



Borgarráð Reykjavíkur  
Tjarnargötu 11  
101 Reykjavík

Hér með sendist útskrift úr gerðabók skipulags- og samgönguráðs frá 4. mars 2020 varðandi eftirfarandi mál.

### **Hringbraut 116, Bykoreitur**

Að lokinni auglýsing er lögð fram að nýju umsókn Plúsarkitekta ehf. dags 27. júní 2019 varðandi breytingu á deiliskipulagi Byko reitar á lóðinni nr. 77 við Sólvallagötu og nr. 116 við Hringbraut. Breytingin felst í hækkun hámarksfjölda íbúða úr 70 íbúðum í 84, inn- og útkeyrsla í bílakjallara heimiluð frá Hringbraut en engin útkeyrsla við Sólvallagötu, svalir megi ná út fyrir lóðarmörk byggingu sem stendur við Hringbraut, samkvæmt uppdráttum Plúsarkitekta ehf. dags 27. júní 2019, br. 26. febrúar 2020. Einnig er lögð fram hljóðsvistarskýrsla Eflu dags. 17. apríl 2019 og minnisblað EFLU dags. 7. ágúst 2019 um áhrif á samgöngur. Tillagan var auglýst frá 10. september 2019 til og með 31. október 2019. Eftirtaldir aðilar sendu athugasemdir: Ólafur Hauksson dags. 22. september 2019, Sigríður Erla Jóhannudóttir dags. 22. október 2019, Erla Björk Baldursdóttir dags. 22. október 2019, Margrét Einarsdóttir skólastjóri f.h. skólaráðs Vesturbæjarskóla dags. 29. október 2019 og Íbúasamtök Vesturbæjar dags. 31. október 2019. Einnig er lögð fram umsögn Vegagerðarinnar dags. 2. desember 2019 og umsögn skipulagsfulltrúa dags. 10. janúar 2020.

*Samþykkt með vísan til umsagnar skipulagsfulltrúa dags. 10. janúar 2020.  
Vísað til borgarráðs.*

*Fulltrúar Samfylkingarinnar, Viðreisnar og Pírata leggja fram svohljóðandi bókun: Breytingin felur í sér óverulegar breytingar á gildandi deiliskipulagi. Uppbygging á reitnum fellur vel að stefnu Aðalskipulagsis Reykjavíkur um þéttingu byggðar. Heimild til hótelluppbyggingar er tekin út og í staðinn gert ráð fyrir fleiri íbúðum. Varðandi umræðu um umferðarflæði á hringtorginu sem liggur að reitnum þá er stefnt á að hefja greiningavinnu á svæðinu og hvaða rými þarf undir þær samgöngur. Er stefnt að því að sú greiningarvinna verði í samvinnu við Vegagerðina og fari fram strax á fyrri hluta þessa árs.*

*Áheyrnarfulltrúi Flokks fólksins leggur fram svohljóðandi bókun: Fram kemur í kynningu að ekki sé verið að auka byggingarmagn og ekki eigi að hækka byggingar á Byko reitnum. Þær athugasemdir sem hafa borist eru margar mjög verðugar að skoða og snúa m.a. að öryggi og vindmælingum. Flokkur fólksins fagnar því að skoða á nánar áhrif af formi húsa við endurgerð þessa svæðis með tilliti til vindsveipa. Mikilvægt er að prófa mismunandi gerðir bygginga í líkantilraunum í vindgöngum enda*



## Reykjavíkurborg

Umhverfis- og skipulagssvið

*skipta förm húsa miklu máli þegar spurning er hversu mikinn vind þau draga niður að jörðu. Öll vitum við að ekki tókst nógu vel til með Höfðatorgið en þar eru vindsveipir stundum hættulega sterkir líklega vegna þess að lögun bygginga dregur vind niður að jörðu. Hvað varðar öryggisþáttinn þá hefur Hringbrautin mjög lengi verið ein af þeim götum þar sem gangandi og hjólandi vegfarendum er hættu búinn. Flokkur fólksins vonar að öryggisþátturinn á þessu svæði verði skoðaður ofan í smæstu öreindir.*

*Aheyrnarfulltrúi Miðflokksins leggur fram svohljóðandi bókun:*

*Lýst er yfir miklum áhyggjum að þessari uppbyggingu hvað varðar umferðarmál. Nú þegar er hættulegt ástand á Hringbraut hvað varðar þverun og nákvæmlega enginn vilji til að breyta því. Minnt er á að Hringbrautin er þjóðvegur fyrir íbúa Seltjarnarness út úr bæjarfélaginu. Á þessum reit var áætlað að byggja upp hótél en frá þeim áformum hefur nú verið fallið og þess í stað á að fjölga íbúðum á reitnum um 20% - úr 70 í 84. Það þýðir að bílum fjölgar mjög á þessu svæði og eykst þá umferðin á Hringbraut enn frekar. Andvaraleysi borgarinnar og Vegagerðarinnar vegna Hringbrautar er fordæmalaus en fram hefur komið viljaleysi borgarinnar til að bæta úr umferðarmálum á þessu svæði.*

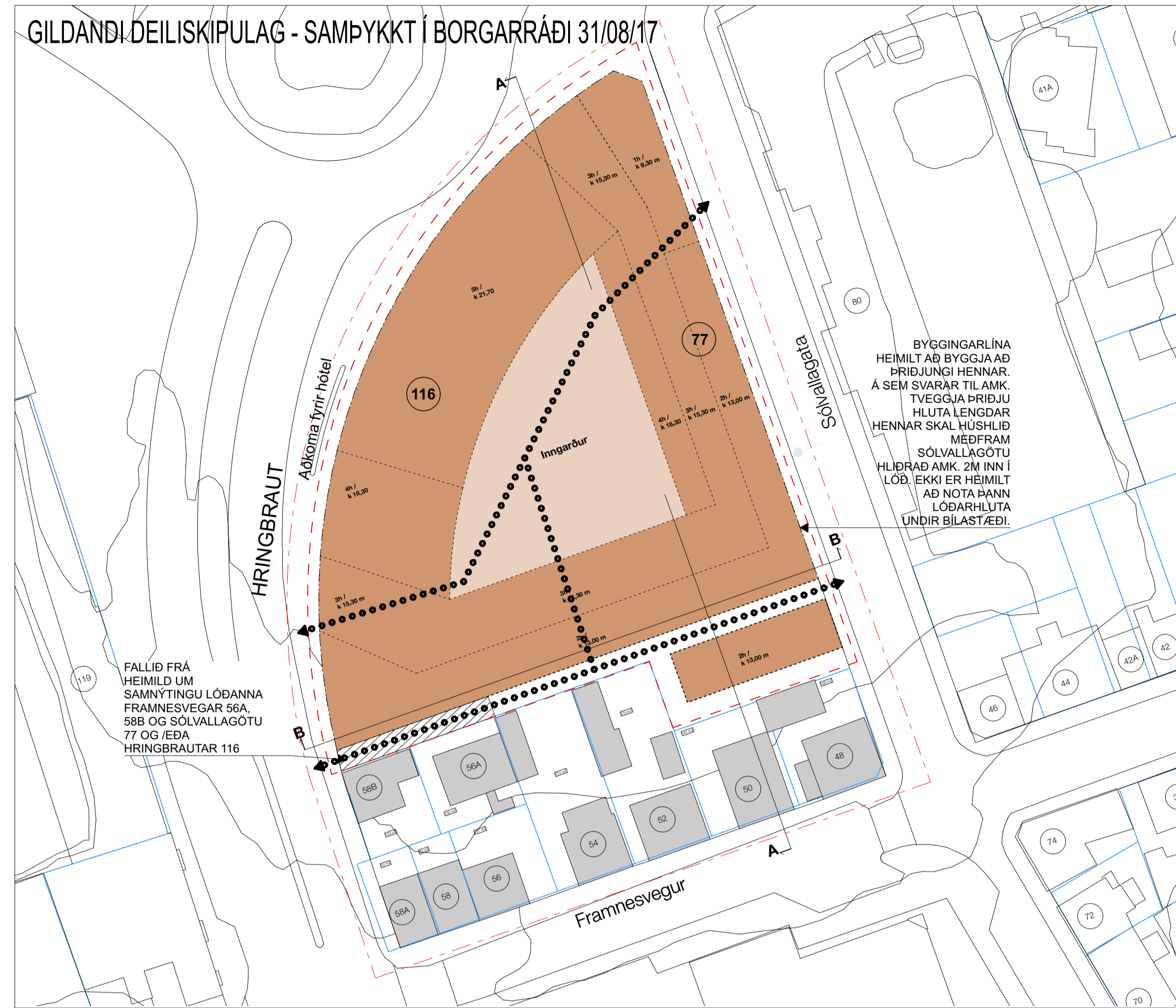
F.h. umhverfis- og skipulagssviðs

Harri Ormarsson

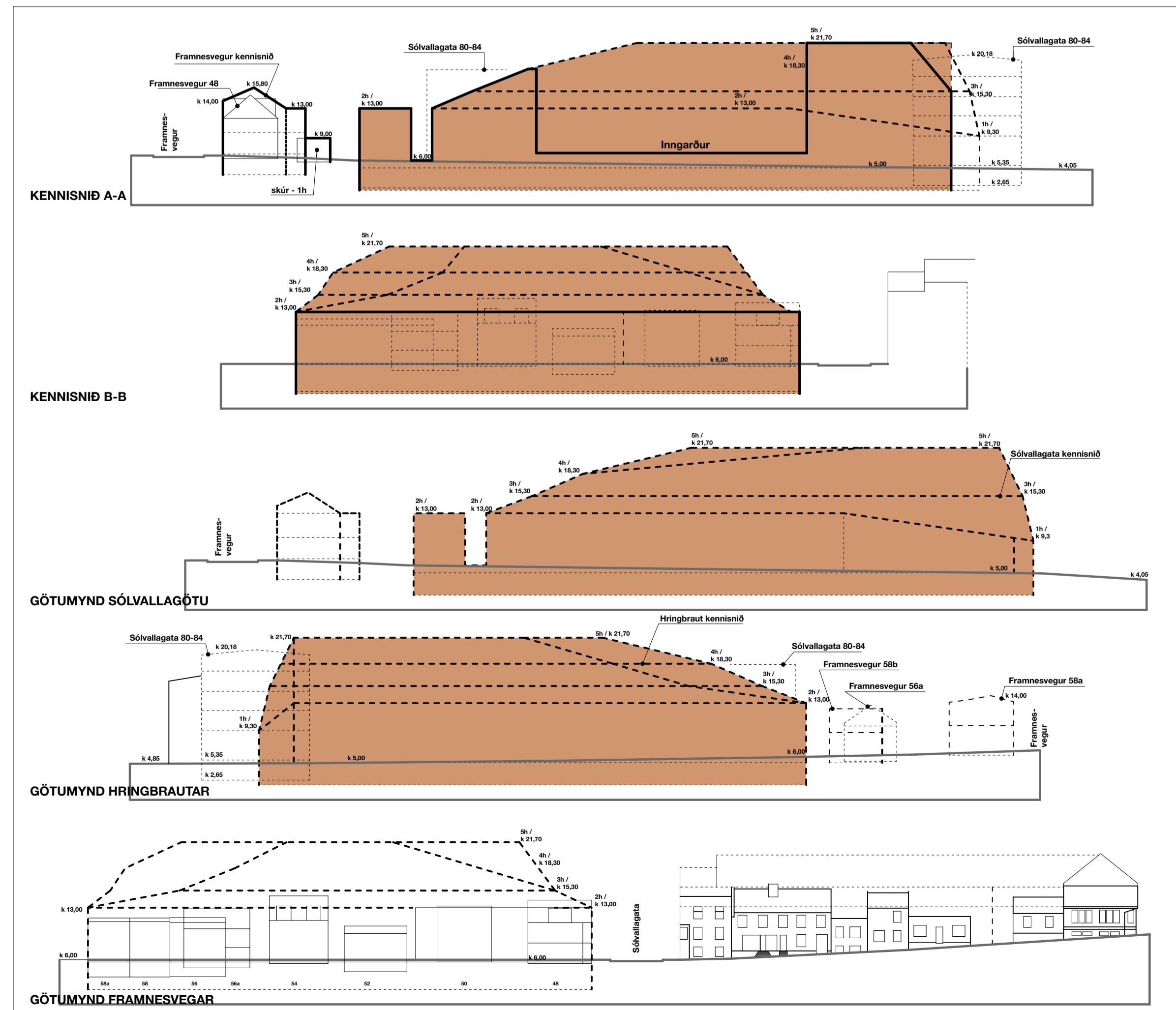
Fylgiskjöl: uppdráttum Plúsarkitekta ehf. dags 27. júní 2019, br. 26. febrúar 2020, hljóðsvistarskýrsla Eflu dags. 17. apríl 2019 og minnisblað EFLU dags. 7. ágúst 2019, innkomnar athugasemdir, umsögn Vegagerðarinnar dags. 2. desember 2019 og umsögn skipulagsfulltrúa dags. 10. janúar 2020.

