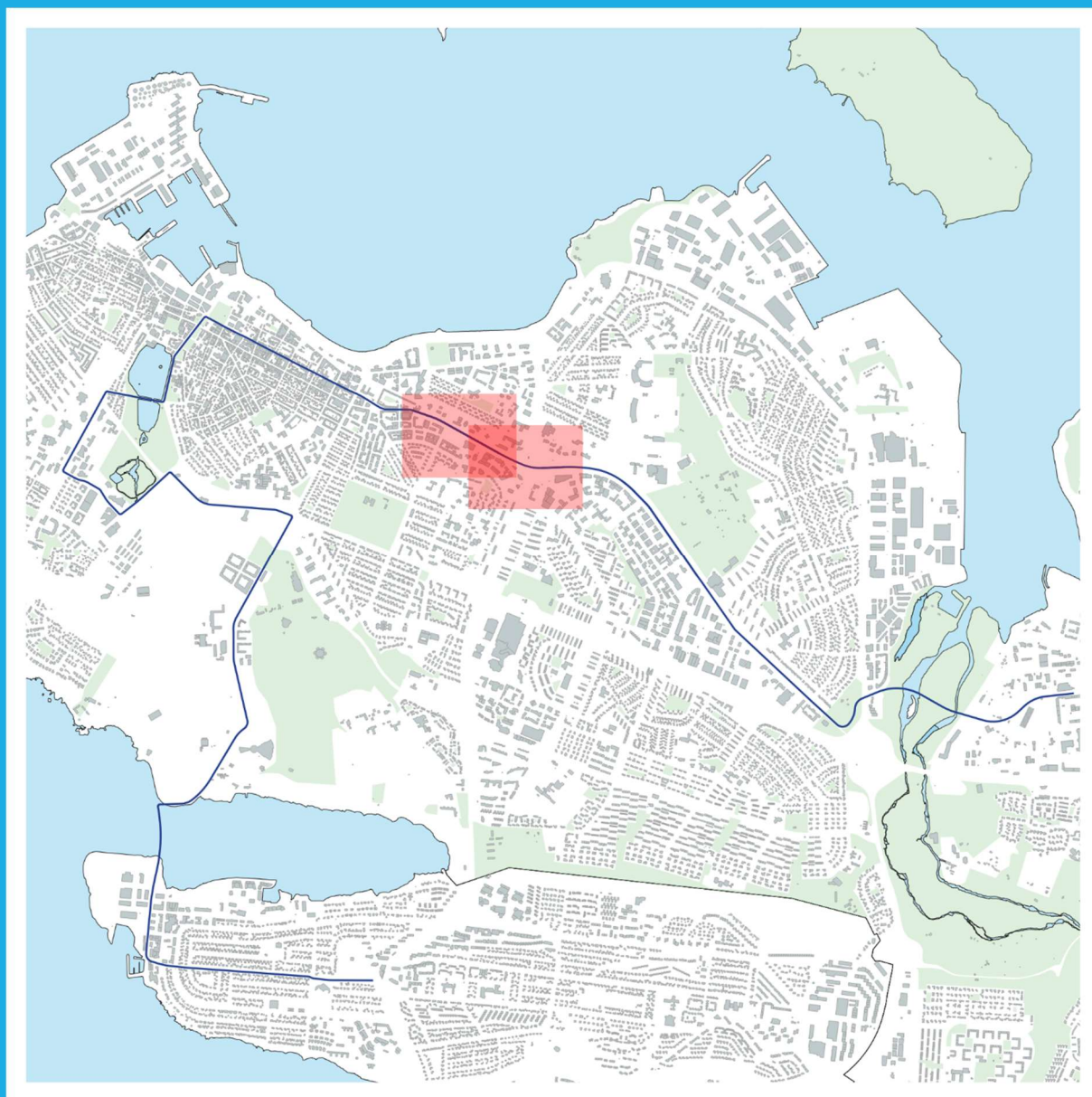


DEILISKIPULAG BORGARLÍNU

1. LOTA: LAUGAVEGUR

Greinargerð

12. september 2024 - uppfærð 18. júní 2025





YFIRLIT

Um er að ræða tillögu að nýju deiliskipulagi fyrir göturými efsta hluta Laugavegar. Tillagan er hluti af 1. lotu Borgarlínu og afmarkast af Suðurlandsbraut í austri, lóðamörkum beggja vegna við Laugaveg að Hlemmi til vesturs.

Tillagan nær yfir fyrirhugaðar breytingar á göturými Laugavegar 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 Laugaveg** 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.
- 1x skipulagsuppdætti í mælikvarða 1:1000 (A1) ásamt sneiðingum í mælikvarða 1:200.
- Skýringaruppdráttur sem sýnir samhengi deiliskipulagsins við aðliggjandi deiliskipulagsáætlanir í mælikvarða 1:2000 (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 LAUGAVEG.....	16



3.1.	Afmörkun	16
3.1.1.	Breytt lóðamörk.....	17
3.2.	Staðan í dag og helstu breytingar frá núverandi ástandi	18
3.2.1.	Landnotkun samkvæmt Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040.....	18
3.2.2.	Núgildandi deiliskipulagsáætlanir fyrir svæðið	19
3.2.3.	Lóðir og mannvirki innan skipulagsmarka	19
3.2.4.	Menningarminjar	20
3.2.5.	Mengaður jarðvegur	21
3.3.	Sérskilmálar Borgarlínu um Laugaveg	22
3.3.1.	Stöðvar	22
3.3.2.	Aðkomusvæði stöðva	22
3.3.3.	Borgarlínubrautir	23
3.3.4.	Hjólástígar.....	23
3.3.5.	Göngustígar	24
3.3.6.	Kvöð um göngutengingu.....	24
3.3.7.	Göngu- og hjólapveranir	24
3.3.8.	Gatnamót.....	24
3.3.9.	Akbrautir	25
3.3.10.	Innkeyrslur	25
3.3.11.	Aðkoma vinnutækja.....	25
3.3.12.	Bílastæði.....	25
3.3.13.	Hjólástæði.....	25
3.3.14.	Svigrúm	25
3.3.15.	Opin svæði.....	25
3.3.16.	Gróður	26
4.	SAMRÁÐ	27
4.1.1.	Kynning lýsingar	27
4.1.2.	Umsagnaraðilar.....	27
4.2.	Breytingar eftir auglýsingu.....	28
4.2.1.	Uppdráttur	28
4.2.2.	Greinargerð	28

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 almenningssamgangna en hefur þekkst hér á landi.

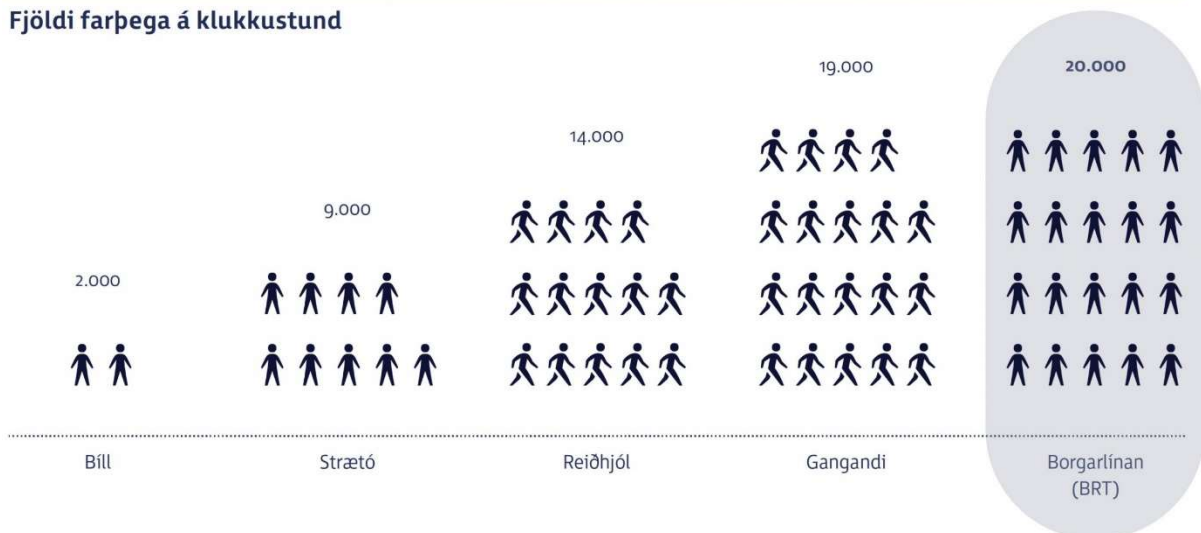
Borgarlínan, hágæðakerfi almenningssamgangna, er samvinnuverkefni sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu og Vegagerðarinnar. Ákvörðun um Borgarlínuna byggir á samgöngusáttmála ríkis og sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu, Svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 2040, samgönguáætlun 2020–2034 og aðgerðaráætlun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

Borgarlínan verður BRT kerfi (*Bus rapid transit*) sem er hágæða almenningssamgöngukerfi 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 almenningssamgangna 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 almannarýminu 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 ákveðnir 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, hjóleiðar og gangandi, byggðapróun og samgöngur og gæði byggðar. Auk þess eru í aðalskipulaginu 2040 almenn viðmið um hámarkspéttleika 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 ásin 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 þróunarásum.

[>> 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 almenningsgangna, þ.e. 10 ferðir eða fleiri á klst. Borgarlínan verður hryggjarstykkið í kerfi hágæða-almenningsgangna 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 félagshagfræðilega 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 jákvæð
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

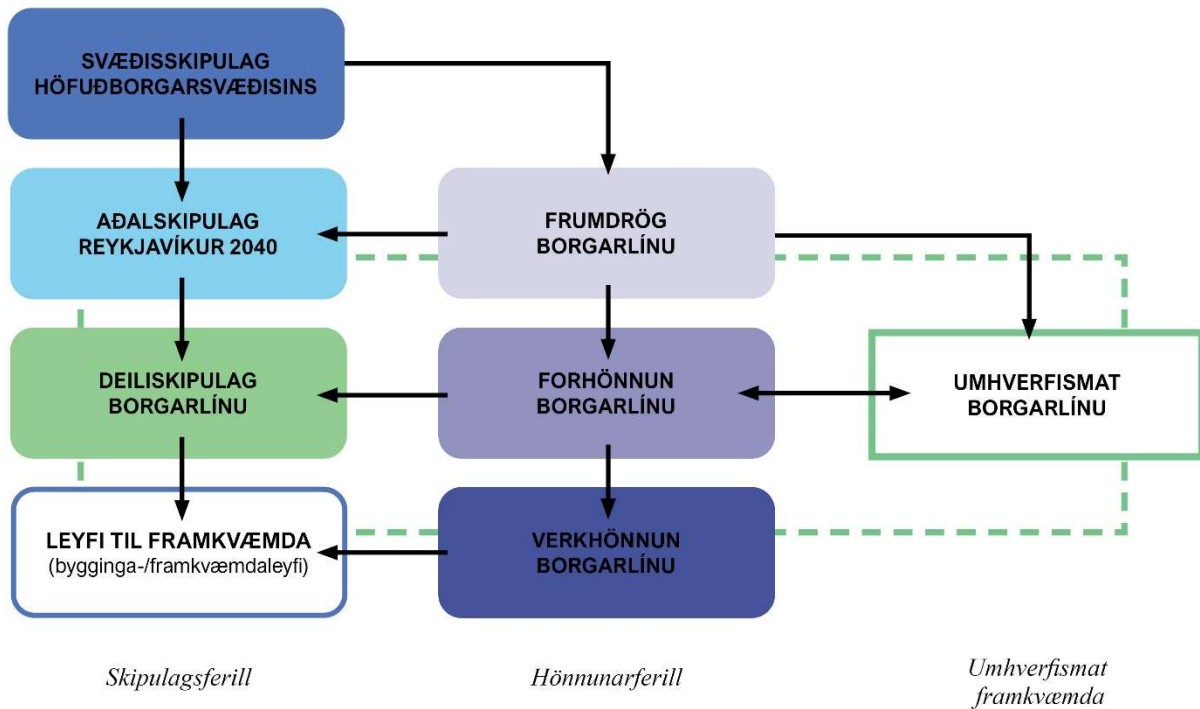
Byggingaframkvæmdir skulu vera í samræmi við staðfest aðalskipulag og samþykkt deiliskipulag. Almenna reglan er því að byggingarleyfi og framkvæmdaleyfi séu veitt á grundvelli deiliskipulags. Þegar sótt er um byggingar- eða framkvæmdarleyfi þarf að sýna fram á samræmi við deiliskipulag.

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 byggðar.

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 verkteikningar 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 verkteikninga sem framkvæmdaraðilar geta unnið eftir. Áður en leyfi til framkvæmda verður veitt þurfa verkteikningar 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.
- Götupveranir 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

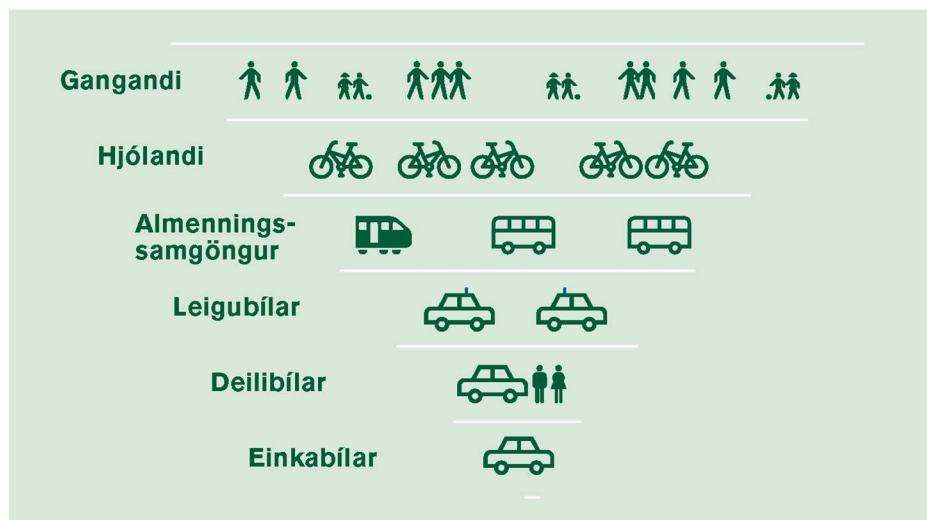
Við hönnun Borgarlínunnar skal notast við leiðbeiningarnar *Hönnun fyrir alla, algild hönnun utandyra* og kröfum fylgt, nema í algjörum undantekningum, og skal þá sérstaklega tilgreina það og rökstuddar ástæður þess. Á stöðvum Borgarlínunnar þarf m.a. að tryggja að:

- Landhalli stöðvarpalls og niðurtekt séu samkvæmt viðmiðum.
- Á stöðvum séu bekkir með bak- og armstuðningi.
- Til hliðar við bekkir 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 almannarými. 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 **ásamt því að huga að mengun berist ekki af umferðarflötum út í umhverfið**. 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 forgangs röðun ferðamáta:



Mynd 1:3 Forgangs röðun 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 ofanvatnsrásum, sem taka við ofanvatni (regnvatni, ofankomu) og skulu þær mynda samfellt veitukerfi fyrir ofanvatnið. Ofanvatnsrásir 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. Ofanvatnsrásir taka við ofanvatni sem fellur á götur, gangstéttar og bílastæði. Leitast skal við að koma sem mestu ofanvatni niður í grunnvatn innan skipulagssvæðis.

Tryggja skal að ofanvatn fari ekki óhreinsað út í viðtaka og má gjarnan nota blágrænar ofanvatnslausnir til að sía og fella út mengun.

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 meðfram 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 nágreppi, 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.
- Innlendur 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 sólrik og skjólgóð svæði m.a. við bekkir 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 lóðamörk meðfram göturýminu. Meginmarkmiðið er að deiliskipulagið nái almennt yfir borgarland (þar með talið götur), almannarýmið, og skiptingu þess. Undantekningar eru á þessari meginreglu t.d. þegar lóðamörkum 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 almenningssamgangna; 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 umhverfismatsskýrslunni 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 LAUGAVEG

Hér er sett fram deiliskipulagstillaga fyrir 1. lotu Borgarlínu um Laugaveg ásamt gatnamótum við Suðurlandsbraut að Katrínartúni. Skipulagssvæðið er í eigu Reykjavíkurborgar.

