The majority of leading cities around the world have an observation wheel and we believe Reykjavik should be no exception to this

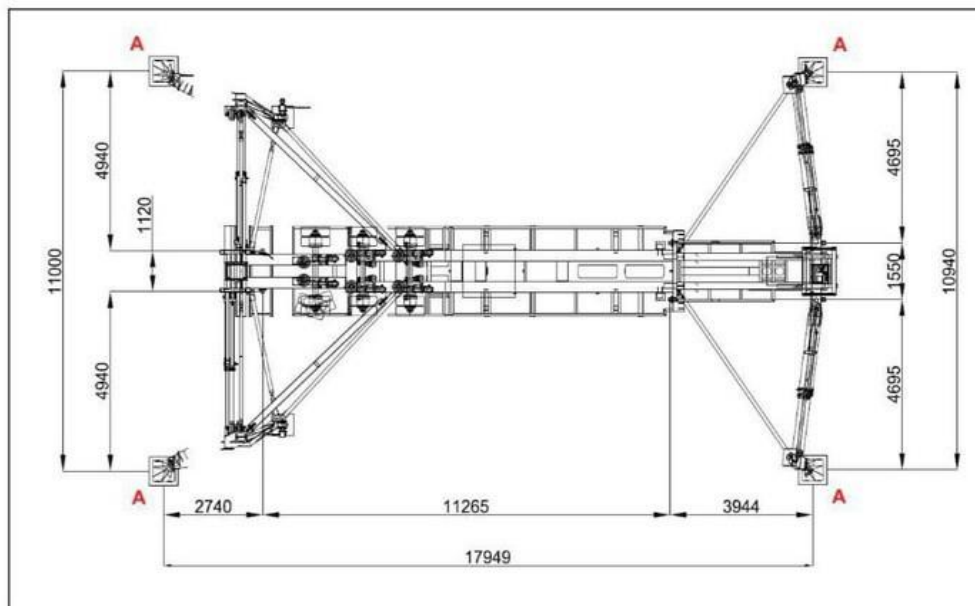
Technical

The wheel has a base of 19m x 12m with a total height of 32m. There are 12 weight bearing points all distributing a 50ton mass weight, 4 of which are the corners of the base and 8 throughout the center.





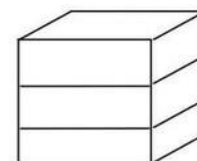
Supporting point	Expected load in kg	Total number of supports	STANDARD dimensions of the wooden plates provided
A	26,000	4	1000x1000x100 + 800x800x100
B	3,500	4	400x400x80
C	3,500	4	400x400x80
D	/	2	400x400x80
E	13,700	2	400x400x80



Support point	Maximum load expected in kg	Total supports	STANDARD dimensions of the wooden plates provided
A	26.000	4	1000x1000x100 + 800x800x100

	TYPE OF GROUND			
	Yielding ground in general	Pebble	Asphalt	Cement
Admissible pressures	1 daN/cm ²	3 daN/cm ²	6 daN/cm ²	20 daN/cm ²
Size of supports A (load 26,000 kg)	160 x 160 cm	92 x 92 cm	65 x 65 cm	65 x 65 cm
Size of supports B and C (load 3,500 kg)	60 x 60 cm	35 x 35 cm	30 x 30 cm	30 x 30 cm
Size of supports E (load 13,700 kg)	120 x 120 cm	70 x 70 cm	50 x 50 cm	30 x 30 cm

Wooden support



$$h_{\max.} = 2.5 a$$

$$b_{\max.} = 3 a$$

$$b_{\min.} = a$$

a

Power Requirements

The device we propose to use is fitted with an economical power system. The lighting package is LED throughout so takes minimal power to run.

The power required to operate is 72 KW 3 phase.

Safe Operating

We will provide:

A comprehensive Risk Assessment

Safety inspection documents to Icelandic standards.

Daily operation logs will be taken.

Operator training will be given and records kept.

Wind restrictions in base at the EN 13814/2019 (new European norm) is 28 m/sec (category 3)

Once the device is installed on location vinnueftirlitið will independently inspect before operation

Examples of our documentation are attached.

Wheelchair Gondolas

These are two-seater gondolas, with a large open entrance to allow easy access to people who requires the use of a wheelchair.

A folding seat allows an assistant/carer to comfortably share the experience.





32m Ferris Wheel

Method Statement

All employees of Taylors Tivoli Iceland ehf and all contractors acting on behalf of Taylors Tivoli Iceland ehf must be fully conversant with the contents of this method statement if they are to participate in the process as titled above. This Method Statement should be incorporated into inductions of personnel to the company who are to perform the task this document refers to, or similar.

1.0 Site Review

Before commencement of buildup of attraction employees must ensure that a full review of site, including access, egress and ground conditions prior to putting machine onto site. Approximate time for buildup of attraction is 4 hours.

2.0 Build and Dismantle

Only designated competent persons construct or dismantle the machine. The ride build/dismantling system is followed throughout the process. Use of mechanical handling equipment is used wherever reasonably practicable. The rides build/dismantling schedule will be followed throughout the process.

When a Hi – ab or crane is required for the build and dismantle of the machine it is brought onto site only when no public are within the build/ dismantle area. Site will be secured with fencing and or barriers.

3.0 Underground Services

Ride would not be built if existence of underground services would present a danger. Site is planned and distances between rides and obstacle are equal to, or more than, the guides set down within HSE guidance.

4.0 General Maintenance

Only fully trained operatives should carry out daily maintenance checks on the machine. Where necessary, competent engineers should carry out repairs which have been notified to the supervisor by the operatives as a result of their daily inspection.

Steps are used for general maintenance and changing of light bulbs. All staff trained in the safe use of ladders and PPE.

5.0 Use of Grease and Oils

Before any work is carried out using grease or oils, COSHH assessments should be conducted and details of the significant findings communicated to all employees. Protective gloves and barrier creams should be made readily available to all employees.

6.0 Vehicles entering or leaving site with attraction components

All pedestrian and vehicle routes are marked out where possible to provide segregation. Where vehicles are being used during the parks operating hours, barriers will be installed to prevent patrons from walking into areas where vehicles maneuver.

All parts of attractions are removed from rear of vehicles only and employees ensure that where necessary they participate in dual lifting.

7.0 Training

All employees who participate in the build and dismantle procedure as part of their job for Taylor's Funfairs are fully competent persons. Each build and dismantle is planned, the positioning of the attraction is planned.

8.0 Further Information

Employees will be provided with details of any relevant information contained in any additional risk assessments associated with this task.

9.0 Contact Details

Site Manager: Kane Taylor 07855007242 kane@fun-fairs.com

Risk Assessment

Ferris Wheel



This document is an assessment of the risks associated with the named device

Steps taken to manage these risks are detailed within this document



1 Identify the Hazards	2 Decide who might be harmed & how?		3 Evaluate the risks & decide on the precautions			4 Record & implement your findings		5 Review & update
Hazard	Who	How	What are you already doing?	Remaining risk level	Further action/control measures	Action by whom?	Action by when?	Review date?
Structural integrity	Employees Public	Metal failure	Regular testing of chairs/cars carried out and documented. Daily visual inspection of major stress areas and connection bolts. Program of non-destructive testing implemented.	14	Monitor	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025
Structural integrity	Employees Public	Inappropriate or dangerous modifications	No substantial modifications will be conducted to the attraction without the manufacturer's consent. All structural welding will be conducted by certified welder.	14	Monitor	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025
Structural integrity	Employees	Chairs / cars breaking free	Inspections on chairs/cars carried out as per inspection checklist. Daily, weekly, monthly and annual inspections are recorded in attraction log book.	14	Daily, weekly, monthly and annual inspections to be monitored by supervisor to ensure all potential problems are identified.	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025
Structural integrity	Employees Public	Failure of, or over supply of, stored energy (hydraulic, water, etc.)	Failure of electricity would result in failure to minimal danger.	8	Monitor	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025
Structural integrity	Employees Public	Electricity	Electrical continuity checked prior to commissioning. All generators protected by RCD.	12	Monitor	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025
Structural integrity	Employees Public	Fire	When travelling suitable fire extinguisher located beside machine. All accumulations of rubbish removed. Area evacuated at first sign of fire.	6	A minimum of 1 x dry powder fire extinguisher should be provided when travelling.	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025
Access and egress	Public Trespassers	Attraction security and uncontrolled start-up	Attraction is controlled from a locked cabin	7	Monitor	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025
Access and egress	Public	Slips and trips on walkways	All access walkways are inspected daily prior to opening. Any transient slip hazards are marked and cleaned as soon as reasonably practicable.	9	Monitor	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025
Access and egress	Public	Slips and trips on loading platforms	Anti-slip surfacing. Entrance and exit controlled by operator	9	Monitor	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025
Access and egress	Employees Public	Uncontrolled movement of chairs / cars	Movement of chairs/cars controlled as per the operating instruction. No person will be in the loading area when the chairs/cars move. Patrons instructed to sit still until the attraction starts.	14	Monitor	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025