# DEILISKIPULAGSBREYTING BYKÓ-REITAR VEGNA SÓLVALLAGÖTU 77 / HRINGBRAUTAR 116

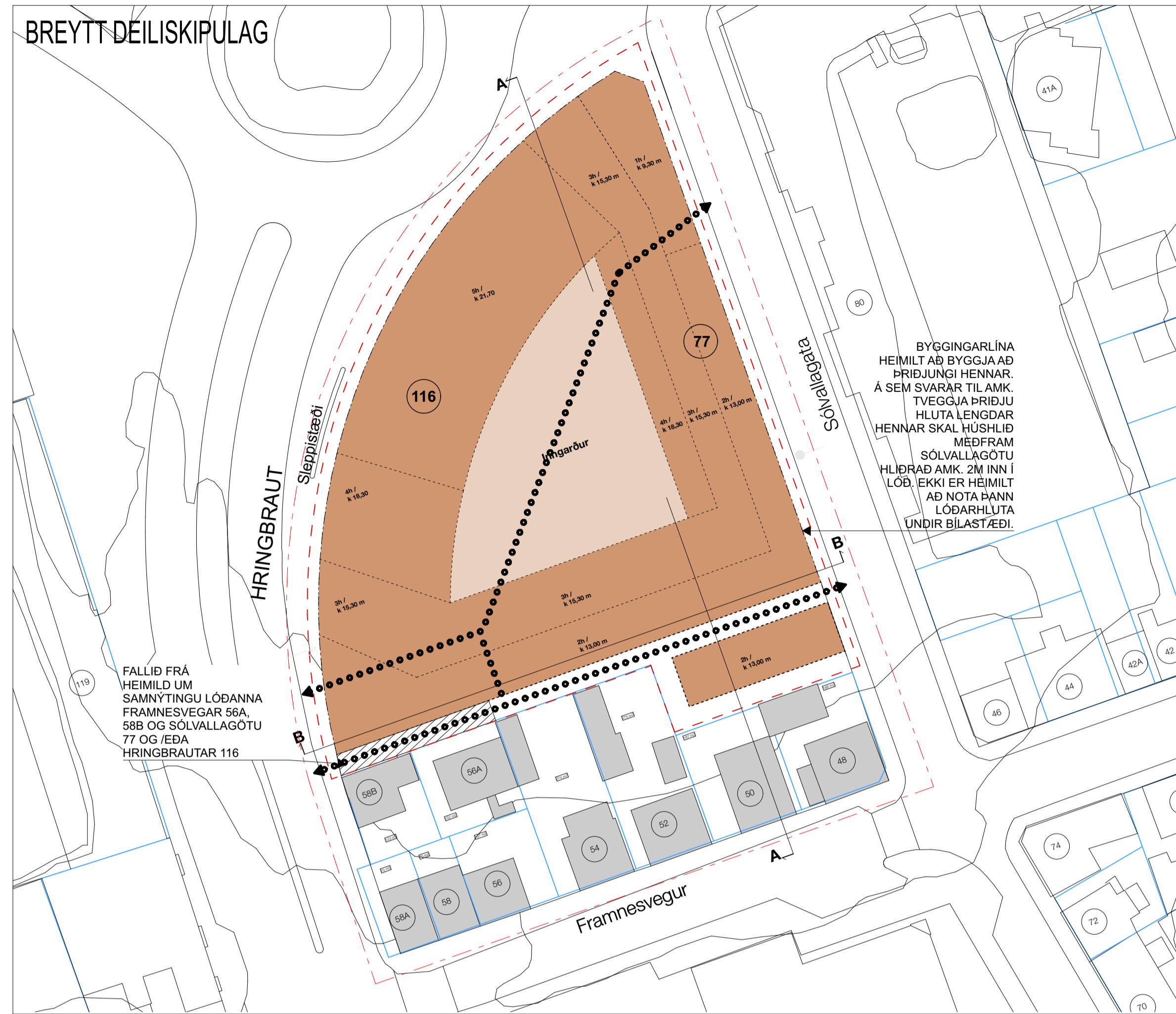
GILDANDI DEILISKIPULAG - SAMÞYKKT Í BORGARRÁÐI 31/08/17



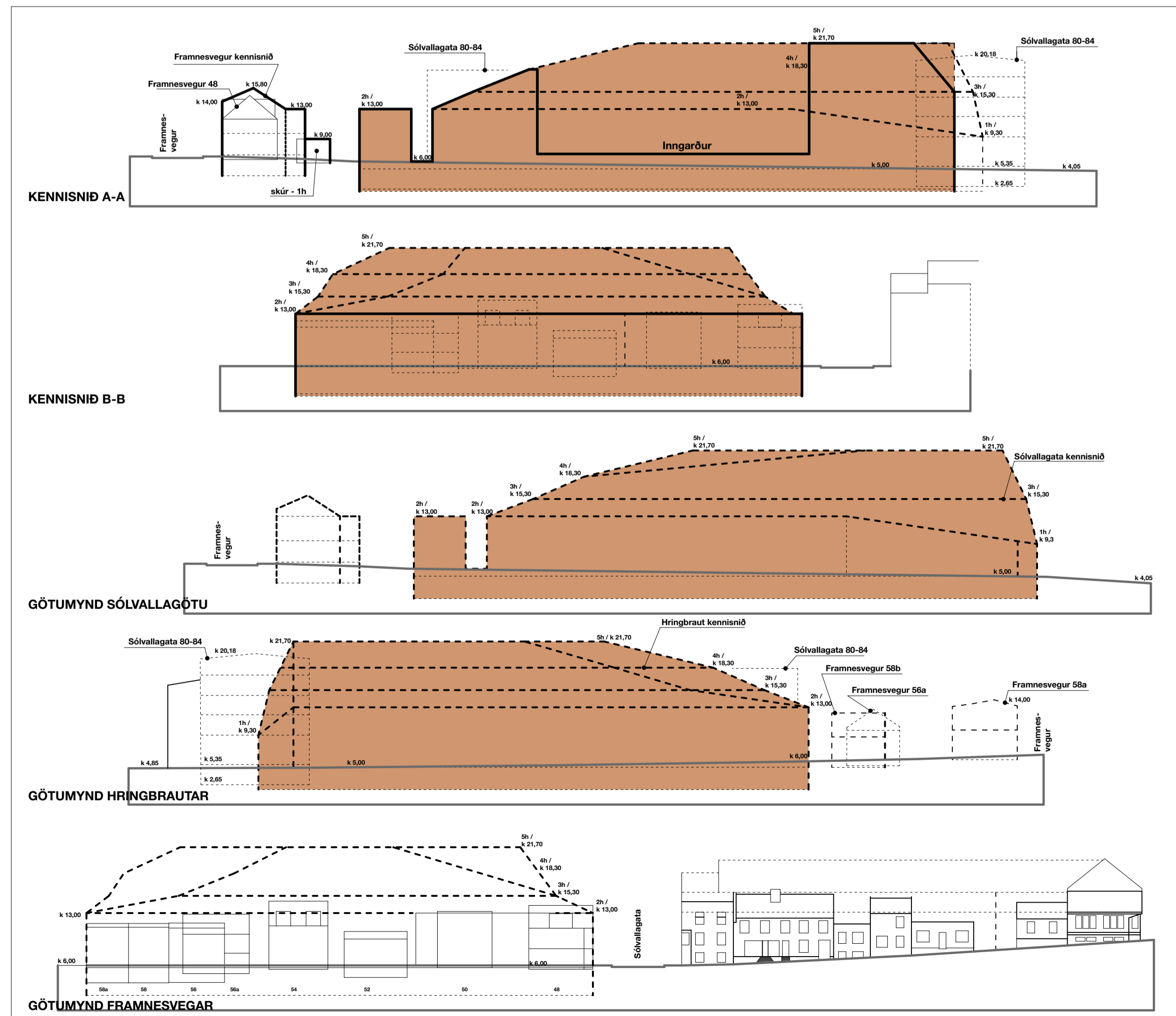
KENNISNIÐ / GÖTUMYNDIR - BREYTT DEILISKIPULAG



# BREYTT DEILISKIPULAG



KENNISNIÐ / GÖTUMYNDIR - BREYTT DEILISKIPULAG



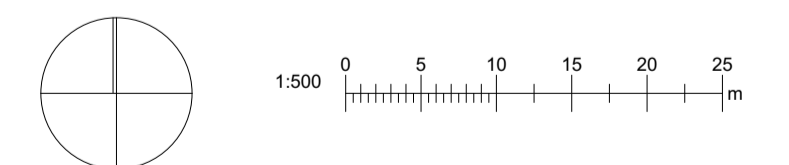
Hluti aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030

## Reykjavíkurborg BYKÓ-REITUR

### SKÝRINGAR:

- AFMÖRKUN DEILISKIPULAGS
- - - SVÆÐI SEM BREYTINGAR NÁ TIL
- LÓÐAMÖRK
- X M2 STÆRÐ LÓÐAR Í FERMETRUM
- BYGGINGAREITUR HÁMARK
- 00 HÚSNÚMER
- NÚVERANDI BYGGINGAR
- INNKEYRSLA Á LÖÐ EÐA Í BILASTÆDAHÚS
- ÚTKEYRSLA Á LÖÐ EÐA Í BILASTÆDAHÚS
- KVÖÐ UM GÖNGUUMFERÐ (staðsetning gönguleiða inn í og um inngang er aðeins leiðbeinandi en ekki bindandi)

N



UPPFERT : 26/02/2020

**Arkitektar**

BYKÓ-REITUR / staðgreinir 1.138.1  
Hringbraut, Sólvallagata, Framnesvegur  
Reykjavík  
Deiliskipulag

dags: 27/06/2019  
mkv: 1 : 500  
teikning: 1



SKUGGAVARP  
SUMARSÓLSTÖÐUR



GILDANDI DEILISKIPULAG



SAMKVÆMT BREYTTU DEILISKIPULAGI

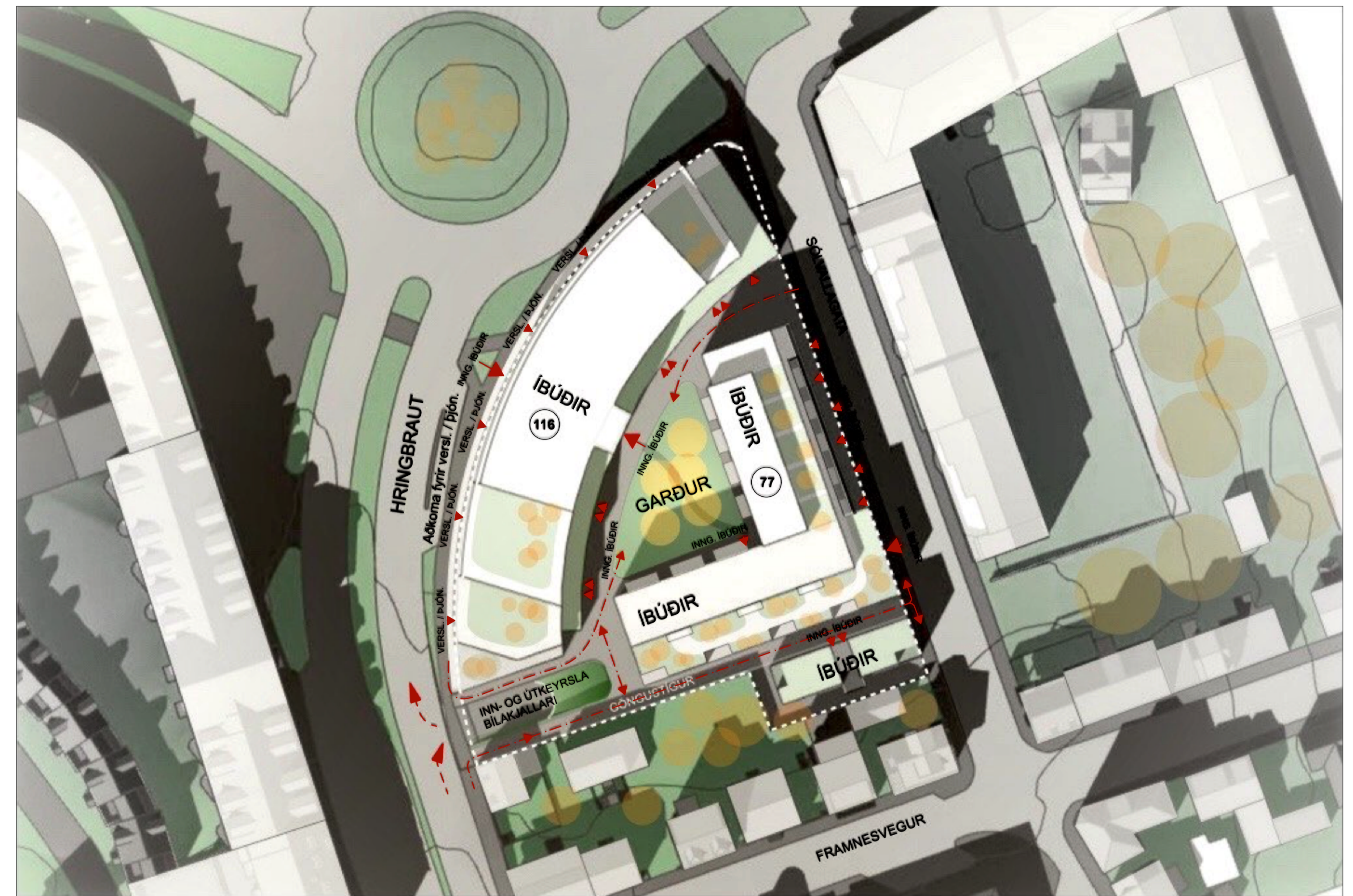
JAFNDÆGUR



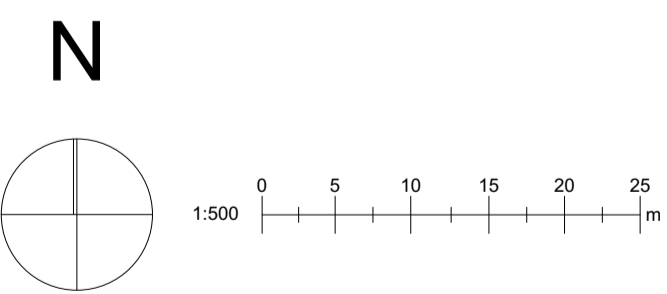
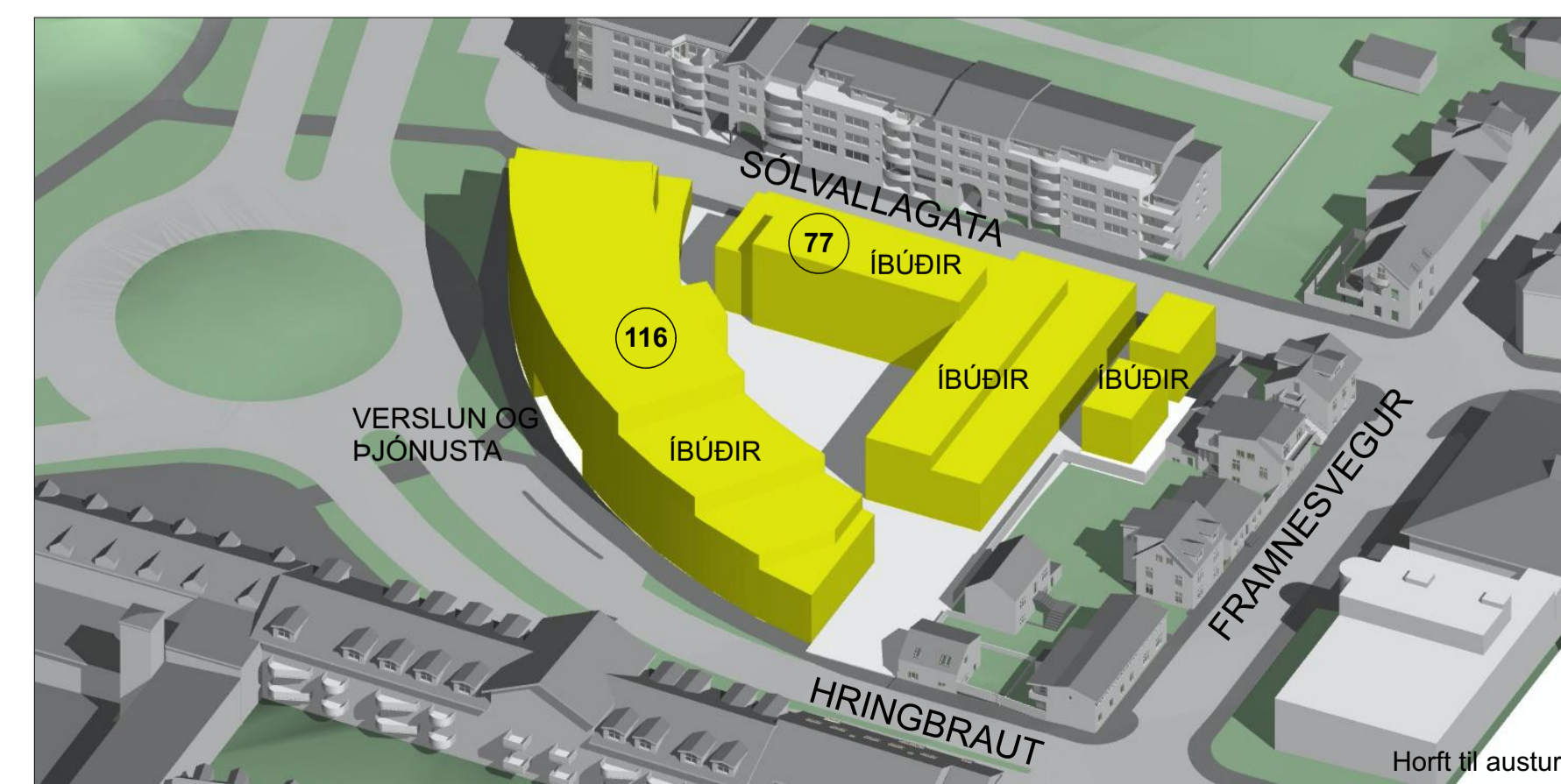
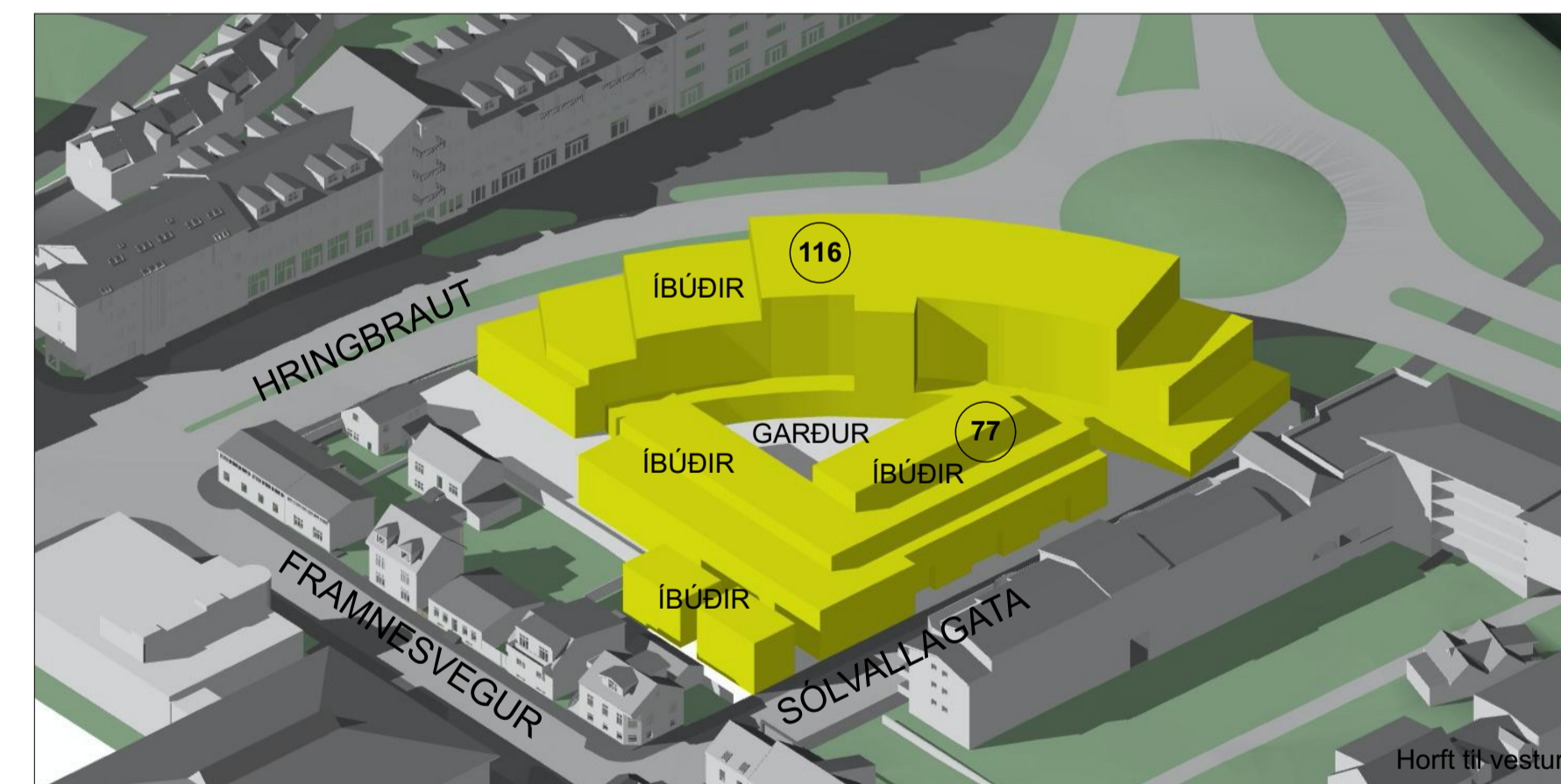
GILDANDI DEILISKIPULAG