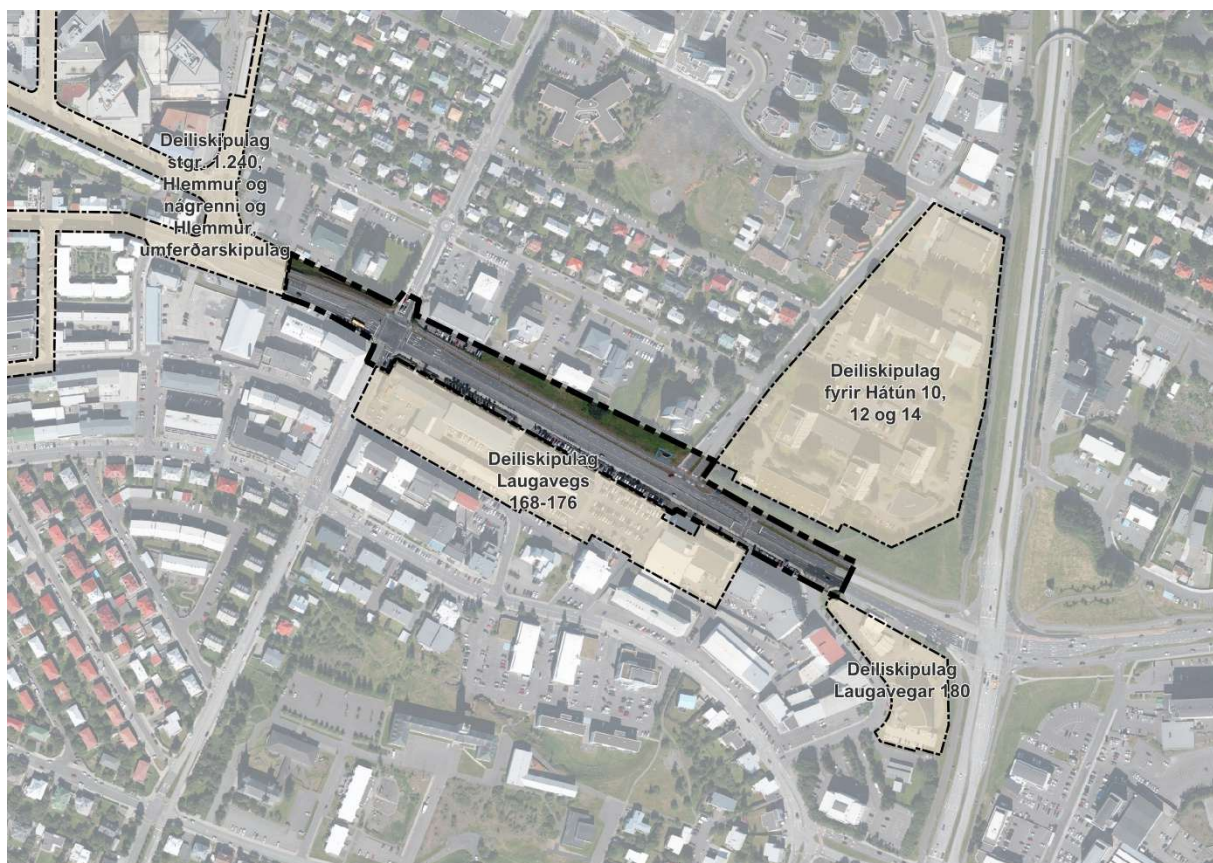
Við skipulagsmörk að Katrínartúni tekur við deiliskipulag Hlemms og nágrennis þar sem gert er ráð fyrir Borgarlínu áfram að Hlemmi. Austan við gatnamót Kringlumýrarbrautar, tekur við deiliskipulag Borgarlínu um Suðurlandsbraut.

Samhliða þessu deiliskipulagi er gerð breyting á aðliggjandi deiliskipulagsáætlun: Deiliskipulagi Laugavegs 168-176 (Hekllureitur). Sjá nánar í [kafla 3.2](#) hér aftar.

Heiti deiliskipulags	Lengd (m)	Stöðvar	Afmörkun
Deiliskipulag Borgarlínu: Laugavegur	788	Hátún	Frá og með gatnamótum Kringlumýrarbrautar að gatnamótum við Katrínartún

3.1. AFMÖRKUN

Skipulagssvæði deiliskipulags fyrir Laugaveg afmarkast af lóðamörkum í norðri (Hátún 2-8 og Nóatún 17), deiliskipulagsmörkum fyrir Hlemm í vestur, lóðarenda Laugavegar 180 austan megin, og að lóðamörkum sunnan við Laugaveg. Sjá **mynd 3:1** til frekari skýringar og skipulagsuppdrátt.

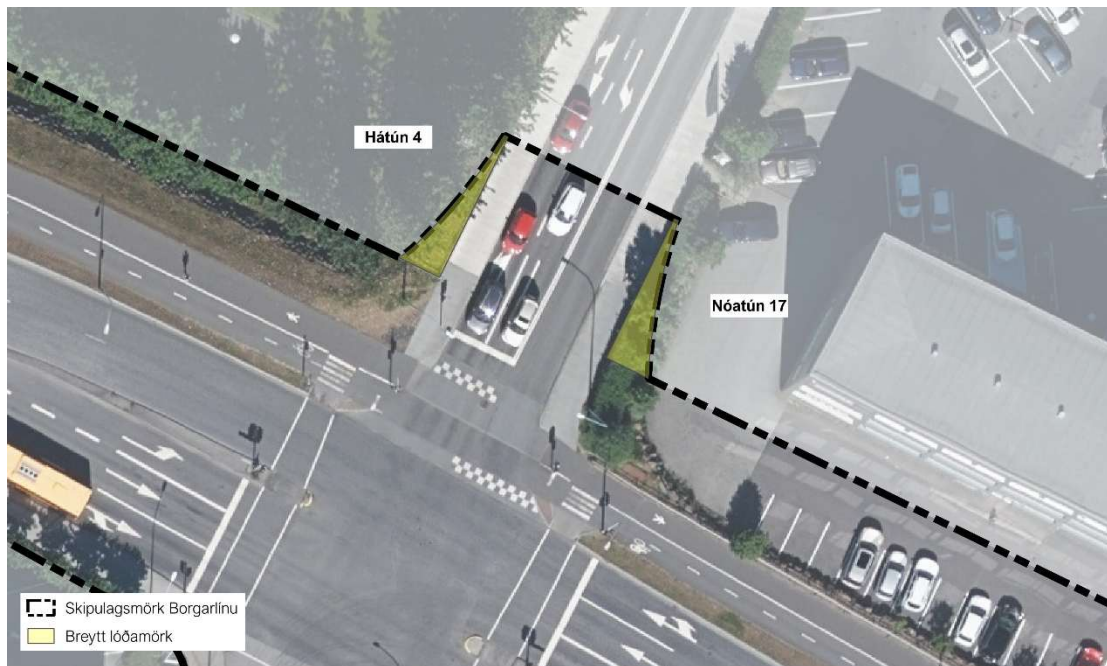


Mynd 3:1 Mörk deiliskipulagssvæðis séð ofan á loftmynd ásamt aðliggjandi deiliskipulagsáætlunum.

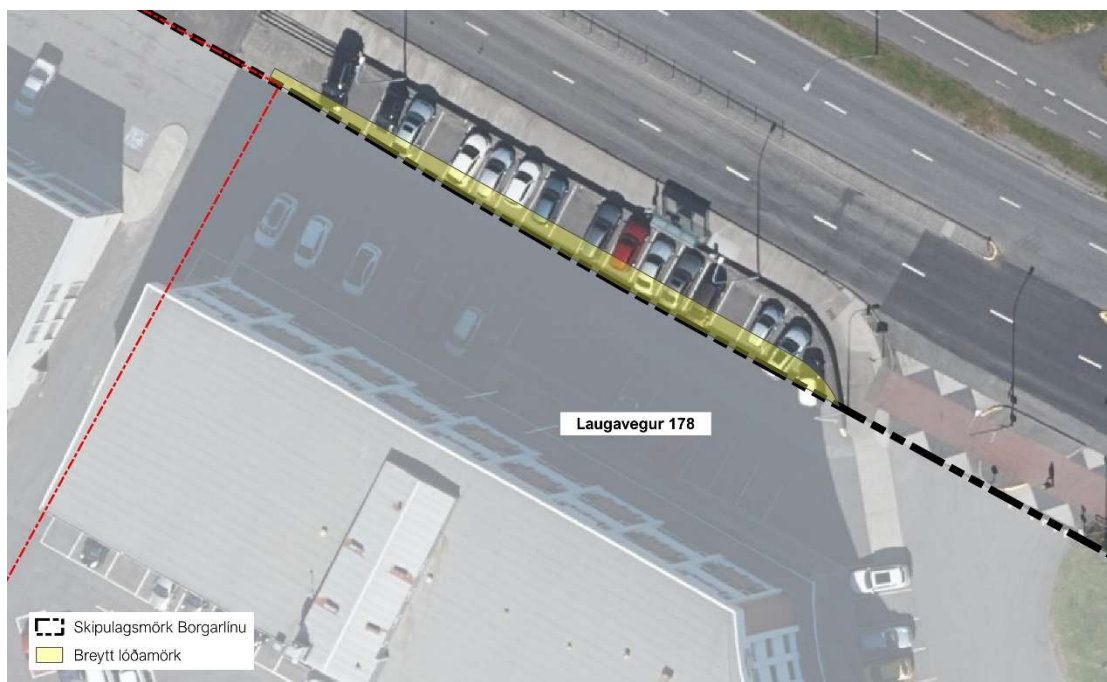
3.1.1. Breytt lóðamörk

Lóðamörk eru sýnd á deiliskipulagsuppdraetti, bæði núverandi og breytt lóðamörk. Breyta þarf lóðamörkum Hátúns 4, Nóatúns 17 og Laugavegs 178 vegna breytinga á göturýminu. Núverandi lóðamörk ná inn á skipulagssvæðið en með breyttum lóðamörkum verða þau utan skipulagsmarka.

Lóð	Stærð lóðar FYRIR	Stærð lóðar EFTIR
Hátún 4	4.065 m ²	4.046 m ²
Nóatún 17	4.831 m ²	4.810 m ²
Laugavegur 178	3.824 m ²	3.743 m ²



Mynd 3:2 Brottfeld lóðamörk við Hátún 4 og Nóatún 17.



Mynd 3:3 Brottfeld lóðamörk á Laugavegi 178.

3.2. STAÐAN Í DAG OG HELSTU BREYTINGAR FRÁ NÚVERANDI ÁSTANDI

Vestan við Suðurlandsbraut fer Borgarlínan um gatnamót Kringlumýrarbrautar, ein stærstu gatnamót landsins og þaðan um efsta hluta Laugavegar. Á þeim kafla breytist umhverfi götunnar nokkuð þar sem byggðin norðan hennar liggur nær götunni og eru húsin við Hátún einnig nokkuð hærri en húsin við Engjateig, Suðurlandsbrautar megin. Götusniðið þrengist því. Mikill landhalli er til norðurs og snúa húsin við Hátún baki sínu að Laugaveginum. Frá húsunum að götunni er nokkur hæðarmismunur og er um eins metra hár stoðveggur við mörk lóðanna og gangstéttarinnar við götuna. Sunnan megin Laugavegs eru bílastæði á milli húsa og Laugavegar. Töluverð bílaumferð er um þennan hluta Laugavegarins.

Sunnan við Laugavegin liggur fyrir rammaskipulag um uppbyggingu og þróun svæðisins frá Bolholti að Nóatúni. Samkvæmt þeim tillögum sem þar eru lagðar til grundvallar frekari skipulagsvinnu á svæðinu er gert ráð fyrir nokkuð þéttari randbyggð út við Laugaveg þar sem íbúðum og blandaðri starfsemi er fléttað saman. Gerir rammaskipulagið ráð fyrir allt að 400 íbúðum á reitnum en einnig stendur til að stækka gamla Sjónvarpshúsið við Laugaveg 176 og breyta í hótél. Í rammaskipulaginu koma einnig fram áherslur um ákveðnar breytingar á götusniði Laugavegarins á þessum kafla en þar er lagt til að gatan fái yfirbragð borgargötu þar sem almenningssamgöngur og virkir ferðamátar eru í forgrunni í bland við hægfara bílaumferð. Fellur þetta vel að þeim markmiðum um bætt aðgengi og umhverfisgæði á götum borgarinnar sem fylgt geta Borgarlínunni.

Frekari möguleikar til uppbyggingar og þróunar borgarumhverfisins við Laugavegin eru þó ekki takmarkaðir við það svæði sem umrætt rammaskipulag nær til. Svæðið norðan við götuna er í dag einungis aðgengilegt frá Hátúni og hefur þar af leiðandi litla tengingu við Laugavegin. Þrátt fyrir mikinn hæðamun milli Laugavegar og Hátúns eru þó nokkrir möguleikar til að flétta aukna byggð inn á svæðið saman við þau hús sem standa þar í dag. Gæti slík uppbygging styrkt göturými Laugavegarins enn frekar sem vistlegt og gott almenningsskými með skjólsælum húshliðum til suðurs og bætt tengingu milli svæðanna ofan og neðan götunnar verulega.

Helstu breytingar á Laugavegi samkvæmt tillögunni verða:

- Bætt við Borgarlínubrautum á Laugaveg ásamt einni stöð, Hátún.
- Hjóla- og göngustígum er bætt við beggja vegna Borgarlínubrauta og þannig er aðgengi virkra ferðamáta við götuna verulega bætt.
- Öryggi allra vegfarenda bætt.
- Akreinar fyrir almenna bílaumferð verða að mestu leyti einbreiðar, nema við gatnamót.
- Grænni ásýnd gatnanna augin með skilgreindum svæðum fyrir gróður og regnvatnslausnir ofanjarðar.

3.2.1. Landnotkun samkvæmt Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040

Samkvæmt Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 liggur Laugavegur um miðsvæði M2 og við íbúðarsvæði ÍB20. Á þéttbýlisuppdraði er búið að merkja inn legu Borgarlínu gegnum svæðið.

Þróunarreitir þekja nánast öll deiliskipulagsmörk Laugavegs. Allar lóðir í kring eru þróunarreitir nema tvær, Hátún 2A og 4. Mesta uppbyggingin er við Heklureitinn (sjá deiliskipulag Laugavegs 168-176).

Borgarlínan liggur um helstu útivistarsvæði höfuðborgarsvæðisins og tengir þau saman. Draga skal úr raski eins og hægt er, og tryggja gott aðgengi að útivistarsvæðum. Útivistarsvæði næst stöðinni á Laugavegi er Laugardalurinn.

Deiliskipulagið er í samræmi við ákvæði aðalskipulagsins.



Mynd 3:4 Hluti Aðalskipulags Reykjavíkur 2040. Afmörkun deiliskipulags sýnd með hvíttri brotalínu.

3.2.2. Núgildandi deiliskipulagsáætlanir fyrir svæðið

Þessi hluti Laugavegar er ekki inni í deiliskipulagi í dag en í tafla 3-1 má sjá hvaða deiliskipulagsáætlanir eru í gildi á svæðinu sem tillagan hefur ekki bein áhrif á og kallar ekki á breytingar á þeim. Skipulagsmörk liggja þó að þeim og því þarf að tryggja samræmi á milli skipulagsáætlana.

Ekkert deiliskipulag nær yfir Hátún 2-8, Laugaveg 162-166 og 178, né fyrir Lágmulá 2-8.

Tafla 3-1 Deiliskipulagsáætlanir sem liggja að deiliskipulagssvæðinu en þarf ekki að breyta.

Heiti deiliskipulagsáætlunar	
Deiliskipulag Laugavegs 168-176 (Heklureitur)	Samþykkt 01.07.2021
Breytt skipulagsmörk samþykkt 07.12.2023 og birt í B-deild 21.12.2023	Birting í B deild 23.09.2021
Deiliskipulag fyrir Hátún 10, 12 og 14	Samþykkt 07.12.1993
Hefur ekki skýr mörk á uppdrætti.	
Deiliskipulag Laugavegar 180	Samþykkt 10.12.1999
	Birting í B deild 29.12.1999

3.2.3. Lóðir og mannvirki innan skipulagsmarka

Lóðin Hátún 8A er eina lóðin innan skipulagsins. Á lóðinni er niðurgrafið mannvirki, tæknirými, fyrir lagnir og stjórnþúnað snjóbræðslu fyrir svæðið. Á skipulagsuppdrætti er kvöð um aðkomu vinnutækja vegna viðhalds og reksturs tæknirýmisins.

