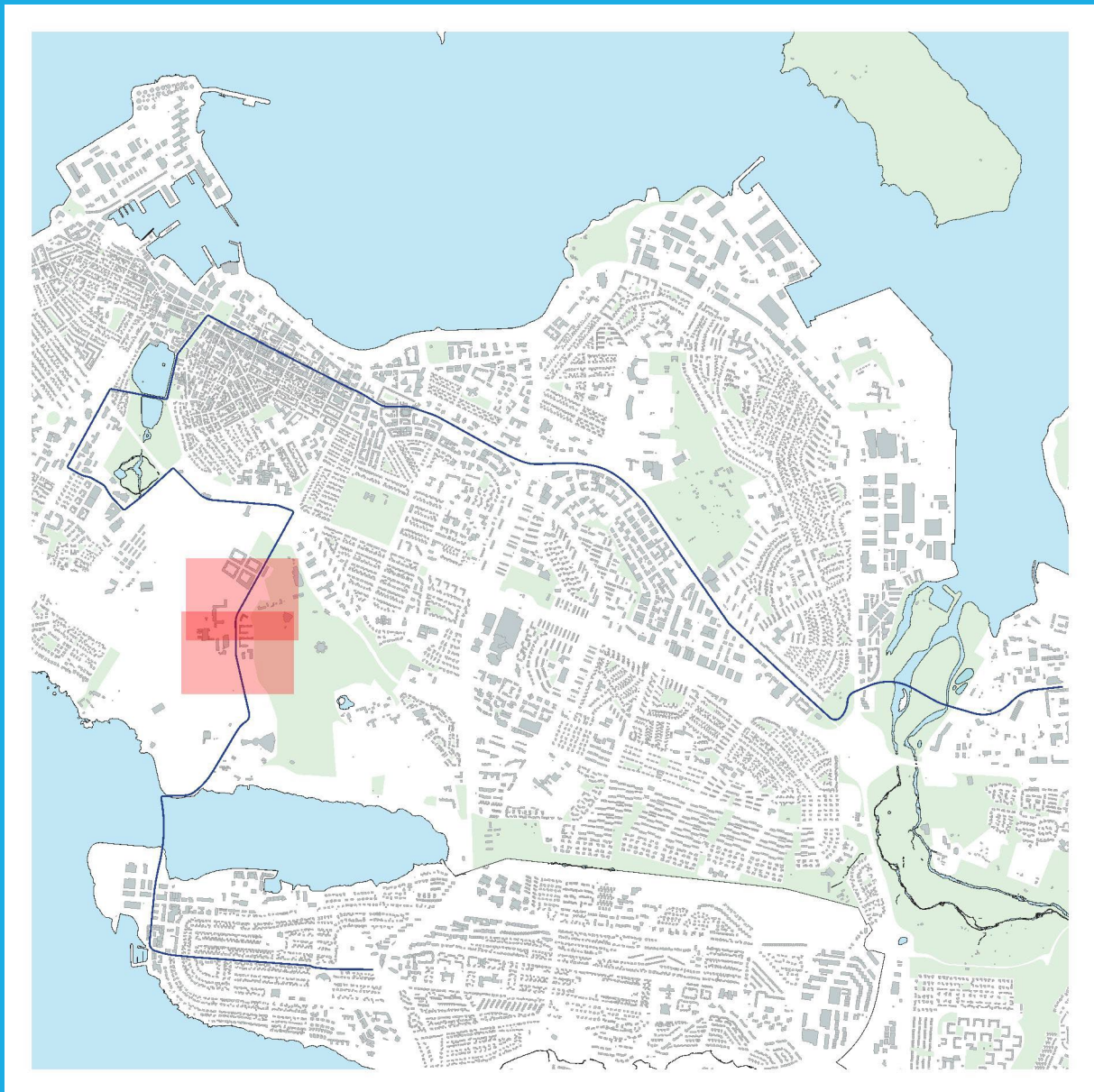


DEILISKIPULAG BORGARLÍNU

1. LOTA: NAUTHÓLSVEGUR

Greinargerð

12. september 2024





YFIRLIT

Um er að ræða tillögu að nýju deiliskipulagi fyrir norðurhluta Nauthólsvegar. Tillagan er hluti af 1. lotu Borgarlínu og afmarkast af Arnarhlíð í norðri, lóðarmörkum beggja vegna við Nauthólsveg að syðstu lóðarmörkum Nauthólsvegar 89.

Tillagan nær yfir fyrirhugaðar breytingar á göturými Nauthólsvegar sem eru í samræmi við markmið og stefnu Landsskipulagstefnu, svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2040, Aðalskipulag Reykjavíkur – 2040 og Rammahluta Aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2040 – Borgarlínan í Reykjavík.

Deiliskipulagstillagan byggir á forhönnun hönnunarteymis (e. Integrated Design Advisor) 1. lotu Borgarlínu og er unnin í samstarfi við teymið. Hönnunarteymið samanstendur af Artelia í Frakklandi og Danmörku, Gottlieb Paludan Architects frá Danmörku, Hnit verkfræðistofu og Yrki arkitektum.

UPPBYGGING GREINARGERÐAR

Skipulagsgreinagerð þessi skiptist í 4 hluta:

Í kaflanum **Almennar upplýsingar og forsendur** er farið yfir grunnatriði deiliskipulagsgerðar.

Í kaflanum **Deiliskipulag Borgarlínu í Reykjavík - almennt** er farið yfir almennar upplýsingar um Borgarlínuna, forsendur og tengingar hennar við aðrar áætlanir. Einnig tilgang og markmið með deiliskipulagi Borgarlínu í Reykjavík.

Í kaflanum **Deiliskipulag Borgarlínu um Nauthólsveg** er farið yfir helstu skipulagsforsendur á skipulagssvæðinu sem um ræðir ásamt megininntaki deiliskipulagsins. Þar eru einnig settir fram skilmálar fyrir hönnun og framkvæmdir á svæðinu.

Í kaflanum um **Samráð** er skýrt frá samráði við gerð og þróun deiliskipulagsins.



GÖGN DEILISKIPULAGSINS

Deiliskipulag þetta er sett fram í eftirtöldum gögnum:

- Þessi greinagerð með skilmálum.
- 2x skipulagsupprætti í mælikvarða 1:1000 (A1) ásamt sneiðingum í mælikvarða 1:200.
- Skýringarupprættur sem sýnir samhengi deiliskipulagsins við aðliggjandi deiliskipulagsáætlanir í mælikvarða 1:4000 (A1).

Auk þess ber að taka tillit til eftirfarandi stefna og leiðbeininga sem Reykjavíkurborg hefur gefið út og eru aðgengilegar á heimasíðu Reykjavíkurborgar:

- [Gróðurinn í borgarlandinu](#)
- [Græna planið](#)
- [Hjóla- og bílastæðastefna Reykjavíkurborgar](#)
- [Hjólreiðaáætlun Reykjavíkur](#)
- [Loftslagsstefna Reykjavíkurborgar](#)
- [Samþykkt um skilti í Reykjavík](#)

SAMÞYKKT DEILISKIPULAGS

Deiliskipulag þetta sem fengið hefur meðferð í samræmi við ákvæði 1. mgr. 41. gr.

skipulagslaga nr. 123/2010 var samþykkt í _____

þann _____ 20__ og í _____ þann _____ 20__.

Tillagan var auglýst frá _____ 20__ með athugasemdafresti til _____ 20__.

Auglýsing um gildistöku deiliskipulagsins var birt í B-deild Stjórnartíðinda þann ____20__.



EFNISYFIRLIT

YFIRLIT	2
UPPBYGGING GREINARGERÐAR	2
GÖGN DEILISKIPULAGSINS.....	3
SAMÞYKKT DEILISKIPULAGS.....	3
EFNISYFIRLIT.....	4
1. ALMENNAR UPPLÝSINGAR OG FORSENDUR	6
1.1. Hvað er Borgarlína?.....	6
1.2. Hvað er deiliskipulag?.....	6
1.3. Samband deiliskipulags og aðalskipulags	7
1.3.1. Aðalskipulag Reykjavíkur 2040.....	7
1.3.2. Hvað er rammahluti aðalskipulags?	7
1.4. Samband aðalskipulags og svæðisskipulags	8
1.4.1. Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins.....	8
1.5. Samband deiliskipulags og umhverfismats.....	8
1.5.1. Yfirlit yfir vægi áhrifa	8
1.6. Samband deiliskipulags og leyfisveitinga	9
1.7. Samband skipulags og hönnunar Borgarlínu.....	10
1.8. Hönnunarferill Borgarlínu	10
1.8.1. Frumdrög.....	10
1.8.2. Forhönnun	10
1.8.3. Verkhönnun	11
1.9. Hönnunarviðmið Borgarlínu.....	11
1.9.1. Leiðarljós	11
1.9.2. Algild hönnun	11
1.9.3. Áherslur fyrir hönnun gatna.....	12
1.9.4. Blágrænar ofanvatnslausnir	12
1.9.5. Gróður	12
1.9.6. Hljóðvarnir	13
2. DEILISKIPULAG BORGARLÍNU Í REYKJAVÍK – ALMENNT	14
2.1. Skipting deiliskipulags Borgarlínu	14
2.2. Skipulagsmörk Borgarlínu	14
2.3. Tilgangur og markmið.....	14
2.4. Almennar forsendur Borgarlínu og umhverfismat	15
3. DEILISKIPULAG BORGARLÍNU UM NAUTHÓLSVEG	16



3.1.	Afmörkun	16
3.1.1.	Breytt lóðarmörk.....	17
3.2.	Staðan í dag og helstu breytingar frá núverandi ástandi	18
3.2.1.	Landnotkun samkvæmt Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040	19
3.2.2.	Núgildandi deiliskipulagsáætlanir fyrir svæðið	20
3.2.3.	Menningarminjar	21
3.2.4.	Mengaður jarðvegur	21
3.3.	Sérskilmálar Borgarlínu um Nauthólsveg	22
3.3.1.	Stöðvar	22
3.3.2.	Borgarlínubrautir	23
3.3.3.	Hjólástígar.....	23
3.3.4.	Göngustígar	24
3.3.5.	Kvöð um göngutengingu.....	24
3.3.6.	Göngu- og hjólaþveranir	24
3.3.7.	Gatnamót.....	24
3.3.8.	Akbrautir	25
3.3.9.	Bílastæði.....	25
3.3.10.	Hjólástæði.....	25
3.3.11.	Svigrúm	25
3.3.12.	Opin svæði.....	26
3.3.13.	Gróður	26
4.	SAMRÁÐ	27
4.1.1.	Kynning lýsingar	27
4.2.	Hvernig getur þú komið athugasemdum að?.....	27
4.2.1.	Umsagnaraðilar.....	27

1. ALMENNAR UPPLÝSINGAR OG FORSENDUR

1.1. HVAÐ ER BORGARLÍNA?

Borgarlínan er nýtt samgöngukerfi sem verður hryggjarstykkið í þróun höfuðborgarsvæðisins til ársins 2040 og er lykilverkefni í samgöngum á svæðinu. Meginmarkmið Borgarlínu er að bjóða upp á betri þjónustu almenningsamgangna en hefur þekkst hér á landi.

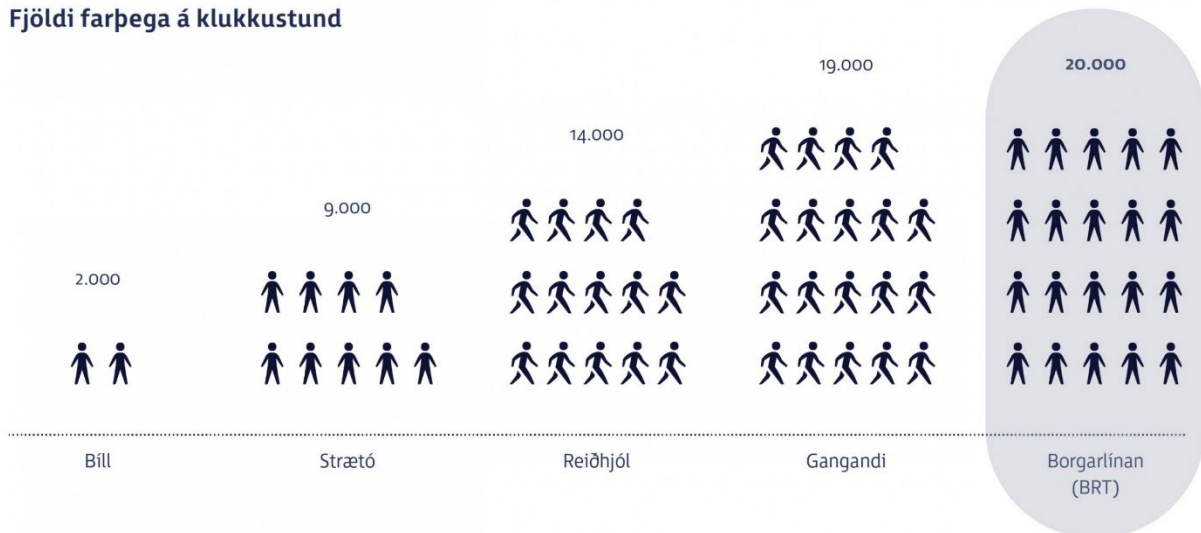
Borgarlínan, hágæðakerfi almenningsamgangna, er samvinnuverkefni sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu og Vegagerðarinnar. Ákvörðun um Borgarlínuna byggir á samgöngusáttmála ríkis og sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu, Svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 2040, samgönguáætlun 2020–2034 og aðgerðaráætlun ríkisstjórnarinnar í loftslagsmálum. Jafnframt fellur hún að heimsmarkmiðum Sameinuðu þjóðanna um sjálfbæra þróun, viljayfirlýsingu um að beina fjármagni í sjálfbæra uppbyggingu, Landskipulagsstefnu og stefnum í aðalskipulagsáætlunum sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu.