SAMKVÆMT BREYTTU DEILISKIPULAGI



SKÝRINGARMYNDIR



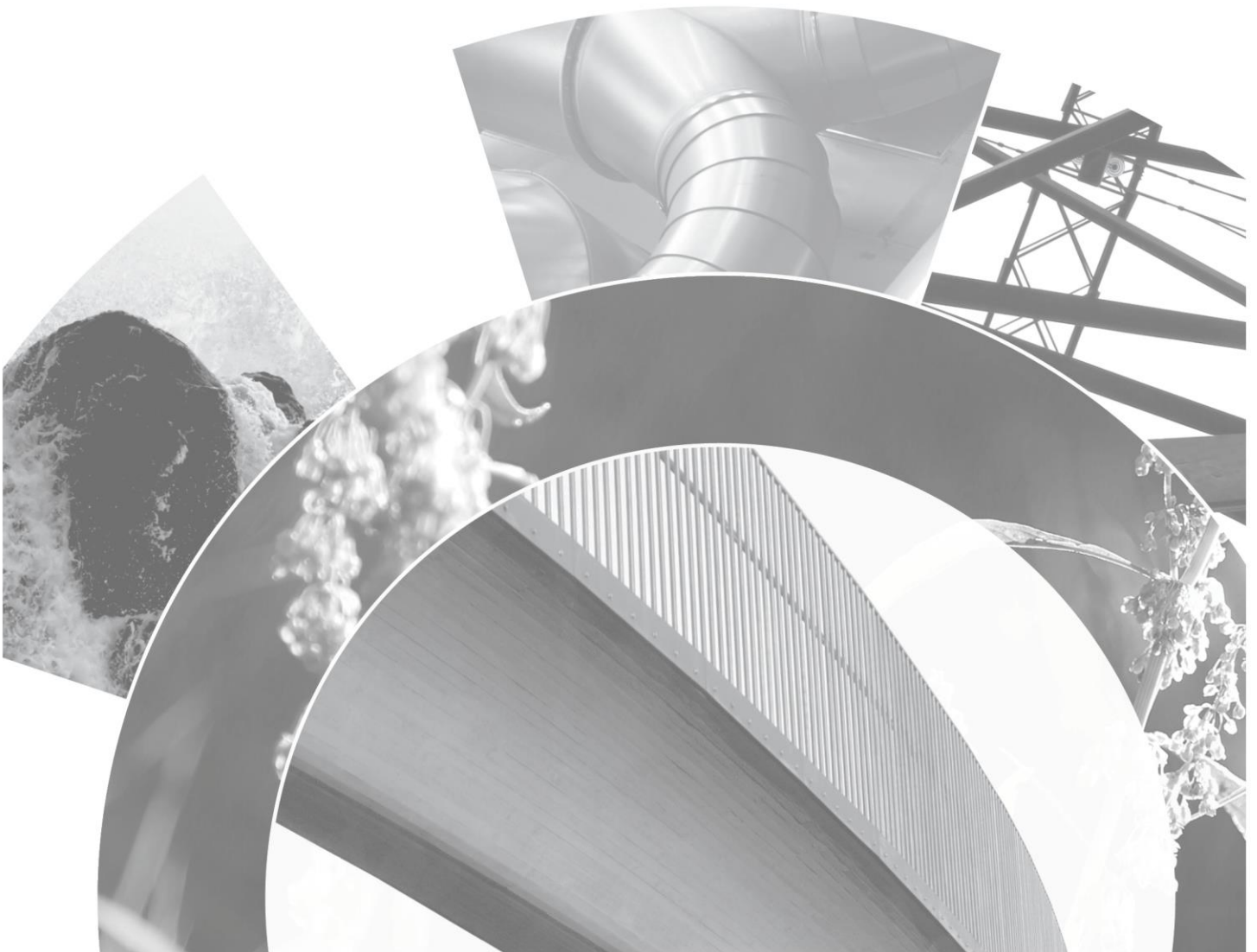
Breytt: 3.7.2019  
Skuggavarp og afstöðumynd uppfærð.

**Arkitektar**

BYKÓ-REITUR / staðgreinir 1.138.1  
Hringbraut, Sólvallagata, Framnesvegur  
Reykjavík  
Skuggavarp og skýringarmyndir

UPPFÆRT : 26/02/2020

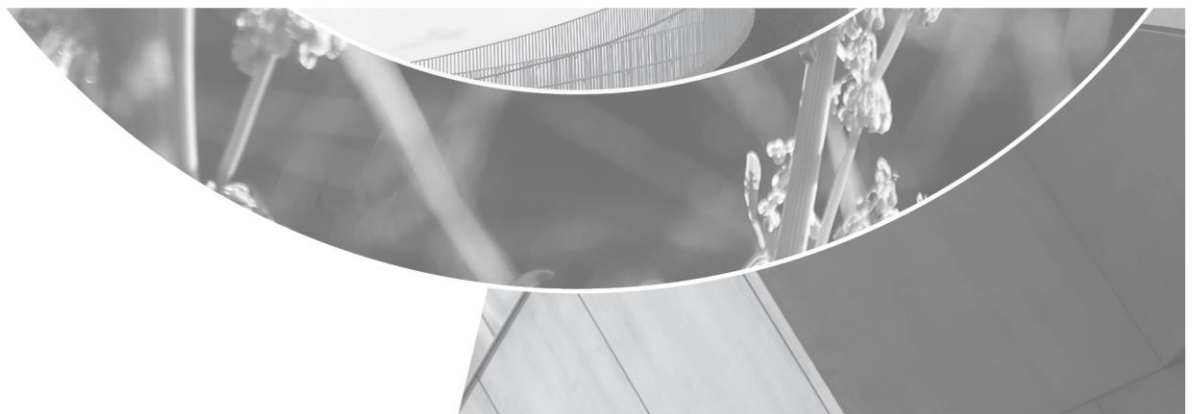
dags: 27/06/2019  
mkv: 1 : 500  
teikning: 3



## DEILSKIPULAG Á BYKO REIT

Hljóðvist

17.04.2019



## GREINARGERÐ – UPPLÝSINGABLAÐ

### SKJALALYKILL

8051-001-54-GRG-V01

### SÍÐUFJÖLDI

9 + viðauki

### VERKEFNISSTJÓRI / FULLTRÚI VERKKAUPA

Jón Þór Gunnarsson

### VERKEFNISSTJÓRI EFLA

Kristrún Gunnarsdóttir

### LYKILORÐ

Hljóðvist, hljóðstig, Reglugerð um hávaða, hávaðakort

### STAÐA SKÝRSLU

- Í vinnslu  
 Drög til yfirlstrar  
 Lokið

### DREIFING

- Opin  
 Dreifing með leyfi verkkaupa  
 Trúnaðarmál

### TITILL SKÝRSLU

Deiliskipulag á Byko reit. Hljóðvist

### VERKHEITI

BYKO reitur - hljóðvist deiliskipulag

### VERKKAUPI

Kaldalón hf

### HÖFUNDUR

Kristrún Gunnarsdóttir

### ÚTDRÁTTUR

Í tengslum við deiliskipulagsvinnu fyrir lóð við Byko reit við hringtorg að Hringbraut, Eiðisgranda og Ánanaust hefur farið fram greining á hljóðvist á deiliskipulagsreitnum. Í þessari greinargerð um hljóðvist er fjallað um hljóðstig við húshliðar, á dvalarsvæðum á lóð og hljóðstig innandyr. Fjallað er um lausnir og mótvægisáðgerðir til þess að koma til móts við reglugerðarkröfur um hljóðstig frá umferð.

## ÚTGÁFUSAGA

NR.	HÖFUNDUR	DAGS.	RÝNT	DAGS.	SAMÞYKKT	DAGS.
01	Kristrún Gunnarsdóttir	17.04.19	Ólafur Daníelsson	17.04.19	Kristrún Gunnarsdóttir	17.04.19

Hljóðvistargreinargerð með deiliskipulagi.

## 1 INNGANGUR

Hér verður fjallað um niðurstöður hljóðvistarútreikninga og samantekt á kröfum í samræmi við reglugerð um hávaða nr. 724/2008 og hljóðvistarstaðal ÍST 45:2016, vegna deiliskipulags fyrir Byko reitinn.

Í töflu 1 má sjá yfirlit yfir verkkaupa og ráðgjafa verkefnisins.

**TAFLA 1** Verkkaupi og ráðgjafar

<b>VERKKAUPI</b>	Kaldalón	
<b>ARKITEKT</b>	Plús arkitektar	Páll Hjaltason, arkitekt FAÍ ph@plusark.is
<b>HLJÓÐVISTARHÖNNUN</b>	EFLA hf Lyngháls 4, 110 Reykjavík	Kristrún Gunnarsdóttir, hljóðverkfræðingur kristrun.gunnarsdottir@efla.is

## 2 ALMENNAR KRÖFUR OG FORSENDUR

### 2.1 Forsendur

Samkvæmt Aðalskipulagi Reykjavíkurborgar árin 2010-2030 er reiturinn skilgreindur sem íbúðabyggð. Reiturinn afmarkast af Hringbraut, Framnesvegi og Sólvallagötu. Afstöðumynd af reitnum má sjá á mynd 1. Hringbraut er aðalgata skv. aðalskipulagi og því er heimil fjölbreyttari landnotkun meðfram Hringbraut. Þá er um að ræða starfsemi sem fellur undir flokkana verslun og þjónusta. Verslun og þjónusta á jarðhæðum getur verið heimil. Umferðarmagn við reitinn er töluvert á Hringbraut og Ánanaust, en minna á öðrum götum.



**MYND 1** Afstöðumynd af Byko reitnum, frá Plús arkitektum.



Á þessu svæði er gert ráð fyrir að hljóðstig vegna annarra uppspretta hávaða, s.s. flugumferð eða iðnaðarhávaða, verði undir mörkum.

Hljóðstig frá umferð ökutækja er reiknað samkvæmt reglugerð um hávaða nr. 724/2008. Við hljóðútreikningana er hávaðareikniforritið *SoundPlan* [4] notað og hljóðstigið reiknað samkvæmt samnorrænu reiknilíkani, í samræmi við kröfur reglugerðar. Niðurstöður hljóðstigs miðast við upplýsingar um áætlaðar hæðir og gerðir nýbygginga ásamt upplýsingum um eldri hús á nærliggjandi lóðum.

## 2.2 Kröfur og reglugerðir

Í reglugerð um hávaða nr. 724/2008 eru sett fram viðmiðunarmörk fyrir leyfilegan hávaða vegna umferðar ökutækja sem  $L_{Aeq} = 55$  dB við íbúðarhúsnæði á íbúðarsvæðum. Í reglugerðinni er þó einnig gefið skilyrt svigrúm til undanþágu ef hljóðstig reiknast hærra. Þar sem hljóðstig reiknast  $L_{Aeq} > 55$  dB við húshliðar er hægt að sækjast eftir undanþágu af skipulagsyfirvöldum í samræmi við 5. gr. reglugerðar um hávaða nr. 724/2008. Undanþágan miðast við að fylgt sé sérstakri skilgreiningu í staðlinum ÍST 45:2016 sem gefur að hljóðstig þurfi að vera  $L_{Aeq} \leq 50$  dB á útisvæðum og við a.m.k. eina hlið íbúðar frá umferð ökutækja.

Hljóðstig á útisvæðum skal almennt vera  $L_{Aeq} \leq 55$  dB. Með útisvæðum er átt við svalir og dvalarsvæði á lóð svo sem leiksvæði og önnur svæði á lóðum íbúðarhúsa sem sérstaklega eru hugsuð til að njóta útiveru. Viðmiðunargildi um hljóðstig innandyrar er  $L_{Aeq,24} \leq 30$  dB og miðast við lokaða glugga en opnar loftrásir.

Þegar kemur að hönnun bygginga á reitnum skal farið eftir byggingarreglugerð nr. 112/2012. Í staðli ÍST 45:2016 sem byggingarreglugerð vísar til eru því einnig sett fram viðmiðunarmörk, sjá töflu 2.

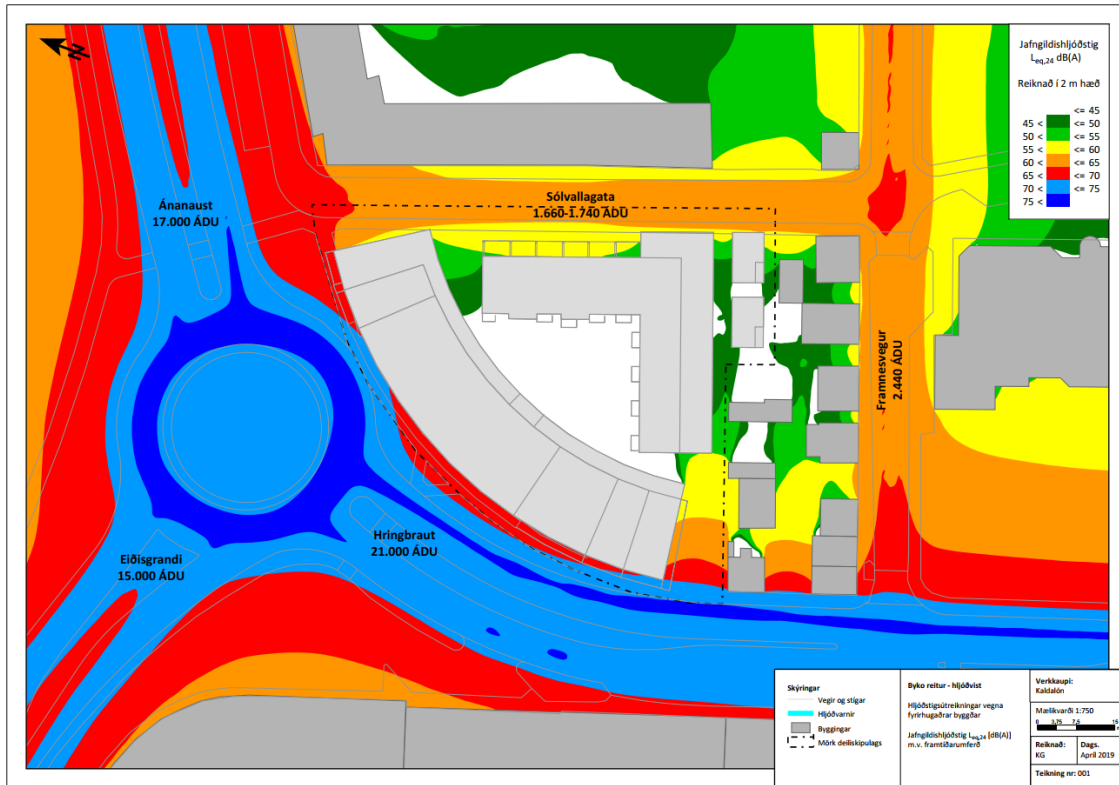
**TAFLA 2** Viðmiðunarmörk fyrir flokk C (lágmarkskröfur) í staðli ÍST 45:2016 vegna umferðar ökutækja  $L_{Aeq,24}$

	Á ÚTISVÆÐUM OG FYRIR UTAN GLUGGA	INNI
Íbúðarhúsnæði á íbúðarsvæðum	55 dB(A)	30 dB(A)
Íbúðarhúsnæði (útisvæði og fyrir utan glugga á a.m.k. einni húshlið)	50 dB(A)	30 dB(A)