3.2.4. Menningarminjar

Fyrir utan eitt niðurgrafið tæknirými eru engin hús innan skipulagsmarka en húsakönnun og skráning fornleifa hefur farið fram fyrir svæðið og má nálgast í eftirfarandi skýrslum:

María Gísladóttir. (2017). *Húsakönnun. Heklureitur. Bolholt – Brautarholt – Laugavegur – Nóatún – Skipholt*. Reykjavík: Borgarsögusafn Reykjavíkur. Skýrsla nr. 184.

https://husaskraning.minjastofnun.is/Husakonnun_71.pdf

Helga Maureen Gylfadóttir; Anna Lís Guðmundsdóttir; Gunnþóra Guðmundsdóttir; María Gísladóttir; Sigurlaugur Ingólfsson; Guðný Gerður Gunnarsdóttir. (2013). *Byggðakönnun. Borgarhluti 4 – Laugardalur*. Reykjavík: Borgarsögusafn Reykjavíkur. Skýrsla nr. 162.

https://husaskraning.minjastofnun.is/Husakonnun_57.pdf

Guðlaug Erna Jónsdóttir og Salvöru Jónsdóttir. (2023). *Bensínstöðvar á uppbyggingarlóðum. Húsakönnun*. Reykjavík: Borgarsögusafn Reykjavíkur. Skýrsla nr. 162.

https://husaskraning.minjastofnun.is/Husakonnun_238.pdf

Drífa Kristín Prastardóttir; Anna Lís Guðmundsdóttir; Gunnþóra Guðmundsdóttir; María Gísladóttir; Helga Maureen Gylfadóttir; Guðný Gerður Gunnarsdóttir. (2014). *Byggðakönnun. Borgarhluti 5 – Háaleiti*. Reykjavík: Minjasafn Reykjavíkur. Skýrsla nr. 164.

Anna Lís Guðmundsdóttir. (2022). *Fornleifaskráning vegna 1. áfanga Borgarlínu*. Reykjavík: Borgarsögusafn Reykjavíkur. Skýrsla nr. 230.

Á skipulagssvæðinu eru skráðar heimildir um þrjár fornleifar:

- Býlið Tunga (9-72) – sem staðsett var rétt vestan við götuna Hátún. Leifar af þessu býli gætu komið í ljós við jarðrask.
- Brú (230-200) – sem reist var yfir Fúlutjarnarlæk árið 1901, en lækurinn var settur var í stokk árið 1957 og er því ekki lengur sýnilegur.
- Túngarður Lækjarhvamur (230-201) – sem tilheyrði býlinu Lækjarhvammi

Staðsetning stöðvarinnar Hátún er staðsett nærri því svæði sem heimildir eru um fornleifar býlisins Tungu sbr. fornleifaskráningu. Ekki er hægt að útiloka að fornleifar komi í ljós við jarðrask á þessu svæði og fer Minjastofnun því fram á að fenginn verði fornleifafræðingur til þess að hafa framkvæmdareftirlit á því svæði sem nemur 15 metra út frá ystu mörkum, sjá mynd 3:5. Ef komið er niður á minjar af því tagi, að fornleifafræðingur telur ástæðu til að stöðva framkvæmd, ber að hafa samband við Minjastofnun varðandi framhald verksins, sbr. 24. gr. laga um menningarminjar nr. 80/2012.



Mynd 3:5 Krafa Minjastofnunar um framkvæmdaefirlit. Blá lína sýnir skráningarsvæði sbr. fornleifaskráningarskýrslu nr. 230 (Fornleifaskráning vegna 1. áfanga Borgarlínu). Gulir flákar: staðsetning býlisins Tungu. Rauð lína: kröfur Minjastofnunar um framkvæmdaefirlits fornleifafræðings.

Við framkvæmdir skal 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.

3.2.5. Mengaður jarðvegur

Taka skal mið af skrá Umhverfisstofnunar yfir megnaðan 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 LAUGAVEG

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 efsta hluta Laugavegar 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 þrepalaust 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 Hátún. Næsta stöð vestan við hana er Hlemmur, en austan við hana er stöð á Suðurlandsbraut, við Lágmúla.

3.3.1.1. Hátún

Stöð vestan við gatnamót Hátúns og Laugavegar. Stöðin mun gegna mikilvægu hlutverki sem tengistöð milli ólíkra leiða Borgarlínunnar. Áætlað er að á stöðinni komi við leiðir sem annarsvegar aka áfram eftir Suðurlandsbraut og hins vegar sem beygja inn á Kringlumýrarbraut til suðurs.

Við val á staðsetningu stöðva var horft til góðra tenginga við aðliggjandi byggð og uppbyggingarmöguleika á svæðinu. Við Hátún er gott og beint aðgengi að stöðinni frá þeirri uppbyggingu sem áætluð er sunnan við Laugavegin, en einnig frá fjölbreyttri atvinnustarfsemi í Bolholti. Ekki er síður mikilvæg tengingin við íbúabyggðina í Túnunum og í átt að Borgartúni.

Helstu áskoranir í kringum stöðina er sá mikli landhalli sem er frá Hátúni að Laugavegi og upp í Skipholt.

Stöðvar Borgarlínu – Laugavegur: Hátún

- Tengistöð
- Mótsettur brautarpallar
- Gert er ráð fyrir tveimur skábrautum beggja vegna brautarpallsins
- Tryggja skal þrepalaust 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

3.3.2. 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 gönguþveranir meðfram stöðvum á lengdina, í það minnsta. Þar sem aðliggjandi almenningssrými 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.

3.3.3. 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 – Laugavegur

- Tvær sérakreinar saman, miðjusettar
- Breidd sérrýmis, tvær sérakreinar, með kanti: 7 m
- Afrennsli akbrauta skal útfært þannig að mengun af þeim berist ekki óhindrað út í umhverfið.

3.3.4. 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 efri hluta Laugavegar verða hjólastígar beggja vegna Borgarlínunnar næst umferðarakreinum eins og sýnt er á deiliskipulagsupprætti.

Hjólastígar eru tvöfaldir norðan Laugavegs en sunnan megin eru þeir tvöfaldir frá gatnamótum Kringlumýrarbrautar en verða svo einfaldir þegar komið er fram hjá gatnamótum við Nóatún. Þar sem pláss leyfir, eru hjólastígar aðskildir akbrautum. Þar sem hjólastígar eru tvöfaldir eru þeir um 3 m breiðir en þar sem þeir eru einfaldir verða þeir minnst 2 m breiðir, næst Hlemmi.

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 – Laugavegur

Lágmarksbreiddir:

- Einstefnustígar 2 m samsíða göngustígum
- Tvístefnu hjólastígar 3 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

3.3.5. 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 efri hluta Laugavegar verða lagðir göngustígar eða stéttir beggja vegna, yst í göturýminu, á flestum stöðum jafn breiðar eins og sýnt er á deiliskipulagsupprætti.

Kvöð er um gönguleið yfir torgsvæði, milli Laugavegs 176 og 174 sem tengir Laugaveg við Skipholt.

Göngustígar – Laugavegur

- Almenn breidd göngustíga við Laugaveg er að lágmarki 2,5 m
- Við Heklureit eru göngustígar breiðari þar sem að þeir ná alveg upp að lóðamörkum og þaðan áfram upp að húsveggjum
- Yfirborð skal vera slétt, annaðhvort hellulagt eða steyp

3.3.6. Kvöð um göngutengingu

Á deiliskipulagsupprætti 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.

3.3.7. Göngu- og hjólaþveranir

Á deiliskipulagsupprætti eru göngu- og hjólaþveranir merktar sérstaklega. Um er að ræða tvær útfærslur þverana:

3.3.7.1. 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.

3.3.7.2. 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.

3.3.8. Gatnamót

3.3.8.1. Ljósastýrð gatnamót

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

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

Laugavegur-Nóatún

Borgarlínubrautum og hjólastígum sem þvera Nóatún er bætt við núverandi gatnamót. Tvær akreinar um Nóatún, ein í hvora átt.

3.3.8.2. T-gatnamót

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

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



Laugavegur-Bolholt

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

Laugavegur-Hátún

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

3.3.9. Akbrautir

Akbrautir fyrir almenna bílaumferð eru beggja vegna Borgarlínubrauta, ein akrein fyrir bílaumferð í hvora átt. Afrennsli akbrauta skal útfært þannig að mengun af þeim berist ekki óhindrað út í umhverfið. Á skipulagsupprætti eru sýndar leiðbeinandi akstursstefnur til skýringar.

3.3.10. Innkeyrslur

Nokkuð er um innkeyrslur sunnan við Laugaveg þar sem að oft eru bílastæði inn á milli eða fyrir framan byggingar. Hér gildir það sama og um T gatnamót, innkeyrslur eru á biðskyldu og aðeins er hægt að fara út af Laugavegi með hægri beygju eða inn á Laugaveg með hægri beygju.

3.3.11. Aðkoma vinnutækja

Á upprætti eru merktar inn kvaðir um aðkomu vinnutækja vegna reksturs og viðhalds veitumannvirkja eða sorphirðu.

Kvöð er um aðkomu að borholu RG-09 vestan við Laugaveg 176 um torgsvæði og göngustíg. Gera skal ráð fyrir þungaumferð.

Kvöð er um aðkomu að veitumannvirki á lóðinni Hátúni 8A, um Hátún, norðan við gatnamót Hátúns og Laugavegar.

3.3.12. Bílastæði

Gert er ráð fyrir bílastæðum við jaðar akreina, samsíða lóðunum Laugvegi 168-174, sem eru merkt inn á deiliskipulagsuppráttinn. Útfærsla á upprætti er leiðbeinandi. Nýta skal bílastæði sem hluta af blágrænum ofanvatnslausnum t.d. með gegndræpu yfirborði. Ekki ættu að vera fleiri en þrjú bílastæði í röð án uppbrots.

3.3.13. Hjólastæði

Gert er ráð fyrir hjólastæðum á aðkomusvæði stöðvar eða torgsvæði.

Hjólastæði - Laugavegur

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

3.3.14. 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 eru mismunandi en breiðust við stöðvarnar, 4 m.

3.3.15. Opin svæði

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



3.3.16. Gróður

Vernda skal núverandi tré og annan gróður sem merkt eru inn á deiliskipulagsuppdrátt. Komi til ófyrirséðra árekstra í tengslum við stöðvar, raflagnir og veitur er hægt að fjarlægja ákveðin tré í samvinnu við Reykjavíkurborg. Gera þarf samkomulag um gróðursetningu í staðin fyrir þann gróður sem er fjarlægður.

Gróðursetja skal eins og kostur er við Borgarlínubrautir og stöðvarnar. Svigrúm og opin 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.



4. SAMRÁÐ

Deiliskipulag Borgarlínu í Reykjavík er kynnt í kjölfarið á kynningu á rammahluta aðalskipulags og drögum að umhverfismatsskýrslu 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.

Deiliskipulag Borgarlínu um Laugaveg var kynnt í Skipulagsgátt, þar sem má finna öll skjöl deiliskipulagsins og athugasemdir sem bárust

>> <https://skipulagsgatt.is/issues/2024/1536>

4.1.1. Kynning lýsingar

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

4.1.2. Umsagnaraðilar

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

Eftirfarandi umsagnaraðilar fengu skipulagstillöguna senda til sín til umsagnar:

- Skipulagsstofnun
- Umhverfisstofnun
- Minjastofnun Íslands
- Borgarsögusafn Reykjavíkur
- Vegagerðin
- OR/Veitur
- 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
- Lóðarhafar og eigendur fasteigna við Laugaveg
- Íbúaráð Hlíðahverfis
- Íbúaráð Laugardals



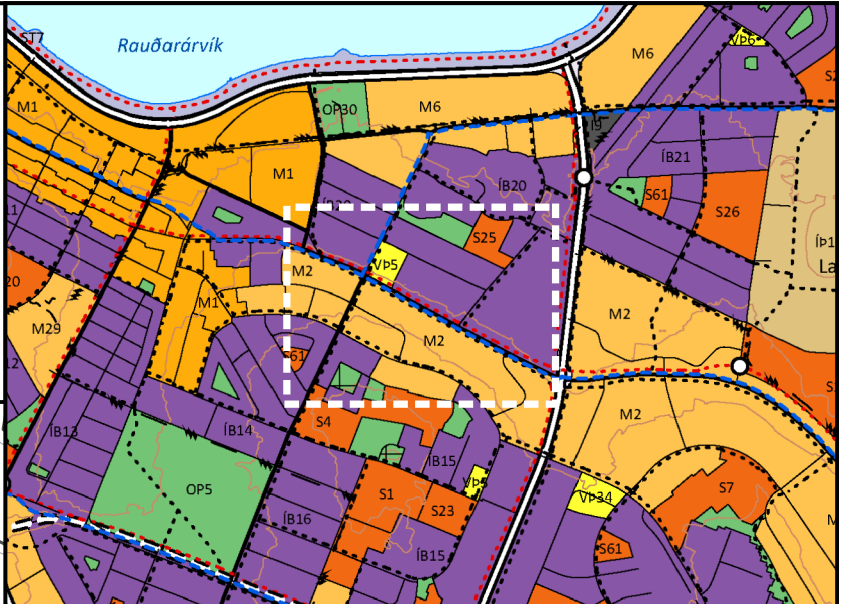
4.2. BREYTINGAR EFTIR AUGLÝSINGU

4.2.1. Uppdráttur

- Breytt skipulagsmörk þar sem gatnamótin Laugavegur-Suðurlandsbraut-Kringlumýrarbraut eru tekin út og verða útfærð síðar í öðru deiliskipulagi. Skipulagsmörk í austur dregin við lóðarenda Laugaveg 180.
- Skipulagsmörk við Hátún 10 dregin inn að göngustíg.
- Torgsvæði við Laugaveg 176 tekið út og skipulagsmörkum breytt í samræmi við breytt lóðarmörk Laugavegar 176.
- Bílastæði á uppdrætti lagfærð í samræmi við innkeyrslur og aðkomur.
- Breytt framsetning á gatnamótum á uppdrætti í samræmi við athugasemdir.
- Númer minja og fornleifa merkt inn á uppdrátt.

4.2.2. Greinargerð

- Texta um skipulagsmörk breytt í samræmi við breytinga á uppdrætti.
- Umfjöllun um gatnamótin Laugavegur-Suðurlandsbraut-Kringlumýrarbraut tekin út.
- Umfjöllun og skilmálar um torgsvæði tekin út.
- Skýringarmyndir uppfærðar.
- Texti um menningarminjar uppfærður í samræmi við athugasemdir Minjastofnunar.
- Bætt við skýringarmynd um kröfu Minjastofnunar um framkvæmdaeftirlit.



Aðalskipulag Reykjavíkur 2040

SKÝRINGAR

- Skipulagsmörk
- Sneiðingar
- Heiti stöðva
- Borgarlinustöðvar
- Aðkomusvæði stöðva
- Borgarlinubrautir
- Lega Borgarlínu í aðalskipulagi
- Hjólástigar
- Gangstéttir og -stígar
- Kvóð um göngutengingu
- Göngu- og hjólaþveranir
- Upphækkaðar þveranir
- Akbrautir
- Akstursstefna, leiðbeinandi
- Innkeyrslur
- Aðkoma vinnutækja
- Bílastæði
- Svigrúm Borgarlínu
- Opin svæði
- Varðveittur trjágróður
- Nýr trjágróður
- Heimildir um minjar
- Lóðamörk
- Breytt lóðamörk
- Byggingar
- Byggingareitir
- Mannvirki neðanjarðar
- Húsnúmer
- Heiti lóða
- 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).

Uppfærður uppráttur 18. júní 2025.
Sjá upptalningu breytinga í greinagerð, uppfærð 18. júní 2025.

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 athugasemdafresti til _____ 20__.