Borgarlínan verður BRT kerfi (*Bus rapid transit*) sem er hágæða almenningsamgöngukerfi þar sem áætlað er að notast verði við umhverfisvænni orkugjafa. Vagnarnir stuðla því að minni losun koltvísýrings og minni staðbundinni loftmengun.

Hugmyndafræðin á bakvið BRT kerfi grundvallast af því að hugsa um hátíðni lestarkerfi í formi strætisvagna. Þá sé kerfið byggt upp þannig að vagnarnir komist óhindrað á milli stöðva og nái því að halda tíðni í samanburði við hátíðni lestarkerfis.

Meginmarkmið BRT kerfis er að byggja upp samgönguinnviði á forsendum hágæða almenningsamgangna með aukna afkastagetu. Það er gert með því að byggja upp innviði þar sem fjöldaflutningar (*mass transit*) njóta forgangs frá almennri bílaumferð. Þannig er innviðum og almennarýminu forgangsraðað svo að sem flestir geti notað þá á sama tíma.

Fjöldi farþega á klukkustund



Mynd 1:1. Afkastageta mismunandi ferðamáta á klukkutímann í 3.5 m breiðu göturými. Heimild: Frumdrög Borgarlínu

1.2. HVAÐ ER DEILISKIPULAG?

Deiliskipulag skal gert á grundvelli aðalskipulags fyrir einstök svæði eða reiti þar sem fyrirhuguð er mannvirkjagerð, s.s. íbúðar- og atvinnusvæði, íþróttar- og útivistarsvæði, gatnamannvirki, hafnarmannvirki og eftir atvikum efnistökusvæði, hljóðmanir, snjóflóðavarnir o.fl. Í deiliskipulagi er



kveðið á um byggðamynstur, húsagerðir, landmótun, starfsemi, lóðamörk o.fl., og á það við bæði í þéttbýli og dreifbýli.

Í deiliskipulagi eru settir fram skipulagsskilmálar um mótun byggðar og umhverfis, svo sem um stærðir, staðsetningu og notkun húsa. Einnig eru settir fram skilmálar um yfirbragð byggðar, svo sem um útfærslu og hönnun bygginga og efnisnotkun. Þá eru í deiliskipulagi sett ákvæði um lóðir og almannarými eins og götur, torg, leiksvæði og almenningsgarða.

Skilmálar deiliskipulags eru lagalega bindandi hluti deiliskipulagsins. Skilmálar eru ákveðnar í samræmi við lög, staðhætti og forsendur skipulags. Þar sem skilmálar eru lagalega bindandi fyrir eigendur og notendur svæðis má ekki setja skilyrði sem eru andstæð markmiði og tilgangi deiliskipulags. Í einstaka tilfellum er heimilt að veita undanþágu frá skilmálum deiliskipulags ef undanþágan brýtur ekki í bága við grundvallarreglur deiliskipulagsins.

Deiliskipulag tekur gildi þegar það hefur verið samþykkt í sveitarstjórn og birt í Stjórnartíðindum.

1.3. SAMBAND DEILISKIPULAGS OG AÐALSKIPULAGS

Deiliskipulag þarf ávallt að vera í samræmi við aðalskipulag. Aðalskipulag er skipulagsáætlun sem nær til alls lands sveitarfélags. Í aðalskipulagi er sett fram stefna og ákvarðanir sveitarstjórnar um framtíðarnotkun lands og fyrirkomulag byggðar. Stefna sem sett er fram í aðalskipulagi er útfærð nánar í deiliskipulagi fyrir einstök hverfi eða reiti, eins og kemur fram hér að ofan.

1.3.1. Aðalskipulag Reykjavíkur 2040

Í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 eru sett fram markmið um vistvænar samgöngur, almenningssamgöngur, biðstöðvar, hjólréiðar og gangandi, byggðapróun og samgöngur og gæði byggðar. Auk þess eru í aðalskipulaginu 2040 almenn viðmið um hámarksþéttleika íbúðarbyggðar og blandaðrar byggðar eftir staðsetningu í borginni, annars vegar vegna nálægðar við almenningssamgöngur og hins vegar vegna nálægðar við fjölbreytta atvinnukjarna.

Framtíðar uppbyggingu í Reykjavík er beint að og forgangsraðað meðfram þróunarás, línulegri tengingu flestra þróunarreita í borginni. Hugmyndin er að þróunarásinn verði smám saman heildstæð breiðgata sem liggur eftir endilöngu Nesinu, nokkurs konar línuleg miðborg. Þétt blönduð byggð hverfist um ásinn í þægilegri göngufjarlægð frá biðstöðvum almenningssamgangna. Sambærilegur þróunarás á síðan að liggja til suðurs frá miðborginni um framtíðarbyggð í Vatnsmýrinni og yfir á Kársnes í Kópavogi. Fyrsta lota Borgarlínu, frá Ártúnshöfða að Hamraborg, tekur mið af umræddum þróunarásunum.

[>> Sjá nánar um markmið og stefnu í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040](#)

1.3.2. Hvað er rammahluti aðalskipulags?

Vegna eðlis Borgarlínuverkefnisins var talið ákjósanlegt að móta sérstakan skipulagsramma utan um það. Rammahluti aðalskipulags er nánari útfærsla aðalskipulags og hugsa má rammahlutann sem viðbótarkafli við aðalskipulagið.

Í rammahlutanum eru sameiginlegar forsendur og viðmið fyrir framkvæmdina í heild ásamt því að lögð er fram stefna um legu Borgarlínunnar, staðsetningu kjarnastöðva, og forgang og skipulag göturýmis. Jafnframt eru kynnt þau viðmið sem líta ber til við útfærslu Borgarlínunnar, hvort sem er í deiliskipulagi göturýmis eða hönnun innviða Borgarlínunnar.

Rammahlutinn mun gefa bindandi fyrirmæli um legu fyrstu lotu Borgarlínunnar og staðsetningu kjarnastöðva. Rammahlutinn gefur jafnframt leiðbeinandi viðmið sem eru lögð til grundvallar



hönnun og deiliskipulagi. Í hönnunarleiðbeiningunum er svigrúm til að móta Borgarlínuna að þörfum, rými og ásýnd umhverfisins.

Gert er ráð fyrir að rammahluti aðalskipulags stækki og breytist í samræmi við framvindu Borgarlínuverkefnisins, þ.e. með næstu lotum. Í Reykjavík verður því í gildi rammahluti fyrir allar lotur Borgarlínunnar í borginni þegar hún verður fullbyggð.

>> [Sjá Rammahluta Aðalskipulags Reykjavíkur 2040: Fyrsta lota Borgarlínu: Ártún – Fossvogsbrú](#)

1.4. SAMBAND AÐALSKIPULAGS OG SVÆÐISSKIPULAGS

Svæðisskipulag er landnotkunaráætlun fyrir allt land tveggja eða fleiri sveitarfélaga til að samræma stefnu sveitarstjórnanna um þróun byggðar og landnotkunar á minnst 12 ára tímabili. Sveitarfélög útfæra stefnu úr svæðisskipulagi fyrir sitt leyti í gegnum aðalskipulag.

1.4.1. Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins

Megináhersla svæðisskipulags er að sveitarfélögin beini uppbyggingu í miðkjarna og önnur miðlæg svæði sem teljast samgöngumiðuð. Á samgöngumiðuðum svæðum eru hágæða-almenningsamgöngur þar sem er hátt þjónustustig almenningsamgangna, þ.e. 10 ferðir eða fleiri á klst. Borgarlínan verður hryggjarstykkið í kerfi hágæða-almenningsamgangna þegar fram í sækir. Áætlað er að meðfram henni verði þétt uppbyggingin, svokölluð samgöngumiðuð uppbygging.

1.5. SAMBAND DEILISKIPULAGS OG UMHVERFISMATS

Umhverfisáhrif 1. lotu Borgarlínu á umhverfi og samfélag eru metin heildræn í umhverfismatsskýrslunni *BORGARLÍNA-LOTA 1. ÁRTÚNSHÖFÐI-HAMRABORG*. Þar er fjallað um líkleg umhverfisáhrif 1. lotu, allt frá Ártúnshöfða í Reykjavík að Hamraborg í Kópavogi. Einnig eru ákveðin svæði, sem talin eru verða fyrir meiri áhrifum, skoðuð sérstaklega. Sérstakar rannsóknir og útreikningar eru gerðir til að meta umhverfisáhrifin.

Tilgangur umhverfismats Borgarlínu er að undirbúa framkvæmdina eins vel og kostur er, sem felst m.a. í að stuðla að jákvæðum áhrifum á umhverfi og samfélag, og draga úr þeim neikvæðu.

1.5.1. Yfirlit yfir vægi áhrifa

Í töflunni hér að neðan má sjá yfirlit yfir heildaráhrif Borgarlínunnar byggt á niðurstöðum umhverfismats. Tilkoma Borgarlínu styrkir borgarþróun með þéttingu byggðar og hefur þannig jákvæð áhrif á borgarumhverfi, loftgæði, loftslag, samgöngur og umferðaröryggi, lýðheilsu og félagshagræðilega þætti. Á framkvæmdatíma verða tímabundin áhrif á íbúa og atvinnustarfsemi sem liggja við leiðir og nálægt þeim, þangað sem umferð beinist og því er mikilvægt að allir séu vel upplýstir um gang mála. Uppbygging Borgarlínu mun valda raski í göturými en talið er að unnt verði að draga úr og lágmarka áhrifin á hönnunarstigi.



Umhverfispáttur		Vægi áhrifa	
Samgöngur og umferðaröryggi		Talsvert jákvæð	
Loftslag		Talsvert jákvæð	
Hljóðvist		Nokkuð neikvæð	
Loftgæði		Nokkuð jákvæð	
Ásýnd		Talsvert jákvæð	
Jarðfræði og vatnafar	Jarðmyndanir	Nokkuð neikvæð	
	Vatnafar	Nokkuð neikvæð	
Lífriki	Gróðurfar	Nokkuð neikvæð	
	Fuglar	Nokkuð neikvæð	
	Vatnalíf	Óveruleg	
Landnýting og þróun borgar		Talsvert jákvæð	
Menningarminjar		Nokkuð neikvæð	
Samfélag og félagshagfræðilegir þættir	Lýðheilsa	Framkvæmdatími	Nokkuð neikvæð
		Rekstrartími	Talsvert jákvæð
	Félagshagfræði	Talsvert jákvæð	

>> [Sjá nánar í umhverfismatsskýrslu Borgarlínu-Lotu 1: Ártúnshöfði-Hamraborg](#)