Ferris Wheel Risk Assessment Report

Hazard	Who	How	What are you already doing?	Remaining risk level	Further action/control measures	Action by whom?	Action by when?	Review date?
Access and egress	Public	Cuts and bruises from entering/exiting chairs / cars	Entering and exiting chairs/cars is controlled by the operator. Height and size restrictions apply. Passenger restraints system is secured by operator.	9	Monitor	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025
Access and egress	Public	Uncontrolled crowd movement	All barriers are visually inspected daily for security, strength and condition. Protection barriers provided on loading platform.	10	Monitor	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025
Access and egress	Public	Emergency evacuation	Emergency evacuation is conducted using the emergency evacuation plan.	8	The emergency evacuation plan should be reviewed and held within the control cabin.	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025
Access and egress	Employees Public	Slips, trips and fall due to insufficient lighting	Suitable lighting is provided throughout the public access area during operation of the attraction.	8	Monitor	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025
Access and egress	Public	Persons with disabilities, mental and physical	Operators instruct carers on the suitability of each attraction for persons with special needs. Passenger restraint system restricts passenger movement.	8	Monitor	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025
Access and egress	Employees Public	Crossing in front of chairs/cars	All chairs/cars will be stopped during this operation	12	Monitor	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025
Staff access and egress	Employee	Slips and trips from access walkways	Access walkways covered with anti-slip surface.	12	Monitor	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025
Staff access and egress	Employee	Walking on moving platforms	Staff are instructed not to walk on any moving platform.	12	Monitor	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025
Staff access and egress	Employees	Movement in front of moving machinery	Employees instructed not to be within the operating area of the attraction during operation.	12	Monitor	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025
Staff access and egress	Employees	Access and egress from back cabin	Back cabin is locked at all times. Interlock provided on back door to prevent accidental start up.	8	Consideration should be given to provision of hand rail to allow access to this area	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025
Staff access and egress	Employees	Contact with electrical connections	Staff instructed not to touch an electrical points	12	All electrical connections should be reviewed after build up	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025
Staff access and egress	Employee	Slips and trips from crossing platform	Employees are encouraged to minimise the need to cross track way.	12	Consideration should be given to the provision of demarcated crossing area.	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025
Staff access and egress	Employee	Operator coming into contact with moving machinery on attraction	Attraction movement is strictly controlled by operator. Operator to remain in visual contact with all attendants during the attraction operation.	12	Monitor	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025

Hazard	Who	How	What are you already doing?	Remaining risk level	Further action/control measures	Action by whom?	Action by when?	Review date?
Build, Dismantling, Maintenance	Employee Public	Incorrect construction	All construction and build is monitored by a competent person. attraction is inspected by competent person prior to initial commissioning. All attractions are built according to the manufacturers recommendations.	14	Consideration should be given to documenting all the competent persons that are able to monitor the build of an attraction as well as documenting the initial inspection.	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025
Build, Dismantling, Maintenance	Employees	Incorrect manual handling	Employees instructed in how to build and dismantle equipment. Use of mechanical handling equipment is used wherever reasonably practicable.	16	Consideration should be given to the provision of information and training on the correct procedures for manual handling. All lifting equipment should be registered and regularly tested.	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025
Build, Dismantling, Maintenance	Employee	Access to unauthorised persons	Travelling sites will be covered by dedicated site security.	8	Monitor	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025
Build, Dismantling, Maintenance	Employees	Falling objects	Where the risk of falling objects is identified, hard hats will be worn.	10	Signs should be erected in designated hard hat areas.	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025
Build, Dismantling, Maintenance	Electricity	Employees	Electricity disconnected prior to maintenance being carried out. All cables and junction boxes protected from the elements.	12	A permit to work system should be instigated for any live work undertaken. All electrical connectors must be checked after the completion of build-up.	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025
Build, Dismantling, Maintenance	Employees	Access for checks	Checks conducted by experienced personnel.	12	Consideration must be given to preventing accidental start up.	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025
Build, Dismantling, Maintenance	Employees	Slips, trips and falls	Transient slip hazards removed, trailing cables minimised, regular review of area to minimise possible trip hazards.	8	Monitor	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025
Build, Dismantling, Maintenance	Employees	Failure of mechanical lifting equipment	Employees are instructed to visually inspect mechanical handling equipment prior to use.	8	A system of inspection must be instigated for all mechanical handling equipment.	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025
Build, Dismantling, Maintenance	Employees	Contact with hazardous substances	Gloves worn when using oils and lubricants.	12	COSHH assessments must be conducted on all hazardous substances used.	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025
Build, Dismantling, Maintenance	Employees	Contact with moving machinery	Maintenance/Build is only carried out when the equipment is stationary or on "inch" mode.	8	Monitor	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025
Build, Dismantling, Maintenance	Employees	Confined space entry	Bump cap provided.	8	Monitor	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025

Hazard	Who	How	What are you already doing?	Remaining risk level	Further action/control measures	Action by whom?	Action by when?	Review date?
Build, Dismantling, Maintenance	Employee	Insufficient lighting	Suitable task lighting is provided during build/dismantling of the attraction.	8	Monitor	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025
Build, Dismantling, Maintenance	Employees	Burns from use of welding equipment	Access restricted when welding is being conducted. Flash guards provided.	12	A permit to work system should be developed for hot work. A fire extinguisher must be readily available when using welding equipment.	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025
Working at height	Employees	Falls from height when constructing daily checks	Employees instructed in how to check equipment, Where reasonably practical all checks are conducted at ground level. Where edge protection is not provided fall arrest systems are issued.	12	Fall arrest systems should be regularly inspected and use strictly monitored. A register of fall arrest equipment is to be provided.	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025
Working at height	Employees	Lone working - Lack of communication	Fall arrest systems are only used in the presence of other persons, so that the alarm can be raised in the case of a fall.	6	Monitor	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025
Working at height	Employees	Working of vehicles - Fall from height	Minimal edge protection provided. Harnesses and work positioning PPE used where possible.	12	Consideration should be given to edge protection and clip on points for use with work positioning harnesses and should be considered when purchasing new vehicles. Consideration should be given to fitting of ladders to the side of vehicles to allow easy access.	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025
Working at height	Employees	Build/dismantle of attractions - Fall onto ground or platform	Steps are used to access main structure for checks and changing bulbs.	12	Monitor	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025
Working at height	Employees	Suspension on fall arrest equipment	Emergency action plan for retrieval of persons from fall arrest system is instigated when required. All staff using fall arrest systems are trained in this procedure. All staff are trained in the symptoms, and how to prevent suspension trauma. In the event of a fall and suspension the emergency services will be contacted.	5	Staff training must be monitored to ensure all new staff are trained in this procedure.	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025
Working at height	Employees	General maintenance and annual inspections - Fall from track onto ground or beams	All staff trained in the safe use of ladders and PPE.	5	When using ladders, the safe operating procedures detailed in the working at height policy should be followed.	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025