Auglýsing um gildistöku breytingarinnar var birt í B-deild

Stjórnartíðinda þann _____ 20__

REYKJAVÍKURBORG
DEILISKIPULAG BORGARLÍNU

DEILISKIPULAGSUPPRÁTTUR

KVARDI	DAGSETNING	ÚTGÁFA	TEIKNING
1:1000 (A1)	12/09/2024	18/06/2025	1/2



YRKI
arkitektar

VERK NR. V413
TEIKNAD GÁ/ÍAS
RÝNI YKS

Í samstarfi með Artelia, Gottlieb Paludan Architects og Hnit

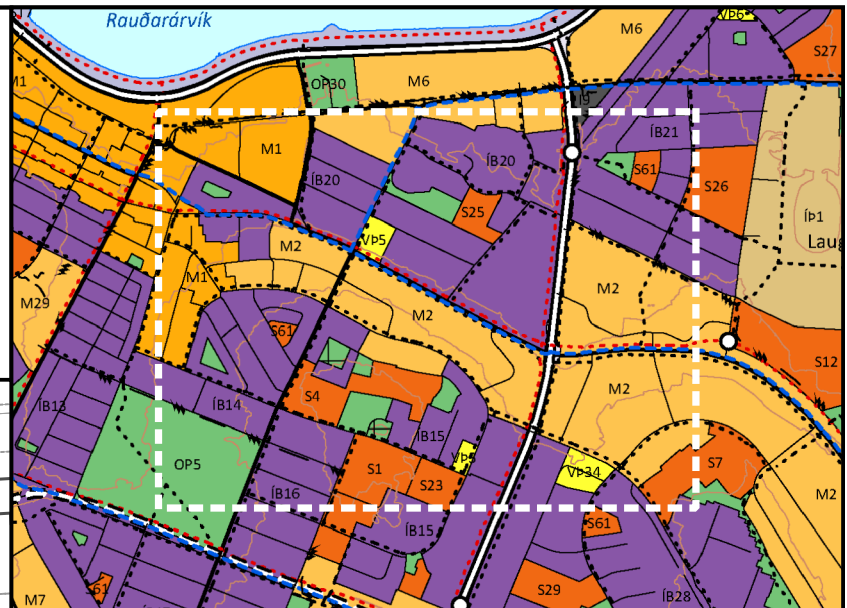


REYKJAVÍKURBORG

DEILISKIPULAG BORGARLÍNU

1. LOTA

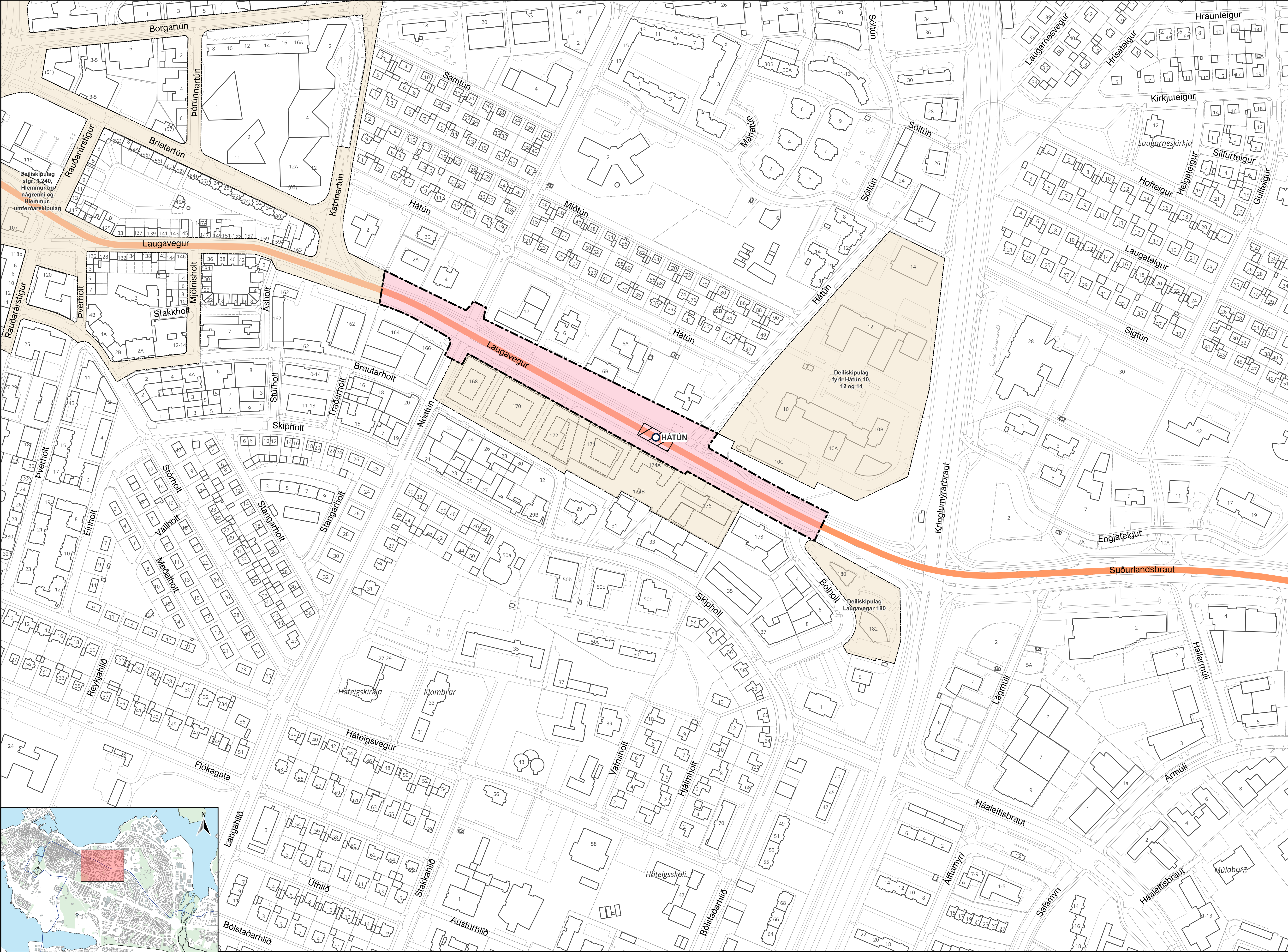
FRÁ BOLHOLTI AÐ HLEMMI



Hluti Aðalskipulags Reykjavíkur 2040

Skýringar

- Skipulagsmörk
- Aðliggjandi deiliskipulag
- Borgarlínustöðvar
- Heiti stöðva



REYKJAVÍKURBORG
DEILISKIPULAG BORGARLÍNU

SKÝRINGARSUPPDRÁTTUR

KVARÐI	DAGSETNING	ÚTGÁFA	TEIKNING
1:2000 (A1)	12/09/2024	18/06/2025	2/2

YRKI arkitektar
Í samstarfi með Artelia, Gottlieb Paludan Architects og Hnit

VERK NR. V413
TEIKNAD GÁ/ÍAS
RÝNT YKS



Minjastofnun
Íslands

The Cultural
Heritage Agency
of Iceland

Minjavörður Reykjavíkur og
nágrennis

Suðurgata 39
101 Reykjavík

(354) 570 13 00

www.minjastofnun.is

Kennitala: 440113-0280

Henny Hafsteinsdóttir
Minjavörður Reykjavíkur og
nágr.
henny@minjastofnun.is

Reykjavíkurborg
Umhverfis- og skipulagssvið - Skipulagsfulltrúi
Borgartún 12-14
105 Reykjavík

Reykjavík, 5. mars 2025
MÍ202501-0060/ 6.09 / 4778

Efni: Borgarlína 1. lota - Hallarmúli - Hlemmur

Minjastofnun Íslands barst tölvubréf skipulagsgáttarinnar dagsett 19. desember 2024 þar sem fram kom að Reykjavíkurborg óskaði eftir umsögn stofnunarinnar um nýtt deiliskipulag *Borgarlínu 1. lotu frá Hallarmúla að Hlemmi*, mál nr. 1536/2024. Hægt var að hlaða niður greinargerð og skipulags- og skýringarupphráttum unnið af Yrki arkitektum ásamt hönnunarteymi dagsett 12.09.2024.

Samkvæmt þeim gögnum er um er að ræða tæplega 900 metra kafla frá gatnamótum Kringlumýrarbrautar (Lágmúla) að gatnamótum Katrínartúns. Gert er ráð fyrir einni tengistöð (Hátún) á skipulagssvæðinu við Hátún 8. Fjallað er um menningarminjar í kafla 3.2.4 í greinargerðinni. Þar er vísað í húsaskráningar fyrir aðliggjandi svæði. Ekki er fjallað um fornleifaskráningu sem þó liggur fyrir. Aðeins er nefnd ein heimild um fornleif og loks er minnt á ákvæði 24. gr. laga nr. 80/2012 um menningarminjar.

Fyrir liggja þrjár skýrslur skráningarskýrslur um hús og mannvirki á svæðum sem liggja upp að skipulagsmörkum; *Byggðakönnun. Borgarhluti 4 – Laugardalur*, unnin af Minjasafni Reykjavíkur árið 2013, skýrsla nr. 162, *Húsakönnun Hekloreitur Bolholt – Brautarholt – Laugavegur – Nóatún – Skipholt*, unnin af Borgarsögusafni Reykjavíkur árið 2017, skýrsla nr. 184 og *Bensínstöðvar á uppbyggingarlóðum - Húsakönnun*, unnin af Borgarsögusafni Reykjavíkur árið 2023, skýrsla nr. 226. Fyrir utan eitt niðurgrafið tæknirými á lóð Hátún 8A eru engin hús innan deiliskipulagsmarka.

Fyrir liggur skýrslan *Fornleifaskráning vegna Borgarlínu – Lotu 1, Ártúnshöfði – Fossvogur*, unnin af Borgarsögusafni Reykjavíkur árið 2024, skýrsla nr. 230 og er hún fullnægjandi fyrir afgreiðslu deiliskipulags. Á skipulagssvæðinu eru skráðar heimildir um þrjár fornleifar:

- Býlið Tunga (9-72) – sem staðsett var rétt vestan við götuna Hátún. Leifar af þessu býli gætu komið í ljós við jarðrask.
- Brú (230-200) – sem reist var yfir Fúlutjarnarlæk árið 1901, en lækurinn var settur var í stökk árið 1957 og er því ekki lengur sýnilegur.
- Túngarður Lækjarhvammur (230-201) – sem tilheyrði býlinu Lækjarhvammi.

Minjastofnun Íslands fer fram á að bætt verið við upplýsingum um fornleifar nr. 230-200 og 230-201 sem vantar inn á skipulagsupphráttinn. Í greinargerð þarf að bæta við upplýsingum um fyrirbyggjandi fornleifaskráningu.

Framkvæmdaeftirlit:

Staðsetning tengistöðvar Hátúns er staðsett nærri því svæði sem heimildir eru um fornleifar býlisins Tungu sbr. fornleifaskráningu, sjá kort á bls. 93. Ekki er hægt að útiloka að fornleifar komi í ljós við jarðrask á þessu svæði og fer stofnunin því fram á að fenginn verði fornleifafræðingur til þess að hafa framkvæmdaeftirlit á því svæði sem nemur 15 metra út frá ystu mörkum, sjá meðfylgjandi kort hér fyrir neðan. Ef komið er niður á minjar af því tagi, að fornleifafræðingur telur ástæðu til að stöðva framkvæmd, ber að hafa samband við Minjastofnun varðandi framhald verksins, sbr. 24. gr. laga um menningarminjar nr. 80/2012.

Minjastofnun gerir ekki frekari athugasemdir við ofangreint deiliskipulag. Rétt er að vekja athygli á 2. mgr. 24. gr. laga um menningarminjar nr. 80/2012 en þar segir: „Ef fornminjar sem áður voru ókunnar finnast við framkvæmd verks skal sá sem fyrir því stendur stöðva framkvæmd án tafar. Skal Minjastofnun Íslands láta framkvæma vettvangskonnnun umsvifalaust svo skera megí úr um eðli og umfang fundarins. Stofnuninni er skylt að ákveða svo fljótt sem auðið er hvort verki megí fram halda og með hvaða skilmálum. Óheimilt er að halda framkvæmdum áfram nema með skriflegu leyfi Minjastofnunar Íslands.“

Virðingarfyllst,


Henny Hafsteinsdóttir
Minjavörður Reykjavíkur og nágr.

Afrit sent:
Skipulagsstofnun (skipulag@skipulag.is)

Vakin er athygli á því að skv. 51 gr. laga um menningarminjar nr. 80/2012 eru ákvarðanir Minjastofnunar Íslands skv. 20., 23., 24., 28., 42. og 43 gr. sömu laga endanlegar á stjórnsýslustigi og ekki kæránlegar til æðra stjórnvalds. Jafnframt er vakin athygli á því að skv. 21. gr. stjórnsýslulaga nr. 37/1993 getur aðili máls óskað eftir skriflegum rökstuðningi stjórnvalds fyrir ákvörðun hafi slíkur rökstuðningur ekki fylgt ákvörðuninni þegar hún var tilkynnt. Beiðni um rökstuðning fyrir ákvörðun skal bera fram innan 14 daga frá því að aðila var tilkynnt ákvörðunin og skal stjórnvald svara henni innan 14 daga frá því hún barst.



Kort, Laugavegur við Hátún 8 - framkvæmdaefirlit

Blá lína skráningarsvæði sbr. fornleifaskráningarskýrslu nr. 230.

Gulir flákar: staðsetning býlisins Tungu.

Rauð lína: kröfur Minjastofnunar um framkvæmdaefirlits fornleifafræðings.

Ath. hægt er að nálgast landupplýsingagögn hjá skraning@minjastofnun.is



Mál nr. 1536/2024

Nýtt deiliskipulag

Reykjavíkurborg

Puríður María Guðmundsdóttir, í umboði fyrir Reykjavíkurborg

Umsögn vegna nýs deiliskipulags vegna Borgarlínu Lotu 1 á Laugavegi

Nýtt deiliskipulag vegna Borgarlínu lotu 1 á Laugavegi frá Hallarmúla að Hlemmi hefur verið sent til Vegagerðarinnar til umsagnar.

Vegagerðin fagnar þessum áfanga í þeirri vegferð að bæta almenningssamgöngur á höfuðborgarsvæðinu og ítrekar mikilvægi þess að tryggja framgang framkvæmda til að fyrirhugaður ávinningur í samgöngum komi sem fyrst fram.

Vegagerðin hefur yfirfarið innsend gögn skv. 1. mgr. 30. gr. skipulagslaga nr. 123/2010, með hliðsjón af hlutverki stofnunarinnar, og gerir ekki athugasemdir en bendir á eftirfarandi:

Vegagerðin bendir á að gögn í hönnunarfösum (kaflí 1.8) standast ekki kröfur Vegagerðarinnar.

Í deiliskipulagi kemur fram að áhrif á umferðaröryggi og samgöngur verði jákvæð. Óvissa felst í þessari fullyrðingu miðað við þau gögn sem lögð eru fram. Liggur umferðaröryggismat fyrir?

Deiliskipulagsuppráttur og greinargerð tilgreinir gatnamót Kringlumýrarbrautar/Suðurlandsvegs/Laugavegs sem hluta af deiliskipulaginu. Kringlumýrarbraut er stofnvegur í umsjá Vegagerðarinnar.

Á fundi sem haldinn var 13. febrúar með Vegagerðinni, Reykjavíkurborg og Betri Samgöngum var tekin ákvörðun um að gatnamótin við Kringlumýrarbraut yrðu tekin út af deiliskipulagsreitnum sem verður minnkaður út frá veghelgunarsvæði Kringlumýrarbrautar. Vegagerðin gerir því ekki frekari athugasemdir við þessi gatnamót að svo stöddu.

Þó að deiliskipulagstillagan hafi ekki bein áhrif á þjóðvegi í umsjá Vegagerðarinnar þá er bent á að stofnunin vinnur samkvæmt umferðaröryggisáætlun stjórnvalda en hún er hluti af samgönguáætlun og er hlutverk hennar að auka umferðaröryggi á Íslandi, fækka umferðarslysum og bæta umferðarmenningu.

Í ljósi þessa vill Vegagerðin benda á að við gatnamót eru krappir beygjuradíusar og ekki er ljóst hvort sjónlengdir séu ásættanlegar. Göngu- og

Síða 1/2

Vegagerðin
Suðurlandsvegur 3
210 Gardabær

+354 522 1000
vegagerdin.is

vegagerdin
@vegagerdin.is

hjólastígar eru báðu megin akbrautar og þvera því allar aðkomur að Laugavegi. Mikilvægt er að huga að öryggi óvarinna vegfarenda.