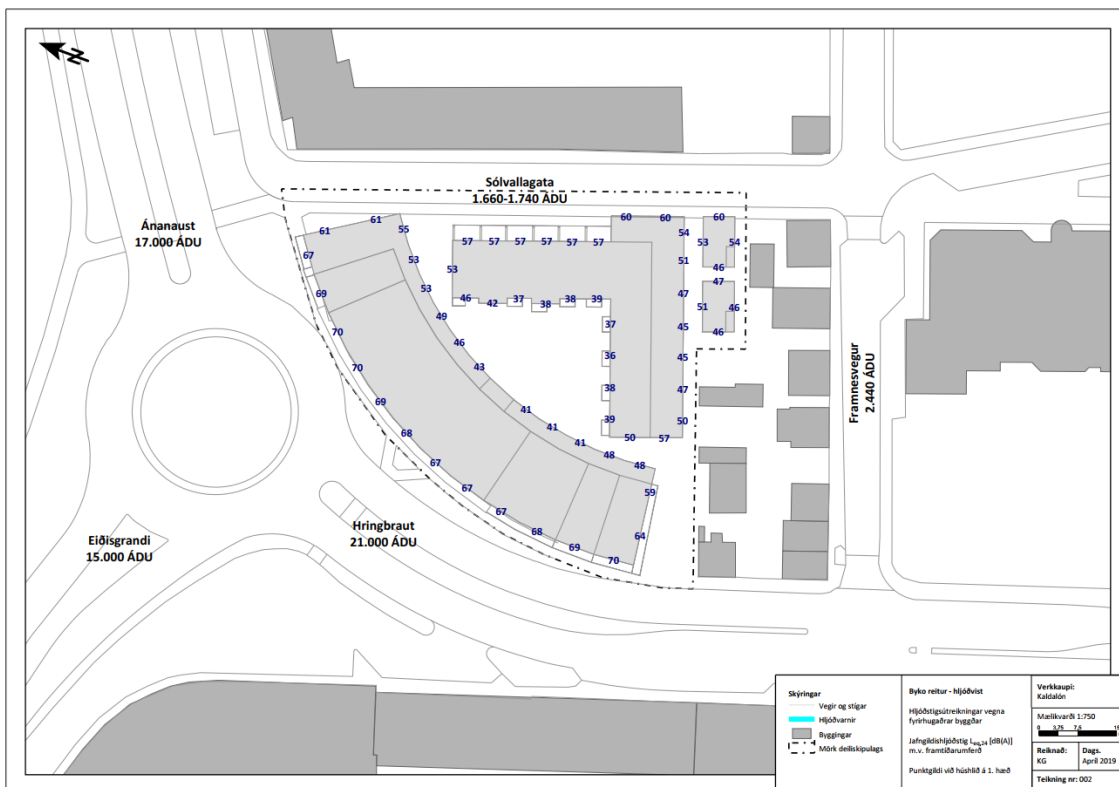
## 3 HLJÓÐVIST Í DEILISKIPULAG

### 3.1 Niðurstöður útreikninga á hljóðstigi

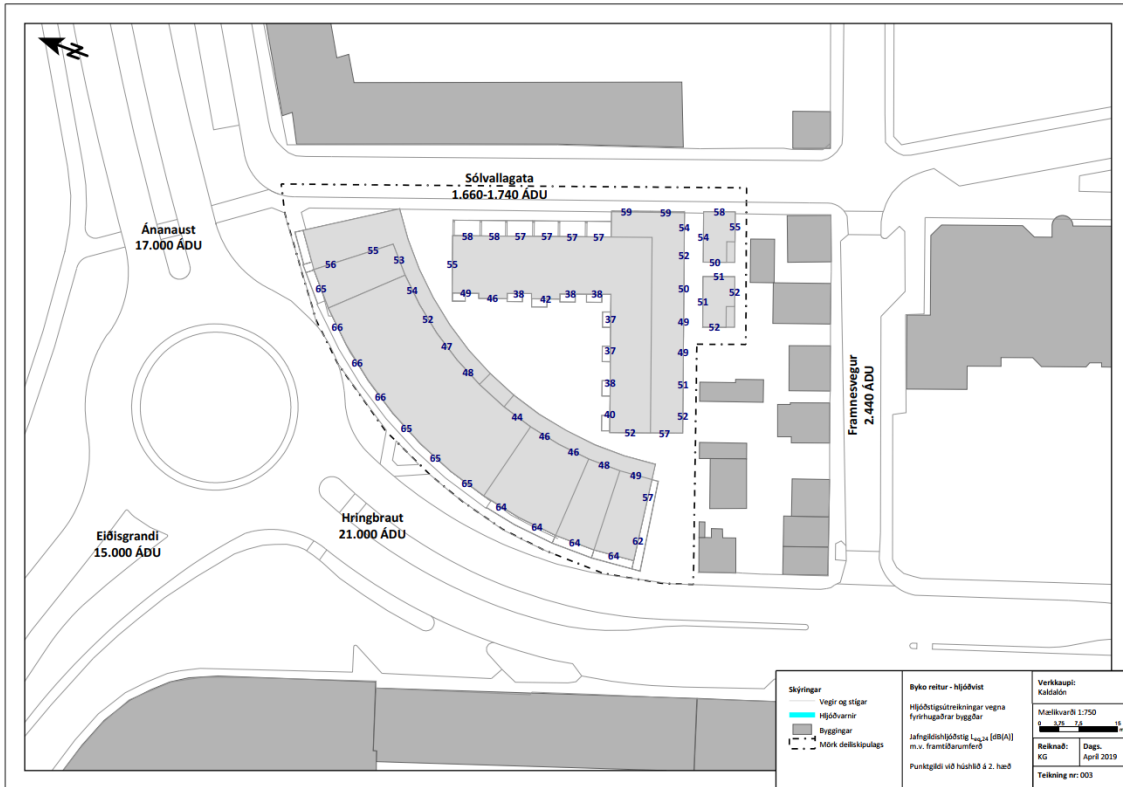
Við útreikninga hljóðkorta er tekið tillit til umferðarmagns, hraða, hlutfalls þungra ökutækja og hæðarlíkans af nánasta umhverfi. Umferðartölur eru metnar út frá áætlaðari framtíðarumferð eftir uppbyggingu á reit og er hér miðað við árið 2030. Á hljóðkortum er sýndur umferðarhraði ásamt umferðartölum. Hljóðkortið er reiknað í 2 m hæð yfir landi, sjá mynd 2. Útreiknuð punktildi við húshliðar eru frísviðsgildi, sýnd á myndum 3 til 7, sem hæsta hljóðstig við hverja húshlið á hverri hæð með tilkomu hljóðmanar.



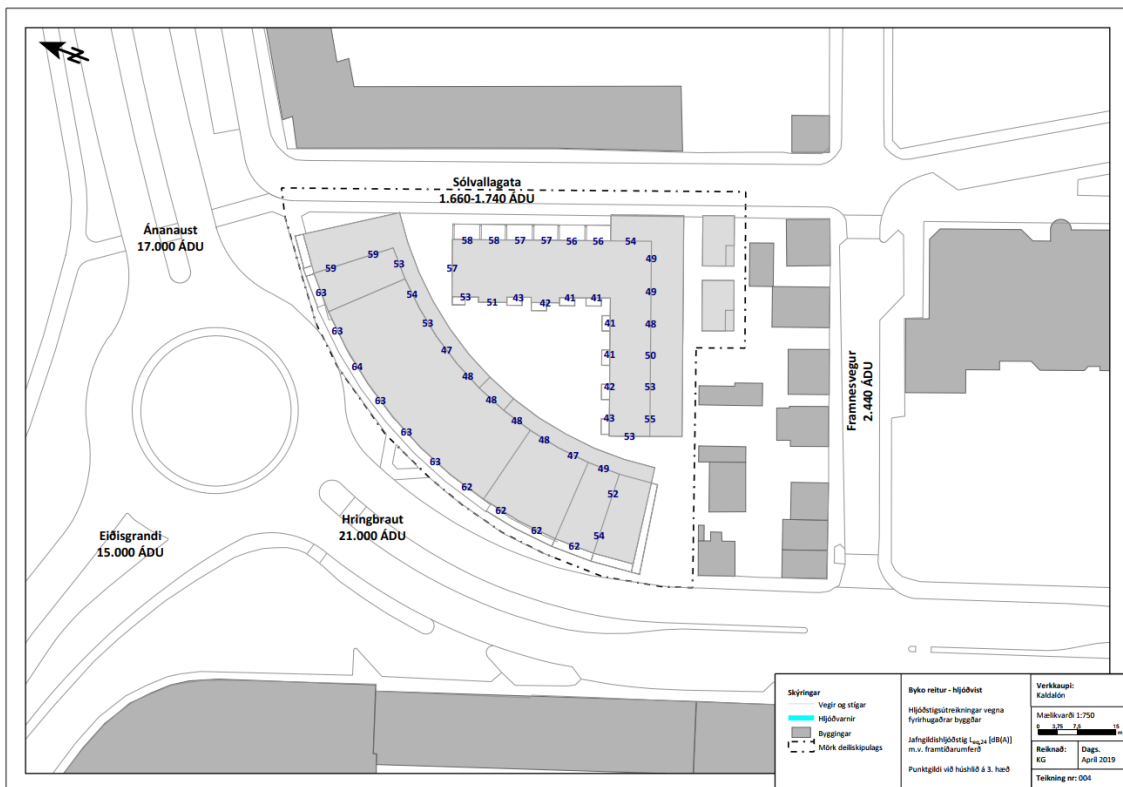
MYND 2 Byko reitur, hljóðkort í 2 m hæð yfir landi eftir uppbyggingu.



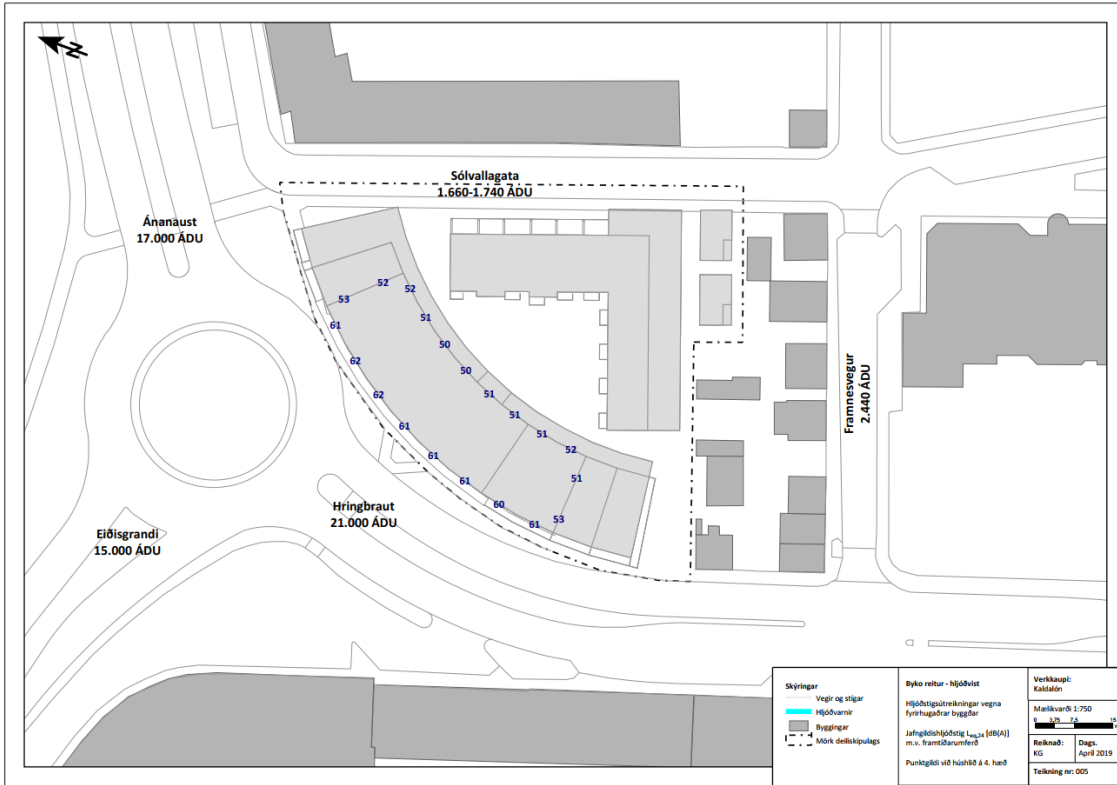
MYND 3 Byko reitur, hljóðstig við húshliðar, 1. hæð, eftir uppbyggingu.



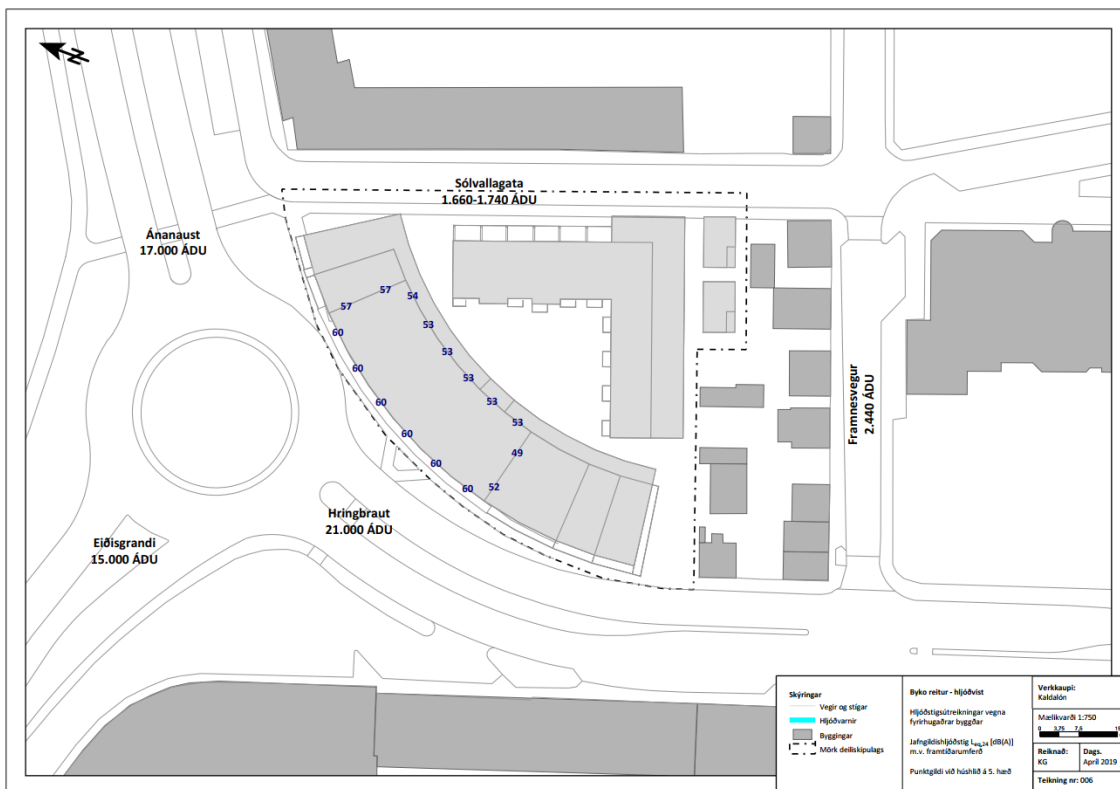
**MYND 4** Byko reitur, hljóðstíg við húshliðar, 2. hæð, eftir uppbyggingu.



**MYND 5** Byko reitur, hljóðstíg við húshliðar, 3. hæð, eftir uppbyggingu.



**MYND 6** Byko reitur, hljóðstig við húshliðar, 4. hæð, eftir uppbyggingu.



**MYND 7** Byko reitur, hljóðstig við húshliðar, 5. hæð, eftir uppbyggingu.

Á sameiginlegum dvalarsvæðum á lóð í inngarði reitsins reiknast hljóðstig  $L_{Aeq} \leq 55$  dB sbr. mynd 2 að ofan.

Á lóð Byko reitsins reiknast hljóðstig á húshliðum íbúða í allflestum tilfellum yfir mörkum reglugerðar og þar sem hljóðstig reiknast  $L_{Aeq} > 55$  dB við húshliðar er þörf á því að sækjast eftir undanþágu hjá skipulagsyfirlöndum í samræmi við 5. gr. reglugerðar um hávaða nr. 724/2008.

Ef hljóðstig reiknast  $L_{Aeq} > 55$  dB á húshlið íbúðar sem snýr að Hringbraut og  $L_{Aeq} \leq 50$  dB á skjólhlið en engin íverurými snúa að skjólhlið skal gera ráð fyrir svalalokun við íverurými s.s. stofu eða svefnherbergi.

Í viðauka eru sýnd hljóðkort fyrir reitinn miðað við framtíðarumferð eftir uppbyggingu á reit.

### 3.1.1 Íbúðahúsnæði, 5 hæða, samsíða Hringbraut

Hljóðstig reiknast  $L_{Aeq} > 55$  dB á þeim húshliðum íbúða sem snúa að Hringbraut. Samkvæmt teikningum Plús arkitekta að byggingunni eru allar íbúðir útfærðar þannig að þær hafa skjólhlið með  $L_{Aeq} \leq 50$  dB, annað hvort með að láta þær snúa að hljóðlátu svæði í inngarði reitsins eða með notkun á hljóðþéttum svalagangi.

### 3.1.2 Íbúðahúsnæði, 3 hæða, samsíða Sólvallagötu og Framnesvegi

Hljóðstig reiknast  $L_{Aeq} < 55$  dB á þeim húshliðum íbúða sem snúa að Framnesvegi. Við þær íbúðir sem snúa að Sólvallagötu reiknast hljóðstig í allflestum tilfellum  $L_{Aeq} > 55$  dB. Samkvæmt teikningum Plús arkitekta að byggingunni hafa allflestar íbúðirnar skjólhlið með  $L_{Aeq} \leq 50$  dB sem snýr að hljóðlátu svæði í inngarði reitsins. Í einstaka tilfellum þarf að útfæra íbúðir þannig að þær hafi skjólhlið með  $L_{Aeq} \leq 50$  dB með notkun á svalalokun.

### 3.1.3 Íbúðahúsnæði, 2 hæða, samsíða Framnesvegi

Hljóðstig reiknast  $L_{Aeq} < 55$  dB á öllum húshliðum byggingarinnar sem liggur nær Hringbraut. Á húshliðum byggingarinnar sem liggur nær Sólvallagötu reiknast hljóðstig  $L_{Aeq} > 55$  dB á þeim hliðum sem vísa að Sólvallagötu. Íbúðirnar í byggingunni hafa skjólhlið með  $L_{Aeq} \leq 50$  dB á a.m.k. einni hlið.

## 3.2 Byggingartæknilegar lausnir

Leysa þarf hljóðvist innanhúss með byggingartæknilegum aðgerðum. Sérstaklega þarf að huga að hljóðeinangrunargildi glugga og útveggja til þess að tryggja að kröfur til hljóðstigs innandyrá séu uppfylltar. Á hönnunarstigi bygginga ætti að gera ráð fyrir hljóðdeyfðri loftun í þeim rýmum sem munu snúa að húshlið með hljóðstig  $L_{Aeq} > 55$  dB, til að tryggja fullnægjandi loftræsinguna án þess að þurfi að opna glugga. Einnig þarf við hönnun húsnæðis að gæta þess að hljóðstig frá tæknibúnaði og öðrum uppsprettum hávaða verði innan viðmiðunarmarka. Kröfur um hljóðstig á útisvæðum, s.s. svölum á húshliðum þar sem hljóðstig frá umferð er  $L_{Aeq} > 55$  dB, skal uppfylla með mótvægisáðgerðum, t.d. með svalalokunum.

## 4 SAMANTEKT

EFLA hefur reiknað hljóðstig á lóð og við húshliðar nýbygginga á Byko reitnum frá umferð ökutækja. Götunar sem umlykja reitinn eru umferðarpungar og hljóðstigið þar af leiðandi hátt.