1.6. SAMBAND DEILISKIPULAGS OG LEYFISVEITINGA

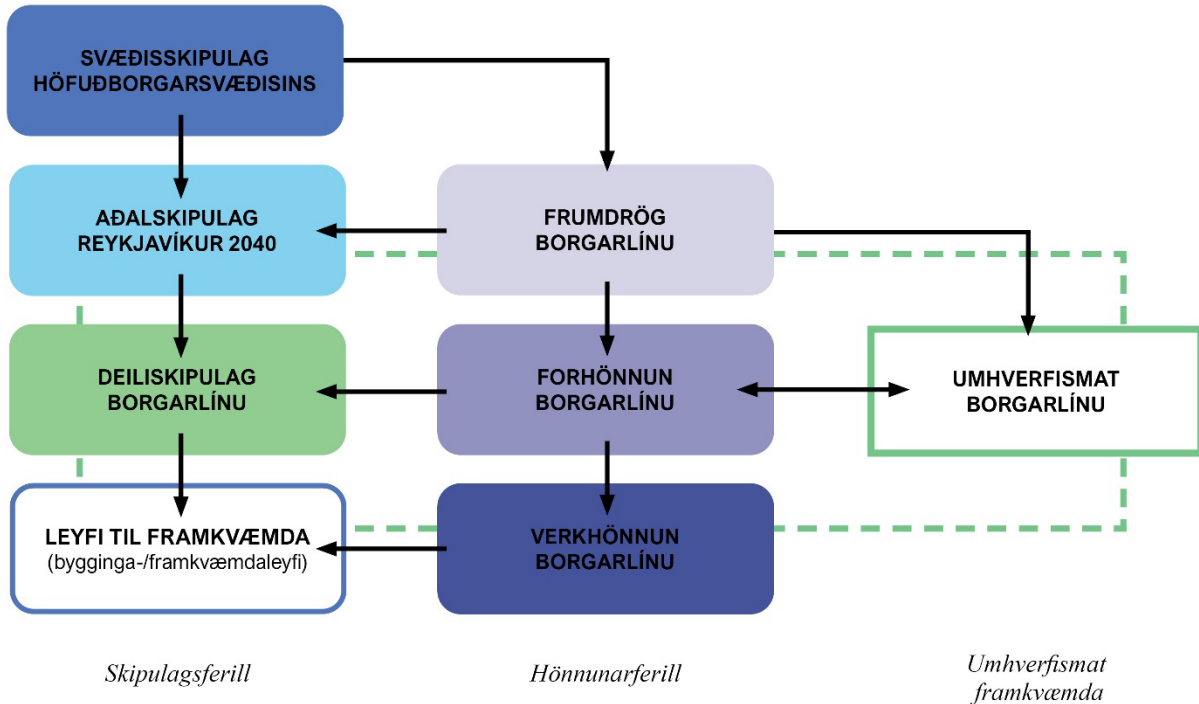
Byggingaframkvæmdir skulu vera í samræmi við staðfest aðalskipulag og samþykkt deiliskipulag. Almenna reglan er því að byggingarleyfi og framkvæmdaleyfi séu veitt á grundvelli deiliskipulags. Þegar sótt er um byggingar- eða framkvæmdarleyfi þarf að sýna fram á samræmi við deiliskipulag.

Þó er unnt að veita framkvæmdaleyfi á grundvelli aðalskipulags án deiliskipulagsgerðar eða grenndarkynningar, ef gerð er grein fyrir framkvæmdinni og fjallað ítarlega um hana í aðalskipulaginu. Í þeim tilvikum, sem veiting framkvæmdaleyfis kallar á gerð deiliskipulags, getur sveitarstjórn þó veitt framkvæmdaleyfi án skipulagsgerðar að undangenginni grenndarkynningu sé framkvæmdin í samræmi við aðalskipulag hvað varðar landnotkun, byggðamynstur og þéttleika bygðar.

Í undantekningartilfellum getur sveitarstjórn einnig, að fengnum meðmælum Skipulagsstofnunar, veitt byggingarleyfi til bráðabirgða, án þess að fyrir liggi staðfest aðalskipulag og samþykkt deiliskipulag. Í þegar byggðum hverfum er heimild, að undangenginni grenndarkynningu, að veita byggingarleyfi þó ekki sé fyrir hendi samþykkt deiliskipulag. Skilyrði er að ekki sé vikið frá notkun, nýtingarhlutfalli og yfirbragði hverfisins í verulegum atriðum.

1.7. SAMBAND SKIPULAGS OG HÖNNUNAR BORGARLÍNU

Til að koma verkefni eins og Borgarlínu frá hugmynd í framkvæmd þarf bæði að fara í gegnum feril skipulags og hönnunar. Samhliða þeim ferlum eru umhverfisáhrifin metin. Megin tilgangur deiliskipulags Borgarlínu er að innleiða Borgarlínu inn í deiliskipulag í samræmi við forhönnun, rammahluta aðalskipulags og umhverfismat. **Mynd 1:2** sýnir samband skipulags, hönnunar og umhverfismats Borgarlínu.



Mynd 1:2 Samband skipulags, hönnunar og umhverfismats Borgarlínu.

1.8. HÖNNUNARFERILL BORGARLÍNU

Hönnunarferill Borgarlínu er skipt í þrjú megin skref: frumdrög (*conceptual design*), forhönnun (*preliminary design*) og verkhönnun (*detail design*). Fyrsta skrefið, frumdrögin, leggja fram grunn hugmyndafræðina sem síðan er útfærð nánar og staðfærð með aukinni nákvæmni í hverju skrefi. Lokaskrefið, verkhönnun, miðar að því að útbúa verkeikningar fyrir framkvæmdir.

1.8.1. Frumdrög

Frumdragaskýrsla Borgarlínu kom út í febrúar 2021. Í frumdragaskýrslu að fyrstu lotu Borgarlínunnar voru lagðar fram fyrstu heildstæðu tillögurnar að útfærslu borgarlínuframkvæmda, frá Ártúnshöfða að Hamraborg. Tillögurnar lögðu grunninn að frekari hönnunarvinnu, meðal annars líklegar staðsetningar stöðva og legu Borgarlínu.

1.8.2. Forhönnun

Forhönnun er næsta skrefið í hönnun Borgarlínu. Þar er verið að útfæra nánar þær hugmyndir sem koma fram í frumdragaskýrslunni, og velja hvaða valkosti er unnið með áfram. Þannig eru stöðvar og lega Borgarlínu-brauta (sérrýmið) staðsettar frekar í kjölfar greininga og mælinga. Einnig er hafist handa við hönnun gatnamóta og forgangsroðun ferðamáta. Hönnun stöðva, stærðir og umfang þeirra eru útfærðar nánar í samræmi við umhverfi sitt hverju sinni. Samhliða forhönnun er unnið að umhverfismati.

1.8.3. Verkhönnun

Lokaskrefið er verkhönnun Borgarlínu þar sem öll smáatriði eru skoðuð á teikniborðinu og verkefnið hannað niður í smáatriði. Þannig verður til sett verkeikninga sem framkvæmdaraðilar geta unnið eftir. Áður en leyfi til framkvæmda verður veitt þurfa verkeikningar að liggja fyrir og samþykkt deiliskipulag.

1.9. HÖNNUNARVIÐMIÐ BORGARLÍNU

Eftirfarandi leiðarljós og hönnunarviðmið byggja á frumdrögum Borgarlínunnar, gögnum frá hönnunarteymi Borgarlínunnar og deiliskipulagshóps Reykjavíkurborgar.

1.9.1. Leiðarljós

Borgarland Reykjavíkur á að bera með sér gæði og góða endingu, skapa öryggi og gott aðgengi allra vegfarenda. Mikilvægt er að umhverfið skapi sterka tilfinningu fyrir því hvar viðkomandi er staddur og sé því auðlæsilegt. Þessu má ná fram með þremur meginviðmiðum: mannlegur skali, kennileiti Borgarlínu og stutt við staðbundin sérkenni.

Mannlegur skali:

- Lýsing við stíga, þveranir og stöðvar taki mið af mannlegum skala sem er hæð manneskjunnar.
- Notast sé við tré og gróður til skjól- og rýmismyndunar.
- Yfirborðsfrágangur og efnisval í mannlegum skala.
- Götubveranir og stígatengingar eru á forsendum gangandi vegfarenda.

Kennileiti Borgarlínu:

- Samræmd notkun yfirborðsefna og frágangslausna, við borgarlínubrautir, stíga og stöðvar.
- Samræmd hönnun og notkun lýsingar meðfram borgarlínubrautum og stöðvum.
- Samræmd hönnun stöðva og götugagna á brautarpöllum (s.s. skýli og bekkir).

Stutt við staðbundin sérkenni

- Plöntuval í samræmi við nærumhverfi.
- Blágrænar ofanvatnslausnir og rennsli ofanjarðar í samræmi við nærumhverfi.
- Tekið sé á hæðarmismun og aðlögun nýrra innviða að nærumhverfi.

1.9.2. Algild hönnun

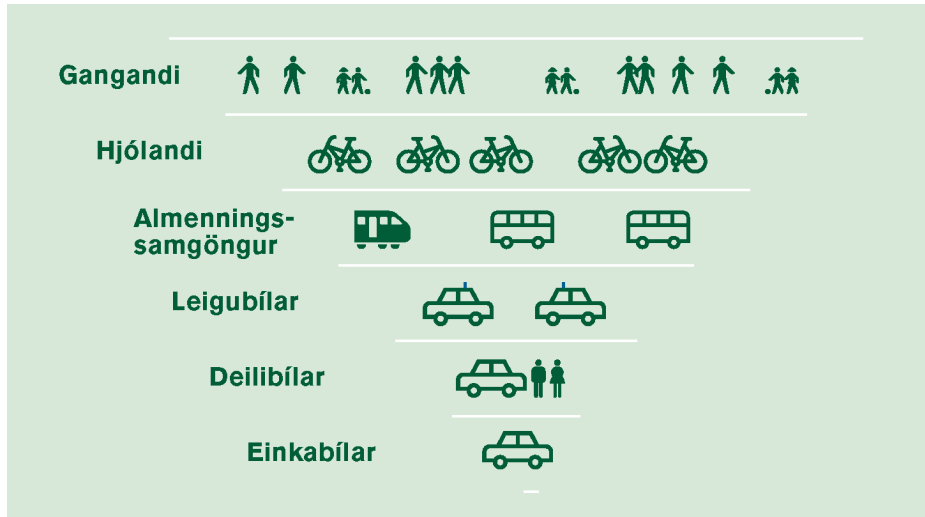
Við hönnun Borgarlínunnar skal notast við leiðbeiningarnar *Hönnun fyrir alla, algild hönnun utandyra* og kröfum fylgt, nema í algjörum undantekningum, og skal þá sérstaklega tilgreina það og rökstuddar ástæður þess. Á stöðvum Borgarlínunnar þarf m.a. að tryggja að:

- Landhalli stöðvarpalls og niðurtekt séu samkvæmt viðmiðum.
- Á stöðvum séu bekkir með bak- og armstuðningi.
- Til hliðar við bekki sé autt athafnasvæði fyrir hjólastóla og barnavagna og að biðskýli séu upplýst.
- Leiðilínur séu á stöðvum og að þær tengist aðliggjandi stígakerfi.
- Hugað sé að staðsetningu götugagna og útfærslu þeirra á stöðvum, og meðfram Borgarlínunni.
- Upplýsingum sé komið til vegfarenda á skýran hátt, svo sem með því að hafa skýran mun á texta og bakgrunni skiltis, og að ekki séu notaðir einungis hástafir eða letur sem erfitt er að lesa.

1.9.3. Áherslur fyrir hönnun gatna

Götur eru almennarými. Hönnun gatna skal miða að því að skapa vistleg, örugg og lifandi göturými þar sem gert er ráð fyrir umferð gangandi og hjólandi, sem hafa forgang fram yfir aðra ferðamáta. Göturýmið nær til göngu- og hjólastíga beggja vegna götu, bílastæða við götur, umferðareyja og ofanvatnsrása. Taka skal mið af aðgengi fyrir alla við hönnun göturýmanna.

Með því að forgangsraða göturýminu til gangandi vegfarenda er verið að svara ólíkum þörfum ferðamáta eftir hraða. Þar sem gangandi fara hægar yfir þarf að huga að sem flestum styttingum leiða og tengingum fyrir þau. Þá er plássþörf gangandi vegfarenda minni en annarra ferðamáta. Miðað er við að eftirfarandi forgangsroðun ferðamáta:



Mynd 1:3 Forgangsroðun ferðamáta. Úr Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040.

Miklu skiptir að vanda til efnisvals í göturýmum. Yfirborðsefni séu í senn aðlaðandi og endingargóð og gefi skilaboð um forgang gangandi og hjólandi vegfarenda. Þveranir hjólandi við gatnamót séu alltaf í plani og þegar hjólað er yfir þvergötu skal hjólaleiðin liggja fyrir framan stöðvunarlínu fyrir þvergötuna.

1.9.4. Blágrænar ofanvatnslausnir

Þegar möguleikinn er fyrir hendi skal ofanvatn sem fellur á svæði leyst með ofanvatnslausnum. Blágrænar ofanvatnslausnir byggja á opnum ofanvatnslausnum, sem taka við ofanvatni (regnvatni, ofankomu) og skulu þær mynda samfelld veitukerfi fyrir ofanvatnið. Ofanvatnslausnir þjóna því hlutverki að taka við, veita, hreinsa og hægja á flæði ofanvatns og koma í veg fyrir flóð af völdum rigninga og/eða leysinga. Ofanvatnslausnir taka við ofanvatni sem fellur á götur, gangstéttar og bílastæði. Leitast skal við að koma sem mestu ofanvatni niður í grunnvatn innan skipulagssvæðis.

1.9.5. Gróður

Græn svæði eru ómissandi hluti af ásýnd Borgarlínunnar. Skilmálum deiliskipulags er ætlað að viðhalda og styrkja þessa ásýnd. Gróður skal nota markvisst til rýmis- og skjólmyndunar, til yndisauka, árstíðarupplifunar og til að auka fjölbreytni vistkerfisins.