Virðingarfyllst
f.h. Vegagerðarinnar.
Cecilía Þórðardóttir
Verkefnastjóri á Höfuðborgarsvæði



Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar
Borgartún 12-14
105 Reykjavík

Reykjavík, 20. febrúar 2025

Efni: Umsögn Veitna vegna deiliskipulags Borgarlínu 1.lotu – Laugavegur frá Hallarmúla að Hlemm

Mál 1536/2025

Veitur hafa fengið til umsagnar deiliskipulagstillögu Borgarlínu 1.lotu – Laugarvegur frá Hallarmúla að Hlemm. Með tilkomu nýs deiliskipulags bætast við Borgarlínubrautir frá Suðurlandsbraut að Katrínartúni ásamt einni stöð, Hátún. Hjóla- og göngustígum er bætt við beggja vegna Borgarlínubrauta og þannig er aðgengi virkra ferðamáta við götum verulega bætt. Öryggi allra vegfarenda er verulega bætt. Akreinar fyrir almenna bílaumferð verða að mestu leyti einbreiðar, nema við gatnamót Kringlumýrabrautar og Suðurlandsbrautar.

Veitur hafa farið yfir fyrirbyggjandi deiliskipulagstillögu vegna Borgarlínu og vilja koma á framfæri eftirfarandi athugasemdum:

Veitur telja mikilvægt að fjallað sé um lagnaleiðir Veitna í fyrirbyggjandi tillögu. Hins vegar hefur þegar verið unnin forhönnun þar sem lagnaleiðir hafa verið skilgreindar. Þar sem fyrirhugað er að þetta byggð meðfram Borgarlínu er nauðsynlegt að lagnaleiðir séu tryggðar og sýnilegar og skýrt skilgreindar í deiliskipulagi.

Þétting byggðar og aukið byggingarmagn meðfram Borgarlínu kallar á viðeigandi skipulagningu innviða, og mikilvægt er að lagnakerfi geti þjónað framtíðarþörfum svæðisins án óþarfa raskana eða tafar. Óskipulagt borgarland, einkum í Reykjavík af skörum skammti víða í borginni. Þess vegna telja Veitur afar brýnt að gert sé ráð fyrir veitukerfum og þau séu sýnileg. Veitur óska eftir því að kvaðir fyrir lagnaleiðir verði sýndar á uppdráttum í samræmi við forhönnun. Með þessu verður tryggt að nauðsynlegir innviðir fylgi þróun svæðisins og að rekstur veitukerfa verði eins hnökralaus og hægt er til framtíðar.

Mælihus vatnsveitu er innan skipulagssvæðisins. Mælihusið er sýnt á skýringarmynd í tillögunni en ekki á deiliskipulagsuppdrætti. Veitur óska eftir að mælihusið verði sýnt á deiliskipulagsuppdrætti til að tryggja aðgengi og rekstraröryggi þess til framtíðar.

Við viljum þakka fyrir gott samráð við Borgarlínuteymið og við leggjum ríka áherslu á áframhaldandi gott samstarf við hönnun og útfærslu verkefnisins. Við óskum eftir því að þessar athugasemdir verði teknar til greina og að skipulagstillagan verði uppfærð í samræmi við þær.



Í ljósi þess að um er að ræða fyrsta auglýsta deiliskipulag Borgarlínu telja Veitur mikilvægt að kvaðir og lagnaleiðir séu skýrar á uppdráttum til að tryggja innviðir meðfram Borgarlínu séu tryggðir til framtíðar.

Virðingarfyllst,
f.h. Veitna

Helga Rún Guðmundsdóttir



Umhverfis- og skipulagssvið
B.t. Þuríður María Guðmundsdóttir
Borgartún 12-14
105 Reykjavík

20.2.2025

Umsögn SHS vegna tillögu að nýju deiliskipulagi, vegna máls nr. 1536/2024
Borgarlína 1. lota - Laugavegur frá Hallarmúla að Hlemmi - USK24090202

Slökkviliðs höfuðborgarsvæðisins, SHS, hefur fengið til umsagnar tillögu að deiliskipulagi vegna 1.lotu Borgarlínu - Laugavegur frá Hallarmúla að Hlemmi.

Umsögn:

Slökkvilið höfuðborgarsvæðisins vill leggja áherslu á að akbrautir borgarlínu verði opnar öllum viðbragðsaðilum öllum stundum hvort sem er í forgangsakstri eða ekki. Í kafla 3.3.3. Borgarlínubrautir, bls. 22/26, segir: *Á deiliskipulagsupprætti eru merktar Borgarlínubrautir, sér akreinar fyrir almenningssamgöngur. Í sérrými almenningssamgangna er aðeins heimilaður akstur tengdur almenningssamgöngum og akstur neyðarbíla með forgangsljós.*

Af þessu orðalagi að dæma er óljóst hvort neyðarbílar þurfi að vera með forgangsljós kveikt eða nóg sé að hafa þau á bílnum. Að mati SHS ætti hér frekar að skilgreina akstur bíla sem leyfi hafa til neyðaraksturs, hvort sem um er að ræða lögreglu, slökkvilið eða sjúkrabíla.

SHS sér meðal annars fyrir sér að nýta akbrautir borgarlínu til sjúkraflutninga sem ekki eru allir farnir í forgangsakstri.

Ef að viðbragðsaðilar hafa aðgang að akbrautum borgarlínu þarf að passa að neyðarbílar festist ekki inni á þeim. Til dæmis við stoppistöðvar, þar eru líkur á að tveir vagnar stoppi samtímis og neyðaraksturbíll komist ekki framhjá. Á stöðum, framan við stoppistöðvar, þarf því að vera hindranalaust aðgengi út af borgarlínuakbraut inn á almenna akbraut. Passa þarf hæð á götuköntum á þeim stöðum þar sem hægt verður að keyra út af/inn á.

Virðingarfyllt,
f.h. Slökkviliðs höfuðborgarsvæðisins

Atli Freyr Runólfsson
Sérfræðingur



Reykjavík 31.01.2024
2025010355

Umhverfis- og skipulagssvið
Borgartún 12-14
105 Reykjavík

**Umsögn Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur um mál nr. 1536/2024 í skipulagsgátt,
Borgarlína 1. lota - Laugavegur frá Hallarmúla að Hlemmi - USK24090202.
Tillaga að nýju deiliskipulagi**

Vísað er til máls nr. 1536/2024 í skipulagsgátt, Borgarlína 1. lota - Laugavegur frá Hallarmúla að Hlemmi - USK24090202. Tillaga að nýju deiliskipulagi. Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur (HER) hefur farið yfir málið og gögn þess.

HER telur ekki ástæðu til að gera athugasemdir við framlagða deiliskipulagstillögu.

Virðingarfyllt

f.h. Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur

Svava S. Steinarsdóttir
Verkefnastjóri



Reykjavík 20. febrúar 2025

Umsögn um: Borgarlína 1. lota - Laugavegur frá Hallarmúla að Hlemmi

Umsagnarnefnd Landssamtaka hjólreiðamanna (LHM) hefur skoðað kynningu á tillögu að nýju deiliskipulagi fyrir göturými efsta hluta Laugavegar..

Tillagan er hluti af 1. lotu Borgarlínu og afmarkast af lóðarmörkum í norðri (Hátún 2-10 og Nóatún 17), deiliskipulagsmörkum fyrir Hlemm í vestur, fyrirhuguðum deiliskipulagsmörkum Borgarlínu um Suðurlandsbraut austan megin, og að lóðarmörkum sunnan við Laugaveg. Með tilkomu nýs deiliskipulags bætast við Borgarlínubrautir frá Suðurlandsbraut að Katrínartúni ásamt einni stöð, Hátún. Hjóla- og göngustígum er bætt við beggja vegna Borgarlínubrauta og þannig er aðgengi virkra ferðamáta við götum verulega bætt. Öryggi allra vegfarenda er verulega bætt. Akreinar fyrir almenna bílaumferð verða að mestu leyti einbreiðar, nema við gatnamót Kringlumýrarbrautar og Suðurlandsbrautar. Grænni ásýnd gatnanna aukin með skilgreindum svæðum fyrir gróður og regnvatnslausnir ofanjarðar ásamt torgsvæði.

Ábendingar LHM við deiliskipulagið

3.3.4. Hjólastígar

Í öllum tilfellum gerir LHM ráð fyrir því að við hönnun hjólastíga tengdum Borgarlínu verði

HÖNNUNARLEIÐBEININGAR FYRIR HJÓLREIÐAR

Leiðbeiningar sveitarfélaga höfuðborgarsvæðisins og Vegagerðarinnar

19.12.2019

(eða síðari útgáfu) fylgt í hvívetna, að öll tiltæki úrræði í *reglugerð um umferðarmerki og notkun þeirra* verði nýtt, og að haft verði frumkvæði að frekari tillögum um viðbætur í þá reglugerð eins og þörf er á.

Til mikils er að vinna fyrir grænar og virkar samgöngur, sem styðja við loftlagsmarkmið og alþjóðlegar skuldbindingar Íslands, sem og til þess að reyna að draga úr aukningu á bílaumferð, að hjólastígar hvetji til hjóleiða og tengist vel við núverandi og komandi hjólastíga. Hjólaleiðir þurfa að vera eindregnar, beinar, greiðar og án óþarfa hæðarbreytinga eins og frekast er kostur; en umfram allt öruggar jafnvel þó svo það sé á kostnað meintra þæginda bílstjóra.

3.3.8. Gatnamót

Laugavegur-Suðurlandsbraut-Kringlumýrarbraut

Á uppdrætti er sýnd leiðbeinandi útfærsla en hönnun gatnamótanna er ekki lokið. LHM leggur þó áherslu á að þveranir hjólandi yfir gatnamót séu **beinar og greiðar** líkt og þveranir akandi og séu ekki lakari en þær. Hjólandi eiga ekki að þurfa að taka krappar beygjur og sveigjur til að komast yfir

gatnamót. Þótt ekki sé um fullnaðarhönnun þessara gatnamóta að ræða vilja samtökin benda á þetta atriði á þessu stigi.

3.3.13. Hjólastæði

Gert er ráð fyrir hjólastæðum á aðkomusvæði stöðvar.

Að mati LHM ætti að vera gert ráð fyrir stæðum fyrir reiðhjól og hlaupahjól á öllum borgarlínustöðvum kannski með undantekningu af stöðvum í miðborginni þar sem geta verið stæði aðgengileg alveg í grennd við borgarlínustöðvar. Á stöðvum má líka gera ráð fyrir tengjum fyrir hleðslu rafhjóla.

Gæta þarf sérstaklega að þeim vandamálum sem leigurafhlaupahjól skapa. Slæm reynsla er af því hvernig leigjendur skilja við þau út um allt, hvort sem er mitt á hjólastígum eða gangstéttum og við biðskýli. Huga þarf að góðum lausnum svo leigurafhlaupahjólum verði ekki illa lagt á stoppistöðvum Borgarlínu í því samhengi.

LHM hafa ítrekað bent á vandræðin sem hafa fylgt leigurafhlaupahjólum, t.d. í bréfi: „*Mótmæli við samninga við leigufyrirtæki með rafhlaupahjól*“ sem m.a. voru send Reykjavíkurborg, Kópavogsbæ, Vegagerðinni og mörgum fleirum veghöldurum í lok des. / byrjun nóv. 2023.

Sveitarfélögin þurfa að finna lausn með fyrirtækjum sem reka þessa þjónustu þar sem skipulagðar eru fastar stöðvar þar sem skylda er að skila deilifarartækjum. Slíkar stöðvar ættu að vera á öllu stoppistöðvum Strætó og Borgarlínunnar, við alla grunn- og leikskóla, við verslanir og þjónustu og í flestum eða öllum götum á 1-2 stöðum. Þær ættu ýmist að vera í plani við gangstéttir þar sem pláss er en ella á að taka frá bílastæði í götuplani (sjá dæmi um slíkt þar sem bílastæði voru tekin af í Sturlugötu nálægt Torfhildargötu fyrir reiðhjóla- og rafskútustæði). Hönnun þeirra ætti að vera samræmd en til að byrja með er líklega nóg að grunnstöð sé merkt með skilti og að tveir eða fleiri hjólabogar eða statív fyrir hlaupahjól séu sett upp.

Landssamtök hjólréiðamanna vilja mjög gjarnan fá að skoða hönnunartillögur á síðari stigum eftir því sem þær verða til en gera þarf ráð fyrir að þær tillögur sem eru í 1. lotu eigi eftir að taka talsverðum breytingum í frekari hönnun.

Virðingarfyllt
f.h. stjórnar LHM

Árni Davíðsson

Um Landssamtök hjólréiðamanna

Landssamtök hjólréiðamanna (LHM) eru hagsmunasamtök sem hafa að markmiði m.a. að efla hjólréiðar á Íslandi sem heilsusamlegan lífsmáta og sem samgöngumáta. Öll helstu hjólréiðafélög landsins eiga aðild að LHM. Samtökin eru þó ekki aðeins málsvári félagsmanna hinna ýmsu hjólréiðafélaga sem telja yfir 2000 manns heldur eru þau jafnframt málsvári allra sem hjóla á Íslandi. LHM er aðildarfélag að European Cyclists' Federation, sem eru heildarsamtök fyrir hjólréiðafélög til samgangna og ferðalaga í Evrópu. Aðildarfélag ECF er að finna í flest öllum löndum Evrópu. LHM hlaut samgönguviðurkenningu Reykjavíkurborgar 2012 fyrir virka þátttöku og áhrif í að efla hjólréiðar á Íslandi.

Sólveig Helga Jóhannsdóttir

Umsögn birt 10.01.2025

Klasi ehf fyrir hönd dótturfélags síns ÞR Lágmúli 2 ehf sem heldur á lóðarvilyrði og samning um uppbyggingu lóðarinnar Lágmúli 2 gerir eftirfarandi athugasemd:

Gerð er athugasemd við skipulagsmörk deiliskipulagstillögunnar við gatnamót Suðurlandsbrautar og Kringlumýrarbrautar.

Fyrir liggur lóðarvilyrði um uppbyggingu á umhverfisvænni byggingu á lóð Lágmúla 2. Í verkefninu Lágmúli 2 - C40 eru vænt lóðarmörk skilgreind út að núverandi gangstéttum við Kringlumýrarbraut og Suðurlandsbraut, sbr meðfylgjandi mynd.

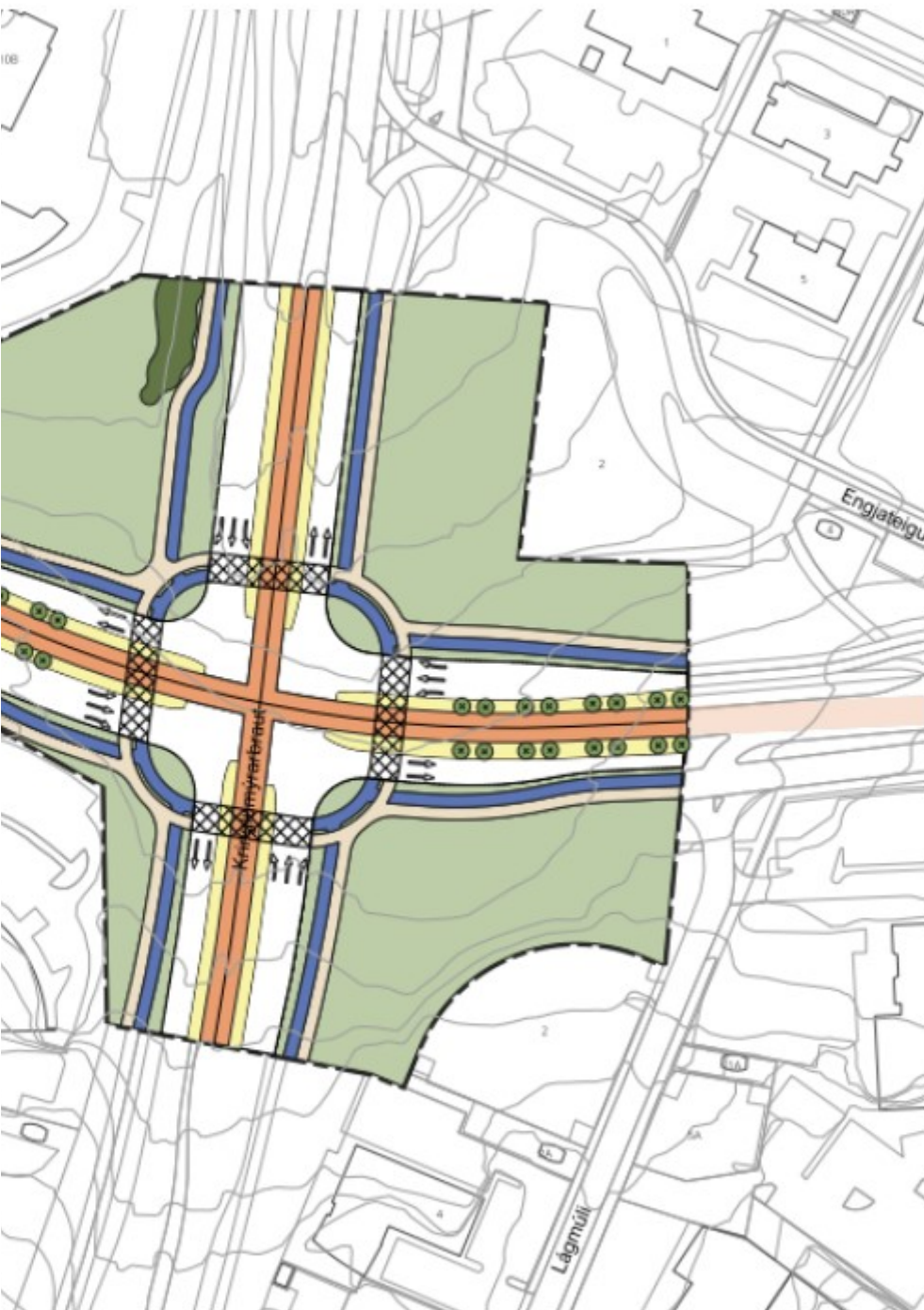
Áður hefur verið auglýst skipulagslýsing fyrir lóðirnar Lágmúla 2-8 og þar kemur fram að megin atriði tillögunnar séu m.a. að nýta óbyggt land aðlægt Suðurlandsbraut með vísan til góðrar nýtingar á landi og þéttingu byggðar aðlægt borgarlínuleið.