Ferris Wheel Risk Assessment Report

Hazard	Who	How	What are you already doing?	Remaining risk level	Further action/control measures	Action by whom?	Action by when?	Review date?
Working at height	Employees	Falls from roof area onto platform	Build of roof structure only conducted by experienced staff	12	Consideration should be given to using a platform area to allow fitting of roof from access platform	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025
Working at height	Employees	Falls from back of lorry	Staff trained in the proper build and dismantle of rides. Vehicles parked as close to loading area at all times.	12	Monitor	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025
Attraction operation	Employees Public	Lack of operation vision and control over the whole operation	The operator of the machine is within the control box during the operation of the attraction from this position they are able to see the majority of the working area during the full cycle of movement.	12	Minimum manning levels should be set dependent on the amount or type of persons using the attraction.	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025
Attraction operation	Employees Public	Injury from incorrect load/ unload	The load/unload is conducted under the direct supervision of the attraction operator; height restrictions are clearly display at the start of the attraction.	8	Monitor	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025
Attraction operation	Employees Public	Uncontrolled movement of chairs / cars	All chairs are strictly controlled by operator of attraction. Program of maintenance checks conducted.	10	Monitor	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025
Attraction operation	Employees Public	Uncontrolled crowd movement	Crowd controlled by means of queuing barrier system. One entry and exit with chain to prevent access during operation, attraction is stopped immediately if anyone enters the attraction area.	8	Consideration should be given to the restriction of persons entering through the exit area.	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025
Attraction operation	Employees Public	Violence or unruly behaviour	Operators and security will restrict access to public engaged in unruly behaviour; attraction will be stopped if behaviour is seen during the operation. If passengers seem under the influence of drugs or alcohol they would not be permitted on the attraction.	12	Monitor	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025
Attraction operation	Employees Public	Faulty or incorrectly fitting passenger restraint system	Operators ensure the correct fitting of passenger restraint systems prior the start of the attraction. Restraint system checked regularly.	12	Monitor	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025
Attraction operation	Employees Public	Collision with static or moving chairs / cars	Patrons instructed to sit still within the chairs/cars. Area around attraction to be kept clear at all times.	10	Monitor	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025
Attraction operation	Employees Public	Body movement within chairs / cars	Body movement is restricted by the passenger restraint system. Strict height restrictions apply.	12	Consideration should be ensuring that heavier persons are situated on inside as to avoid crushing injuries	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025

Hazard	Who	How	What are you already doing?	Remaining risk level	Further action/control measures	Action by whom?	Action by when?	Review date?
Attraction operation	Employees Public	Passengers falling or being thrown from chairs / cars	Body movement is restricted by the passenger restraint system. Passengers are informed not to exit the chairs/cars until all chairs/cars come to a complete stop. If passengers are seen to be trying to exit chairs / cars the attraction will be stopped immediately.	12	Monitor	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025
Attraction operation	Employees Public	Failure of rollback or safety devices	Safety devices checked daily. Safety devices "fail to safe".	12	Monitor	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025
Attraction operation	Employees Public	Power failure	All devices "fail to safe" evacuation of attraction will follow emergency procedure.	8	Monitor	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025
Attraction operation	Employees Public	Fall of objects from height	All passengers are informed to secure loose items prior to entering attraction.	8	Monitor	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025
Attraction operation	Employees Public	Emergency stop operation; rapid deceleration / acceleration	Operator can activate the emergency stop device which will bring the attraction to a halt as soon as it is safe to do so. The emergency evacuation procedure will then be followed.	15	Monitor	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025
Attraction operation	Employees Public	Unsafe practices by employee during attraction	Employees are instructed in the safe operation of the attraction. Disciplinary action will be taken if any infringements of these practices are witnessed.	12	Monitor	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025
Attraction operation	Employees Public	Reckless behaviour of passengers	All passengers are monitored by the attraction operator any reckless behaviour will be stopped where possible. The attraction will be stopped if behaviour continues.	8	Monitor	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025
Attraction operation	Employees Public	Attraction operation at a high speed	Speed of attraction restricted by control	4	Monitor	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025
Attraction operation	Public	Passengers disconnecting passenger restraint	Passenger restraint system cannot easily be removed from inside the car/chair. Operators remove restraints.	6	Monitor	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025
Emergency evacuation	Employees Public	Emergency access/egress from chairs / cars	Passenger restraint system can be accessed and released manually from out with the chairs/cars.	8	Monitor	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025
Emergency evacuation	Employees Public	Evacuation	Emergency evacuation plan would be followed	8	Emergency evacuation plan in manual should be communicated to all relevant staff.	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025
Emergency evacuation	Employees Public	Lack of communication	Loud hailer provided in office, signage provided before entry to attraction, passengers instructed in the safe use of the attraction by operator	8	Consideration should be given to the provision of a PA system to control evacuation process.	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025

Hazard	Who	How	What are you already doing?	Remaining risk level	Further action/control measures	Action by whom?	Action by when?	Review date?
Emergency evacuation	Employees Public	Panic	All movement controlled by operator, emergency plan followed. Passengers reassured by operators.	12	Monitor	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025
Emergency evacuation	Employees Public	Passengers unwilling to move	Attraction would no operate until passengers are removed	4	Monitor	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025
Emergency evacuation	Employees Public	Insufficient light	Suitable lighting is provided during operation of attraction, the attraction is only operated during daylight hours.	16	Emergency action plan to incorporate requirement for alternative source of lighting in the event of power failure if the equipment is used out with daylight hours.	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025
Environmental conditions / positioning	Employees Public	Underground services	Ground is assessed by competent person prior to construction. Attraction would not be built if existence of underground services would present a danger.	14	Monitor	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025
Environmental conditions / positioning	Employees Public	Clearance of obstacles, cables, equipment and persons	Site is planned and distances between attractions and obstacle are equal to, or more than, the guides set down within HSE guidance.	9	Monitor	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025
Environmental conditions / positioning	Employees Public	Wind, rain and lightning	Attraction will not be operated in severe weather conditions or where there is a risk from lightning strikes.	12	Monitor	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025
Environmental conditions / positioning	Employees Public	Access of vehicles around machinery	Vehicle access is restricted around attraction when operation at travelling sites.	4	Consideration should be given to marking danger zones on ground or providing increased fencing to prevent access into danger zones.	Kane Taylor	01/01/2024	01/01/2025

Frequency \ Severity	Trivial Injury or Loss (1)	Slightly Harmful (2)	Minor Injury/Loss (3)	Harmful (4)	Major Injury or Loss (5)	Extremely Harmful (6)	Multiple Fatality (7)
Remote (1)	Trivial Risk	Trivial Risk	Trivial Risk	Trivial Risk	Tolerable Risk	Tolerable Risk	Tolerable Risk
Highly Unlikely (2)	Trivial Risk	Trivial Risk	Tolerable Risk	Tolerable Risk	Moderate Risk	Moderate Risk	Moderate Risk
Unlikely (3)	Trivial Risk	Tolerable Risk	Tolerable Risk	Moderate Risk	Moderate Risk	Substantial Risk	Substantial Risk
Possible (4)	Trivial Risk	Tolerable Risk	Moderate Risk	Moderate Risk	Substantial Risk	Substantial Risk	Substantial Risk
Probable (5)	Tolerable Risk	Moderate Risk	Moderate Risk	Substantial Risk	Substantial Risk	Substantial Risk	Intolerable Risk
Highly Likely (6)	Tolerable Risk	Moderate Risk	Substantial Risk	Substantial Risk	Substantial Risk	Intolerable Risk	Intolerable Risk
Near Certain (7)	Tolerable Risk	Moderate Risk	Substantial Risk	Substantial Risk	Intolerable Risk	Intolerable Risk	Intolerable Risk

ACTION REQUIRED	TOTAL	RISK RATING
No action is required and no documentary records need to be kept.	0 - 4	Trivial
No additional controls are required. Consideration may be given to a more cost-effective solution or improvement that imposes no additional cost burden. Monitoring is required to ensure that controls are maintained.	5 - 9	Tolerable
Efforts should be made to reduce the risk, but the costs of prevention should be carefully measured and limited. Risk reduction measures should be implemented within a defined time period.	10 - 16	Moderate
Work should not be started until the risk has been reduced. Considerable resources may have to be allocated to reduce the risk. Where the risk involves work in progress, urgent action should be taken.	17 - 23	Substantial
Work should not be started or continued until the risk has been reduced. If it is not possible to reduce risk even with unlimited resources, work has to remain prohibited.	30 - 49	Intolerable

Risk Analysis Table

The following risk analysis table is used in calculation of the risk in respect to all activities

Frequency (F) (how often the hazardous event is likely to occur)

1. Remote - Not aware of it ever happening
2. Highly Unlikely - Happens no more than once every 5 years - 1 event in a 1,000,000 occurrences
3. Unlikely - Happens no more than once a year - 1 event in a 100,000 occurrences
4. Possible - Happens no more than once in 3 months - 1 event in a 10,000 occurrences
5. Probable - Happens no more than once a month - 1 event in a 1,000 occurrences
6. Highly Likely - Happens no more than once a week - 1 event in a 100 occurrences
7. Near certain - Permanently present

Severity (S) / Impact (what is likely outcome of the hazardous event happening)

1. Trivial - No exposure to safety risk. Minimal loss to business process, some extra work created
2. Slightly Harmful - Nuisance, slow work process, no first aid treatment required
3. Minor Injury - Minimum safety risk (minor injury). Minor loss to business process, minor cuts, burns, abrasions, resolved by cleaning, first aider or rest
4. Harmful - Cuts, burns requiring hospital treatment. Minor breaks, such as fingers, toes or strains requiring time off
5. Major Injury - Major injury requiring immediate hospital treatment, breaks of bones other than fingers / toes. Significant loss to business process.
6. Extremely Harmful - Single fatality, substantial loss to business process.
7. Multiple significant injuries / fatalities - Catastrophic loss to business process.