Markmiðið er að skapa gróðursæla ásýnd meðfram Borgarlínu.

- Gróðursetning á að vera óaðskiljanlegur hluti af hönnun borgarrýmis.
- Gróðursetja skal eins og kostur er tré meðf ram vegum eða í nálægð við Borgarlínubrautir.



- Aðrar gróðurlausnir geta verið á skýlum stöðvanna eða á aðliggjandi framhliðum bygginga.
- Á svæðum í kringum stöðvar skal samþætta gróðursetningu við uppbyggingu.
- Núverandi tré og gróður skal varðveita eins og kostur er.
- Við skipulag og framkvæmd skal lágmarka fellingu á gróðri. Þar sem ekki er hægt að koma í veg fyrir að gróður sé felldur skal gróðursetja í staðinn í næsta nágrenni, ýmist innan deiliskipulagssvæðis eða á aðliggjandi svæðum eftir samkomulagi við viðkomandi lóðarhafa.
- Velja skal plöntur út frá heildrænu sjónarmiði t.d. samspil við núverandi gróður, jarðveg og loftslag.
- Gróðursetja skal fjölbreyttar tegundir runna og plantna sem eru mismunandi að hæð og gerð. Einnig skal huga að fjölbreytileika í lauf- og blómskrúði eftir árstíðum.
- Innlendir trjá- og runnagróður skal vera ráðandi t.d. birki, reynir og víðir, auk annarra blómstrandi tegunda sem blómstra lengi s.s. sýrena, mispill sem m.a. býflugur sækja í.
- Gefa skal ofanvatnsrásur sem náttúrulegast yfirbragð með gróðursetningu og hanna þannig að þær þurfi sem minnsta umhirðu.
- Nýta skal trjágróður og runna til að draga úr vindhraða og búa til sólrík og skjólgóð svæði m.a. við bekki og aðra áningarstaði.

1.9.6. Hljóðvarnir

Viðmiðunarreglur um meðferð við hávaða eru lagðar fram í svæðisskipulagi hvað varðar aðgerðir gegn hávaða. Hávaða frá núverandi hávaðagjöfum skal taka með í matið sem og mótvægisáðgerðir.

Þar sem heildarhljóðstig frá umferð er yfir ráðlögðum hávaðamörkum sem gefin eru upp í svæðisskipulagi skal gera ráð fyrir mótvægisáðgerðum.



2. DEILISKIPULAG BORGARLÍNU Í REYKJAVÍK – ALMENNT

Deiliskipulag Borgarlínu er útfært á grundvelli þeirrar stefnu sem sett er fram í Svæðisskipulagi Höfuðborgarsvæðisins, Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 og Rammahluta Aðalskipulags Reykjavíkur 2040 - Borgarlínan í Reykjavík: 1.lota Borgarlínunnar. Deiliskipulagið byggir á gögnum úr forhönnun Borgarlínu frá hönnunarteymi.

Í deiliskipulaginu er kveðið meðal annars á um staðsetningu og umfang: sérrýmis Borgarlínu, stöðva, göngu- og hjólastíga, almennra akbrauta, gróðurs o.fl.

2.1. SKIPTING DEILISKIPULAGS BORGARLÍNU

Deiliskipulag Borgarlínu í Reykjavík er skipt niður í nokkra hluta þar sem leiðin liggur um mörg ólík svæði, hverfi og ólíkar deiliskipulagsáætlanir. Því verður deiliskipulag Borgarlínu í Reykjavík sett fram í nokkrum deiliskipulagsáætlunum auk þess að gera þarf breytingar á aðliggjandi skipulagsáætlunum til að gæta samræmis og koma í veg fyrir skörun skipulagssvæða.

Til að fá heildarmynd á hvernig 1. lotu Borgarlínu er skipt niður í nokkrar deiliskipulagsáætlanir fylgir yfirlitskort með hverju deiliskipulagi.

2.2. SKIPULAGSMÖRK BORGARLÍNU

Alla jafna liggja skipulagsmörk deiliskipulags Borgarlínu við lóðarmörk meðfram göturýminu. Meginmarkmiðið er að deiliskipulagið nái almennt yfir borgarland (þar með talið götur), almennarýmið, og skiptingu þess. Undantekningar eru á þessari meginreglu t.d. þegar lóðarmörkum er breytt, en fjallað er sérstaklega um afmörkun þessa deiliskipulags í [kafla 3.1.](#)

Mikilvægast er að deiliskipulagssvæði myndi heildstæða einingu þar sem sett er fram heildstæð áætlun um rými undir almenna umferð, sérrými og stöðvar almenningsgangna; hjólastíga; göngustíga; brýr; undirgöng og þá innviði sem tengjast samgöngum á hverju svæði.

2.3. TILGANGUR OG MARKMIÐ

Tilgangur deiliskipulags Borgarlínu er að innleiða Borgarlínu inn í deiliskipulag í samræmi við forhönnun, rammahluta aðalskipulags og umhverfismat. Er það gert með því að:

- staðsetja sérrými og aðstöðu fyrir Borgarlínu
- staðsetja biðstöðvar, aðkomusvæði og nærumhverfi þeirra
- staðsetja hjólastíga meðfram sérrými Borgarlínu
- staðsetja svigrúm fyrir gróður, safnrásir regnvatns og götugögn
- bæta aðkomu hjólandi og gangandi vegfarenda
- huga að viðeigandi aðlögun borgarrýmisins
- setja fram megin hönnunarreglur
- samræma deiliskipulag við hönnun Borgarlínu

Markmiðið er að koma innviðum Borgarlínu fyrir í almannarýminu í sem mestri sátt við nærumhverfi sitt og hægt er.



2.4. ALMENNAR FORSENDUR BORGARLÍNU OG UMHVERFISMAT

Eins og áður hefur komið fram þá byggja áætlanir um Borgarlínuna á samgöngusáttmála ríkis og sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu, Svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 2040, samgönguáætlun 2020-2034 og aðgerðaráætlun ríkisstjórnarinnar í loftslagmálum. Að auki er það tilgangur deiliskipulags Borgarlínu að innleiða Borgarlínu í samræmi við forhönnun, rammahluta aðalskipulags og umhverfismat.

Farið er yfir samhengi þessara skjala í kaflanum hér á undan, en einnig má finna nákvæma yfirferð á forsendum Borgarlínu í 3. kafla umhverfismatskýrslunni BORGARLÍNA-LOTA 1. ÁRTÚNSHÖFÐI-HAMRABORG. Þar er einnig að finna nánari upplýsingar um umhverfisáhrif Borgarlínu og því ekki fjallað frekar um þau hér.

3. DEILISKIPULAG BORGARLÍNU UM NAUTHÓLSVEG

Hér er sett fram deiliskipulagstillaga fyrir 1. lotu Borgarlínu um Nauthólsveg frá Hlíðarenda að Háskóla Reykjavíkur. Skipulagssvæðið er í eigu Reykjavíkurborgar.

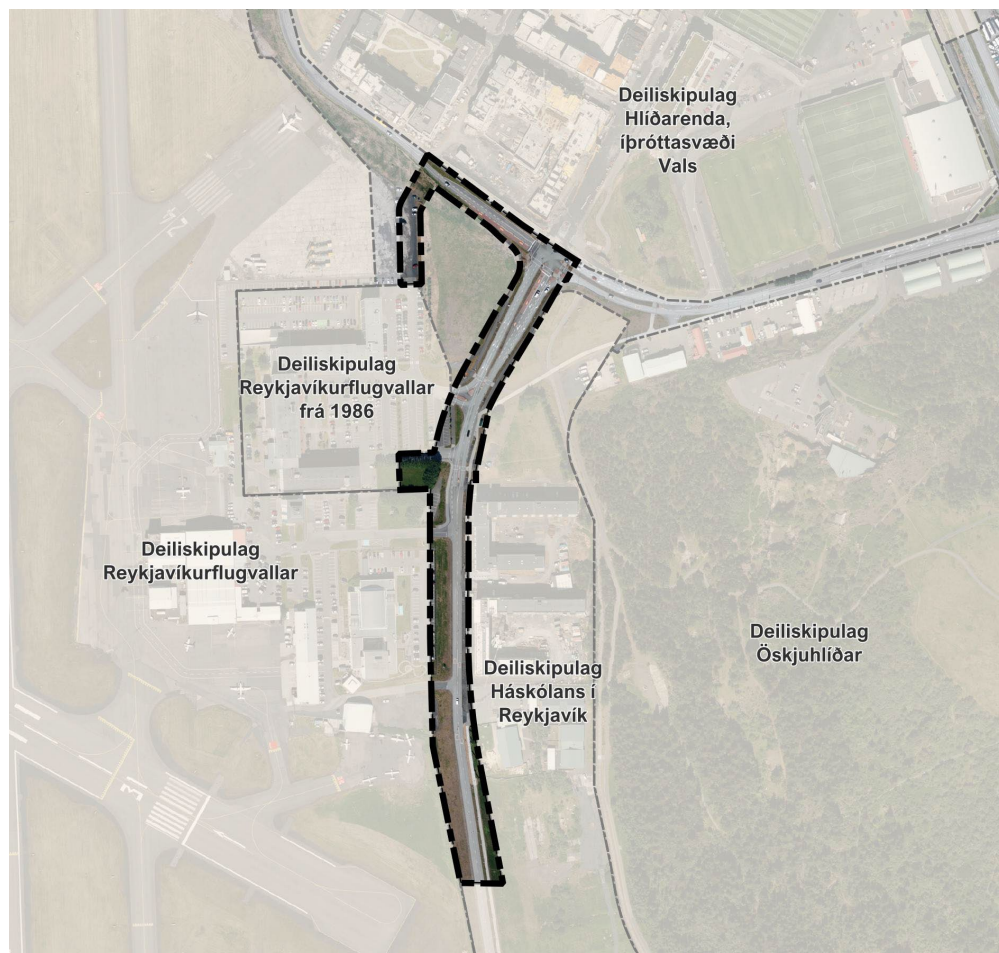
Norðan við skipulagsmörkin tekur við deiliskipulag Hlíðarenda, íþróttasvæði Vals þar sem gert er ráð fyrir Borgarlínu í gegnum Hlíðarenda og að Landspítala. Við suðurhluta skipulagsmarkanna tekur við deiliskipulag Háskólans í Reykjavík og deiliskipulag Nauthólsvíkur, þar sem Borgarlínan fer um Nauthólsvík og yfir Fossvogsbrú.

Samhliða þessu deiliskipulagi eru gerðar breytingar á fjórum aðliggjandi deiliskipulagsáætlunum: Deiliskipulag Reykjavíkurflugvallar; Deiliskipulag Reykjavíkurflugvallar frá 1986 og Deiliskipulag Háskólans í Reykjavík við Hlíðarfót (HR). Sjá nánar í [kafla 3.2](#) hér aftar.

Heiti deiliskipulags	Lengd (m)	Stöðvar	Afmörkun
Deiliskipulag Borgarlínu: Nauthólsvegur	684	Öskjuhlíð	Frá gatnamótum Nauthólsvegar og Arnarhlíðar að lóðarmörkum Menntasveigs.

3.1. AFMÖRKUN

Skipulagssvæði deiliskipulags fyrir Nauthólsveg afmarkast af aðliggjandi skipulagsmörkum í norðri, lóðarmörkum í, austri og vestri og við lóðarmörk Menntasveigs í suðri. Ásamt því teygjast mörkin til vesturs, um Hlíðarfót yfir Fálkahlíð, suður um nýjan afleggjara að Hótel Reykjavík Natura. Samhliða þessari tillögu er lögð fram breyting á aðliggjandi skipulagsmörkum til samræmis.



Mynd 3:1 Mörk deiliskipulagssvæðis séð ofan á loftmynd ásamt aðliggjandi deiliskipulagsáætlunum.