Samkvæmt tillögu að deiliskipulagi sem nú er í auglýsingu verður hluti af væntri lóð skilgreind sem opið svæði en C40 verkefnið gerir ráð fyrir húsnæði fyrir bæði atvinnu og íbúðir með byggingarreit að fyrrnefndum gangstéttum.

Gerð er athugasemd við skipulagsmörk á horni Kringlumýrarbrautar og Suðurlandsbrautar sem liggur að Lágmúla 2.

- [PNG](#)

[Lágmúli 2.png](#)



Fyrirvari: Afmörkun lóðarinnar er til viðmiðunar og er ekki bindandi fyrir endanleg móðun. Lóðar ásamt byggingarrétti í samþykktu deiliskipulagi. Stærð og staðsetning byggingarmagn o.fl. verður nánar ákveðin í deiliskipulagi. Endanleg mörk lóðarinnar verða ákvarðað eftir samþykkt nýs deiliskipulags, t.d. vegna göngustíga eða lagna.

Náttúruverndarstofnun

Axel Benediktsson

Umsögn birt **10.02.2025**

Takk fyrir erindið

Náttúruverndarstofnun bendir á að í 2. mgr. 68. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd kemur fram að leita skal umsagnar Náttúruverndarstofnunar við gerð deiliskipulags á náttúruverndarsvæðum og á svæðum sem njóta sérstakrar verndar skv. 61. gr. laganna.

Náttúruverndarstofnun telur að svæðið sem deiliskipulagstillagan nær til sé hvorki á náttúruverndarsvæðum né á svæðum sem njóta sérstakrar verndar. Stofnunin áformar því að veita ekki umsögn varðandi tillöguna. Ef sveitarfélagið hefur athugasemd við afgreiðslu stofnunarinnar er hægt að koma því á framfæri með því að senda tölvupóst á nattura@nattura.is

5

Reykjavíkurborg
Tjarnargata 11
101 Reykjavík

Sent í Skipulagsgátt

Reykjavík, 18. febrúar 2025

Mál nr. 1536/2024: Borgarlína 1. lota – Laugavegur frá Hallarmúla að Hlemmi. Athugasemdir Vallhólma ehf. vegna skipulagstillögu.

1. Inngangur

Vísað er til auglýsingar í Skipulagsgáttinni um skipulagstillögu Borgarlínu 1. lotu – Laugavegur frá Hallarmúla að Hlemmi (USK24090202) („skipulagstillagan“), þar sem veittur er kostur á að koma að athugasemdum eigi síðar en 20. febrúar 2025.

Umbjóðandi okkar Vallhólmi ehf., kt. 570703-2260, sem er lóðarhafi að Laugavegi 178, hefur falið okkur að koma eftirfarandi athugasemdum á framfæri vegna skipulagstillögunnar en ljóst er að verði fyrirhugaðar breytingar að veruleika munu þær hafa veruleg áhrif á hagsmuni og réttindi félagsins.

2. Landnotkun – breytt lóðarmörk

Skipulagstillagan er hluti af 1. lotu borgarlínu og varðar efsta hluta Laugavegar. Í greinargerð með tillögunni, dags. 12. september 2024, er fjallað um deiliskipulag borgarlínu um Laugaveg. Sérstaklega er fjallað um breytt lóðarmörk í kafla 3.1.1, bls. 17, þar sem segir:

„Lóðarmörk eru sýnd á deiliskipulagsuppdraetti, bæði núverandi og breytt lóðarmörk. Breyta þarf lóðarmörkum Hátúns 4, Nóatúns 17 og Laugavegs 178 vegna breytinga á göturýminu. Núverandi lóðarmörk ná inn á skipulagssvæðið en með breyttum lóðarmörkum verða þau utan skipulagsmarka.“

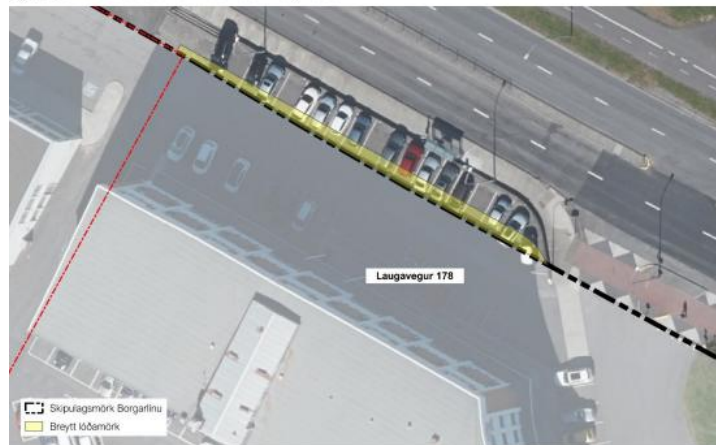
Breyting á stærðum þessara lóða er síðan sett fram með eftirfarandi hætti:

Lóð	Stærð lóðar FYRIR	Stærð lóðar EFTIR
Hátún 4	4.065 m ²	4.046 m ²
Nóatún 17	4.831 m ²	4.810 m ²
Laugavegur 178	3.824 m ²	3.743 m ²

Jafnframt eru brottfelld lóðarmörk sýnd á eftirfarandi tveimur myndum:



Mynd 3:2 Brottfelld lóðamörk við Hátún 4 og Nóatún 17.



Mynd 3:3 Brottfelld lóðamörk á Laugavegi 178.

3. Athugasemdir við skipulagstillöguna

3.1 Valkostamat og meðalhófssjónarmið

Samkvæmt greinargerð með skipulagstillögunni er forhönnun næsta skref borgarlínu þar sem unnið verði með og valið hvaða valkosti verður unnið áfram með. Þannig verði stöðvar og lega borgarlínubrauta staðsettar frekar í kjölfar greininga og mælinga. Tilgangur deiliskipulagsins er að innleiða borgarlínu inn í skipulagið í samræmi við forhönnun, rammahluta aðalskipulags og umhverfismat.

Af deiliskipulagstillögunni verður ekki séð að fullnægjandi valkostamat hafi farið fram um nánari staðsetningu borgarlínu og það metið með hliðsjón af hagsmunum lóðarhafa og fasteignareiganda á svæðinu, sbr. 1. málsl. 5. mgr. 12. gr. skipulagslaga nr. 123/2010. Á það sama við um líkleg áhrif fyrirhugaðra framkvæmda og starfsemi á aðliggjandi svæði og ýmsa umhverfispætti, sbr. 5.4.1. gr. skipulagsreglugerðar nr. 90/2013.

Þar sem málið er enn á hönnunarstigi er mikilvægt að lagður verði frekari grundvöllur að tillögum á staðsetningu borgarlínunnar og að í áframhaldandi vinnu verði lagt mat á aðra möguleika sem skerða réttindi lóðarhafa að Laugavegi 178 minna en núverandi tillaga gengur út frá með hliðsjón af meðalhófssjónarmiðum.

Í skipulagsupphætti eru áhrif skipulagstillögunnar sýnd, þar á meðal hvar skerðing verður á lóðarmörkum á svæðinu. Uppdrátturinn sýnir bersýnilega hversu langt er gengið á réttindi lóðarhafa að Laugavegi 178 umfram aðra og án þess að gengið sé á opin svæði í borgarlandi.

Í fyrirbyggjandi skipulagsgögnum kemur ekki fram hvað skýrir nauðsyn þess að taka svo stóran hluta lóðarinnar að Laugavegi 178 undir borgarlínu á þessu svæði og með þeim hætti sem gert er. Skerðingin tekur yfir fjölda bílastæða sem verða ónothæf við breytinguna á sama tíma og landsvæði andspænis lóðinni, sem er opið svæði á borgarlandi, er ekki nýtt þar undir heldur haldið sem opnu svæði. Þetta sést m.a. á eftirfarandi mynd úr upphættinum (þar sem rauð lína sýnir breytt lóðarmörk):



Meðal markmiða skipulagstillögunnar er að núverandi tré og gróður skuli varðveita eins og kostur er, eins og fram kemur á bls. 13 í greinargerðinni. Þótt ekki verði gert lítið úr mikilvægi þess að halda opnum svæðum og trjágróðri á skipulagssvæðinu er mikilvægt í áframhaldandi vinnu að vega saman andstæða hagsmuni þegar lagt er mat á valkosti og staðsetningu borgarlínu, þ.e. hvort skerða eigi réttindi lóðarhafa og verðmæti fasteigna andspænis sama fermetrafjölda á opnu svæði í borgarlandi.

Minnt skal á að við undirbúning og ákvarðanatöku sem þessa gildir óskráð meðalhófsregla stjórnisýsluréttar, eins og almennt á við um setningu stjórnvaldsfyrirmæla, sbr. t.d. til hliðsjónar *álit umboðsmanns Alþingis í máli nr. 12291/2023, í máli nr. 913/1993 og í máli nr. 384/1991*. Sömu sjónarmið eiga því við hér eins og almennt að stjórnvöld mega ekki íþyngja borgurunum að nauðsynjalausu. Ef aðrar leiðir eru færar ber að velja þá vægustu og auk þess gæta hófs við beitingu þess úrræðis.

Mikilvægt er að aðrir kostir séu metnir og leitað verði leiða til draga eins og kostur er úr þeirri skerðingu og tjóni sem umbjóðandi okkar mun verða fyrir vegna skipulagsins við þá vinnu sem framundan er við nánari staðsetningu borgarlínunnar.

3.2 Skipulagsgögn ekki fullnægjandi um áhrif skipulagstillögunnar

Umbjóðandi okkar telur fyrirbyggjandi skipulagsgögn auk þess ekki fullnægjandi um áhrif á landnotkun á skipulagssvæðinu hvað lóðina að Laugavegi 178 varðar.

Deiliskipulagsuppdráttur sýnir að lóðin að Laugavegi 178 mun sæta skerðingu sem nemur 81 m². Umbjóðandi okkar mótmælir þessu þar sem sú breyting sem verður á lóðinni í reynd mun meiri áhrif á stöðu félagsins en framangreindar tölur gefa til kynna.

Samkvæmt útgefnu mæliblaði af hálfu Reykjavíkurborgar er flatarmál lóðarinnar stærri en að framan greinir eða 3.922 m² en ekki 3.824 m². Lóðin hefur því verið afmörkuð stærri af hálfu Reykjavíkurborgar og verið þannig í notkun lóðarhafa um áratugaskeið og breytingin því a.m.k. 179 m² og áhrifin á nýtingu hennar mikil.

Þannig hefur sá hluti lóðarinnar sem fyrirhugað er að nýta undir borgarlínu verið nýtt sem bílastæði og mun fyrirhuguð breyting á deiliskipulaginu leiða til þess að bílastæðum fækkar um 15-20 á lóðinni með tilheyrandi verðrýrnun á fasteigninni.

Eins og fram kemur víða í skipulagsgögnum vegna borgarlínu er ljóst að hún mun hafa veruleg áhrif á umferð og m.a. fækka bílastæðum. Í þeim efnum verður Reykjavíkurborg þó að gæta hófs og ekki er heimilt að ganga lengra þar en nauðsyn ber til þegar um er að ræða bílastæði sem tilheyra lóðarhöfum.

Mikilvægt er að nánar sé skoðað hvort og þá hvaða möguleikar eru í stöðunni sem ganga ekki eins langt og núverandi tillaga og takmarka þannig tjón sem annars mun leiða af fyrirhuguðum skipulagsbreytingum.

3.3 Skerðing á lóðarréttindum umfram aðra

Fyrir liggur að lóðin að Laugavegi 178 er eina lóðin á því svæði sem fjallað er um í skipulagstillögunni sem þarf að sæta verulegri skerðingu á lóðarmörkum vegna borgarlínu og verulega umfram það sem aðrir lóðarhafar í næsta nágrenni þurfa að þola, eins og áður er rakið.

Til samanburðar er skerðing á nálægum lóðum bæði minni hvað flatarmál varðar og svæðið sem tekið er undir borgarlínu ekki þess eðlis eða nýtt með þeim hætti að hún hafi eins mikil áhrif á verðmæti þeirra fasteigna sem um ræðir. Má í því sambandi benda á samanburð við þær tvær lóðir sem vísað er til varðandi breytt lóðamörk, annars vegar Hátún 4 og hins vegar Nóatún 17. Aðeins er um 20 m² skerðingu á þeim lóðum að ræða sem hefur lítil sem engin áhrif á nýtingu þeirra lóða þar sem um græn svæði er að ræða. Þá er lítil sem engin skerðing á opnu svæðum í nágrenninu.

Þá ber að benda á að á útgefnu mæliblaði Reykjavíkurborgar, dags. 25. nóvember 2024, er kvöð um bílastæði á þeim hluta lóðarinnar sem fyrirhugað er að taka undir borgarlínu samkvæmt skipulagstillögunni.

Af framangreindu leiðir að sú skerðing sem umbjóðandi okkar verður fyrir er verulega umfram það sem aðrir í næsta nágrenni þurfa að þola og hefur meiri áhrif á verðmæti fasteignar hans en annarra á sama svæði sem verður ekki skert bótalaust.

4. Niðurlag

Að lokum vill umbjóðandi okkar minna á að tilgangur auglýsingar á þessu stigi skipulagsferilsins hefur það að markmiði, í samræmi við þá þróun sem hefur orðið í umhverfisrétti síðustu ár, að rýmka möguleika almennings á að taka þátt í undirbúningi ákvarðana og koma á framfæri athugasemdum við hana á meðan á málsmeðferð stendur, sbr. c- og d-lið 1. gr. skipulagslaga nr. 123/2010. Er markmiðið þar m.a. að

réttur einstaklinga og lögaðila verði ekki fyrir borð borinn þótt hagur heildarinnar sé hafður að leiðarljósi.

Ljóst er að umfang og áhrif þeirra breytinga sem um ræðir við Laugaveg 178 mun hafa veruleg áhrif á hagsmuni félagsins og starfsemi þess. Því er mikilvægt að litið sé til þeirra sjónarmiða sem hér hafa verið raktar þegar teknar eru frekari ákvarðanir í tengslum við skipulagstillöguna. Að sama skapi er það hlutverk borgarinnar að gæta að samskiptum við þá sem eiga hagsmuna að gæta í þessu samráðsferli og þannig stuðla að meiri sátt um ákvarðanir og auka líkurnar á að þær séu byggðar á fullnægjandi grundvelli.

Með vísan til þess sem hér hefur verið rakið er óskað eftir því að Reykjavíkurborg taki athugasemdir umbjóðanda okkar til nánari skoðunar og leiti leiða til að ná markmiðum um að leggja borgarlínu við lóðina að Laugaveg 178 með öðrum kostum sem hafa minna tjón í för með sér fyrir lóðarhafa. Þá er þess óskað að haft verði náið samráð við félagið um næstu skref í málinu. Félagið mun áskilja sér allan rétt til að gæta hagsmuna sinna í málinu verði af umræddum framkvæmdum.