Reykjavíkurborg, kt. 530269-7609, (Reykjavíkurborg) og Taylors Tivoli Iceland ehf., kt. 650619-0130, (afnotahafi) gera með sér svohljóðandi:

SAMKOMULAG **um tímabundin afnotarétt á lóð**

1. Inngangur

Með auglýsingu 5. mars 2024 auglýsti Reykjavíkurborg eftir samstarfsaðila til að reka Parísarhjól á Miðbakka í Reykjavíkurhöfn (lóðin). Afmörkun lóðarinnar er að finna í **fylgiskjali 1**. Faxaflóahafnir sf. er eigandi lóðarinnar en Reykjavíkurborg hefur afnotarétt af henni á grundvelli samnings við Faxaflóahafnir sf. þar um.

2. Afnot af lóð

Með samkomulagi þessu veitir Reykjavíkurborg afnotahafa tímabundinn afnot af lóðinni í þeim tilgangi að afnotahafi setji þar upp og reki Parísarhjól. Um tilraunaverkefni er að ræða.

Aðilar skulu koma sér saman um upphaf afnotatíma. Lok afnotatíma er 30. september 2024. Að afnotatíma liðnum skal afnotahafi skila lóðinni Reykjavíkurborgar í sama ástandi og hann tók við henni. Í því felst m.a. að afnotahafi skal fjarlægja allan búnað, tæki og lausafé sem tilheyrir honum. Við skil lóðarinnar skulu aðilar fara sameiginlega yfir ástand hennar.

3. Greiðslur

Fyrir afnot á lóðinni greiðir afnotahafi 1.000.000 kr. á mánuði. Gjaldið skal greitt mánaðarlega fyrirfram, á gjalddaga 1. hvers mánaðar og er eindagi 15. hvers mánaðar. Dráttarvextir reiknast eftir gjalddaga. Gjaldið verður innheimt frá og með afhendingu lóðarinnar.

4. Nánar um ábyrgð og skyldur afnotahafa

Allur kostnaður vegna uppsetningar og reksturs Parísarhjólsins er á ábyrgð afnotahafa.

Afnotahafi ber ábyrgð á undirbúningi, skipulagningu og framkvæmdum vegna uppsetningar og reksturs Parísarhjólsins.

Afnotahafi ber ábyrgð á lóðinni á meðan hann hefur afnot af henni. Í því felst meðal annars en ekki eingöngu að afnotahafi ber ábyrgð á öllu viðhaldi og umbótum á lóðinni á meðan hún er í hans umsjón.

Afnotahafi ber ábyrgð á öllum greiðslum vegna starfsemi Parísarhjólsins á lóðinni.

Afnotahafi ber ábyrgð á umhverfis- og öryggismálum á lóðinni á meðan hann hefur afnot af henni og að bregðast við þegar úrbóta er þörf.

Afnotahafi ber ábyrgð á því að til staðar séu tilskilin leyfi vegna uppsetningar og reksturs Parísarhjólsins og að skilyrði þeirra séu uppfyllt á hverjum tíma.

Afnotahafi ber að fara eftir þeim lögum og reglum sem gilda um uppsetningu og rekstur Parísarhjólsins og taka tillit til þeirra fyrirmæla sem viðkomandi yfirvöld gefa á hverjum tíma.

Afnotahafi lýsir því yfir að honum er ljóst að hvorki Reykjavíkurborg og/eða Faxaflóahafnir sf. bera ábyrgð á uppsetningu eða starfssemi Parísarhjólsins. Lýsir afnotahafi því yfir að hann

ábyrgist að halda Reykjavíkurborg og Faxaflóahöfnum sf. skaðlausum af hvers konar kröfum þriðju aðila, sem kunna að verða gerðar vegna uppsetningar og/eða reksturs Parísarhjólsins.

Afnotahafi skal vera með frjálsa ábyrgðartryggingu sem tekur til tjóna sem hann kann að bera skaðabótaábyrgð á, auk annarra trygginga sem við á í tengslum við reksturinn.

Afnotahafi ber ábyrgð á því að annast samskipti við gesti, birgja og fjölmiðla vegna starfssemi Parísarhjólsins og afnota af lóðinni.

Afnotahafi ber ábyrgð á að annast þrif á lóðinni.

5. Vanefndir og vanefndaúrræði

Standi afnotahafi ekki í skilum með greiðslur samkvæmt samkomulagi þessu, eða gengur illa um lóðina, hann leggi niður starfssemi sína eða láti af rekstri Parísarhjólsins á lóðinni eða brýtur á annan hátt verulega gegn skyldum sínum, er Reykjavíkurborg heimilt að rifta samkomulagi þessu.

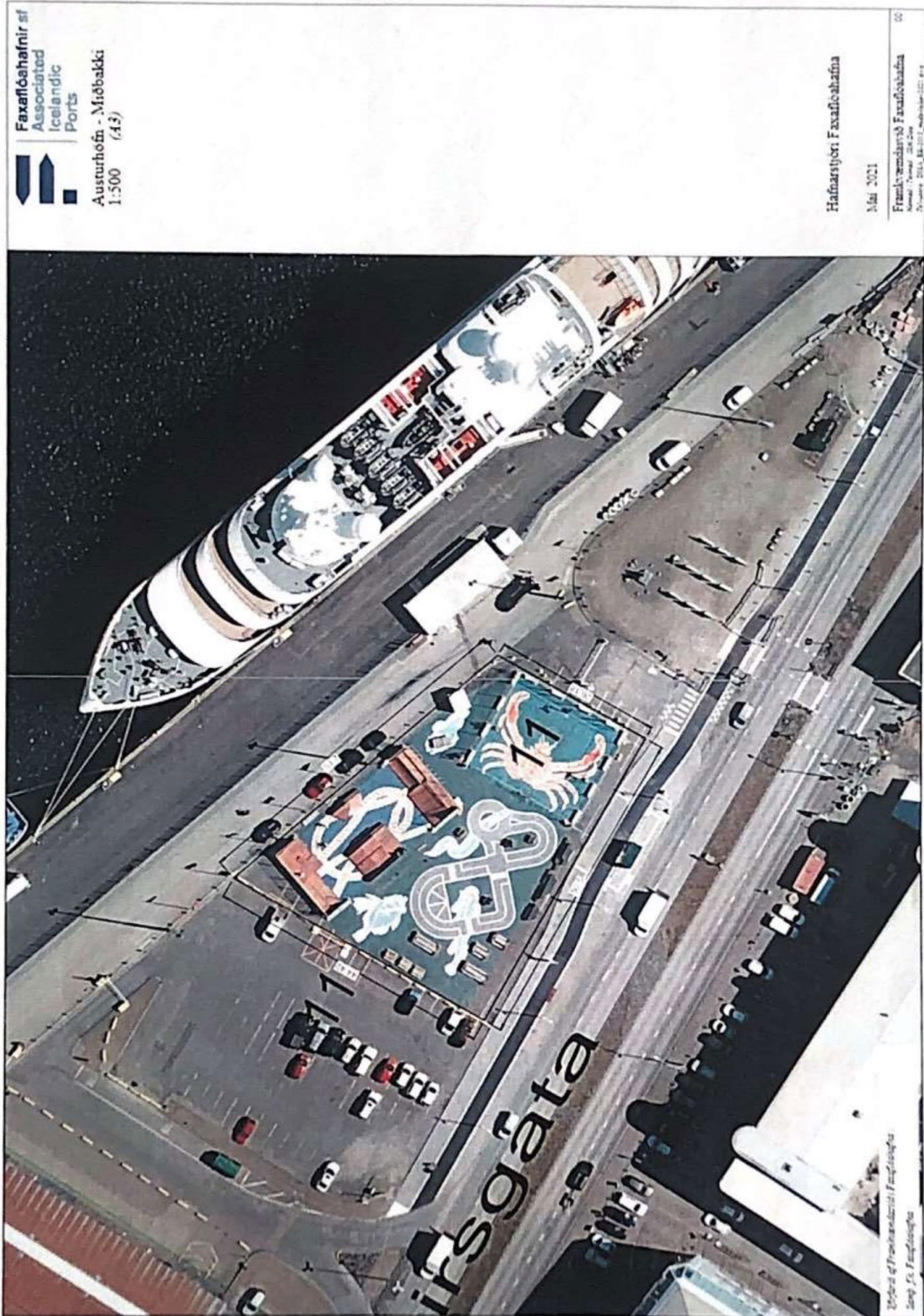
Samkomulag þetta var samþykkt á fundi borgarráðs þann dd.mm.aa.