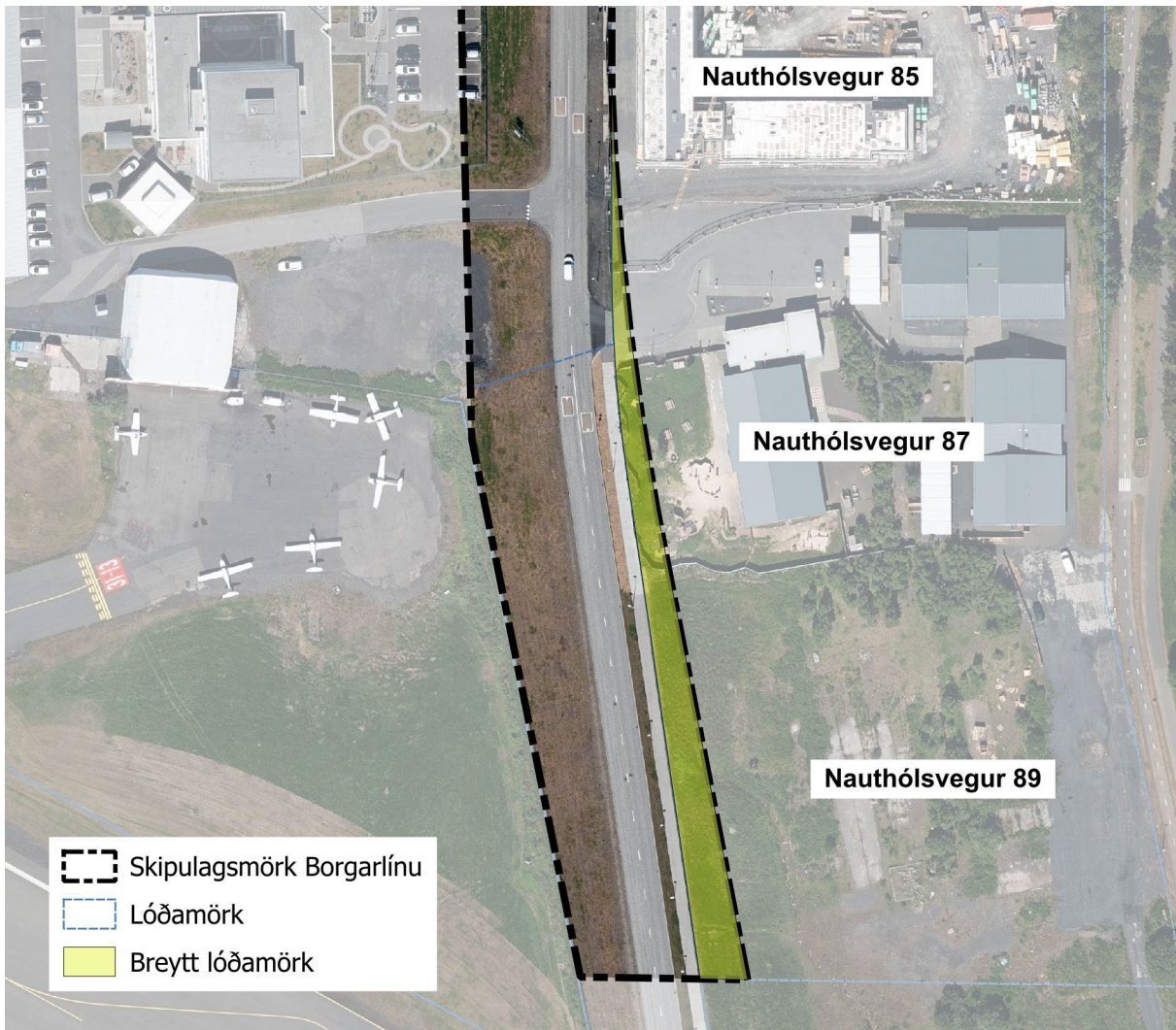
3.1.1. Breytt lóðarmörk

Lóðarmörk eru sýnd á deiliskipulagsuppdrætti, bæði núverandi og breytt lóðarmörk. Breyta þarf lóðarmörkum Nauthólsvegur 50-52 (Hótel Natura) og lóðarmörkum Nauthólsvegur 79, 81, 85, 87 og 89. Núverandi lóðarmörk ná inn á skipulagssvæðið en með breyttum lóðarmörkum verða þau utan skipulagsmarka.

Lóð	Stærð lóðar FYRIR	Stærð lóðar EFTIR
Nauthólsvegur 50-52	25.611 m ²	25.218 m ²
Nauthólsvegur 79	5.163 m ²	5.158 m ²
Nauthólsvegur 81	4.953 m ²	4.933 m ²
Nauthólsvegur 85-89	31.796 m ²	30.856 m ²



Mynd 3:2 Brottfeild lóðarmörk við Nauthólsveg 50-52, 79 og 81.



Mynd 3:3 Brottfeld lóðarmörk við Nauthólsveg 85, 87 og 89.

3.2. STAÐAN Í DAG OG HELSTU BREYTINGAR FRÁ NÚVERANDI ÁSTANDI

Á síðustu árum hefur risið vísir að nýju íbúahverfi við Hlíðarenda og rætur Öskjuhlíðar. Á Hlíðarenda einkennist þessi uppbygging af þéttum randbyggðum reitum með íbúðum fyrir almennan markað. Við rætur Öskjuhlíðar eru í byggingu stúdentaíbúðir fyrir nemendur við Háskólann í Reykjavík. Sú uppbygging er einnig nokkuð þétt og standa húsin þétt upp við Nauthólsveg en reitirnir opnast þó meira í átt að Öskjuhlíðinni og göngu- og hjólastígnum þar.

Á þessu nýja íbúðasvæði birtist ný borgarmynd með 4-6 hæða íbúðabyggð sem situr þétt við götuna með verslunar- og þjónusturýmum á hluta jarðhæða. Götusniðið er vel innrammað og gefur færi á að mynda öflugt og nútímalegt borgarumhverfi. Tryggja þarf góðar og öruggar göngubveranir og að umhverfið fái á sig vistlegan borgarblæ þar sem tilefni er til að staldra við.

Sunnan við gatnamót Flugvallarvegur og Nauthólsvegur er stórt opið svæði þar sem þó nokkrir uppbyggingarmöguleikar eru til staðar. Nær Öskjuhlíðinni liggur fyrir samþykkt deiliskipulag þar sem meðal annars er gert ráð fyrir 4-5 hæða íbúðarhúsi á götuhorninu með þjónustu á jarðhæð. Svæðið norðan við Hótel Reykjavík Natura býður einnig upp á tækifæri til frekari uppbyggingar. Sunnan hótelsins er Flugstjórnarmiðstöð Íslands á vegum Isavia og er gert ráð fyrir stækkun hennar á næstu árum.

Þegar komið er fram hjá nýjum stúdentagörðum Háskólans í Reykjavík (HR) við Öskjuhlíð opnast umhverfi Nauthólsvegjar. Göturýmið er vítt og opið en er rammað inn af Öskjuhlíð á aðra hlið og öryggisgirðingu Reykjavíkurflugavallar á hina. Við enda götunnar stendur Háskólinn í Reykjavík og setur sterkan svip á svæðið.

Frá stúdentagörðunum að HR eru mjög takmarkaðir uppbyggingarmöguleikar þar sem svæðið liggur undir aðflugslínunum að NV-SA flugbraut Reykjavíkurflugvallar.

Háskólinn í Reykjavík er fjölsóttur bæði af nemendum og starfsfólki. Í næsta nágrenni við skólann eru uppi áform um að þar byggist upp öflugt þekkingarþorp og má því gera ráð fyrir nokkurri fólksfjölgun á svæðinu. Deiliskipulag fyrir svæðið er í vinnslu og er þar gert ráð fyrir talsverðri aukningu á byggingarmagni í og við skólann.

Gert er ráð fyrir stöð við Háskólann. Tilkoma Borgarlínunnar um svæðið ætti að hvetja nemendur og starfsfólk á svæðinu til að nota virka ferðamáta, og ætti því ekki að vera þörf á fjölgun bílastæða á svæðinu þrátt fyrir aukna uppbyggingu í kringum skólann.

Eftir að komið er fram hjá byggingu háskólans breytist umhverfið úr skógi vaxinni hlið í opið strandsvæði. Nauthólsvík er vinsælt útivistarsvæði og meðfram strandlínunni liggur vinsæll göngu- og hjólastígur. Svigrúm til uppbyggingar við Nauthólsvík er takmarkað enda afar vinsælt útivistarsvæði.

Með tilkomu Borgarlínunnar og brúar yfir Fossvog mun aðgengi að svæðinu batna verulega. Svæðið verður í alfaraleið almenningsgangna og að því liggja helstu stofnleiðir göngu- og hjólastíga í Reykjavík og Kópavogi. Tilkoma brúarinnar yfir í Kársnes mun auka gildi svæðisins til útivistar og því er mikilvægt að gangandi og hjólandi vegfarendur hafi greiðan aðgang að veginum.

Helstu breytingar á Nauthólsvegi samkvæmt tillögunni verða:

- Bætt við Borgarlínubrautum frá Arnarhlíð og að lóðarmörkum Menntasveigs við Háskólann í Reykjavík, ásamt einni stöð, Öskjuhlíð.
- Hjóla- og göngustígum er bætt við beggja vegna Borgarlínubrauta og þannig er aðgengi virkra ferðamáta við götuna verulega bætt.
- Öryggi allra vegfarenda verulega bætt.
- Akreinar fyrir almenna bílaumferð verða að mestu leyti einbreiðar, nema við gatnamót Nauthólsvegjar og Flugvallarvegjar.
- Grænni ásýnd gatnanna aukin með skilgreindum svæðum fyrir gróður og regnvatnslausnir ofanjarðar.

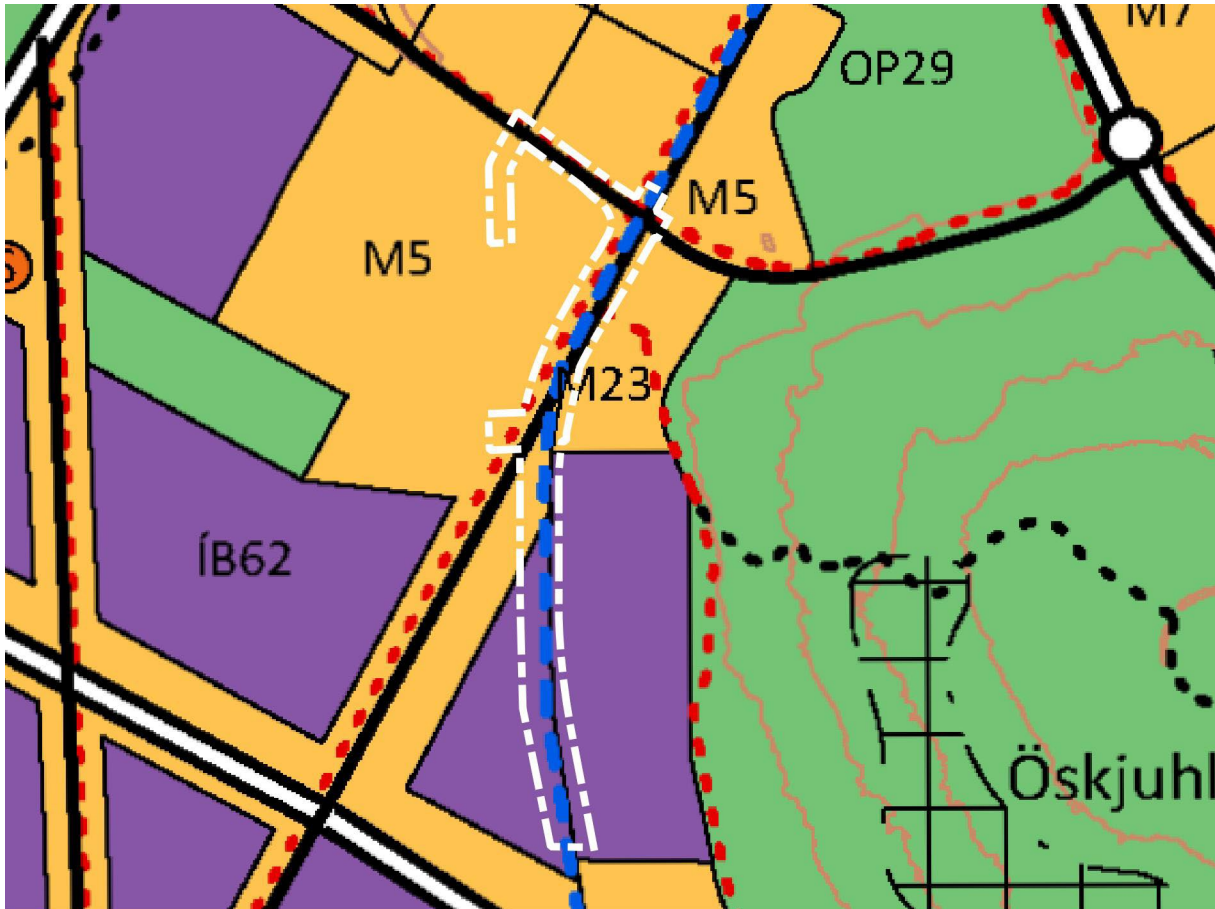
3.2.1. Landnotkun samkvæmt Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040

Samkvæmt Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 liggur Nauthólsvegur um miðsvæði M23 og M5 og um íbúðarsvæði ÍB62. Á þéttbýlisuppdrætti er búið að merkja inn legu Borgarlínu gegnum svæðið.