Virðingarfyllt

LOGOS lögmannspjónusta

Benedikt Egill Árnason lögmaður

ATHUGASEMDIR

vegna skipulagstillögu, mál nr. 1536/2024

“Borgarlína 1. Lota – Laugavegur frá Hallarmúla að Hlemmi – USK24090202”

Reykjavík, 20. febrúar 2025

Efni: Athugasemdir v. máls nr. 1536/2024

Vísast til auglýsingar á skipulagsgátt nr. 1536/2024, en um er að ræða 1. lotu Borgarlínu með yfirskriftina „Borgarlína 1. Lota – Laugavegur frá Hallarmúla að Hlemmi – USK24090202“

Fram kemur að á fundi umhverfis- og skipulagsráðs þann 25. September 2024 og borgarráðs Reykjavíkur þann 3. október 2024 hafi verið samþykkt að auglýsa tillögu að nýju deiliskipulagi fyrir göturými efssta hluta Laugavegar.

Meðfylgjandi auglýsingunni fylgdi með skjal með yfirskriftinni „Borgarlína 1 lota _Laugavegur frá Hallarmúla að Hlemmi – Deiliskipulagsuppr.“

Einnig fylgdi „Borgarlína 1. Lota – Laugavegur frá Hallarmúla að Hlemmi – Greinargerð“

Fyrir hönd eftirtalinna fyrirtækja er komið á framfæri neðangreindum athugasemdum;

Ormsson hf., Sýn hf., Lyfja hf., Samkaup hf., Lækningar hf., Skurðstofan ehf.

Athugasemdir:

Af deiliskipulagsupprætti þeim sem fylgdi virðist áherslan vera á Laugaveg en ekki Suðurlandsbraut. Engin athygli virðist vera á götuna frá Hallarmúla þvert á yfirskriftina. Virðist þó miðað við myndina að gert sé ráð fyrir að Suðurlandsbraut verði 1+1 hvað bifreiðar varðar, þ.e. að aðeins **ein akrein** í vestur og **ein akrein** í austur.

Í greinargerðinni, sem er dags. 12. september 2024, segir að sett sé fram „deiliskipulagstillaga fyrir 1. Lotu Borgarlínu um Laugaveg ásamt gatnamótum við Suðurlandsbraut að Katrínartúni.“ Þá er vísað til þess að við skipulagsmörk austan við gatnamót Kringlumýrabrautar taki við „deiliskipulag Borgarlínu um Suðurlandsbraut“. Við nánar afmörkun deiliskipulags segir „Frá og með gatnamótum Kringlumýrabrautar að gatnamótum við Katrínartún“. Það virðist því ekki verið um að ræða deiliskipulag á Suðurlandsbraut, þvert á fyrirsögnina, enda Hallarmúlí á Suðurlandsbraut.

Engu að síður er vikið að Suðurlandsbraut í texta þeim sem fylgir sem og teikningum, eins og að ofan var greint frá.

Helstu breytingar eru á þessum kafla Laugavegs að „Akreinar fyrir almenna bílaumferð verða að mestu leyti einbreiðar, nema við gatnamót Kringlumýrabrautar og Suðurlandsbrautar“

Á bls. 23 í greinagerð segir;

„Á laugavegi og Suðurlandsbraut er **ein akrein** fyrir almenna bílaumferð í hvora átt ásamt beygjuakreinum við gatnamótin.“

Fyrir hönd umbj. minn er lýst yfir mótmælum við þeim fyrirætlunum sem þarna birtast. Því er mótmælt að fækkað verði akreinum á Suðurlandsbraut og Laugavegi (sem tillagan varðar beint). Jafnframt er því hafnað að stækkun vegsvæðis hafi neikvæð áhrif á fjölda bílastæða.

Með því að fækka bifreiðum sem geta ekið um Laugaveg (og Suðurlandsbraut) og hægja á umferð, er verið að beina öikumönnum bifreiða frá hinu umfangsmikla verslanasvæði sem Suðurlandsbraut, Skeifan og Múlar eru. Með því er óhjákvæmilega verið að fækka þeim viðskiptavinum sem leita til fyrirtækja á umræddu svæði.

Vísast til innsends rökstuðnings, sömu aðila, sem var sendur vegna „*Aðalskipulag Reykjavíkur 2040 – Tillaga, rammahluti, - Borgarlína 1. Lota: Ártún – Fossvogsbrú*“ dags. 24.1.2025.

Því er **mótmælt** að fækka eigi akreinum og beygjum á Suðurlandsbraut og Laugavegi sem og að hægja verulega á umferð á svæðinu. Borgarlína megi ekki hafa neikvæð efnahagsleg áhrif á atvinnustarfsemi á þessum mikilvægu verslunarsvæðum.

Óskað er eftir nánar samráði við fyrirliggjandi hagaðila áður en frekari ákvarðanir verða teknar, eftir atvikum með því að taka mið af fyrirliggjandi sjónarmiðum, boða til áheyrnarfundar eða annars samstarfs. Þá er óskað eftir að tekið verði tillit til þessa sjónarmiða við frekari skipulagsvinnu.

Virðingarfyllst,

f.h. hönd Ormsson hf., Sýn hf., Lyfju hf., Samkaupa hf.,

Lækninga hf. og Skurðstofunnar ehf.

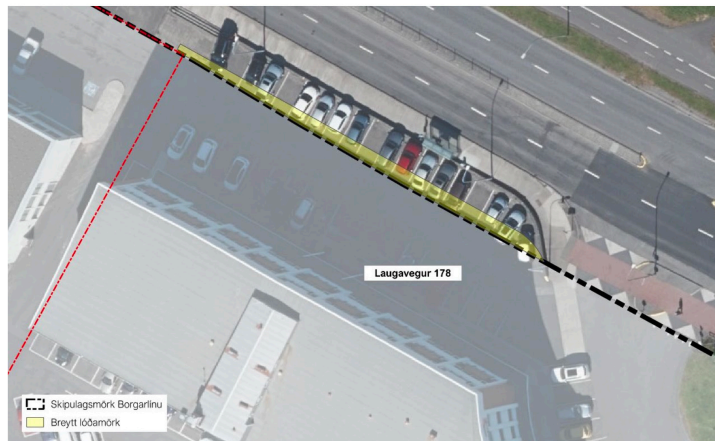
Vilhjálmur Þ. Á. Vilhjálmsson hrl.

Borgarlína 1. lota - Laugavegur frá Hallarmúla að Hlemmi

Við sem húseigendur að hluta Laugavegs 178, og rekstraraðilar Hársnyrtistofunnar Laugavegi 178 í sama húsi, gerum eftirfarandi athugasemdir við framkvæmd vegna Borgarlínu. 1. lota Laugavegur frá Hallarmúla að Hlemmi.

Gera má ráð fyrir að aðstæður fyrir þjónustu sem okkar rekstri tilheyrir, breytist verulega til skaða við fyrirhugaðar framkvæmdir Borgarlínu við fyrrnefndan hluta Laugavegs. Einnig varanlegan skaða að framkvæmdum loknum, og til allrar framtíðar. Gert er ráð fyrir bílastæðum meðfram Borgarlínu við Laugaveg númer 168-174, en ekki við Laugaveg 176-178, þar sem tugir bílastæða verða eyðilögð/fjarlægð.

Nauðsynlegt er að hafa bílastæði áfram við götu meðfram Borgarlínu við Laugaveg 176-178, svo eðlilegt flæði samgangna verði við verslanir og margvíslega aðra þjónustu á svæðinu. Þegar framkvæmdir af þessari stærðargráðu við Borgarlínu fara fram, mun það hafa mikil og neikvæð viðskiptaáhrif, og líklegt að þær fari duglega fram úr sér, bæði í kostnaði og tíma.



Mynd sýnir brottfeld lóðamörk á Laugavegi 178 ásamt bílastæðum sem verða eyðilögð/fjarlægð.

Sótt var um byggingu bílageymslu neðanjarðar að baki Laugavegs 178 en því synjað af borgaryfirvöldum. Það er óskiljanlegt að veita ekki leyfi til bílageymslu, þegar það eru mörg fordæmi fyrir því að þau virka vel á miðborgarsvæðinu. Bílastæðastefna borgaryfirvalda er sérkennileg eins og borgarfulltrúar hafa nefnt, stæðum fækkað að ástæðulausu án þess að aðrar lausnir taki við.

Talað er um að akstur Borgarlínu hefjist árið 2031. Hvort það næst eða ekki munu þessar framkvæmdir raska miklu á þessu svæði til langs tíma og ekki er ólíklegt þegar breytingar sem þessar verða, mun álag aukast á umferð og í bílastæði í minni götum í næsta nágrenni.

Við sem höfum rekið fyrirtæki okkar við þennan hluta Laugavegs til tuga ára, vonum að tillit sé tekið til álita okkar, og þeirra sem starfa við og þiggja þjónustu og verslun á svæðinu. Við munum auðvitað áskilja okkur allan rétt að gæta hagsmuna okkar, ef framvinda framkvæmda verður á þennan skaðlega hátt.

Annað mál, en skylt og tengt sem þörf ábending.

Sé Borgarlínu þörf? Því er hún ekki lögð neðan Laugavegs og inn með Suðurlandsbraut neðanveðri, þar sem engar byggingar né önnur fyrirstaða er til staðar, alla leið inn að verslunarmiðstöðinni í Glæsibæ?

Í stað þess skulu eyðilögð/fjarlægð fleiri tugir, ef ekki hundruð bílastæða inn með allri Suðurlandsbraut, svo langt sem hún nær.

Þörf er á bættum samgöngum á höfuðborgarsvæðinu, það vita allir. En vinnubrögð sem þessi eru í vaxandi óþökk borgarbúa Reykjavíkur. Það þarf ekki víðtækari skoðanakönnun en á góðri hársnyrtistofu, til að komast að þeirri niðurstöðu.

Með von um virðingu og skilning á ofanrituðu.

Eigendur Hársnyrtistofunnar Laugavegi 178.

Þorberg Ólafsson

Elmar Þorbergsson

Íbúaráð Hlíðahverfis

Pétur Marteinn U. Tómasson

Umsögn birt **20.02.2025**

Á fundi Íbúaráðs Miðborgar og Hlíða 23. janúar sl. var undirrituðum falið að koma eftirfarandi sjónarmiðum ráðsins á framfæri við tillögu þessa:

Íbúaráð Miðborgar og Hlíða lýsir yfir mikilli ánægju með að Borgarlínuverkefnið í heild. Sér í lagi er ánægjulegt að sjá áherslu á gróður við Borgarlínuleiðina á svæðinu. Þá er fagnaðarefni að svo virðist sem auka eigi öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda á gatnamótum Laugavegar og Kringlumýrarbrautar með því að fjarlægja beygjuvasa.

F.h. Íbúaráðs Miðborgar og Hlíða,
Pétur Marteinn Urbancic Tómasson

18

Umsögn um tillögu að breyttu deiliskipulagi v borgarlínu Laugarvegur - Hallarmúli

Ágætu starfsmenn Reykjavíkurborgar.

Enn rýna stjórnarmenn Íbúasamtaka Laugardals tillögu að breyttu skipulagi vegna Borgarlínu, nú vegna deiliskipulags fyrir hlutann Laugarvegur – Suðurlandsbraut að Hallarmúla ásamt gatnamótum. Fram hefur komið í kynningum að áhrif á akstur af þessari breytingu þarna eru að búast má við auknum akstri um Túnin og á Kringlumýrarbraut til Norðurs og Sæbraut einkum til austurs frá Kringlumýrarbraut.

Stjórn ÍL vill koma á framfæri eftirfarandi athugasemdum og ábendingum vegna fyrirhugaðrar framkvæmdar:

Almennar ábendingar

Áætlað er að borgarlínu fylgi aukin umferð bíla um Kringlumýrarbraut milli Suðurlandsbrautar og Sæbrautar og aukin umferð á Sæbraut einnig. Sú aukning hefur ekki verið að fullu metin enn í umhverfismatinu og þar að auki þá er verið að vinna skipulag þessara stóru samgöngumannvirkja, þ.e. Borgarlínu og Sundabraut samtímis, án þess að hvor um sig taki mið af hinni. Þar sem önnur veldur auknum akstri en hin með væntingar um minnkun þá vekur það athygli að ekki eigi að innleiða Borgarlínu fyrst og endurmeta svo þörf fyrir Sundabraut síðar.

Íbúar eiga rétt á að tillit sé tekið til aðstæðna þeirra þegar áform um að framkvæmdatími þessara tveggja stóru framkvæmda muni mögulega skarast í hverfinu enda gæti því fylgt verulega erfitt og raunar óöruggt ástand vegna umferðarálags og aukins gegnumaksturs um hverfið samhliða framkvæmdum beggja.

Þegar er lengdur viðbragðstími neyðarþjónustu / viðbragðsaðila í hverfið vegna umferðatafa og hætt við að það muni versna enn frekar. Huga þarf að þeim þætti í öllu framkvæmdaferli og mögulega þörf fyrir að undirbúa sértækar aðgerðir vegna þess svo sem að halda akreinum lausum fyrir viðbragðsakstur á álagstímum osfrv.

Það er mikilvægt að vandað sé til alls frágangs í hönnun, hugað að öryggi gangandi og hjólandi, grænum lausnum og að skerða ekki græn svæði né gróður.

Sértækar ábendingar

Tengingar stöðvanna í hverfinu á að vanda samkvæmt lýsingu og er það vel. Borgarlína verður þó f.o.fr. í suðurjaðri þess sem eykur þörf fyrir góðar hjólageymslu við allar stöðvar meðfram Suðurlandsbrautinni.

Áætlanir gera ráð fyrir auknum akstri um Túnin vegna breyttra akstursleiða þegar Borgarlína verður komin í gagnið. Þar verða takmarkanir á leyfilegum akstursleiðum um gatnamót við Nóatún og Hátún. Því verður að gera strax ráðstafanir til að lækka aksturshraða um Túnin og auka umferðaröryggi og þveranir innan hverfisins. Skoða mætti hvort einstefna á völdum götum sé fýsileg leið til að auka öryggi gangandi vegfarenda.

Á framkvæmdatíma er brýnt að gera kröfu um aðgerðir til að minnka svifryk frá framkvæmdum þ.m.t. að nota dekkjaþvott flutningatækja við flutninga efnis að og frá. Aðrar aðgerðir til að hindra svifryk frá framkvæmdasvæði eru mikilvægar einnig.

Varðandi áhrif af þessari framkvæmd annars staðar, svo sem á Kringlumýrarbraut, í Túnunum og við Sæbraut til austurs þá ítrekum við að brýnt er að mótvægisaðgerðir séu hannaðar og útfærðar strax frá upphafi. Ekkert bannar að þær séu komnar í gagnið áður en að Borgarlínan fer af stað.

• Lágmúli – Almenn stöð.

Mikilvæg stöð vegna fjölmennra staða í návígi og ekki síst tómstundakennslu barna á svæðinu en þau koma langt að og vonandi með Borgarlínu.

• Hátún – Tengistöð.

Hér þarf að huga vel að tengingum í samráði við fjölbreytta starfsemi og búsetu fatlaðra í Hátúni, gera þær eins vel úr garði og hægt er m.t.t. hálkuvana, lýsingu, merkinga fyrir sjóndapra og fleira. Gott tækifæri gefst nú til að bæta aðgengi þeirra sem nýta farartæki s.s. hjólastóla eða rafskutlur með góðum tengingum að og frá búsetusvæðum og alla leið inn í Laugardal með hæfilegum römpum, snjóbræðslu á stígum og ekki of miklum halla.

Hér hefur verið tæpt á helstu þáttum í breyttu deiliskipulagi með tilliti til Borgarlínu og ítrekum við í stjórn ÍL að við styðjum þá framkvæmd en verðum að leggja áherslu á mikilvægi þess að framkvæmdatíminn sé mjög vel skipulagður og fyrstu tengingar vestur í bæ nýtist til að létta álag bílaumferðar um aðrar leiðir sem fyrsta skref.

Ef það verður raunin að bæði Borgarlína og Sundabraut verða í framkvæmd á sama tíma þá er nauðsynlegt að sérstakt teymi ábyrgðaraðila sjái um að samhæfa framkvæmdir til að forða varasömum umferðateppum og slysum á fólki í því ferli.

Virðingarfullt,

fyrir hönd stjórnar Íbúasamtaka Laugardals

Lilja Sigrún Jónsdóttir, formaður.