Samkomulag þetta er rafrænt undirritað.

Fylgiskjöl:

1. Afmörkun lóðarinnar.

Fylgiskjal 1



VERKHEITI

MINNISBLAÐ

VERKNÚMÉR: 22018002

VERKHLUTI:

HÖFUNDUR: Magnea Huld Ingólfssdóttir

RÝNIR: Ragnar Steinn Clausen

DREIFING: Rebekka Guðmundsdóttir, Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar

DAGS.: 2023-12-08

NR.: 377395

ÚTGÁFA 1

Efni: Parísarhjól á miðbakka

Reykjavíkurborg er með til skoðunar að reisa Parísarhjól við Miðbakka við gömlu höfnina í Reykjavík. Skoða á hvort hægt sé að koma fyrir Parísarhjóli yfir sumartímann, sem er þá færanlegt Parísarhjól á vagni.

Verkís fékk það verkefni að skoða hvort slíkt hjól myndi rúmast á leiksvæði við Miðbakka, á þeim stað sem nú er hjólabraut. Einnig að skoða hversu hátt hjólið má vera með tilliti til Skipulagsreglna Reykjavíkurlflugvallar, sem setur hæðatakmarkanir fyrir hjólið.

Staðsetning á leiksvæði við Miðbakka

Svæðið sem er til skoðunar er á leiksvæði við Miðbakka, á þeim stað sem nú er hjólabraut. Á mynd 1 má sjá svæðið sem um ræðir, ásamt málsetningum á útbrúnum. Á myndinni sést að umrætt svæði er um 725 m².

Á svæðinu ætti að vera hægt að koma fyrir 20 m löngum vagni með Parísarhjóli. Gert er ráð fyrir að vagninn þurfi undirstöður þegar hjólið er reist, fætur sem ná út fyrir vagninn. Til að hægt sé að nota þetta svæði, þurfa undirstöðurnar að rúmast innan þess.



Mynd 1 – Staðsetning Parísarhjóls við Miðbakka



Mikilvægar upplýsingar fyrir öryggi gesta í hjólinu og umferðar akandi og gangandi við hjólið ættu að vera kannaðar. Rekstraraðili þarf að athuga og skila inn gögnum um það að hjólið og búnaðurinn sé hannaður til að þola vindálag við íslenskar aðstæður. Einnig að það standi þó að jarðskjálfti verði. Þá er enn fremur nauðsynlegt að fá uppgefið frá framleiðanda hjólsins mesta öxulþyngd vagnsins og mesta álag á hvern fermetra frá undirstöðum. Þá er hægt að áætla hvort núverandi malbiksyfirboð, gefið að þykkt á malbiki og uppbygging fyllingar sé þekkt, þoli álagið frá tækinu. Ef uppbygging malbiks og fyllingar er ekki þekkt, er rétt að kanna það, til að skoða hvort yfirborðið þoli álagið.

Hæðatakmarkanir vegna Reykjavíkurflugvallar

Á fyrirhuguðum stað yrði hjólið staðsett í aðflugs- og fráhrarfsfluglínu flugbrautar 01/19 á Reykjavíkurflugvelli. Skipulagsreglur Reykjavíkurflugvallar sýna hæðatakmarkanir á þessum stað¹. Skipulagsreglurnar byggja meðal annars á kröfum úr evrópureglugerð um hönnun og rekstur flugvella (EASA). Samkvæmt grein CS ADR-DSN.J.480 lið (f) skal nýr hlutur eða mannvirki ekki rísa upp í gegnum skilgreindan aðflugsflöt nema fyrirhugað mannvirki hljóti skjól frá núverandi mannvirki, og sé það mannvirki nú þegar skráð sem hindrun. Ekkert núverandi mannvirki er á miðbakka sem kæmi til með að skýla Parísarhjólinu. Því er krafan sú að Parísarhjólið rjúfi ekki aðflugs- og fráhrarfsfleti flugbrautar 01/19

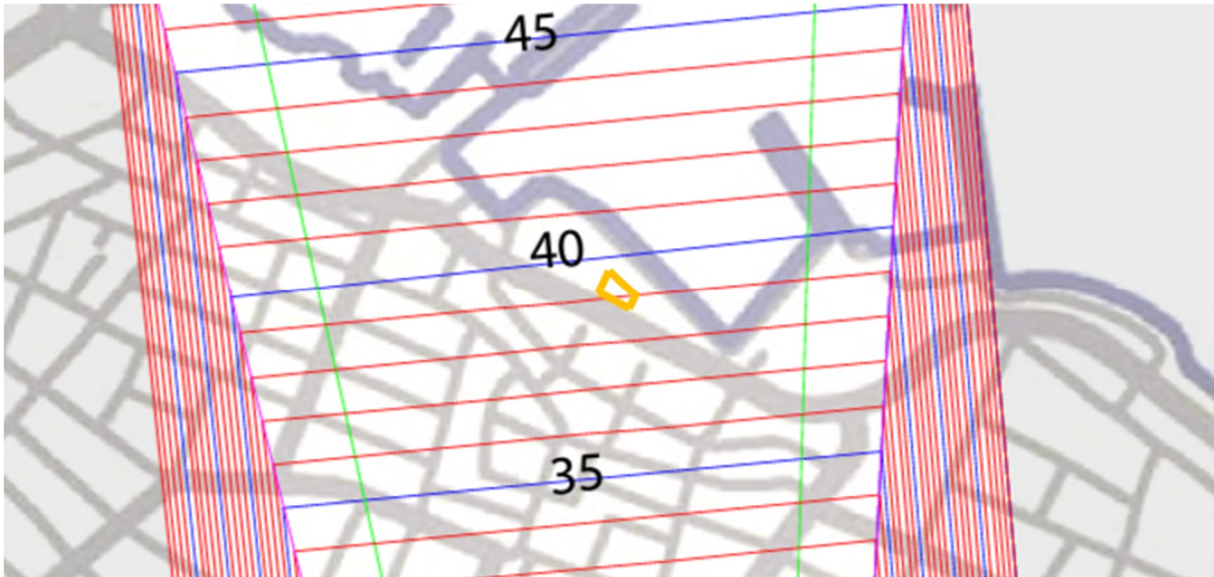
Mikilvægt er að skoða hæðatakmarkanirnar í viðeigandi hæðarkerfi, en Skipulagsreglur Reykjavíkurflugvallar eru í Landshæðarkerfi. Munurinn á milli hæðarkerfis Reykjavíkur og Landshæðakerfis er að hæðakerfi Reykjavíkur er 0,419 m hærra en Landshæðakerfið. Tafla 1 sýnir áætlaða hæð, út frá hæðalínunum sem til eru frá Reykjavíkurborg fyrir miðbæinn og hannaða bakka hæð við Miðbakka, í báðum hnitakerfum. Einnig lægsta hindranaföt skv. Skipulagsreglum Reykjavíkurflugvallar, sjá mynd 2, við fyrirhugað svæði fyrir Parísarhjól í báðum hnitakerfum. Ásamt hæðarmuni á milli áætlaðar landhæðar og hindranafatar. Mismunurinn á þessum tveimur hæðum, er þá áætluð mesta hæð sem mannvirki má vera á þessum stað, 35,669 m.

Til að fá nákvæmari leyfilega hæð er nauðsynlegt að mæla hæðina á yfirborði, þar sem vagninn með hjólinu á að standa. Ef það er ekki gert, þarf að bæta við öryggisstuðli til lækkunar á leyfilega heildarhæð hjólsins.