Þróunarreitir þekja nánast öll deiliskipulagsmörk Nauthólsvegs. Mikil uppbygging hefur átt sér stað á svæðinu á seinustu árum, íbúahverfi hefur risið á Hlíðarenda og stúdentagarðar við rætur Öskjuhlíðar, ásamt því eru miklir framtíðar uppbyggingarmöguleikar við flugvöllinn.

Borgarlínan liggur um helstu útivistarsvæði höfuðborgarsvæðisins og tengir þau saman. Draga skal úr raski eins og hægt er, og tryggja gott aðgengi að útivistarsvæðum. Nauthólsvegur liggur við eitt stærsta útivistarsvæði höfuðborgarsvæðisins, Öskjuhlíð, ásamt því er bein tenging Borgarlínunnar og göngu- og hjólastíga í Nauthólsvík.

Deiliskipulagið er í samræmi við ákvæði aðalskipulagsins.



Mynd 3-4 Hluti Aðalskipulags Reykjavíkur 2040. Afmörkun deiliskipulags sýnd með hvítri brotalínu.

3.2.2. Núgildandi deiliskipulagsáætlanir fyrir svæðið

Í dag ná fjórar deiliskipulagsáætlanir inn fyrir mörk deiliskipulagsins, *Deiliskipulag Háskólans í Reykjavík*, *Deiliskipulag Reykjavíkurlugvallar*, *Deiliskipulag Reykjavíkurlugvallar frá 1986* og *Deiliskipulag Hlíðarenda, íþróttasvæði Vals*. Deiliskipulagsmörkum þessa áætlana verður breytt samhliða þessari deiliskipulagstillögu. Tafla 3-1 sýnir yfirlit yfir þær deiliskipulagsáætlanir sem tillagan hefur áhrif á og þarf að breyta samhliða.

Tafla 3-1 Þær deiliskipulagsáætlanir sem þessi tillaga hefur áhrif á.

Núgildandi deiliskipulagsáætlun		Breyting vegna þessarar tillögu
Deiliskipulag Reykjavíkurlugvallar	Samþykkt 03.05.2016 Birting í B deild 13.06.2016	Samræming á skipulagsmörkum.
Deiliskipulag Háskólans í Reykjavík við Hlíðarfót	Samþykkt 14.06.2007	Afmörkun deiliskipulags breytt. Bætt við stoppistöð við Menntasveg.
Deiliskipulag Reykjavíkurlugvallar frá 1986, m.s.br. (Hótel Reykjavík Natura)	Samþykkt 05.09.1986	Afmörkun deiliskipulags breytt ásamt aðkomu að lóðinni.

Deiliskipulag Hlíðarenda, Íþróttasvæði Vals	Samþykkt 15.06.2016 Birting í B deild 06.07.2016	Samræming á skipulagsmörkum.
--	---	------------------------------

3.2.3. Menningarminjar

Húsakönnun og skráning fornleifa hefur farið fram fyrir svæðið í þremur skýrslum:

Drífa Kristín Þrastardóttir; Anna Lís Guðmundsdóttir; Helga Maureen Gylfadóttir; Gunnþóra Guðmundsdóttir; María Gísladóttir; Guðný Gerður Gunnarsdóttir. (2013). *Byggðakönnun. Borgarhluti 3 – Hlíðar*. Reykjavík: Minjasafn Reykjavíkur. Skýrsla nr. 163.

https://husaskraning.minjastofnun.is/Husakonnun_58.pdf

Anna Lís Guðmundsdóttir, Drífa Kristín Þrastardóttir og Margrét Björk Magnúsdóttir. (2019). *Nauthólsvík og Nauthólsvíkurvegur. Fornleifaskráning og húsakönnun*. Reykjavík: Borgarsögusafn Reykjavíkur. Skýrsla nr. 200.

https://husaskraning.minjastofnun.is/Husakonnun_76.pdf

Helga Maureen Gylfadóttir, Anna Lís Guðmundsdóttir og Guðný Gerður Gunnarsdóttir. (2013). *Vatnsmýri – Seljamýri – Öskjuhlíð. Byggðakönnun. Fornleifaskrá og húsakönnun*. Reykjavík: Minjasafn Reykjavíkur. Skýrsla nr. 161.

https://husaskraning.minjastofnun.is/Husakonnun_56.pdf

Deiliskipulagið nær aðeins yfir þegar raskað svæði og því ólíklegt að það hafi áhrif á menningarminjar.

Við framkvæmdir skal þó hafa í huga að horfnar minjar gætu leynst undir eldri mannvirkjum og í jörðu. Fara skal með gát við allar framkvæmdir. Þá skal minna á 24. gr. laga um menningarminjar nr. 80/2012 en þar segir að ef fornminjar sem áður voru ókunnar finnast við framkvæmd verks skal sá sem fyrir því stendur stöðva framkvæmd án tafar og hafa samband við Minjastofnun Íslands.

3.2.4. Mengaður jarðvegur

Taka skal mið af skrá Umhverfisstofnunar yfir mengaðan jarðveg eða grun um slíkan.

Við framkvæmdir skal þó hafa í huga að eldri mengaður jarðvegur gæti leynst undir mannvirkjum og í jörðu. Ef áður óþekktur mengaður jarðvegur finnst við framkvæmd verks skal, samkvæmt reglugerð nr. 1400/2020, hafa samband við Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur og Umhverfisstofnun.



3.3. SÉRSKILMÁLAR BORGARLÍNU UM NAUTHÓLSVEG

Breiddir gatna á uppdrætti eru leiðbeinandi en gefa til kynna mögulegt umfang gatna að tilteknu tilliti til allra samgöngumáta. Endanlegar breiddir gatna ráðast við verkhönnun.

Borgarlínan fer um Nauthólsveg á tveimur miðjusetum sérakreinum. Gert er ráð fyrir göngu- og hjólastígum beggja vegna og tveimur einbreiðum akbrautum í sitthvora átt. Einnig er gert ráð fyrir gróðri á svæðum inn á milli.

3.3.1. Stöðvar

Hver stöð Borgarlínu samanstendur af brautarpalli og skábrautum. Brautarpallurinn er upphækkaður sem tryggir þreplaust aðgengi inn í vagna. Vegna þessa þarf að gera ráð fyrir skábrautum við hvorn enda brautarpalls, þar sem að aðstæður leyfa, svo allir eigi greiða leið upp að pallinum.

Stöðvar Borgarlínunnar eru flokkaðar í annars vegar almennar stöðvar og hins vegar tengistöðvar, þar sem tvær eða fleiri leiðir mætast. Að auki eru fjórar kjarnastöðvar í Reykjavík, en það eru stærri tengistöðvar og stöðvar þar sem eru tengingar við vagna sem ganga út fyrir höfuðborgarsvæðið. Kjarnastöðvarnar eru Vogabyggð, Hlemmur, Lækjargata og BSÍ.

Ein stöð er innan skipulagssvæðisins og nefnist hún Öskjuhlíð. Næstu stöðvar norðan við hana eru á Miklubrautarstokki og við Landsspítalann, en sunnan við hana er stöð við Háskólann í Reykjavík.

3.3.1.1. Öskjuhlíð

Stöð við rætur Öskjuhlíðar, á Nauthólsvegi, rétt sunnan við gatnamót Nauthólsvegar og Flugvallarvegar. Staðsetning stöðvarinnar tekur mið af þeirri uppbyggingu sem nú er á svæðinu og þeim tillögum sem liggja fyrir um frekari þróun svæðisins. Staðsetningin býður upp á góða göngutengingu að þeim íbúðareitum sem risið hafa við Öskjuhlíðina en einnig að þeirri starfsemi sem er vestan við Nauthólsveg. Norðan við Hótel Reykjavík Natura er einnig talsvert landrými til uppbyggingar sem hefur góða göngutengingu við stöðina.

Stöðin mun einnig nýtast íbúum við Hlíðarenda og íþróttaiðkendum hjá Val. Því má ætla að samgangur milli svæðanna yfir gatnamót Nauthólsvegar og Flugvallarvegar verði mikill og þarf því að leggja áherslu á gangandi og hjólandi vegfarendur.

Við stöðina liggja göngustígar meðfram Öskjuhlíðinni í átt að Nauthólsvík og gönguslóðar upp í sjálfa hlíðina. Stöðin gæti því orðið vinsæl meðal almennings sem á leið í náttúrusvæði Öskjuhlíðar.

Ekki eru miklar áskoranir við stöðina þar sem að það er ekkert í nærumhverfinu takmarkar stærð skýlisins, brautarpallanna né skábrautanna.

Stöðvar Borgarlínu – Nauthólsvegur: Öskjuhlíð

- Almenn stöð
- Mótsettir brautarpallar
- Gert er ráð fyrir tveimur skábrautum beggja vegna brautarpallsins
- Tryggja skal þreplaust og gott aðgengi inn í vagnana, m.a. fyrir barnavagna, reiðhjól og hjólastóla

Stærðir:

- Lengd stöðvarpalla, 26 m utan skábrauta
- Breidd stöðvarpalla er 4 m, að meðtöldum handriðum, afrennslis- og öryggissvæðum
- Leiðbeinandi lengd skábrauta um 6 m, ræðst af aðstæðum
- Halli skábrauta fari ekki undir 1:25 enda nægt landrými



3.3.1.2. Aðkomusvæði stöðva

Við hverja stöð er svokallað aðkomusvæði. Innan aðkomusvæðis er gert ráð fyrir þverunum meðfram öllum stöðvum fyrir gangandi og hjólandi, sem tengja stöðvarnar við aðliggjandi göngu- og hjólastíga.

Stærðir aðkomusvæða eru mismunandi. Miðað er við að þau nái yfir göngustíga á breiddina og göngu þveranir meðfram stöðvum á lengdina, í það minnsta. Þar sem aðliggjandi almenningsskými liggja við aðkomusvæði eru þau gerð hluti af þeim.

Gert er ráð fyrir hjólastæðum á aðkomusvæði stöðva eins og rými leyfir, sjá sérskilmála hjólastæða hér aftar.

Gert er ráð fyrir götugögnum á borð við skilti, bekki og ruslatunnur á aðkomusvæðunum. Einnig er gert ráð fyrir auknum gróðri og jafnvel listaverkum eftir því sem við á. Horft verður til þess að aðlaga nánasta umhverfi stöðva að einkennum hverrar staðsetningar.

Leyfilegt er að setja upp merkingar/skilti upp að vissu marki, sem tengjast rekstri Borgarlínunnar ásamt hefðbundnum veg- og öryggisskiltum. Auk þess má setja upp auglýsingaskilti ef það er gert í samræmi við hönnun stöðvarinnar.

3.3.2. Borgarlínubrautir

Á deiliskipulagsupprætti eru merktar Borgarlínubrautir, sér akreinar fyrir almenningssamgöngur. Í sérrými almenningssamgangna er aðeins heimilaður akstur tengdur almenningssamgöngum og akstur neyðarbíla með forgangsljós.

Borgarlínubrautir/sérrými almenningssamgangna – Nauthólsvegur

- Tvær sérakreinar saman, miðju settar
- Breidd sérrýmis, tvær sérakreinar, með kanti: 7 m

3.3.3. Hjólastígar

Í deiliskipulaginu er gert ráð fyrir hjólastígum meðfram Borgarlínunni til þess að tryggja gott aðgengi til og frá stöðvum ásamt því að auka umferðaröryggi.

Meðfram Nauthólsvegi verða hjólastígar beggja vegna Borgarlínunnar næst umferðarakreinum eins og sýnt er á deiliskipulagsupprætti.

Hjólastígar eru einfaldir beggja vegna Nauthólsvegur og eru almennt 2,7 m breiðir. Hjólastígar eru alltaf staðsettir á milli akbrauta og göngustíga við Nauthólsveg.

Á sérmerktum hjólastígum er gert ráð fyrir forgangi hjólaumferðar. Gæta skal að yfirborð hjólastíga sé aðskilið göngustígum annað hvort með aðgreiningu og/eða ólíku yfirborðsefni.

Hjólastígar – Nauthólsvegur

Lágmarksbreiddir:

- Einstefnustígar 2 m samsíða göngustígum
- Yfirborð slétt

Þar sem hjólastígur liggur meðfram eða þverar svæði við stöð eða göngusvæði þarf að tryggja gott aðgengi hjólandi og gangandi vegfaranda með eftirfarandi hætti:

- Tryggja gott öryggissvæði bakvið stöðvar
- Stígar að stöðvum séu vel tengdir, skilvirkir, öruggir, með lýsingu og af miklum gæðum
- Huga skal að staðsetningu, þverunarlengd, lýsingu og sjónlengdum þverana



3.3.4. Göngustígar

Mikilvægt er að gangstéttar meðfram Borgarlínu séu rúmgóðar og greiðfærar fyrir alla. Götugögn, ljósastaurar og skilti skulu vera staðsett þannig að hjólastólar og barnavagnar komist óhindrað fram hjá.