Hljóðstig reiknast yfir  $L_{Aeq} > 55$  dB við stóran hluta íbúða á skipulagsreitnum við Byko reitinn. Við allar íbúðir sem búa við hámarkshljóðstig yfir  $L_{Aeq} > 55$  verður hljóðlát hlið, ýmist inn í inngarð eða með hljóðþéttum svalagangi ( $L_{Aeq} \leq 50$  dB). Við aðrar íbúðir er hljóðstig  $L_{Aeq} \leq 55$  dB við allar húshliðar og kröfur reglugerðar uppfylltar. Ef hljóðstig reiknast  $L_{Aeq} > 55$  dB á húshlið íbúðar sem snýr að Hringbraut og  $L_{Aeq} \leq 50$  dB á skjólhlið en engin íverurými snúa að skjólhlið skal gera ráð fyrir svalalokun við íverurými s.s. stofu eða svefnherbergi.

Þar sem hljóðstig reiknast  $L_{Aeq} > 55$  dB við húshliðar er þörf á því að sækjast eftir undanþágu hjá skipulagsyfirlöndum í samræmi við 5. gr. reglugerðar um hávaða nr. 724/2008.

## HEIMILDASKRÁ

- [1] Reglugerð nr. 724/2008 um hávaða, útgefið í júlí 2008, Umhverfissráðuneytið.
- [2] Byggingarreglugerð nr. 112/2012 með áorðnum breytingum skv. reglugerðum 1173/2012, 350/2013 og 280/2014, útgefið í maí 2014, Umhverfissráðuneytið.
- [3] ÍST 45:2016 Hljóðvist – Flokkun íbúðar- og atvinnuhúsnæðis, útgefið 2016, Staðlaráð Íslands.
- [4] *SoundPlan*, til útreikninga á utanhúss hávaða, s.s. umferðar- og iðnaðarhávaða, [www.soundplan.com](http://www.soundplan.com).

## VIÐAUKI 1

### Hljóðkort

001 Byko reitur – Framtíðar umferð, eftir uppbyggingu. Hljóðstig í 2 m hæð yfir jörð.

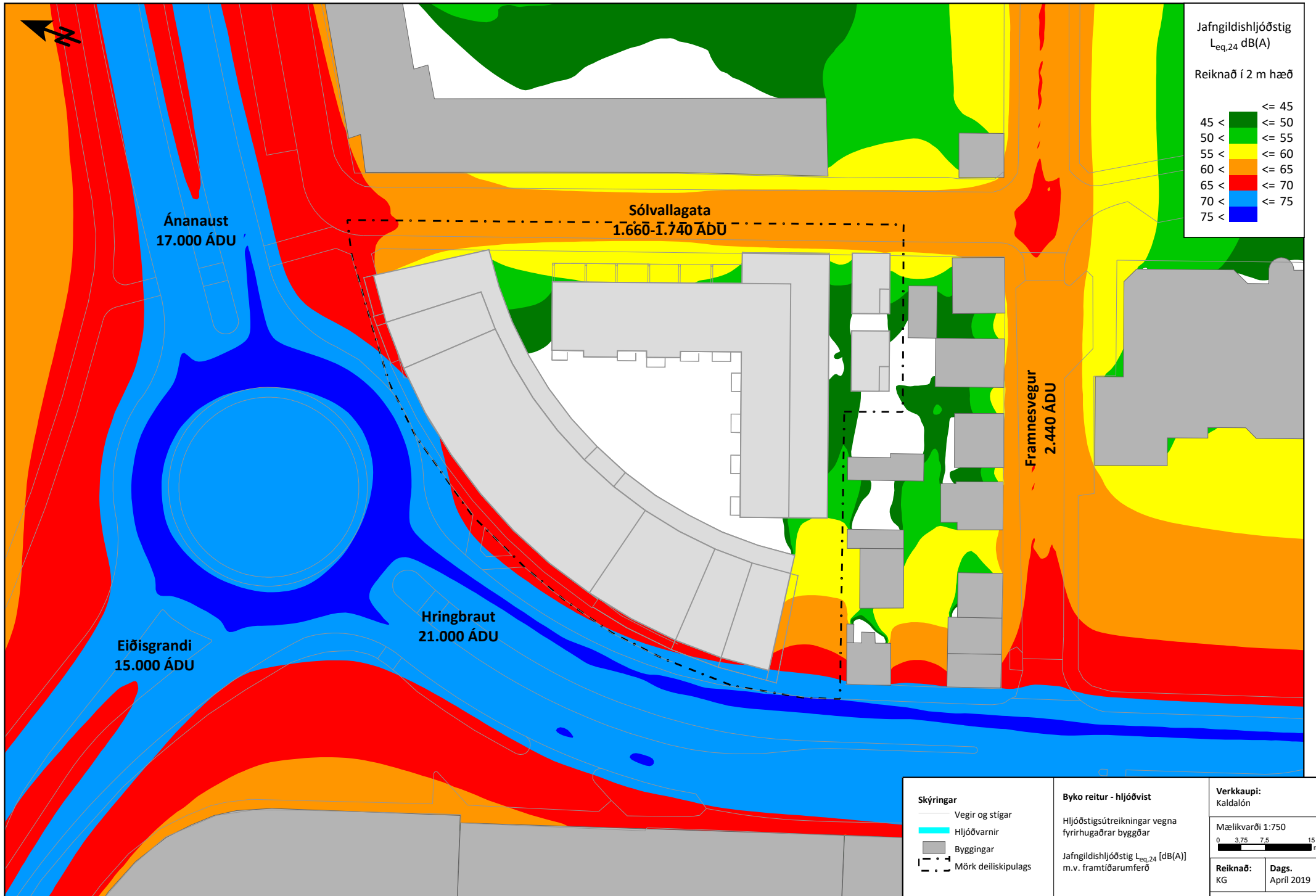
002 Byko reitur – Framtíðar umferð. Hámarkshljóðstig við húshlið á 1. hæð.

003 Byko reitur – Framtíðar umferð. Hámarkshljóðstig við húshlið á 2. hæð.

004 Byko reitur – Framtíðar umferð. Hámarkshljóðstig við húshlið á 3. hæð.

005 Byko reitur – Framtíðar umferð. Hámarkshljóðstig við húshlið á 4. hæð.

006 Byko reitur – Framtíðar umferð. Hámarkshljóðstig við húshlið á 5. hæð.







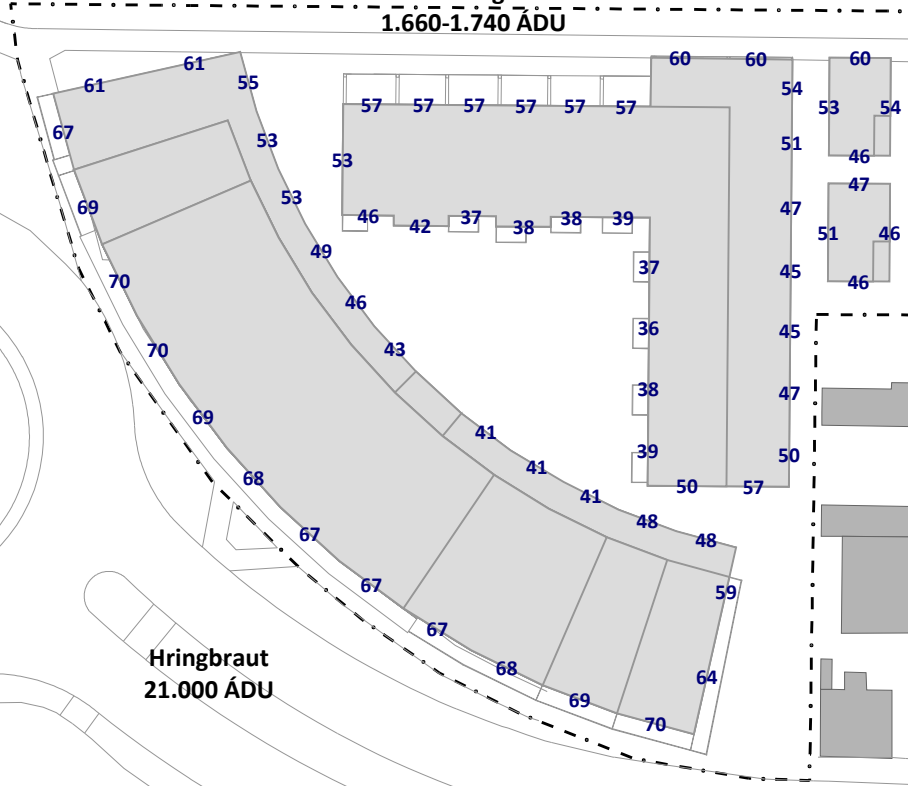
Ánanaust  
17.000 ÁDU



Sólvallagata  
1.660-1.740 ÁDU

Framnesvegur  
2.440 ÁDU

Eiðisgrandi  
15.000 ÁDU

Hringbraut  
21.000 ÁDU



- Skýringar**
-  Vegir og stígar
  -  Hljóðvarnir
  -  Byggingar
  -  Mörk deiliskipulags

**Byko reitur - hljóðvist**

Hljóðstígsútreikningar vegna fyrirhugaðrar byggðar

Jafngildishljóðstíg  $L_{eq,24}$  [dB(A)] m.v. framtíðarumferð

Punktgildi við húshlið á 1. hæð

<b>Verkkaupi:</b> Kaldalón	
Mælikvarði 1:750	
	
<b>Reiknað:</b> KG	<b>Dags:</b> Apríl 2019
<b>Teikning nr:</b> 002	



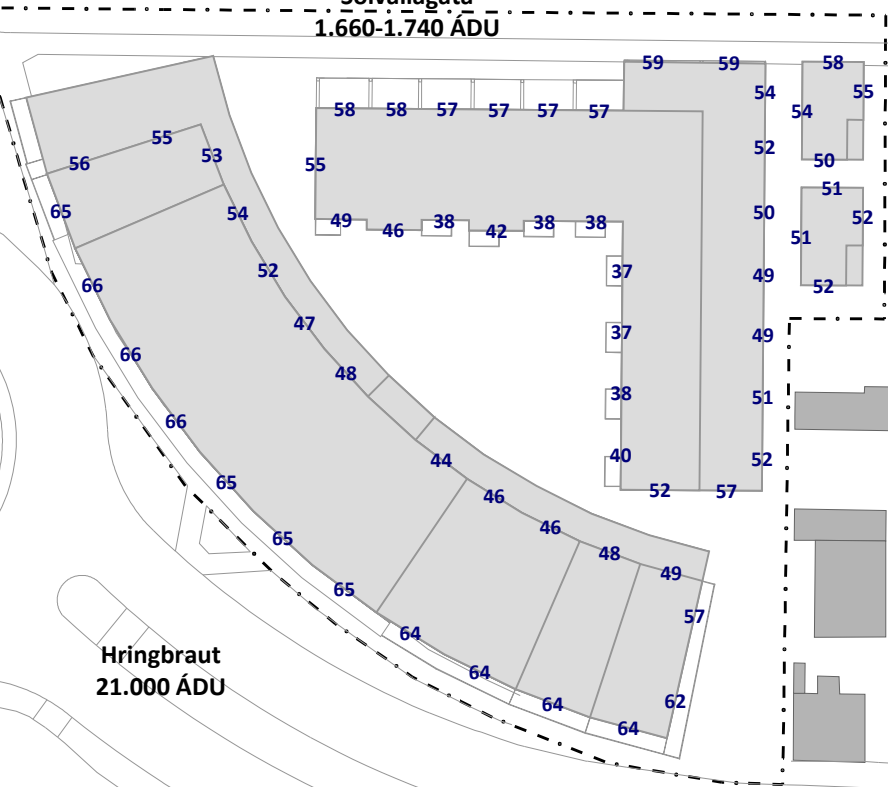
Ánanaust  
17.000 ÁDU

Sólvallagata  
1.660-1.740 ÁDU

Framnesvegur  
2.440 ÁDU

Eiðisgrandi  
15.000 ÁDU

Hringbraut  
21.000 ÁDU



<b>Skýringar</b> — Vegir og stígar — Hljóðvarnir ■ Byggingar - - - Mörk deiliskipulags	<b>Byko reitur - hljóðvist</b> Hljóðstígsútreikningar vegna fyrirhugaðrar byggðar Jafngildishljóðstig $L_{eq,24}$ [dB(A)] m.v. framtíðarumferð Punktgildi við húshlið á 2. hæð	<b>Verkkaupi:</b> Kaldalón Mælikvarði 1:750  <b>Reiknað:</b> KG <b>Dags:</b> Apríl 2019 <b>Teikning nr:</b> 003
----------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------





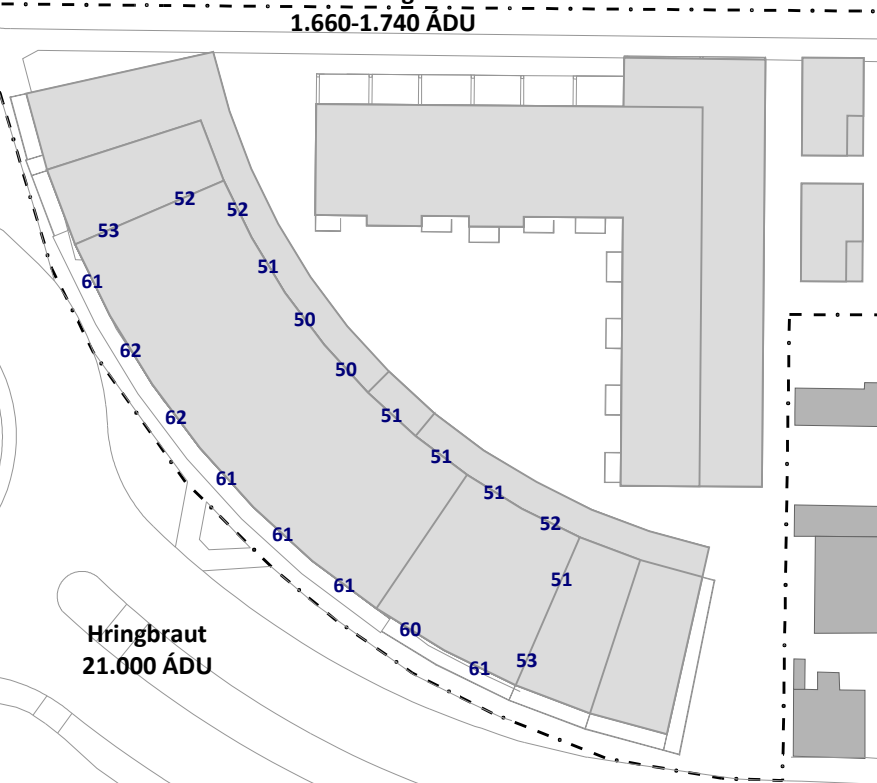
Ánanaust  
17.000 ÁDU

Sólvallagata  
1.660-1.740 ÁDU

Framnesvegur  
2.440 ÁDU

Eiðisgrandi  
15.000 ÁDU

Hringbraut  
21.000 ÁDU



<b>Skýringar</b> <ul style="list-style-type: none"><li>Vegir og stígar</li><li>Hljóðvarnir</li><li>Byggingar</li><li>Mörk deiliskipulags</li></ul>	<b>Byko reitur - hljóðvist</b> <p>Hljóðstígsútreikningar vegna fyrirhugaðrar byggðar</p> <p>Jafngildishljóðstíg <math>L_{eq,24}</math> [dB(A)] m.v. framtíðarumferð</p> <p>Punktgildi við húshlið á 4. hæð</p>	<b>Verkkaupi:</b> Kaldalón
		Mælikvarði 1:750
		<b>Reiknað:</b> KG
		<b>Dags:</b> Apríl 2019
		<b>Teikning nr:</b> 005



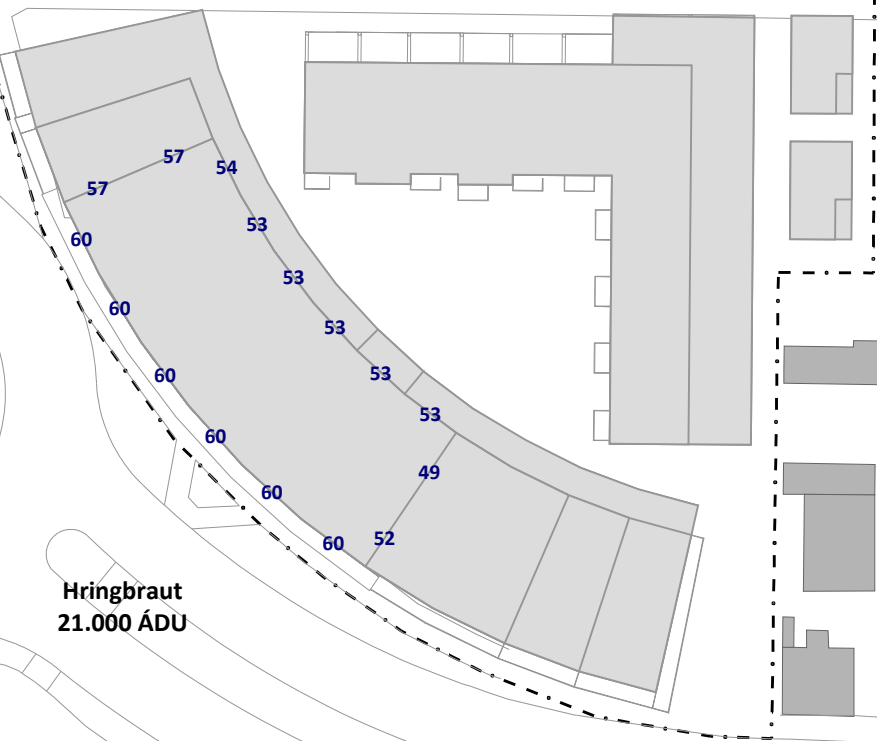
Ánanaust  
17.000 ÁDU

Sólvallagata  
1.660-1.740 ÁDU

Framnesvegur  
2.440 ÁDU

Eiðisgrandi  
15.000 ÁDU

Hringbraut  
21.000 ÁDU



- Skýringar**
- Vegir og stígar
  - Hljóðvarnir
  - Byggingar
  - Mörk deiliskipulags

**Byko reitur - hljóðvist**

Hljóðstígsútreikningar vegna fyrirhugaðrar byggðar

Jafngildishljóðstíg  $L_{eq,24}$  [dB(A)] m.v. framtíðarumferð

Punktgildi við húshlið á 5. hæð

<b>Verkkaupi:</b> Kaldalón	
Mælikvarði 1:750	
<b>Reiknað:</b> KG	<b>Dags:</b> Apríl 2019
<b>Teikning nr:</b> 006	

## MINNISBLAÐ

### SKJALALYKILL

8052-001-MIN-001-V03

### DAGS.

07.08.2019

### SENDANDI

EFLA /  
Arna Kristjánsdóttir  
Elín Ríta Sveinbjörnsdóttir  
Ragnar Gauti Hauksson

### VERKHEITI

BYKÓ reitur - Samgöngumat

### VERKKAUPI

Fasteignastýring ehf

### DREIFING

Fasteignastýring / Jón Þór Gunnarsson

### MÁLEFNI

Samgöngumat vegna uppbyggingar á BYKÓ-reit

## SAMANTEKT

### Umferð

- Umferð árið 2017 til og frá BYKÓ-reit var um 280 ökutæki á sólarhring (þegar full starfsemi var á reitnum).
- Ný umferð vegna uppbyggingar á BYKÓ-reit var áætluð um 340 ökutæki á sólarhring þar sem gert er ráð fyrir breyttum ferðavenjum.
- Búast má við að ný umferð vegna uppbyggingar muni að mestu dreifast á Hringbraut og Ánanaust.
- Hlutfallsleg aukning umferðar á götur er <2%
- Ekki er gert ráð fyrir að aukning umferðar vegna uppbyggingar á BYKÓ-reit hafi veruleg áhrif á umferðarástand á götunum í kringum reitinn.