Tafla 1 – Tafla sem sýnir hæðir og hæðatakmarkun

	Hæðarkerfi Reykjavíkur	Landshæðakerfi	Mismunur
Áætluð hæð á landi á leiksvæði við Miðbakka	3,5 m	3,081 m	35,669 m
Lægsti hindranafötur við afmarkað svæði á mynd 1	39,169 m	38,75 m	

¹ https://www.isavia.is/media/1/reykjavikurflugvollur__skipulagsreglur_.pdf



Mynd 2 – Mynd klippt úr Skipulagsreglum Reykjavíkurflugvallar, hindranafloetur í Landshæðarkerfi og staðsetning núverandi hjólabrautar á leiksvæði við miðbakka bætt inn sem gult svæði

Einnig þarf að hafa í huga hvernig slíkt hjól er reist upp í fulla hæð og tekið niður. Ef það er t.d. gert með krana, þá þyrfti kraninn að ná upp fyrir hindranafloetinn í skipulagsreglum. Þá er nauðsynlegt, samkvæmt Loftferðalögum², að sækja um leyfi fyrir slíku til Isavia³.

Þá mælum við með því að áður en Parísarhjól sé reist og endanleg leyfileg hæð ákvörðuð, í flugstefnu flugbrautar 01/19, sé komið á samskiptum við aðflugssérfræðinga hjá Isavia ANS. Og að framkvæmt verði áhættumat með Isavia ANS fyrir mannvirkni, þó að það sé tímabundið, þar sem þéttleiki mannfjölda við slíkt hjól gæti orðið þó nokkuð og afleiðingar þess ef eitthvað fer úrskeiðis orðið alvarlegar.

² Lög nr. 80 28. júní 2022

³ <https://www.isavia.is/fyrirtaekid/um-isavia/fyrirtaekid/hafdu-samband/umsokn-um-krana-i-nagrenni-flugvallar>

ATHUGUN VEGNA FYRIRHUGAÐS PARÍSARHJÓLS VIÐ MIÐBAKKA

MINNISBLAÐ UM BURÐARGETU JARÐVEGS

VERKNÚMER:	22018002	DAGS.:	2024-05-03
VERKHLUTI:	01	NR.:	397921
HÖFUNDUR:	Magnea Huld Ingólfssdóttir, Lára Margrét Gísladóttir	ÚTGÁFA	1
RÝNIR:	Sólveig Kristín Sigurðardóttir		
DREIFING:	Edda Ívarsdóttir og Kamma Thordarson / Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar		

Efni: Athugun á burðargetu plans vegna fyrirhugaðs Parísarhjóls

Reykjavíkurborg er með til skoðunar að reisa Parísarhjól við Miðbakka við gömlu höfnina í Reykjavík. Skoða á hvort hægt sé að koma fyrir 32 m háu Parísarhjóli yfir sumartímann, sem er færanlegt Parísarhjól á vagni. Mynd 1 sýnir fyrirhugaða staðsetningu Parísarhjólsins, á malbikuðu plani við hafnarbakkann. Verkís hefur fengið það verkefni að áætla hvort burðargeta plansins sé nægileg til að bera Parísarhjólið.

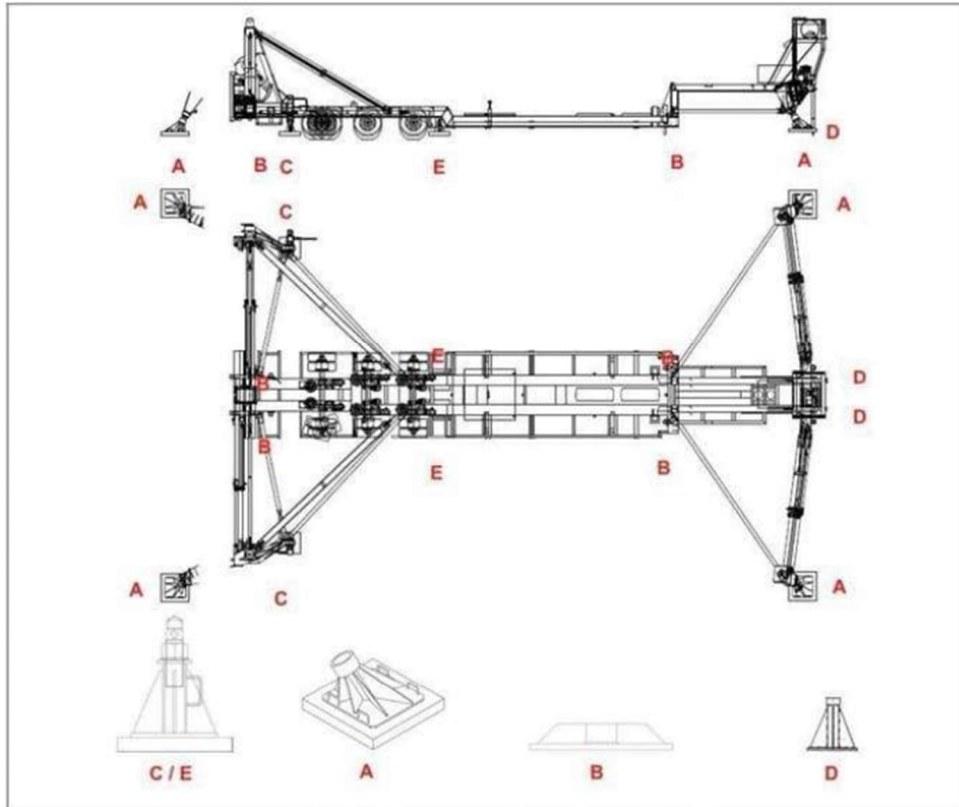


Mynd 1 - Staðsetning Parísarhjóls við Miðbakka.



Forsendur

Samkvæmt upplýsingum frá rekstraraðila Parísarhjólsins er grunnflötur þess 19m x 12m, það þolir 28 m/s vindhraða og mun standa á 14 undirstöðum, en þar af eru tvær undirstöður sem bera enga þyngd. Mynd 2 sýnir grunnmynd af undirstöðum hjólsins og töflu sem sýnir hámarksálag og stærð hvernar undirstöðu. Hornaundirstöðurnar fjórar, merktar A á Mynd 2, eru stærstar og taka mesta kraftinn, allt að 26.000 kg. Ekki liggur fyrir hvernig það álag er reiknað en hér verður gert ráð fyrir að búið sé að bæta hlutstuðlum á álag samkvæmt hönnunaraðferð 3 eins og segir til um í Eurocode 7¹. Vert er að benda á að samkvæmt íslenska þjóðarviðaukanum við Eurocode 1 – Part 1-4^{2,3}, skal ávallt hanna mannvirki hér á landi fyrir 36 m/s meðalvindhraða, nema ef hægt er að sýna fram á með gögnum annan meðalvindhraða.



Supporting point	Expected load in kg	Total number of supports	STANDARD dimensions of the wooden plates provided
A	26,000	4	1000x1000x100 + 800x800x100
B	3,500	4	400x400x80
C	3,500	4	400x400x80
D	/	2	400x400x80
E	13,700	2	400x400x80

Mynd 2 - Grunnmynd af undirstöðum Parísarhjólsins og álag og stærð hvernar undirstöðu, upplýsingar frá rekstraraðila.

Ekki liggja fyrir upplýsingar um uppbyggingu hafnarbakkans á þessum stað en samkvæmt niðurstöðum rannsókna Almennu verkfræðisofunnar, árin 2000-2004, á jarðvegssýnum er efnið í fyllingunni uppdælt sjávarrefni með rúmþyngd 19 kN/m³ og skriðhorn á bilinu 38°-40°. ⁴ Hér er gert ráð fyrir að malbikslagið

¹ ÍST EN 1997-1:2004

² ÍST EN 1991-1-4:2005

³ ÍST EN 1991-1-4:2005/NA:2010

⁴ Almenna verkfræðisofan hf. (2004) *Miðbakki. Rannsóknir á hreyfingu og skemmdum hafnarbakkans: Vangaveltur um aðgerðir.*



á planinu sé 5 cm þykk, þar undir sé 30 cm þykk burðarlag, með rúmpýngd 20 kN/m³ og viðnámshorn 40°, og þar undir sé svo fyllingarefni, uppðælt sjávarefni með rúmpýngd 19 kN/m³ og viðnámshorn 38°.