Meðfram Nauthólsvegi verða lagðir göngustígar eða stéttir beggja vegna, yst í göturýminu, á flestum stöðum jafn breiðar og sýnt er á deiliskipulagsuppdrætti. Við gatnamót Nauthólsvegur og Flugvallarvegur er mikið opið svæði í kring og eru því göngustígar sums staðar breiðari á því svæði.

Kvaðir eru um göngutengingar austan við Nauthólsveginn að göngu- og hjólastígunum Bæjarleið í Öskjuhlíð, sem liggur frá miðbænum að Nauthólsvík.

Göngustígar – Nauthólsvegur

- Almenn breidd göngustíga við Nauthólsveg er að lágmarki 2,5 m
- Yfirborð skal vera slétt, annaðhvort hellulagt eða steipt

3.3.5. Kvöð um göngutengingu

Á deiliskipulagsuppdrætti eru merktar inn kvaðir um göngutengingu á skipulagsmörkum en þar er gert ráð fyrir tengingum við aðliggjandi göngustíga eða kvaðir um stíga sem liggja við skipulagsmörk.

3.3.6. Göngu- og hjólaþveranir

Á deiliskipulagsuppdrætti eru göngu- og hjólaþveranir merktar sérstaklega. Tvær tegundir þverana.

3.3.6.1. Þveranir yfir Borgarlínubrautir

Gert er ráð fyrir að þveranir yfir Borgarlínubrautir séu ekki upphækkaðar, heldur eru þær hafðar í plani við akbrautir til þess að koma í veg fyrir hindranir Borgarlínunnar.

3.3.6.2. Upphækkaðar þveranir

Þveranir yfir akreinar sem eru ekki samsíða Borgarlínubraut, eða þvert á Borgarlínugötu, skulu vera upphækkaðar yfir götu í stað malbiks í götuplani. Gert er ráð fyrir þverunum fyrir gangandi og hjólandi vegfarendum á þessum svæðum og er gerð krafa um breytt yfirborðsefni. Markmiðið með uppbroti í yfirborði er að gera þveranir sýnilegri og auka þannig öryggi allra vegfarenda.

3.3.7. Gatnamót

3.3.7.1. Ljósastýrð gatnamót

Krossgatnamót þar sem leyfðar eru vinstri beygjur á Nauthólsvegi verða ljósastýrð til að tryggja greiðfærni Borgarlínunnar og auka umferðaröryggi.

Eftirfarandi gatnamót eru innan deiliskipulagsins og verður breytt frá núverandi ástandi:

Nauthólsvegur-Arnarhlíð-Flugvallarvegur-Hlíðarfótur

Borgarlínubrautum og hjólastígum sem þvera Flugvallarveg og Hlíðarfót er bætt við. Akreinafjöldi fyrir almenna bílaumferð fækkar.

Nauthólsvegur-Hótel Reykjavík Natura

Bætt við gatnamótum með því að sameina innkeyrslur.

Borgarlínubrautum og hjólastígum við Nauthólsveg bætt við. Akreinafjöldi fyrir almenna bílaumferð helst óbreyttur, ein í hvora átt.



Nauthólsvegur-Flugstjórnarmiðstöð

Bætt við gatnamótum með því að sameina innkeyrslur.

Borgarlínubrautum og hjólastígum við Nauthólsveg bætt við. Akreinafjöldi fyrir almenna bílaumferð helst óbreyttur, ein í hvora átt.

3.3.7.2. T-gatnamót

Gatnamót án ljósastýringar. Akreinar þar sem að almenn bílaumferð er á biðskyldu og getur aðeins farið út af Nauthólsvegi með hægri beygju eða inn á Nauthólsveg með hægri beygju. Ekki hægt að þvera Borgarlínubraut sem tryggir þannig greiðfærni Borgarlínunnar.

Eftirfarandi gatnamót eru innan deiliskipulagsins og verður breytt frá núverandi ástandi:

Milli Nauthólsvegjar 79 og 81

Ekki er möguleiki á vinstri beygju. Göngu- og hjólastígar sem þvera Nauthólsveg eru upphækkaðir.

Milli Nauthólsvegjar 83 og 85

Ekki er möguleiki á vinstri beygju. Göngu- og hjólastígar sem þvera Nauthólsveg eru upphækkaðir.

Milli Nauthólsvegjar 87 og 89

Ekki er möguleiki á vinstri beygju. Göngu- og hjólastígar sem þvera Nauthólsveg eru upphækkaðir.

3.3.7.3. Undantekningar

Gatnamót sem eru hvorki ljósastýrð né T-gatnamót.

Hlíðarfótur-Fálkahlíð

Borgarlínan fer ekki um Hlíðarfót og hafa því vinstri beygjur engin áhrif á greiðfærni Borgarlínunnar. Göngu- og hjólastígar sem þvera Hlíðarfót eru upphækkaðir.

3.3.8. Akbrautir

Akbrautir fyrir almenna bílaumferð eru beggja vegna Borgarlínubrauta, ein akrein fyrir bílaumferð í hvora átt. Á skipulagsuppdrætti eru sýndar leiðbeinandi akstursstefnur til skýringar.

3.3.9. Bílastæði

Engin bílastæði liggja samsíða Nauthólsvegi. Bílastæði er finna við flest allar byggingar meðfram Nauthólsvegi og má því finna bílastæði í kring.

3.3.10. Hjólastæði

Gert er ráð fyrir hjólastæðum á aðkomusvæði stöðvar.

Hjólastæði - Nauthólsvegur

- Hjólastæði skal ávallt staðsetja nálægt göngu- og hjólastígum
- Hjólastæði mega ekki hindra eða tefja för annarra ferðamáta

3.3.11. Svigrúm

Sveigjanlegt svæði sem má nýta á ýmsan máta, fyrir götugögn, gróður og blágrænar ofanvatnslausnir. Nýting fer eftir breidd svæðanna og staðsetningu.

Svigrúm eru staðsett milli Borgarlínubrauta og akbrauta beggja vegna. Breidd svigrúma er mismunandi, algengast 3 m en breiðust við stöðvarnar, 4 m.



3.3.12. Opín svæði

Opín svæði á uppdrætti eru öryggissvæði og/eða svæði til aðlögunar vegna hæðarmismunar eða aðliggjandi svæða. Opín svæði skulu hafa grænt yfirbragð nema öryggiskröfur segi til um annað. Nýta má opín svæði undir blágrænar ofanvatnslausnir.

3.3.13. Gróður

Gróðursetja skal eins og kostur er við Borgarlínubrautir og stöðvarnar. Svigrúm og opín græn svæði eru skilgreind svæði sem hægt er að nýta til gróðursetningar.

Á skipulagsuppdrætti er nýr trjágróður merktur inn sem leiðbeinandi staðsetning. Fjöldi trjáa og nákvæm staðsetning er háð frekari útfærslu á framkvæmdastigi.

3.3.13.1. Hæðartakmarkanir flugvallar

Taka þarf tillit til hæðatakmarkana flugvallarins. Gróður við Nauthólsveg má ekki vera hærri en viðmið flugvallarins segja til um. Þ.a.l. er gróður sem er staðsettur nær flugvellinum hafður lægri.



4. SAMRÁÐ

Deiliskipulag Borgarlínu í Reykjavík er kynnt í kjölfarið á kynningu á rammahluta aðalskipulags og drögum að umhverfismatskýrslu 1. lotu Borgarlínu.

Í kynningu á rammahluta aðalskipulags og umhverfisskýrslu er farið yfir allar meginforsendur og almenna skilmála fyrir 1. lotu Borgarlínu í Reykjavík.

Við kynningu á deiliskipulaginu verður farið yfir þá skilmála sem eiga við á hverjum stað og sérskilmála sem bætast við. Deiliskipulag leggur þá línurnar fyrir verkhönnun og framkvæmdir Borgarlínu að meiri nákvæmni en rammahluti aðalskipulags.

4.1.1. Kynning lýsingar

Þar sem allar meginforsendur deiliskipulagsins koma fram í rammahluta aðalskipulagsins, er ekki tekin saman skipulagslýsing, í samræmi heimild í 5.2.2 grein skipulagsreglugerðar nr. 90/2013.

4.2. HVERNIG GETUR ÞÚ KOMIÐ ATHUGASEMDUM AÐ?

Gert er ráð fyrir að halda opinn fund þar sem farið er yfir deiliskipulagið og hægt er að fá þar svör við helstu spurningum.

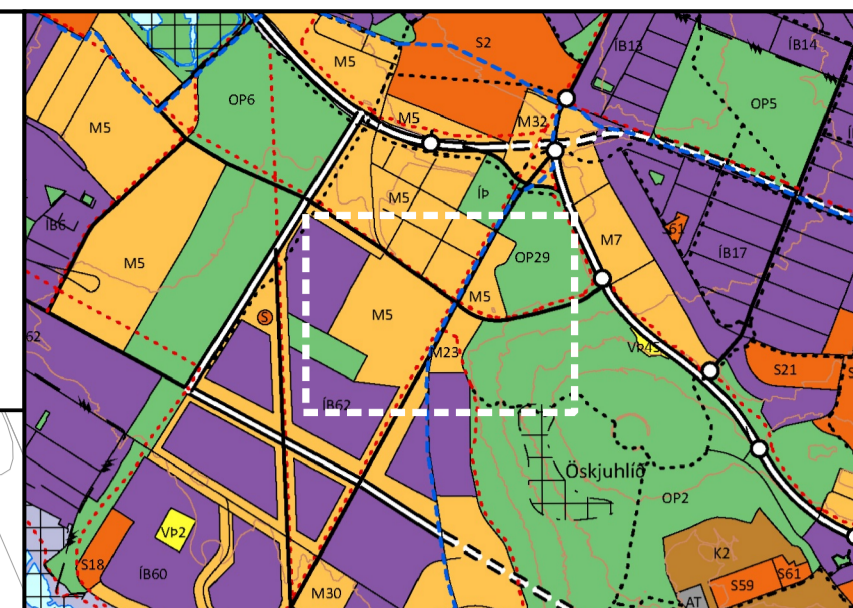
Tillaga að deiliskipulagi Borgarlínu um Nauthólsveg er kynnt í Skipulagsgátt, þar sem má finna öll skjöl deiliskipulagsins og senda inn athugasemdir.

4.2.1. Umsagnaraðilar

Umsagnaraðilar eru þær opinberu stofnanir og stjórnarsýslueiningar sem sinna lögbundnum verkefnum í skipulagsmálum, leyfisveitingum, sinna þjónustu við íbúa eða hagsmunagæslu fyrir þeirra hönd.

Eftirfarandi umsagnaraðilar fá skipulagstillöguna senda til sín til umsagnar:

- Skipulagsstofnun
- Umhverfisstofnun
- Minjastofnun Íslands
- Borgarsögusafn Reykjavíkur
- Vegagerðin
- OR/Veitur
- ISAVIA, innanlandsflugvellir
- Svæðisskipulagsnefnd höfuðborgarsvæðisins
- Framkvæmdanefnd Vatnsverndar á höfuðborgarsvæðinu
- Strætó bs.
- Slökkvilið höfuðborgarsvæðisins
- Lögreglan á höfuðborgarsvæðinu
- Eftirfarandi deildir og svið Reykjavíkurborgar:
 - Heilbrigðiseftirlitið
 - Skóla og frístundasvið
 - Skrifstofa borgarstjóra og borgarritara
 - Skrifstofa samgöngustjóra og borgarhönnunar
 - Skrifstofa umhverfisgæða
 - Skrifstofa framkvæmda og viðhalds
 - Skrifstofa rekstrar og umhirðu borgarlands
- Háskólinn í Reykjavík
- Lóðarhafar og eigendur fasteigna við Nauthólsveg
- Íbúaráð Hlíðarenda



Aðalskipulag Reykjavíkur 2040

SKÝRINGAR

- Skipulagsmörk
- Sneiðingar
- Heiti biðstöðva
- Borgarlínustöðvar
- Aðkomusvæði stöðva
- Borgarlínubraut
- Lega Borgarlínu í aðalskipulagi
- Hjólastígar
- Gangstéttir og -stígar
- Kvöð um göngutengingu
- Göngu- og hjólabæranir
- Upphækkaðar þveranir
- Akbrautir
- Akstursstefna, leiðbeinandi
- Svigrúm Borgarlínu
- Opin svæði
- Nýr trjagróður
- Nýr lágur trjagróður
- Heimild um minjar
- Lóðamörk
- Breytt lóðamörk
- Byggingar
- Byggingareitir
- 47 Húsnúmer
- Hæðarlínur, 1m

Deiliskipulag þetta er sett fram í eftirtöldum gögnum:

- Greinagerð með skilmálum, dags 12. september 2024.
- Þessi uppráttur í mkv. 1:1000 (A1) ásamt sneiðingum í mælikvarða 1:200.
- Skýringaruppráttur sem sýnir samhengi deiliskipulagsins við aðliggjandi deiliskipulagsáætlanir í mælikvarða 1:2000 (A1).