### Bíla- og hjólastæði

- Notast var við nýjar reglur um bíla- og hjólastæði í Reykjavík.
- Ráðlagður fjöldi bílastæða fyrir uppbygginguna er 85 bílastæði (hámarks fjöldi). Mögulegt er að draga úr eftirspurn/framboði bílastæða með mótvægisáðgerðum.
- Lágmarksfjöldi hjólastæða er 176, en rétt er að benda á að um lágmarksviðmið er að ræða og því er lagt til að gert sé ráð fyrir fleiri hjólastæðum.

## 1 Inngangur

EFLA var fengin til þess að gera samgöngumat vegna fyrirhugaðar uppbyggingar á BYKÓ-reit. BYKÓ-reiturinn afmarkast af Framnesvegi, Hringbraut og Sólvallagötu, sjá mynd 1.

Helstu áherslu atriði voru eftirfarandi:

- Meta umferð sem skapast vegna nýrrar uppbyggingar og meta dreifingu þeirrar umferðar og hugsanleg áhrif á aðliggjandi gatnakerfi.
- Áætla hæfilegan fjölda bíla- og hjólastæða fyrir BYKÓ-reit m.t.t. ferðavenja, aðgengis að mismunandi ferðamátum og samnýtingu bíla- og hjólastæða.



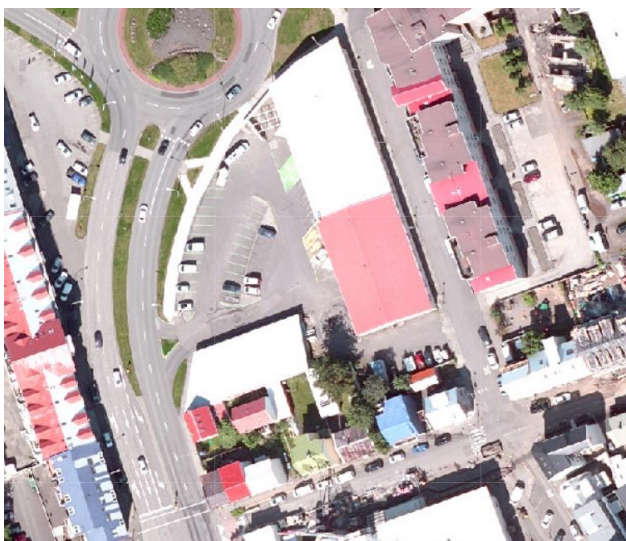
MYND 1 Staðsetning BYKÓ-reits

Við þessa vinnu lág til grundvallar tillaga að breyttu deiliskipulagi frá 2019 (dagsett 27.6.2019) um fyrirhuguð uppbyggingu BYKÓ-reitsins, þ.e. byggingarmagn og áætluð notkun og skipting húsnæðis.

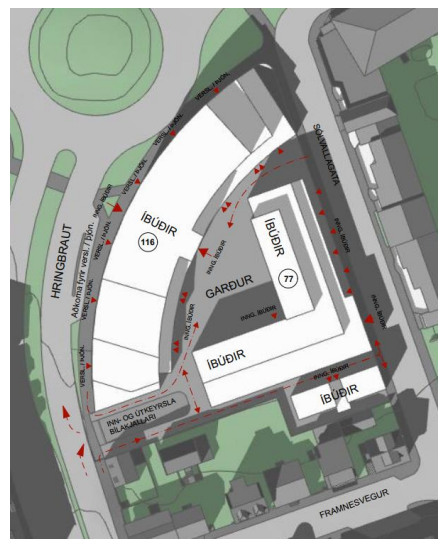
## 2 Núverandi aðstæður

### 2.1 Landnotkun

Á norðurhluta skipulagsreitsins standa stórar verslunarbyggingar á einni hæð með mikilli lofthæð. Þar eru bílastæði með aðkomu frá Hringbraut og götustæði meðfram húshlið í Sólvallagötu. Á suðurhluta reitsins, meðfram Framnesvegi er þyrping lítilla íbúðarhúsa, einnar og hálftrar til tveggja og hálftrar hæðar. Aðkoma að húsunum er frá gangstétt við Framnesveg og frá gangstétt meðfram Hringbraut. Bílastæði eru meðfram húsaröðinni við kant Framnesvegur. Sjá má núverandi skipulag á mynd 2 ásamt drög að nýrri uppbyggingu á mynd 3.



MYND 2 Núverandi skipulag (mynd fengin frá Borgarvefsjá).

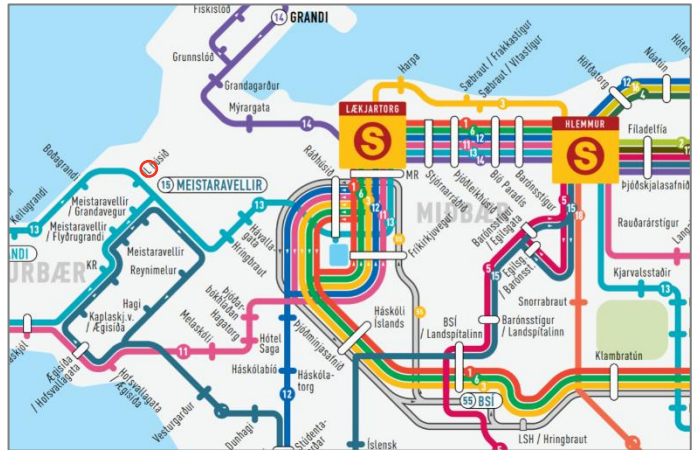


MYND 3 BYKÓ-reitur– fyrirhuguð uppbygging

## 2.2 Aðgengi m.t.t. vistvænna samgangna

BYKÓ – reiturinn er staðsettur nærri jaðri miðborgarinnar en á þessu svæði er mjög gott aðgengi að fjölbreyttri þjónustu og verslun s.s lágvöruverslunum, byggingarvöruverslun, veitingastöðum og smærri verslunum. Slíkur fjölbreytileiki dregur úr ferðapörf á bíl fyrir þá sem starfa á svæðinu, sérstaklega fyrir dagleg erindi.

Aðgengi að almenningssamgöngum er takmarkað og skýrist helst af staðsetningu reitsins á jaðri miðborgarinnar. Ein Strætó leið þ.e. leið 13 eður fram hjá reitnum í dag og stoppar vestan megin á Hringbraut. Leiðin eður á 15-mín tíðni á anna tíma en 30 mín tíðni á öðrum tímum. Tæplega 400 m göngufjarlægð er í næstu leið Strætó, þ.e. leið 15. Báðar þessar leiðir bjóða upp á tengingu við fjölmargar aðrar leiðir Strætó, t.d. við Lækjartorg, Hlemm og Ártún. Sjá leiðakort Strætó af svæðinu á mynd 4.



MYND 4 Leiðakort Strætó og biðstöðvar (straeto.is)

Gangstéttir umlykja reitinn og tengja hann við nærliggjandi gönguleiðir, sjá mynd 5. Göngu- og hjólastígur liggur meðfram Ánanaustum sem er jafnframt ein af lykilleiðum hjólréiða á höfuðborgarsvæðinu<sup>1</sup> en það er strandleiðin (bláa lykilleiðin) sem sjá má á mynd 6. Strandleiðin í dag er sameiginlegur göngu- og hjólastígur frá Seltjarnarnes að Örfirisey og svo áfram sameiginlegur stígur meðfram Mýrargötu - Geirsgötu að hjólastíg við Hörpu. Hins vegar eru nokkrar þveranir mjög erfiðar á leiðinni, t.d. um hringtorg við Ánanaust og um Geirsgötu. Jafnframt eru framkvæmdir á svæðinu í dag sem hafa áhrif á göngu- og hjólaeiðir.



MYND 5 Göngu- og hjólastígar í kringum BYKÓ -reit (borgarvefsja.is)



MYND 6 Lykilleiðir hjólréiða á höfuðborgarsvæðinu (ssh.is)

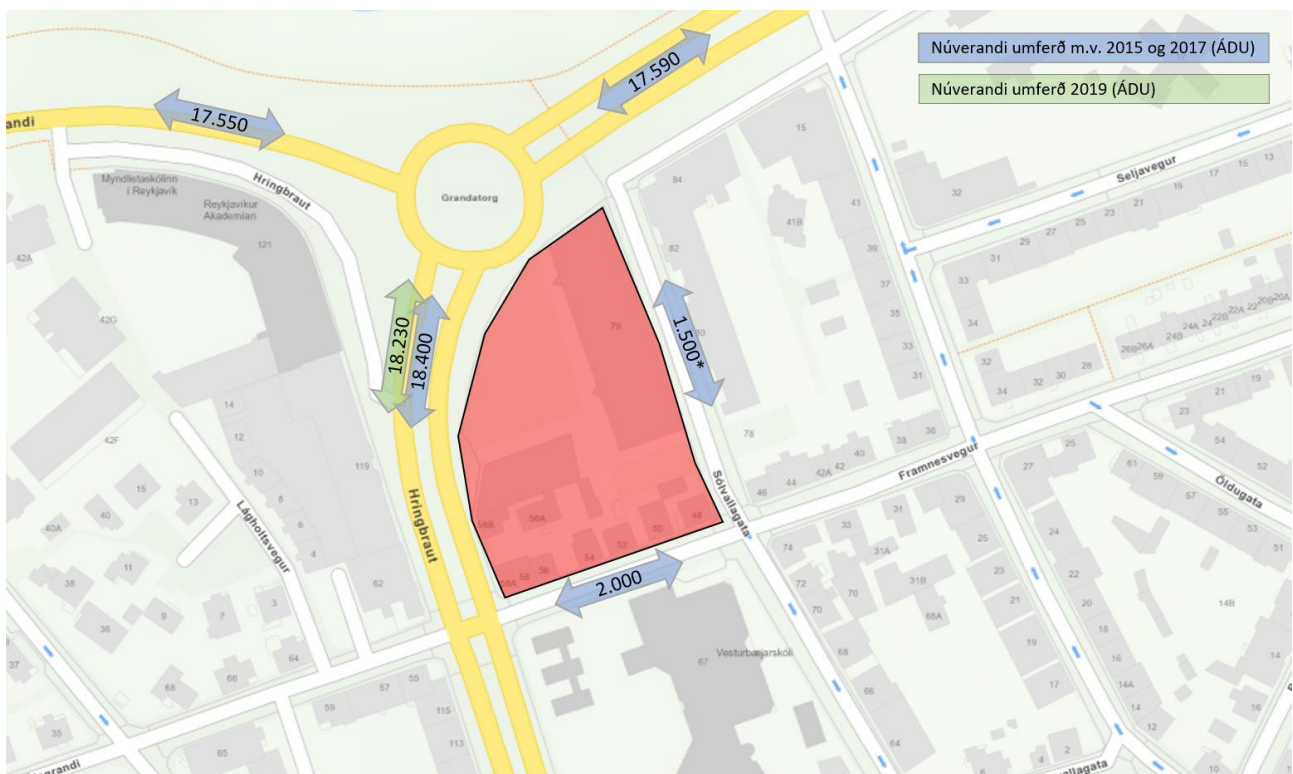
<sup>1</sup> [https://ssh.is/images/stories/svaedisskipulag/Hjolaleidir/Hjolaleidir kort Lykilleidir-a-hofudborgarsvaedinu\\_Shb.pdf](https://ssh.is/images/stories/svaedisskipulag/Hjolaleidir/Hjolaleidir_kort_Lykilleidir-a-hofudborgarsvaedinu_Shb.pdf)



## 2.3 Umferð

Til grundvallar á skoðun umferðar við BYKÓ-reit var notast við talningar frá Reykjavíkurborg og EFLU. Á Ánanaust og Eiðsgranda er metin sólarhringsumferð frá handtalningum sem framkvæmdar voru í febrúar 2017 (Reykjavíkurborg). Á Framnesvegi er einnig metin sólarhringsumferð frá handtalningum síðan í ágúst 2015 (Reykjavíkurborg). Talningin frá Reykjavíkurborg fer fram árdegis og síðdegis og er sólarhringsumferð metin út frá þeim niðurstöðum.

Á Hringbraut er talin sólarhringsumferð sem EFLA framkvæmdi í febrúar 2019. Á Sólvallagötu er engin nýleg talning til svo notast var við áætlaða umferð síðan 2017 þegar miðað var við umferðartalningar á nærliggjandi götum. Sjá má sólarhringsumferð við BYKÓ-reit á mynd 7.



**MYND 7** Sólarhringsumferð á og við BYKÓ –reit út frá talningum framkvæmdar af EFLU (2019) og Reykjavíkurborg (2015 og 2017)  
\*Áætluð umferð 2017 m.v. umferðartalningar á nærliggjandi götum (engin nýleg mæling til).

Í dag er takmörkuð starfssemi á BYKÓ-reitnum og því nánast engin umferð til og frá reitnum. Árið 2017 voru Víðir matvöruverslun og dreifingarmiðstöð póstsins ennþá starfandi á reitnum. Áætlað er að sú starfssemi skapaði um 140 bílferðir sem samsvarar um 280 ökutækni á sólarhring. Þá er miðað við 800 m<sup>2</sup> verslunarhúsnæði og 650 m<sup>2</sup> í annarri starfssemi og notast er við ferðasköpunarjöfnu höfuðborgarsvæðisins.