Útreikningar og niðurstöður

Burðargeta plansins er áætluð skv. aðferð í viðauka D í Eurocode 7⁵. Þar sem jarðvegurinn á svæðinu er lagskiptur, með misjafna efniseiginleika, er notuð aðferð úr bókinni *Foundation Design: Principles and Practices*⁶ til að nálgast jarðlögin sem einsleitan jarðveg. Aðferðin skilgreinir svokallað brotsvæði (e. failure zone) frá botni undirstöðunnar niður á dýpi sem jafngildir breidd hennar. Vegið meðaltal af efniseiginleikum jarðlaganna tveggja, rúmpýngd og viðnámshorn, á þessu skilgreinda svæði er þá notað við útreikning á burðargetu jarðvegsins. Gert er ráð fyrir að malbikið taki um 5 kN af álaginu frá undirstöðunum, sem lækkar þar með álagið á jarðveginn.

Undirstöður A eru fætur sem standa á 0,8mx0,8m eða 1mx1m stórum timbur plötum en allar aðrar undirstöður standa á 0,4mx0,4m timbur plötum, sjá töflu á Mynd 2. Tafla 1 sýnir niðurstöður útreikninga á burðargetu jarðvegsins miðað við forsendur sem gefnar eru upp hér að framan. Sjá má að undirstöður A mega ekki standa á minni plötum en 1mx1m og undirstöður B, C og E þurfa að standa á stærri plötum en 0,4mx0,4m. Undirstöður B og C þurfa að standa á plötum sem eru a.m.k. 0,5mx0,5m og undirstöður E á plötum sem eru a.m.k. 0,8mx0,8m. Sjá útreikninga í viðhengi.

Tafla 1 – Niðurstöður útreikninga á burðargetu jarðvegsins.

Undirstaða	Stærð [m ²]	Álag [kN]	Efniseiginleikar (meðaltal)	Athugun á burðargetu jarðvegs [V _{Ed} /R _{q,d}]
A	0,8x0,8	250	19,4 kN/m ³ ; 38,8°	1,8 > 1,0
A	1,0x1,0	250	19,3 kN/m³; 38,6°	0,99 < 1,0
B/C	0,4x0,4	30	19,8 kN/m ³ ; 39,5°	1,26 > 1,0
B/C	0,5x0,5	30	19,6 kN/m³; 39,2°	0,73 < 1,0
B/C	0,8x0,8	30	19,4 kN/m³; 38,8°	0,22 < 1,0
E	0,4x0,4	130	19,8 kN/m ³ ; 39,5°	5,44 > 1,0
E	0,8x0,8	130	19,4 kN/m³; 38,8°	0,94 < 1,0

Endurskoða þarf útreikninga ef í ljós kemur að forsendur þeirra standast ekki.

⁵ ÍST EN 1997-1:2004

⁶ Coduto, D. P. (2001) *Foundation Design: Principles and Practices*. 2nd Edition, Prentice-Hall, Inc., New Jersey.

Undirstaða A

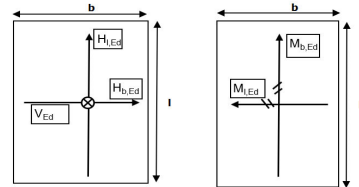
INNSLÁTTUR

Jarðvegspárametrar

Karakterískt viðnámshorn	φ'_{pLk}	38,6 °
Hlutstuðull á viðnámshorn	γ_{φ}	1,25
Hönnunar viðnámshorn	$\varphi'_{pl,d}$	32,6 °
Rúmpýngd	γ'	19,3 kN/m ³
Virt álag frá yfirborði við botn undirstöðu	q'_d	1,3 kN/m ²

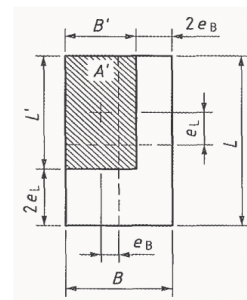
Álag

Áslægur kraftur við botn undirstöðu	V_{Ed}	250 kN/m
Vægi um langás undirstöðu	$M_{b,Ed}$	0 kNm/m
Láréttur kraftur í lengdarstefnu við botn undirstöðu	$H_{h,Ed}$	0 kN/m
Vægi um breiddarás undirstöðu	$M_{l,Ed}$	0 kNm/m
Láréttur kraftur í breiddarstefnu við botn undirstöðu	$H_{b,Ed}$	0 kN/m
Heildar láréttur kraftur	H_{Ed}	0 kN/m



Geometría

Breidd undirstöðu	b	1,00 m
Lengd undirstöðu	l	1,00 m
Hjámiðja í breiddarstefnu	e_b	0,00 m
Hjámiðja í lengdarstefnu	e_l	0,00 m
Virk breidd undirstöðu	b'	1,00 m
Virk lengd undirstöðu	l'	1,00 m
Virkur snertiflötur við botn undirstöðu	A'	1,00 m ²
Horn sem $H_{l,Ed}$ og $H_{b,Ed}$ mynda	θ	90,0 °
	$m_{b'}$	1,50
	m_f	1,50
	m_{θ}	3,00
	m	1,50



ÚTREIKNINGUR

Stuðlar skv. Jöfnu Terzaghi

Burðarþolsstuðull	N_q	24,8
Burðarþolsstuðull	N_{γ}	30,4
Lögunarstuðull	s_q	1,54
Lögunarstuðull	s_{γ}	0,70
Hallastuðull	i_q	1,00
Hallastuðull	i_{γ}	1,00

Burðargeta jarðvegs

Burðargeta frá yfirborðsálagi	$R_{q,d}/A'$	48 kN/m ²
Burðargeta frá eiginþyngd	$R_{\gamma,d}/A'$	205 kN/m ²
Samanlögð burðargeta	R_d/A'	253 kN/m ²
Álag	V_d/A'	250 kN/m ²

NIÐURSTÖÐUR

Athugun á burðargetu jarðvegs

$$(V_{Ed}/A')/(R_{q,d}/A') \quad 0,99 \leq 1,0$$

Burðargeta í lagi

Athugun á burðargetu gegn hliðarfærslu

$$H_{Ed}/(V_{Ed} \tan(\varphi'_{pl,d})) \quad 0,00 \leq 1,0$$

Burðargeta gegn hliðarfærslu í lagi

Athugun ef ítarlegar hönnunar er þörf sökum hjámiðju

$$e_p/b \quad 0,00 \leq 0,17$$

Ítarlegar hönnunar ekki þörf

$$e_l/l \quad 0,00 \leq 0,17$$

Ítarlegar hönnunar ekki þörf

Unirstaða B/C

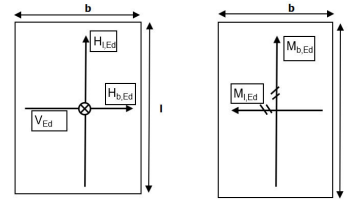
INNSLÁTTUR

Jarðvegspárametrar

Karakterískt viðnámshorn	φ'_{pLk}	39,2 °
Hlutstuðull á viðnámshorn	γ_{φ}	1,25
Hönnunar viðnámshorn	$\varphi'_{pl,d}$	33,1 °
Rúmþyngd	γ'	19,6 kN/m ³
Virt álag frá yfirborði við botn undirstöðu	q'_d	1,3 kN/m ²

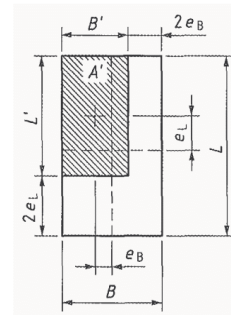
Álag

Áslægur kraftur við botn undirstöðu	V_{Ed}	30 kN/m
Vægi um langás undirstöðu	$M_{b,Ed}$	0 kNm/m
Láréttur kraftur í lengdarstefnu við botn undirstöðu	$H_{h,Ed}$	0 kN/m
Vægi um breiddarás undirstöðu	$M_{l,Ed}$	0 kNm/m
Láréttur kraftur í breiddarstefnu við botn undirstöðu	$H_{b,Ed}$	0 kN/m
Heildar láréttur kraftur	H_{Ed}	0 kN/m



Geometría

Breidd undirstöðu	b	0,50 m
Lengd undirstöðu	l	0,50 m
Hjámiðja í breiddarstefnu	e_b	0,00 m
Hjámiðja í lengdarstefnu	e_l	0,00 m
Virk breidd undirstöðu	b'	0,50 m
Virk lengd undirstöðu	l'	0,50 m
Virkur snertiflötur við botn undirstöðu	A'	0,25 m ²
Horn sem $H_{l,Ed}$ og $H_{b,Ed}$ mynda	θ	90,0 °
	$m_{b'}$	1,50
	m_f	1,50
	m_{θ}	3,00
	m	1,50