Deiliskipulagsbreyting þessi sem fengið hefur meðferð í samræmi við ákvæði 1. mgr. 41. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 var samþykkt í

þann _____ 20__ og í _____ þann _____ 20__.

Tillagan var auglýst frá _____ 20__ með athugasemdafrestri til _____ 20__.

Auglýsing um gildistöku breytingarinnar var birt í B-deild Stjórnartíðinda þann _____ 20__.

REYKJAVÍKURBORG
DEILISKIPULAG BORGARLÍNU

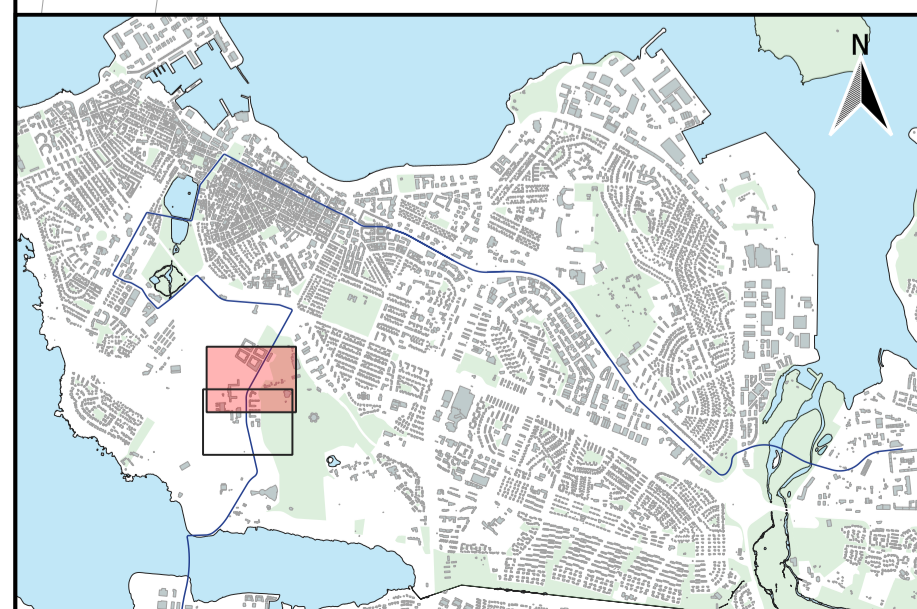
DEILISKIPULAGSUPPRÁTTUR

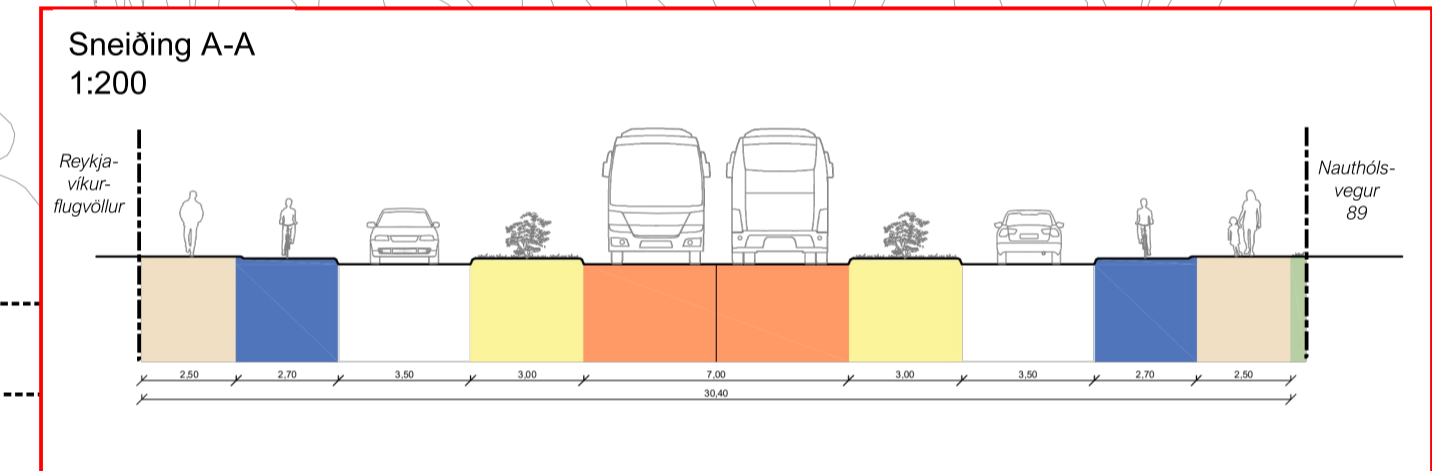
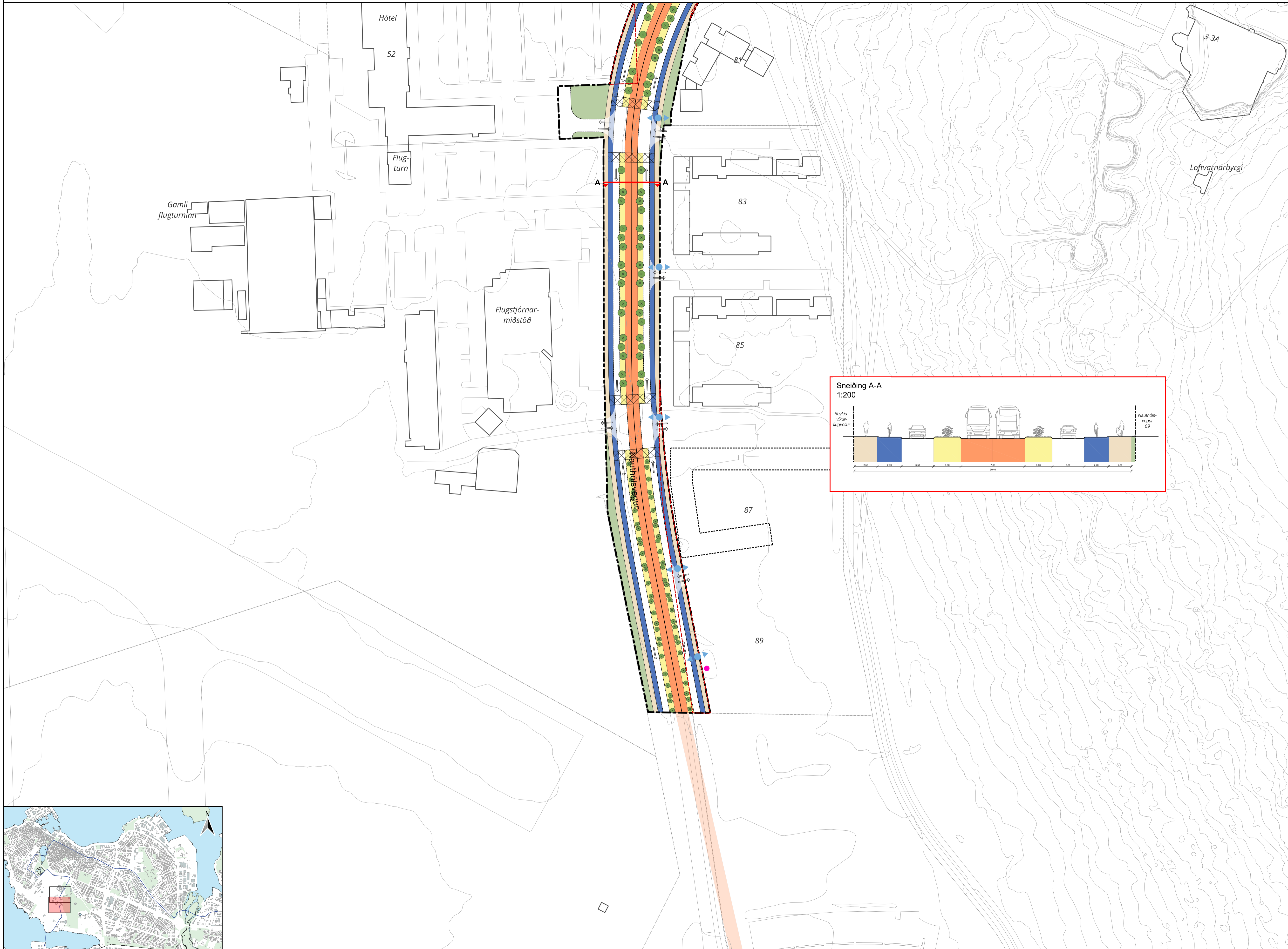
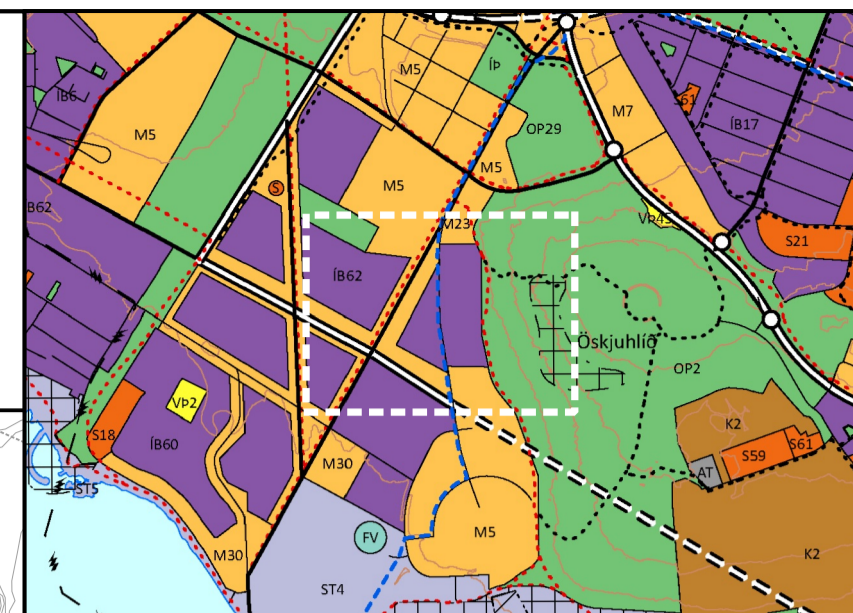
KVARÐI 1:1000 (A1)	DAGSETNING 23/09/2024	ÚTGÁFA DRÖG	TEIKNING 1/3
-----------------------	--------------------------	----------------	-----------------

YRKI arkitektar

VERK NR. V413
TEIKNAD GÁ/ÍAS
RÝNI YKS

Í samstarfi með Artelia, Gottlieb Paludan Architects og Hnit





Aðalskipulag Reykjavíkur 2040

SKÝRINGAR

- Skipulagsmörk
- Sneiðingar
- Heiti biðstöðva
- Borgarlínustöðvar
- Aðkomusvæði stöðva
- Borgarlínubraut
- Lega Borgarlínu í aðalskipulagi
- Hjólastígar
- Gangstéttir og -stígar
- Kvöð um göngutengingu
- Göngu- og hjólaþveranir
- Upphækkaðar þveranir
- Akbrautir
- Akstursstefna, leiðbeinandi
- Svigrúm Borgarlínu
- Opin svæði
- Nýr trjágróður
- Nýr lágur trjágróður
- Heimild um minjar
- Lóðamörk
- Breytt lóðamörk
- Byggingar
- Byggingareitir
- Húsnúmer 47
- Hæðarlínur, 1m

Deiliskipulag þetta er sett fram í eftirtöldum gögnum:

- Greinagerð með skilmálum, dags 12. september 2024.
- Þessi uppráttur í mkv. 1:1000 (A1) ásamt sneiðingum í mælikvarða 1:200.
- Skýringaruppráttur sem sýnir samhengi deiliskipulagsins við aðliggjandi deiliskipulagsáætlanir í mælikvarða 1:2000 (A1).

Deiliskipulagsbreyting þessi sem fengið hefur meðferð í samræmi við ákvæði 1. mgr. 41. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 var samþykkt í

þann _____ 20__ og í _____ þann _____ 20__.

Tillagan var auglýst frá _____ 20__ með athugasemdafrestni til _____ 20__.

Auglýsing um gildistöku breytingarinnar var birt í B-deild Stjórnartíðinda þann _____ 20__.

REYKJAVÍKURBORG
DEILISKIPULAG BORGARLÍNU

DEILISKIPULAGSUPPRÁTTUR

KVARÐI 1:1000 (A1)	DAGSETNING 23/09/2024	ÚTGÁFA DRÖG	TEIKNING 2/3
-----------------------	--------------------------	----------------	-----------------

YRKI arkitektar

VERK NR. V413
TEIKNAD GÁ/ÍAS
RÝNI YKS

Í samstarfi með Artelia, Gottlieb Paludan Architects og Hnit