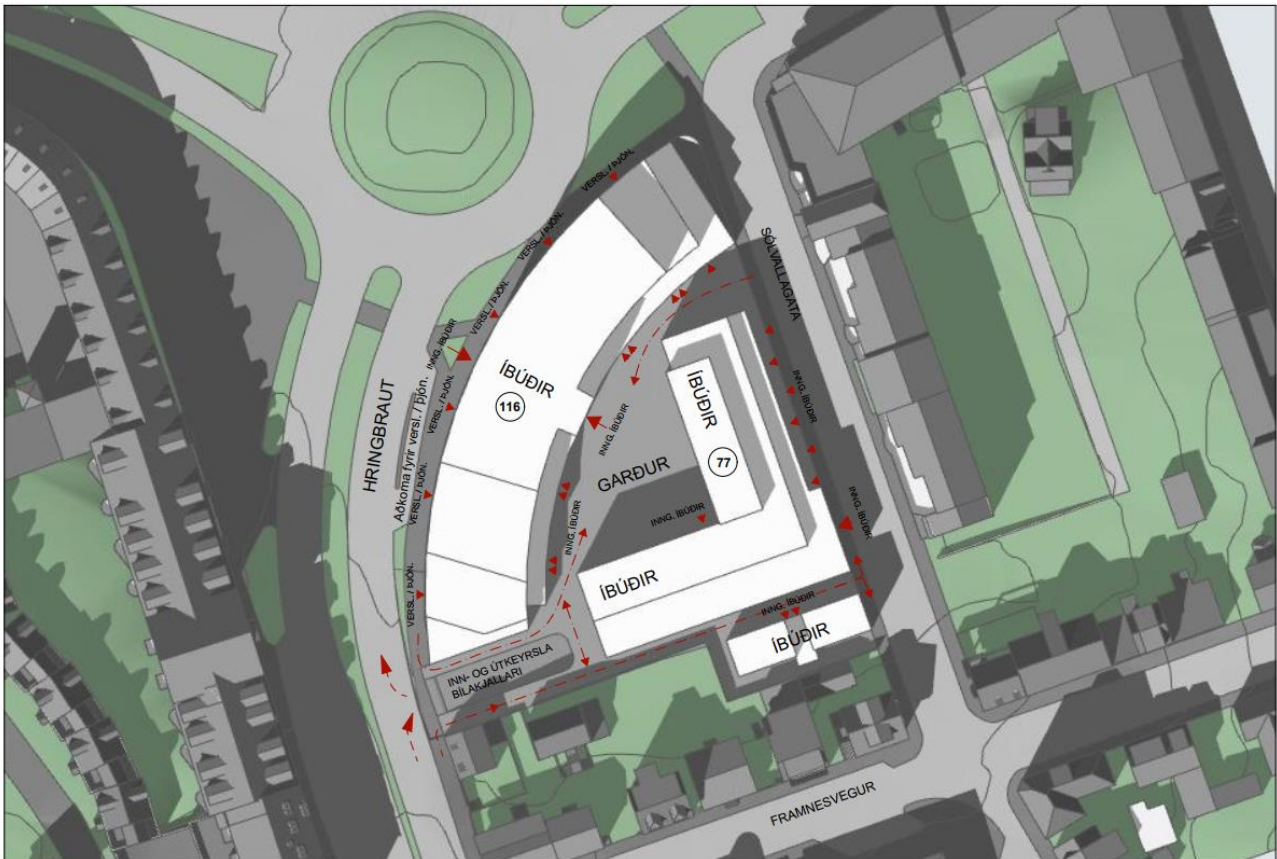
### 3 Framtíðar uppbygging á BYKÓ – reit

Á skipulagssvæðinu fyrir tillögu að breyttu deiliskipulagi er gert ráð fyrir allt að 16.250 m<sup>2</sup> uppbyggingu og má sjá skiptingu í töflu 1 ásamt afstöðumynd (mynd 8).

**TAFLA 1** Uppbyggingarmagn á Bykó-reit

TEGUND HÚSNÆÐIS	BYGGINGARMAGN (M <sup>2</sup> )	FJÖLDI ÍBÚÐA (MAX)
Íbúðir	7.580	84
Bílageymsla/kjallari	4.100	
Verslun og þjónusta	620	
Svalir	2450	
Svalir, þakgarðar	1500	
<b>Samtals</b>	<b>16.250</b>	<b>84</b>

#### SKÝRINGARMYND / AFSTÖÐUMYND - 1 :500



**MYND 8** BYKÓ-reitur – afstöðumynd deiliskipulags (dagsett 27.6.2019)

Á lóðinni verður heimilt að byggja allt að 84 íbúðir, auk bílastæða neðanjarðar. Aðkoma bíla að lóðinni verður frá Hringbraut þar sem einungis er heimilt að koma úr suðri (ekki heimilaðar vinstri beygjur af Hringbraut) og útkeyrsla er einnig á Hringbraut þar sem einungis verður hægt að fara til hægri. Gert er ráð fyrir verslun og þjónustu á jarðhæð og er aðkoma við Hringbraut með nokkrum bílastæðum.

### 3.1 Bíla- og hjólastæði - Mat á fjölda bílastæða

Til þess að áætla hæfilegan fjölda bílastæða fyrir uppbygginguna var notast við tillögu að reglum um fjölda bíla- og hjólastæða sem samþykkt var í Borgarráði í lok árs 2018.

Áætlaður fjöldi bílastæða fyrir fyrirhugaða uppbyggingu innan reitsins: Notast var við tillögu að reglum um fjölda bíla- og hjólastæða hjá Reykjavíkurborg en nýju viðmiðin sem þar eru sett krefjast færri bílastæða en hámarkskröfur sem settar eru fram í gildandi aðalskipulagi<sup>2</sup>. Í reglunum er Reykjavík skipt upp í tvö svæði (sjá svæðisskiptingu í reglum um bíla- og hjólastæði) þar sem uppbygging innan svæðis 1 skal almennt hafa lægri bílastæðakröfur en önnur svæði (þ.e. svæði 2).

BYKÓ-reitur er innan svæðis 1 þar með reiknast bílastæðapörf á bilinu 61-85 bílastæði, eftir því hvort miðað sé við viðmið eða hámark á fjölda bílastæða sem leyfður er, sjá yfirlit í töflu 2. Líkt og kom fram hér að ofan (sjá kafla 2 - Núverandi aðstæður), þá eru takmarkanir á aðgengi að almenningssamgöngukerfi Strætó. Núverandi þjónustustig Strætó við BYKÓ-reitinn í dag fellur ekki undir skilgreiningu um *góðar almenningssamgöngur*<sup>3</sup>. Þar af leiðandi er lagt til að uppbyggingin taki mið af hámarkskröfum bílastæða á svæðinu þ.e. um 85 bílastæði, þar til annað kemur í ljós varðar almenningssamgöngur.

**TAFLA 2** Forsendur um samsetningu íbúðabyggingar og atvinnuhúsnæðis til áætlunar á fjölda bílastæða, ásamt heildar fjölda bílastæða sbr. kröfur um uppbyggingu á svæði 1 í reglum um fjölda bíla- og hjólastæða í Reykjavík.

LANDNOTKUN	FORSENDUR		KRÖFUR UM FJÖLDA BÍLASTÆÐA Á SVÆÐI 1		FJÖLDI BÍLASTÆÐA	
	Stærð(m <sup>2</sup> )	Fjöldi	Viðmið	Hámark	Viðmið	Hámark
Íbúðir – 2 herbergi		38	0,5	0,75	19	29
Íbúðir – 3 herbergi		38	0,75	1	29	38
Íbúðir – 4 herbergi		8	0,75	1	6	8
Íbúðir – gestir			0,05	0,05	4	4
Alls fyrir íbúðir	7.580	84			58	79
Verslun og þjónusta	620				3	6
<b>Samtals</b>	<b>8.200</b>				<b>61</b>	<b>85</b>

Mat á mögulegri samnýtingu bílastæða: Í tillögu Reykjavíkurborgar um mat á bílastæðafjölda er lögð áhersla á samnýtingu bílastæða. Miðað við fyrirhugaðri starfsemi í húsinu er ekki gert ráð fyrir samnýtingu bílastæða.

### 3.2 Fjöldi og tegundir hjólastæða

Tillaga Reykjavíkurborgar um fjölda hjólastæða er að lágmarki 2 á hverja íbúð og 2-3 á 100 m<sup>2</sup> verslunarhúsnæðis (smærri verslun).

<sup>2</sup> Í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 eru hámarkskröfur bíla- og hjólastæða skilgreindar fyrir ákveðin svæði innan Reykjavíkur. Deiliskipulagssvæðið fellur undir Svæði 1 sem kveður á um að byggja megi að hámarki 1 bílastæði á hverja 50 m<sup>2</sup> atvinnuhúsnæðis.

<sup>3</sup> Góðar almenningssamgöngur eru skilgreindar sem biðstöðvar innan 400m göngufæris með gott þjónustustig (4-10 ferðir að meðaltali á klukkustund yfir daginn) eða hátt þjónustustig (fleiri en 10 ferðir að meðaltali á klukkustund).

Miðað við uppbyggingarheimildir ætti fjöldi hjólastæða að vera að lágmarki 176, sjá yfirlit í töflu 3. Tillaga Reykjavíkurborgar um hjólastæði gerir enn fremur ráð fyrir að 90% hjólastæða verði í læstu rými (hjólageymslur, hjólabúr, hjólaskápar) og að 20% stæða séu staðsett næst inngangi fyrir gesti og viðskiptavini. Fyrir verslunarhúsnæði skal gera ráð fyrir að 20% stæða séu í læstu rými, en 80% næst inngangi fyrri gesti og viðskiptavini. Í nýju deiliskipulagi, er æskilegt að setja kvaðir um að hluti hjólastæða við innganga verði yfirbyggð (þ.e. varin frá rigningu) og veita möguleika á viðgerðum á hjóli.

**TAFLA 3** Forsendur um samsetningu íbúðabyggingar og atvinnuhúsnæðis til áætlunar á fjölda hjólastæða, sbr. kröfur um uppbyggingu á svæði 1 í reglum um fjölda bíla- og hjólastæða í Reykjavík

LANDNOTKUN	FORSENDUR		FJÖLDI HJÓLASTÆÐA	
	Stærð(m <sup>2</sup> )	Fjöldi	Lágmark	Fjöldi
Íbúðir	7580	84	2	168
Verslun og þjónusta	620		2-3 á 100 m <sup>2</sup>	8
<b>Samtals</b>	<b>8.200</b>			<b>176</b>

*Mat á mögulegri samnýtingu hjólastæða:* Ekki er sérstaklega gert ráð fyrir sér hjólastæðum fyrir gesti íbúa en gestir geta samnýtt hjólastæði við verslanir og 10% hjólastæða íbúða sem verða utandyra.

### 3.3 Umferðarsköpun BYKÓ-reits

Vegna nálægðar við miðborgina, fjölbreytta verslun/þjónustu í nágrenni (m.a. Grandinn) og miðað við stefnu Reykjavíkurborgar um breyttar ferðavenjur þá er jafnframt gert ráð fyrir að ferðavenjur á þessu svæði breytist í samræmi við markmið sem sett voru fram í aðalskipulagi Reykjavíkur. Skv. þessum markmiðum má búast við að ferðasköpun vegna nýrrar umferðar lækki um 30% á þessu svæði<sup>4</sup>.

Eins og áður hefur verið nefnt þá var verslunar- og þjónustu starfsemi á skipulagsreitnum þegar flestar talningar á svæðinu voru framkvæmdar (að undanskildri talningu EFLU árið 2019) en gert er ráð fyrir að sú umferð fari af svæðinu við uppbyggingu.

Í tillögu að breyttu deiliskipulagi er gert ráð fyrir að öll aðkoma og útkeyrsla ökutækja reitsins eru um Hringbraut í bílakjallara að undanskildum örfáum bílastæðum fyrir framan verslunar og þjónustu húsnæði. Má því búast við að flestir þeir sem koma frá Seltjarnarnesi (Eiðisgranda) og Granda/miðbæ (Ánanaustum) velji þá að keyra inn um tenginu við hliðargötu Ánanausts og fara Sólvallagötu og að gatnamótum Hringbrautar-Framnesvegur til þess að komast að bílastæðum reitsins. Annars má búast við að nokkrir taki U-beygju á ljósagatnamótum Hringbrautar-Framnesvegur. Við útkeyrslu þurfa þeir sem sækja Hringbraut til suðurs að fara 180° á hringtorginu við JL hús.

Notast var við ferðasköpunarjöfnu höfuðborgarsvæðisins (úr umferðarspálíkani) til að meta fjölda ferða sem gætu skapast vegna skipulagssvæðisins og var jafnframt gert ráð fyrir breyttum ferðavenjum líkt og lýst var hér að ofan. Áætlað er að fjöldi bílferða sem skapast frá skipulagssvæðinu verði um 170 bílferðir sem samsvarar 340 ökutækjum á sólarhring sem munu dreifast á nærliggjandi götur, sjá nánar töflu 4.

<sup>4</sup> SSH, 2017. Umferðarspá 2030 vegna svæðisskipulagsbreytinga. Reykjavík.

**TAFLA 4** Fjöldi ferða og bíla sem munu fara um nýtt skipulagssvæði á sólarhring.

	FJÖLDI FERÐA Á SÓLARHRING	FJÖLDI ÖKUTÆKJA Á SÓLARHRING
Ný umferð út frá uppbyggingarmagni	305	611
Núverandi umferð (2017) vegna núverandi bygginga	138	276
<b>Umferðarsköpun</b>	<b>170</b>	<b>340</b>

### 3.4 Umferðardreifing og umferðarspá

Viðbótar umferð vegna uppbyggingar á BYKÓ-reitinn var dreift um nærliggjandi götur til að fá grófa mynd af mögulegum umferðarþunga. Dreifingin er byggð á mati á hegðun ökumanna, út frá aðdrætti í atvinnusvæði, áfangastaði m.a. verslun og þjónustu og stýðstu leiðar að þeim. Gert er ráð fyrir að íbúar sækir töluverða þjónustu og verslun á Granda og miðbæ sem og á Seltjarnarnes þó svo að meirihlutinn sækir austur í bæ um Hringbraut. Þar af leiðandi var aðdráttur svæða áætlaður þannig að 10% nýrrar umferðar sækir Seltjarnarnes, 40% sækir Granda/miðbæ og 50% sækir Hringbraut.

Niðurstöður þessa mats á dreifingu umferðar ásamt núverandi umferð til samanburðar má sjá á mynd 9.



**MYND 9** Áætluð framtíðarumferð um skipulagssvæðið. Umferð er áætluð m.v. fullbyggðan BYKÓ reit, ökutæki/sólarhring

Ekki er talið að aukning á umferð vegna skipulagsreits muni hafa mælanleg áhrif á umferðarþunga götum umhverfis reitinn. Búast má við að mesta aukning umferðar verði á Hringbraut og á Ánanaustum en aukningin er hlutfallslega ekki há (< 2%). Aukin umferð á Sólvallagötu, hliðargötu Ánanausta og á Framnesvegi við gatnamót Hringbrautar er mjög lítil og ættu íbúar í grennd ekki að verða varir við þá aukningu. Það ber þó að nefna að gæta

þarf vel að umferðaraðstæðum á Framnesvegi, milli Hringbrautar og Sólvallagötu en Vesturbæjarskóli er staðsettur þar og eru gönguleiðir skólabarna meðfram og við veginn.

Eins og áður hefur komið fram þá má búast við einhverri gegnumstreymis umferð um hliðargötu Ánanausta-Sólvallagötu og Framnesvegar vegna umferðar frá Ánanaustum og Eiðisgranda inn á reitinn. Helstu þjónustusvæði skipulagsreitarins eru á Seltjarnarnesi (heilsugæsla og verslun) og á Granda sem orsakar aukna krókaleið þeirra sem sækja í bílakjallara reitsins. Þó er talið að með því að hafa aðkomu og útkeyrslu reitsins einungis um Hringbraut þá er verið að halda umferð á aðalgötum en ekki á minni húsagötum umhverfis reitinn.

Umferðarspár fyrir höfuðborgarsvæðið liggja fyrir og eru gefnar upp umferðarspár fyrir 2030 á Eiðisgranda og á Hringbraut<sup>5</sup>. Gera spárnar ráð fyrir að á Hringbraut má búast við að umferð eykst í 21.000 ökutæki á sólarhring og á Eyðisgranda lækki umferð í 16.000 ökutæki á sólarhring. Hins vegar, þar sem uppbygging í nærumhverfi er að mestu fullbúin (Grandavegur við JL hús) má búast við að umferð á svæðinu haldist með svipuðu móti og talingar segja til um. Aftur á móti getur frekari uppbygging á Granda svæðinu haft einhver áhrif á umferð um Ánanaust og Hringbraut en ekki er þó búist við að sú uppbygging hafi áhrif á umferðarmagn í íbúðargötum eins og Sólvallagötu og Framnesvegi.

---

<sup>5</sup> SSH, 2017. Umferðarspá 2030 vegna svæðisskipulagsbreytinga. Reykjavík.



Reykjavík, 2. 12. 2019  
Tilvísun: 201909020/EBH

Björn Axelsson  
Þorsteinn Hermannsson  
Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkur  
Borgartúni 12- 14  
105 Reykjavík

### **Efni: Deiliskipulag Hringbrautar 116 og Sólvallagötu 77.**

Umferðaröryggi á Hringbraut hefur verið til umfjöllunar undanfarið. Sérstaklega hafa áhyggjur af gangandi vegfarendum borið á góma. Hringbraut (Nesbraut 49-05) sem er stofnvegur í umsjá Vegagerðarinnar verður eina tenging Vegagerðarinnar við sveitarfélagið Seltjarnarnes og hafnarsvæðið í Örfirisey þar sem þjóðvegi 41; Sæbraut-Geirsgötu-Mýrargötu á að skila til Reykjavíkur í síðasta lagi í árslok 2019.

Stofnvegir skulu lögum samkvæmt m.a. tengja saman sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu og stærri hafnir. Eðli máls samkvæmt mun því verða nokkur umferð stærri ökutækja á Hringbraut. Stór farartæki og umferð óvarinna vegfarenda fer ekki vel saman. Vegagerðin telur því mikilvægt að vandað verði til skipulagsáætlana við Hringbraut.

Framlagt deiliskipulag sýnir þetta íbúðabyggð afar nærri Hringbraut, ætla má að íbúar komi til með að þvera Hringbraut fótgangandi við aðstæður sem ekki þykja ásættanlegar miðað við umræður í samfélaginu.

Mínt er á að veghelgunarsvæði er 30 m að breidd mælt frá miðlínu stofnvega. Vegalög nr. 80/2007 kveða á um veghelgunarsvæði og tengingar við þjóðvegi. Vegagerðin óskar eftir að veghelgunarsvæði sé sýnt á uppdráttum skv. skipulagsreglugerð 90/2013, 5.3.2.5. grein.

Vegagerðin vísar jafnframt til þess að um Hringbraut er áætlað að bæði Borgarlína muni liggja sem og hjólastígur í stofnstígakerfi höfuðborgarinnar. Því er afar mikilvægt að vandað verði til verka og rými tekið frá fyrir samgöngur framtíðar.