ÚTREIKNINGUR

Stuðlar skv. Jöfnu Terzaghi

Burðarþolsstuðull	N_q	26,5
Burðarþolsstuðull	N_v	33,2
Lögunarstuðull	s_q	1,55
Lögunarstuðull	s_v	0,70
Hallastuðull	i_q	1,00
Hallastuðull	i_v	1,00

Burðargeta jarðvegs

Burðargeta frá yfirborðsálagi	$R_{q,d}/A'$	51 kN/m ²
Burðargeta frá eiginþyngd	$R_{v,d}/A'$	114 kN/m ²
Samanlögð burðargeta	R_d/A'	165 kN/m ²
Álag	V_d/A'	120 kN/m ²

NIÐURSTÖÐUR

Athugun á burðargetu jarðvegs

$$(V_{Ed}/A')/(R_{q,d}/A') \quad 0,73 \leq 1,0$$

Burðargeta í lagi

Athugun á burðargetu gegn hliðarfærslu

$$H_{Ed}/(V_{Ed} \tan(\varphi'_{pl,d})) \quad 0,00 \leq 1,0$$

Burðargeta gegn hliðarfærslu í lagi

Athugun ef ítarlegar hönnunar er þörf sökum hjámiðju

$$e_p/b \quad 0,00 \leq 0,17$$

Ítarlegar hönnunar ekki þörf

$$e_y/l \quad 0,00 \leq 0,17$$

Ítarlegar hönnunar ekki þörf

Undirstaða E

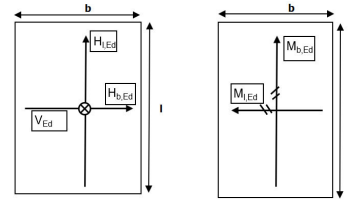
INNSLÁTTUR

Jarðvegspárametrar

Karakterískt viðnámshorn	φ'_{pLk}	38,8 °
Hlutstuðull á viðnámshorn	γ_{φ}	1,25
Hönnunar viðnámshorn	$\varphi'_{pl,d}$	32,7 °
Rúmþyngd	γ'	19,4 kN/m ³
Virt álag frá yfirborði við botn undirstöðu	q'_d	1,3 kN/m ²

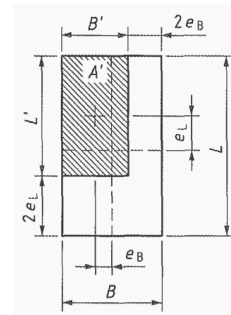
Álag

Áslægur kraftur við botn undirstöðu	V_{Ed}	130 kN/m
Vægi um langás undirstöðu	$M_{b,Ed}$	0 kNm/m
Láréttur kraftur í lengdarstefnu við botn undirstöðu	$H_{h,Ed}$	0 kN/m
Vægi um breiddarás undirstöðu	$M_{l,Ed}$	0 kNm/m
Láréttur kraftur í breiddarstefnu við botn undirstöðu	$H_{b,Ed}$	0 kN/m
Heildar láréttur kraftur	H_{Ed}	0 kN/m



Geometría

Breidd undirstöðu	b	0,80 m
Lengd undirstöðu	l	0,80 m
Hjámiðja í breiddarstefnu	e_b	0,00 m
Hjámiðja í lengdarstefnu	e_l	0,00 m
Virk breidd undirstöðu	b'	0,80 m
Virk lengd undirstöðu	l'	0,80 m
Virkur snertiflötur við botn undirstöðu	A'	0,64 m ²
Horn sem $H_{l,Ed}$ og $H_{b,Ed}$ mynda	θ	90,0 °
	$m_{b'}$	1,50
	m_f	1,50
	m_{θ}	3,00
	m	1,50



ÚTREIKNINGUR

Stuðlar skv. Jöfnu Terzaghi

Burðarþolsstuðull	N_q	25,2
Burðarþolsstuðull	N_v	31,1
Lögunarstuðull	s_q	1,54
Lögunarstuðull	s_v	0,70
Hallastuðull	i_q	1,00
Hallastuðull	i_v	1,00

Burðargeta jarðvegs

Burðargeta frá yfirborðsálagi	$R_{q,d}/A'$	48 kN/m ²
Burðargeta frá eiginþyngd	$R_{v,d}/A'$	168 kN/m ²
Samanlögð burðargeta	R_d/A'	217 kN/m ²
Álag	V_d/A'	203 kN/m ²

NIÐURSTÖÐUR

Athugun á burðargetu jarðvegs

$$(V_{Ed}/A')/(R_{q,d}/A') \quad 0,94 \leq 1,0$$

Burðargeta í lagi

Athugun á burðargetu gegn hliðarfærslu

$$H_{Ed}/(V_{Ed}\tan(\varphi'_{pl,d})) \quad 0,00 \leq 1,0$$

Burðargeta gegn hliðarfærslu í lagi

Athugun ef ítarlegar hönnunar er þörf sökum hjámiðju

$$e_p/b \quad 0,00 \leq 0,17$$

Ítarlegar hönnunar ekki þörf

$$e_l/l \quad 0,00 \leq 0,17$$

Ítarlegar hönnunar ekki þörf



Reykjavík, 6. maí 2024

MSS24040232

MINNISPUNKTAR

Fundur með húsfélagi Bryggjugötu, Geirsgötu og Reykjastræti.

Húsfélag Bryggjugötu, Geirsgötu og Reykjastræti óskaði eftir kynningarfundum vegna fyrirhugaðs Parísarhjól á Miðbakka. Formaður húsfélagsins, Ásgeir Ásgeirsson og stjórnarmaður, Hannes Frímann Sigurðsson áframsendu fundarboð á meðlimi húsfélagsins en samanlagt er um 71 íbúð að ræða. Fundur fór fram 6. maí 2024 á Teams. Kamma Thordarson, verkefnastjóri í atvinnu og borgarþróunarteymi sat fundinn fyrir hönd Reykjavíkurborgar.

- Húsfélag Bryggjugötu, Geirsgötu og Reykjastræti er alfarið á mótum uppsetningu Parísarhjól á Miðbakka.
- Húsfélagið fer fram á að Parísarhjól verði ekki sett upp á þessum stað.
- Þau lýsa yfir eftirfarandi áhyggjum:
 - Að fólk í Parísarhjól sjái inn í íbúðir sínar.
 - Að það verði læti og ónæði af starfseminni. Hér er sérstaklega sett spurningarmerki við opnunartíma sem er áætlaður milli 11 og 23 en útvistartími barna er til 22 og þykir íbúum eðlilegra að miða við kl 22.
 - Að það verði heimiluð tónlist inni í eða við Parísarhjól án þess að því séu settar verulegar mælanlegar skorður.
 - Að það verði mikil hávaðamengun. Hér gera íbúar kröfu um að það verði reglulegar hávaðamælingar hjá blokkunum til að meta hvort lætin séu of mikil. Að það verði til gögn sem meta ónæðið eftir sumarið. (Vísu þó til þess að þau vilji helst ekki sjá Parísarhjól rísa en þessi krafa er sett fram til vara).
 - Að tímabundið verkefni þróist yfir í langtímaverkefni án tillits til skoðana íbúa á verkefninu.
 - Að Parísarhjól auki umferð á svæðinu og sérstaklega að fleiri bílar muni leggja í leyfisleysi á vistgötu þeirra. Hér má nefna að íbúar hafa oft kvartað yfir bílastæðamálum í sínu nærumhverfi og vilja meiri stuðning frá borginni varðandi þá bíla sem leggja þarna í leyfisleysi.
 - Íbúar eru almennt ósáttir við þessa hugmynd að staðsetningu Parísarhjól og stinga upp á því að setja það frekar upp í Hljómskálagarðinum, fjarri sér. Að þeirra mati eiga rökun um haftengda upplifun ekki við þar sem staðsetningin er ekki nauðsynleg til að upplifa hafið úr Parísarhjól. Grenndarkynning hefur ekki farið fram. Íbúar gera athugasemd við vöntun á samráði áður en fyrir liggur að semja við rekstraraðila. Þeir bjóðast til að safna undirskriftum formlega ef það styrkir mál þeirra.



Reykjavík