Á fundi Vegagerðarinnar þann 19. 11. sl. með fulltrúum Reykjavíkur, Birni Axelssyni og Þorsteini Hermannssyni, var lögð fram skýrsla sem Mannvit vann fyrir Reykjavík og Faxaflóahafnir í desember 2017; Mýrargata -umferðargreining.

Með vísan í ofangreindan fund leggst Vegagerðin gegn framlagðri deiliskipulagstillögu. Vegagerðin mun, í samvinnu við Reykjavík, láta gera þarfagreiningu fyrir rými undir þær samgöngur sem áætlað er að um svæðið þurfi að fara og jafnvel frumdrög sem nýta má til frekari deiliskipulagsvinnu á svæðinu. Vegagerðin hyggst hefja þá vinnu innan fárra vikna.

Virðingarfyllst,

Erna Bára Hreinsdóttir,  
forstöðumaður Skipulagsdeildar

## Hringbraut 116 – Deiliskipulagsbreyting – svör v. athugasemdum

### Varðar:

Að lokinni auglýsingu er lögð fram að nýju umsókn Plúsarkitekta ehf. dags 27. júní 2019 varðandi breytingu á deiliskipulagi Byko reitar á lóðinni nr. 77 við Sólvallagötu og nr. 116 við Hringbraut. Breytingin felst í hækkun hámarksfjölda íbúða úr 70 íbúðum í 84, inn- og útkeyrsla í bílarkjallara heimiluð frá Hringbraut en engin útkeyrsla við Sólvallagötu, svalir megi ná út fyrir lóðarmörk byggingu sem stendur við Hringbraut, samkvæmt uppdráttum Plúsarkitekta ehf. dags 27. júní 2019. Einnig er lögð fram hljóðsvistarskýrsla EFLU dags. 17. apríl 2019 og minnisblað EFLU dags. 7. ágúst 2019 um áhrif á samgöngur. Tillagan var auglýst frá 10. september 2019 til og með 31. október 2019. Eftirtaldir aðilar sendu athugasemdir: Ólafur Hauksson dags. 22. september 2019, Sigríður Erla Jóhannudóttir dags. 22. október 2019, Erla Björk Baldursdóttir dags. 22. október 2019, Margrét Einarsdóttir skólastjóri f.h. skólaráðs Vesturbæjarskóla dags. 29. október 2019 og Íbúasamtök Vesturbæjar dags. 31. október 2019.

### Umsögn

Eftirfarandi aðilar gerðu athugasemd við auglýsta deiliskipulagsbreytingu fyrir lóðina við Hringbraut 116, uppdráttur dags. 27. júní 2019.

1. Íbúasamtök Vesturbæjar, dags. 31.10.2019
2. Margrét Einarsdóttir skólastjóri, f.h. skólaráðs Vesturbæjarskóla, dags. 29.10.2019
3. Erla Björk Baldursdóttir – eigandi á Framnesvegi 54, bréf dags. 22.10.2019
4. Sigríður Erla Jóhannudóttir – Framnesvegur 54, bréf dags. 22.10.2019
5. Ólafur Hauksson – dags. 22.09.2019

---

Þeim athugasemdum sem bárust má skipta í eftirfarandi flokka eftir efni athugasemdanna:

- 1. Sjónlínur útá sjó tapast frá nálægum íbúðum og frá Vesturbæjarskóla. Áhrif á fasteignamat.**  
Í þessari tilteknu deiliskipulagsbreytingu er ekki verið að breyta heimiluðu umfangi eða stærð þess byggingarmagns sem heimilt er á reitnum. Deiliskipulagsbreytingin mun því ekki hafa aukin takmarkandi áhrif á sjónlínur út á sjó frá nærliggjandi byggð.
- 2. Skuggavarp – áhrif á nærliggjandi byggð og strandlengjuna úti við Ánanaust.**  
Í þessari tilteknu deiliskipulagsbreytingu er ekki verið að breyta heimiluðu umfangi eða stærð þess byggingarmagns sem heimilt er á reitnum. Deiliskipulagsbreytingin mun því ekki auka skuggavarp á nærliggjandi byggð eða strandlínu við Ánanaust umfram það sem áður samþykkt deiliskipulag gerði.
- 3. Ólíkt byggðamynstur reitisins frá aðliggjandi byggð.**  
Í þessari tilteknu deiliskipulagsbreytingu er ekki verið að breyta heimiluðu umfangi eða stærð þess byggingarmagns sem heimilt er á reitnum. Nærliggjandi byggð út við Hringbraut og Ánanaust einkennist af háum 4-5 hæða fjölbýlishúsum sem standa þétt út við götu og handan götunnar stendur JL – húsið. Einnig má benda á að nærliggjandi byggð innan við Hringbraut (Holtsgata, Ásvallagata, Seljavegur) einkennist af lokaðri randbyggð á 3-4 hæðum sem þar að auki stendur



---

hærra í landi miðað við sjávarmál. Á þeim hluta reitisins sem stendur næst Framnesvegi er heimild hæð ekki nema 2 hæðir. Hæð reitsins trappar sig því niður frá Hringbraut og aðlagar sig að húsunum við Framnesveg. Ekki er því tekið undir að fyrirhugað byggðamynstur reitsins falli ekki að nærliggjandi byggð.

**4. Áhyggjur af öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda við hringtorg á gatnamótum Hringbrautar og Ánanausta.**

Tekið er undir áhyggjur af öryggi gangandi og hjólandi við hringtorgið og að bæta þurfi öryggi og aðgengi þessara samgöngumáta um svæðið. Gatnamótin eru á forræði Vegagerðarinnar og því þarf að skoða breytingu á þeim í samráði við fleiri aðila, t.a.m. Vegagerðina og Seltjarnarnesbæ. Stefnt er á að hefja greiningavinnu á svæðinu og hvaða rými þarf undir þær samgöngur sem um það fara í samvinnu við Vegagerðina á fyrri hluta þessa árs.

**5. Áhrif byggingarforms reitsins á mögulega uppmögnun vindstrengja.**

Sjálfsgagt er að skoða nánar hvaða áhrif uppbyggingar á reitnum hefur á mögulega uppmögnun vindstrengja á svæðinu. Samkvæmt deiliskipulagsbreytingunni er nú heimilt að byggja svalir út að Hringbrautinni sem gæti hjálpað til við að brjóta niður vindinn á úthlið reitsins og þar með bætt vindskilyrði á jarðhæð. Skilmálum verður bætt inn í deiliskipulagið þar sem tekið verður fram að gera þurfi grein fyrir mótvægisáðgerðum við hönnun húsanna sem miða að því að brjóta niður vindstyrk með sem bestum hætti.

**6. Fjölgun íbúða um 20% - úr 70 í 84 íbúðir. Áhyggjur af aukinni umferð og fjölda bílastæða í kjallara.**

Sú íbúðafjölgun sem deiliskipulagsbreytingin kveður á um er í samræmi við heimildir Aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030. Í Aðalskipulaginu er reiturinn skilgreindur sem þróunarreit nr. XX. Þar er kveðið á um að heimilaður fjöldi íbúða sé 70 íbúðir með -10%/+20% vikmörkum. +20% vikmörkin heimila því allt að 84 íbúðir. Á móti kemur að heimild til hótelluppbyggingar á reitnum er tekin út. Samkvæmt breytingunni er nú einungis ein inn- og útkeyrsla úr bílakjallara reitsins sem verður beint út á Hringbraut.

Í bílakjallaranum er gert ráð fyrir 65-84 bílastæðum. Það er á bilinu 0,75-1 bílastæði á hverja íbúð sem er hámark heimilaðra bílastæða á hverja íbúð samkvæmt bíla- og hjólastæðastefnu Reykjavíkurborgar sem samþykkt var 10. janúar 2019. Samkvæmt deiliskipulagsbreytingunni er nú einnig gerð skýrari krafa um góða aðstöðu fyrir hjólreiðafólk þar sem nú er settur inn lágmarksfjöldi á fjölda hjólastæði, það er 176 hjólastæði.

Samhliða deiliskipulagsbreytingunni vann verkfræðistofan EFLA samgöngumat fyrir reitinn þar sem metin voru áhrif fyrirhugaðar uppbyggingar á samgöngur og bílaumferð á svæðinu. Helstu niðurstöður í því mati, dags. 07. ágúst 2019, er að ný umferð vegna uppbyggingarinnar mun að mestu dreifast á Hringbraut og Ánanaust og hlutfallsleg aukning umferðar á götur verður minni en 2%. Einnig er ekki talið að aukning umferðar vegna uppbyggingarinnar muni hafi mælanleg áhrif á umferðarástand á götunum í kringum reitinn.

Ekki er því tekið undir áhyggjur af því að magn bílaumferðar verði meira en það sem áður gildandi deiliskipulag heimilaði. Fremur er talið að samkvæmt núverandi skilmálum muni létta á bílaumferð í hverfinu miðað við það sem eldra deiliskipulag heimilaði.



## Hringbraut 116 – Deiliskipulagsbreyting – svör v. athugasemdum

### Varðar:

Að lokinni auglýsingu er lögð fram að nýju umsókn Plúsarkitekta ehf. dags 27. júní 2019 varðandi breytingu á deiliskipulagi Byko reitar á lóðinni nr. 77 við Sólvallagötu og nr. 116 við Hringbraut. Breytingin felst í hækkun hámarksfjölda íbúða úr 70 íbúðum í 84, inn- og útkeyrsla í bílajakjallara heimiluð frá Hringbraut en engin útkeyrsla við Sólvallagötu, svalir megi ná út fyrir lóðarmörk byggingu sem stendur við Hringbraut, samkvæmt uppdráttum Plúsarkitekta ehf. dags 27. júní 2019. Einnig er lögð fram hljóðsvistarskýrsla EFLU dags. 17. apríl 2019 og minnisblað EFLU dags. 7. ágúst 2019 um áhrif á samgöngur. Tillagan var auglýst frá 10. september 2019 til og með 31. október 2019. Eftirtaldir aðilar sendu athugasemdir: Ólafur Hauksson dags. 22. september 2019, Sigríður Erla Jóhannudóttir dags. 22. október 2019, Erla Björk Baldursdóttir dags. 22. október 2019, Margrét Einarsdóttir skólastjóri f.h. skólaráðs Vesturbæjarskóla dags. 29. október 2019 og Íbúasamtök Vesturbæjar dags. 31. október 2019.

### Umsögn

Eftirfarandi aðilar gerðu athugasemd við auglýsta deiliskipulagsbreytingu fyrir lóðina við Hringbraut 116, uppdráttur dags. 27. júní 2019.

1. Íbúasamtök Vesturbæjar, dags. 31.10.2019
2. Margrét Einarsdóttir skólastjóri, f.h. skólaráðs Vesturbæjarskóla, dags. 29.10.2019
3. Erla Björk Baldursdóttir – eigandi á Framnesvegi 54, bréf dags. 22.10.2019
4. Sigríður Erla Jóhannudóttir – Framnesvegur 54, bréf dags. 22.10.2019
5. Ólafur Hauksson – dags. 22.09.2019

---

Þeim athugasemdum sem bárust má skipta í eftirfarandi flokka eftir efni athugasemdanna:

- 1. Sjónlínur útá sjó tapast frá nálægum íbúðum og frá Vesturbæjarskóla. Áhrif á fasteignamat.**  
Í þessari tilteknu deiliskipulagsbreytingu er ekki verið að breyta heimiluðu umfangi eða stærð þess byggingarmagns sem heimilt er á reitnum. Deiliskipulagsbreytingin mun því ekki hafa aukin takmarkandi áhrif á sjónlínur út á sjó frá nærliggjandi byggð.
- 2. Skuggavarp – áhrif á nærliggjandi byggð og strandlengjuna úti við Ánanaust.**  
Í þessari tilteknu deiliskipulagsbreytingu er ekki verið að breyta heimiluðu umfangi eða stærð þess byggingarmagns sem heimilt er á reitnum. Deiliskipulagsbreytingin mun því ekki auka skuggavarp á nærliggjandi byggð eða strandlínu við Ánanaust umfram það sem áður samþykkt deiliskipulag gerði.
- 3. Ólíkt byggðamynstur reitisins frá aðliggjandi byggð.**  
Í þessari tilteknu deiliskipulagsbreytingu er ekki verið að breyta heimiluðu umfangi eða stærð þess byggingarmagns sem heimilt er á reitnum. Nærliggjandi byggð út við Hringbraut og Ánanaust einkennist af háum 4-5 hæða fjölbýlishúsum sem standa þétt út við götu og handan götunnar stendur JL – húsið. Einnig má benda á að nærliggjandi byggð innan við Hringbraut (Holtsgata, Ásvallagata, Seljavegur) einkennist af lokaðri randbyggð á 3-4 hæðum sem þar að auki stendur

---

hærra í landi miðað við sjávarmál. Á þeim hluta reitisins sem stendur næst Framnesvegi er heimild hæð ekki nema 2 hæðir. Hæð reitsins trappar sig því niður frá Hringbraut og aðlagar sig að húsunum við Framnesveg. Ekki er því tekið undir að fyrirhugað byggðamynstur reitsins falli ekki að nærliggjandi byggð.

**4. Áhyggjur af öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda við hringtorg á gatnamótum Hringbrautar og Ánanausta.**

Tekið er undir áhyggjur af öryggi gangandi og hjólandi við hringtorgið og að bæta þurfi öryggi og aðgengi þessara samgöngumáta um svæðið. Gatnamótin eru á forræði Vegagerðarinnar og því þarf að skoða breytingu á þeim í samráði við fleiri aðila, t.a.m. Vegagerðina og Seltjarnarnesbæ. Stefnt er á að hefja greiningavinnu á svæðinu og hvaða rými þarf undir þær samgöngur sem um það fara í samvinnu við Vegagerðina á fyrri hluta þessa árs.

**5. Áhrif byggingarforms reitsins á mögulega uppmögnun vindstrengja.**

Sjálfsgert er að skoða nánar hvaða áhrif uppbyggingar á reitnum hefur á mögulega uppmögnun vindstrengja á svæðinu. Samkvæmt deiliskipulagsbreytingunni er nú heimilt að byggja svalir út að Hringbrautinni sem gæti hjálpað til við að brjóta niður vindinn á úthlið reitsins og þar með bætt vindskilyrði á jarðhæð. Skilmálum verður bætt inn í deiliskipulagið þar sem tekið verður fram að gera þurfi grein fyrir mótvægisáðgerðum við hönnun húsanna sem miða að því að brjóta niður vindstyrk með sem bestum hætti.

**6. Fjölgun íbúða um 20% - úr 70 í 84 íbúðir. Áhyggjur af aukinni umferð og fjölda bílastæða í kjallara.**

Sú íbúðafjölgun sem deiliskipulagsbreytingin kveður á um er í samræmi við heimildir Aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030. Í Aðalskipulaginu er reiturinn skilgreindur sem þróunarreit nr. 3. Þar er kveðið á um að heimilaður fjöldi íbúða sé 70 íbúðir með -10%/+20% vikmörkum. +20% vikmörkin heimila því allt að 84 íbúðir. Á móti kemur að heimild til hótelluppbyggingar á reitnum er tekin út. Samkvæmt breytingunni er nú einungis ein inn- og útkeyrsla úr bílakjallara reitsins sem verður beint út á Hringbraut.

Í bílakjallaranum er gert ráð fyrir 65-84 bílastæðum. Það er á bilinu 0,75-1 bílastæði á hverja íbúð sem er hámark heimilaðra bílastæða á hverja íbúð samkvæmt bíla- og hjólastæðastefnu Reykjavíkurborgar sem samþykkt var 10. janúar 2019. Samkvæmt deiliskipulagsbreytingunni er nú einnig gerð skýrari krafa um góða aðstöðu fyrir hjólréiðafólk þar sem nú er settur inn lágmarksfjöldi á fjölda hjólastæði, það er 176 hjólastæði.

Samhliða deiliskipulagsbreytingunni vann verkfræðistofan EFLA samgöngumat fyrir reitinn þar sem metin voru áhrif fyrirhugaðar uppbyggingar á samgöngur og bílaumferð á svæðinu. Helstu niðurstöður í því mati, dags. 07. ágúst 2019, er að ný umferð vegna uppbyggingarinnar mun að mestu dreifast á Hringbraut og Ánanaust og hlutfallsleg aukning umferðar á götur verður minni en 2%. Einnig er ekki talið að aukning umferðar vegna uppbyggingarinnar muni hafi mælanleg áhrif á umferðarástand á götunum í kringum reitinn.

Ekki er því tekið undir áhyggjur af því að magn bílaumferðar verði meira en það sem áður gildandi deiliskipulag heimilaði. Fremur er talið að samkvæmt núverandi skilmálum muni létta á bílaumferð í hverfinu miðað við það sem eldra deiliskipulag heimilaði.

---

## **7. Kynning á deiliskipulaginu ábótavant.**

Deiliskipulagsbreytingin fór í almenna auglýsingu. Öllum borgarbúum og hagsmunaaðilum var þannig gert kleyft að leggja inn athugasemdir um málið. Í bréfi frá Íbúasamtökum Vesturbæjar og Vesturbæjarskóla, dags. 16. október 2019, var óskað eftir því að athugasemdafrestur yrði framlengdur svo hagsmunaaðilar hefðu aukin tíma til að senda inn athugasemdir. Við þeirra beiðni var orðið og frestur til athugasemda lengdur til 31. október 2019. Ekki er því tekið undir að kynning á breytingunni hafa verið ábótavant eða að hagsmunaaðilar hafi ekki fengið ráðrúm til að leggja inn athugasemdir.

F.h. Skipulagsfulltrúa Reykjavíkur

Birkir Ingibjartsson, arkitekt FAÍ / verkefnastjóri