Umsögn

Varðar: Nýtt deiliskipulag, Borgarlínan 1. Lota – Laugarvegur, frá Bolholti að Hlemmi

Að lokinni auglýsingu er lögð fram að nýju nýtt deiliskipulag Laugarvegur, frá Bolholti að Hlemmi ásamt greinagerð, dags. 12. september 2024, uppfært xx. maí 2025.

Tillagan er hluti af 1. lotu Borgarlínu og afmarkast af lóðarmörkum í norðri (Hátún 2-10 og Nóatún 17), deiliskipulagsmörkum fyrir Hlemm í vestur, fyrirhuguðum deiliskipulagsmörkum Borgarlínu um Suðurlandsbraut austan megin, og að lóðarmörkum sunnan við Laugaveg. Með tilkomu nýs deiliskipulags bætast við Borgarlínubrautir frá Suðurlandsbraut að Katrínartúni ásamt einni stöð, Hátún. Hjóla- og göngustígum er bætt við beggja vegna Borgarlínubrauta og þannig er aðgengi virkra ferðamáta við götum verulega bætt. Öryggi allra vegfarenda er verulega bætt. Akreinar fyrir almenna bílaumferð verða að mestu leyti einbreiðar, nema við gatnamót Kringlumýrarbrautar og Suðurlandsbrautar. Grænni ásjúnd gatnanna aukin með skilgreindum svæðum fyrir gróður og regnvatnslausnir ofanjarðar ásamt torgsvæði.

Ábending og umsögnum bárust á auglýsingartíma, eru viðbrögð við þeim listað upp í þessari umsögn.

Tillagan var auglýst frá 19. desember 2024 til og með 6. mars 2025.

Umsagnir og ábendingar bárust:

Nr.	Umsagnaraðili / stofnun	Dagsetning
1	Skipulagsstofnun	19. desember 2024
2	Klasi ehf.	10. janúar 2025
3	Framkvæmdasýsla Ríkiseigna – FSRE	28. janúar 2025
4	Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkurborgar	31. janúar 2025
5	Náttúruverndarstofnun	10. febrúar 2025
6	Jón Þorsteinn Gunnarsson	14. febrúar 2025
7	Vallhólmi ehf.	18. febrúar 2025
8	Hársnyrtistofan að Laugarvegi 178	19. febrúar 2025
9	Hátún 10-14, lóðarhafar	19. febrúar 2025
10	Slökkvilið höfuðborgarsvæðisins,	20. febrúar 2025
11	Veitur	20. febrúar 2025
12	Orkan IS ehf.	20. febrúar 2025
13	Framkvæmdafélagið Laugarvegur ehf.	20. febrúar 2025
14	Vegagerðin	20. febrúar 2025
15	Ormsson hf., Sýn hf. Lyfja hf., Samkaup hf., Lækning hf. og Skurðstofan ehf.	20. febrúar 2025
16	Íbúasamtök Laugardals	20. febrúar 2025
17	Landssamtök hjólréiðamanna	20. febrúar 2025
18	Íbúaráð Hlíðarhverfis	20. febrúar 2025
19	Minjastofnun Íslands	6. mars 2025

Samantekt:

Almennt ganga ábendingar hagsmunaaðila út á:

Skipulagsmörk: Ábendingar um ósamræmi við áform um byggingu.

Gatnamót: Í samráði við Vegagerðina kom í ljós að betra væri að klára forhönnun á gatnamótunum við Kringlumýrabraut.

Borgarlínustöðvar: Tillögur um viðbótar stöðvar og að tryggja að Borgarlínubrautir séu opnar fyrir neyðarbíla.

Umferð og eignir: Fækkunar akreina og áhrif á aðgengi að fasteignum.

Fornleifaskráning: Kröfur um varðveislu fornleifa.

Framkvæmdir: Áhyggjur um lengd framkvæmda og áhrif þeirra á aðgengi og þjónustu.

Almennt yfirlit uppfærslu:

Í uppfærðri tillögu dags. 18. júní 2025 hefur verið tekið mið af athugasemdum sem bárust frá hagsmunaaðilum.

Helstu uppfærslur eru eftirfarandi:

- Breytt skipulagsmörk þar sem gatnamótin Laugavegur-Suðurlandsbraut-Kringlumýrabraut eru tekin út og verða útfærð síðar í öðru deiliskipulagi. Skipulagsmörk í austur dregin við lóðarenda Laugaveg 180.
- Skipulagsmörk við Hátún 10 dregin inn að göngustíg.
- Torgsvæði við Laugaveg 176 tekið út og skipulagsmörkum breytt í samræmi við breytt lóðarmörk Laugavegar 176.
- Bílastæði á uppdrætti lagfærð í samræmi við innkeyrslur og aðkomur.
- Breytt framsetning á gatnamótum á uppdrætti í samræmi við athugasemdir.
- Númer minja og fornleifa merkt inn á uppdrátt ásamt uppfærð umfjöllun í greinagerð

Að öðru leiti er skipulagið óbreytt.

Efnislegar ábendingar sem bárust eru eftirfarandi:

1. Skipulagsstofnun

Sjá bréf í heild sinni – Viðhengi 1 – Umsögn, Skipulagsstofnun

Ábendingar og svör:

Ábendingar:	Svör
Stofnunin bendir á að það er ekki lögbundið hlutverk stofnunarinnar að gefa umsögn um tillögur að deiliskipulagi á kynningartíma og telur því ekki tilefni til að gefa almenna umsögn um tillöguna á þessu stigi málsins.	Ekki þörf á viðbrögðum

2. Klasi ehf.

Sjá bréf í heild sinni – Viðhengi 2 – Athugasemd, Klasi

Ábendingar og svör:

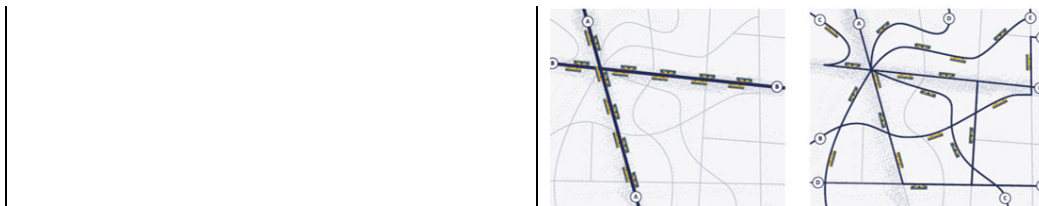
Ábendingar:	Svör
Lóðarmörk Lág múla 2 eru skilgreind sem opið svæði þrátt fyrir að áform séu um uppbyggingu á lóðinni. Verkefnið Lág múli 2 - C40 gerir ráð fyrir byggingarreit að núverandi gangstéttum, óskað eftir að skipulagið taki mið af því.	Skipulagsmörk hafa verið uppfærð eftir auglýsingu. Gatnamótin við Kringlumýrabraut hafa verið tekin út og verður gerð deiliskipulag sérstaklega fyrir þau gatnamót síðar eða þegar förhönnun hefur verið lokið á því svæði. Það er því hluti af nefndu opnu svæði tekið útfyrir þetta skipulag.

3. FSRE

Sjá bréf í heild sinni – Viðhengi 3 – Athugasemd, FSRE

Ábendingar og svör:

Ábendingar:	Svör
a Lagt er til viðbótar Borgarlínustöð milli Nóatúns og Katrínartúns. Talið er að viðbót stöðvarinnar myndi bæta aðgengi að starfsstöðvum ríkisstofnana við Katrínartún, Borgartún og Laugaveg.	Báðar fyrirhugaðar stöðvar munu þjónusta þessu svæði á fullnægjandi hátt einnig er gert ráð fyrir að almenn leið keyri Borgartún. Til útskýringar þá er farið yfir þetta í kafla A.3.2 í frumdraga skýrslu fyrir lotu 1, þar kemur fram að markmið nýs leiðarnets er að hámarka farþegafjölda, þá myndi leiðanet sem leggur áherslu á hámarksþátttöku, mynd A.4, skila því markmiði. Það þýðir að það sé æskilegt að staðsetja stöðvar með rúmu millibili. Ef staðsetja ætti stöð á umræddu svæði væri 300m í stöðina við Hátún og 400m í stöðina við Hlemm. Við hönnun BRT kerfa er mælt með að hafa 300-800 m á milli stöðva. Það er mikilvægt að hafa ekki of stutt á milli stöðva til að viðhalda hraða í kerfinu. Á milli stöðvanna við Hlemm og Hilton eru um 1200m og þar af töluverð vegalengd sem fer í gatnamótin við Kringlumýrabraut og því er metið, og samþykkt í Frumdragaskýrslu Lotu 1 árið 2021, að hafa eina stöð þar á milli. Staðsetning hennar vestan við gatnamótin við Hátún hefur verið valin með tilliti til uppbyggingar í kring og tenginga, m.a. við Hátún og við Heklureit. Benda má á að ekki er langur gangur frá Katrínartúni að Hlemmi um Bríetartún.



4. Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkurborgar

Sjá bréf í heild sinni – [Viðhengi 4 – Athugasemd, HER](#)

Ábendingar og svör:

	Ábendingar:	Svör
a	Engar athugasemdir við deiliskipulagstillögu.	Ekki þörf á viðbrögðum

5. Náttúruverndarstofnun

Sjá bréf í heild sinni – [Viðhengi 5 – Umsögn, Náttúruverndarstofnun](#)

Ábendingar og svör:

	Ábendingar:	Svör
a	Stofnunin telur að svæðið sé hvorki á náttúruverndarsvæðum né á svæðum sem njóta sérstakrar verndar. Áformar því að veita ekki umsögn varðandi tillöguna.	Ekki þörf á viðbrögðum

6. Jón Þorsteinn Gunnarsson

Sjá bréf í heild sinni – [Viðhengi 6 – Athugasemd, Jón Þorsteinn Gunnarsson](#)

Ábendingar og svör:

	Ábendingar:	Svör
a	Mótmælir þeirri aðferðafræði að staðsetja Borgarlínu á miðju gatna í stað þess að hafa sérakrein til hliðar við núverandi götur. Bendir á að slíkt hafi verið gert á hluta Miklubrautar.	Í Frumdragaskýrslu Borgarlínu Lotu 1 sem samþykkt var árið 2021 kemur fram að æskilegt sé að borgarlínubrautir verði miðlægar og sú útfærsla sé algengust í nýlegum hágæða almenningssamgöngukerfum. Kostir slíkrar útfærslu eru miklir, þá helst vegna þess að tafir almenningssamgangna eru lágmarkaðar og gott aðgengi er að stöðvum. Þeim leiðbeiningum sem stuðst er við ber saman um að sú útfærsla er öruggust (kaflí B.3.2). Í Frumdragaskýrslunni er því lagt til að Borgarlínan aki að langstærstum hluta á miðlægri borgarlínubraut. Við slíka útfærslu er engin skörun við hægri beygjur bílaumferðar (kaflí B6).
b	Mótmælir fækkun akreina fyrir bifreiðar á Suðurlandsbraut og Laugavegi.	Óhjákvæmilegt er að skoðanir á nýtingu plássins séu mismunandi, en talið er að breytingin muni auka aðgengi að öðrum samgöngum og bæta umhverfið í heild sinni.

		Þetta er einnig í samræmi við stefnu í samgönguáætlun borgarinnar, sem leggur áherslu á sjálfbærar og fjölbreyttar samgönguleiðir.
c	Telur að kostnaðaráætlanir Borgarlínu séu ekki í samræmi við væntanlegan notendafjölda.	Gerð hefur verið félagshagfræðileg greining á Borgarlínu Lotu 1 sem sýnir fram á hagrænan ábata. Greiningin byggir á umferðargreiningu í samgöngulíkani höfuðborgarsvæðisins og tímasparnaður vegfarenda er metinn út frá henni.

7. Vallhólmi ehf.

Sjá bréf í heild sinni – Viðhengi 7 – Athugasemd, Vallhólmi ehf – Laugarvegur 178

Ábendingar og svör:

	Ábendingar:	Svör
a	Telur að ekki hafi verið framkvæmt fullnægjandi valkostamat varðandi nánari staðsetningu Borgarlínu. Vill að teknað séu til greina aðrar leiðir sem valda minni skerðingu á eignarrétti lóðarhafa.	Lega Borgarlínu um Laugaveg og Suðurlandsbraut var samþykkt í Frumdragaskýrslu Lotu 1 árið 2021. Þar áður hafði Suðurlandsbraut sem samgönguás verið samþykkt í Svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins.
	Óskað eftir að skipulagið taki meira tillit til hagsmuna lóðarhafa við Laugaveg 178. Mótmælir skerðingu á lóðarmörkum og fækkun bílastæða sem muni hafa neikvæð efnahagsleg áhrif á fasteignina.	Varðandi tilkomu á hágæða almennings-samgöngum er reynsla erlendis frá að það eykur yfirleitt verðmæti eigna í næsta nágreni. Hins vegar ef lóðarhafar telji að um rýrnum verði á gildi eigna þá er fjallað um bætur vegna skipulags og yfirtöku eigna í 51. gr. skipulagslaga nr. 123/2010. Þar segir: „Leiði skipulag eða breyting á skipulagi til þess að verðmæti fasteignar skerðist verulega, umfram það sem við á um sambærilegar eignir í næsta nágreni, á sá er getur sýnt fram á tjón af þeim sökum rétt á bótum frá viðkomandi sveitarfélagi“.

8. Hársnyrtistofan að Laugarvegi 178

Sjá bréf í heild sinni –

Viðhengi 8 – Athugasemd, Hársnyrtistofan að Laugarvegi 178

Athugasemdir við framkvæmd.

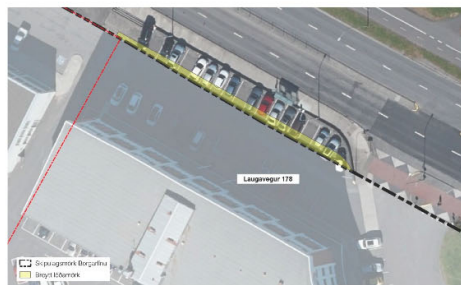
19. febrúar 2025

Borgarlína 1. lota - Laugavegur frá Hallarmúla að Hlemmi

Við sem húseigendur að hluta Laugavegs 178, og rekstraraðilar Hársnyrtistofunnar Laugavegi 178 í sama húsi, gerum eftirfarandi athugasemdir við framkvæmd vegna Borgarlínu. 1. lota Laugavegur frá Hallarmúla að Hlemmi.

Gera má ráð fyrir að aðstæður fyrir þjónustu sem okkar rekstri tilheyri, breytist verulega til skaða við fyrirhugaðar framkvæmdir Borgarlínu við fyrrnefndan hluta Laugavegs. Einnig varanlegan skaða að framkvæmdum loknum, og til allrar framtíðar. Gert er ráð fyrir bílastæðum meðfram Borgarlínu við Laugaveg númer 168-174, en ekki við Laugaveg 176-178, þar sem tugir bílastæða verða eyðilögð/fjarlægð.

Nauðsynlegt er að hafa bílastæði áfram við götu meðfram Borgarlínu við Laugaveg 176-178, svo eðlilegt flæði samgangna verði við verslanir og margvíslega aðra þjónustu á svæðinu. Þegar framkvæmdir af þessari stærðargráðu við Borgarlínu fara fram, mun það hafa mikil og neikvæð viðskiptaáhrif, og líklegt að þær fari duglega fram úr sér, bæði í kostnaði og tíma.



Mynd sýnir brottfeld lóðamörk á Laugavegi 178 ásamt bílastæðum sem verða eyðilögð/fjarlægð.

Sótt var um byggingu bílageymslu neðanjarðar að baki Laugavegs 178 en því sýnað af borgaryfirvöldum. Það er óskiljanlegt að veita ekki leyfi til bílageymslu, þegar það eru mörg fordæmi fyrir því að þau virka vel á miðborgarsvæðinu. Bílastæðastefna borgaryfirvalda er sérkennileg eins og borgarfulltrúar hafa nefnt, stæðum fækkað að ástæðulausu án þess að aðrar lausnir taki við.

Talað er um að akstur Borgarlínu hefjist árið 2031. Hvort það næst eða ekki munu þessar framkvæmdir raska miklu á þessu svæði til langs tíma og ekki er ólíklegt þegar breytingar sem þessar verða, mun álag aukast á umferð og í bílastæði í minni götum í næsta nágrenni.

Við sem höfum rekið fyrirtæki okkar við þennan hluta Laugavegs til tuga ára, vonum að tillit sé tekið til álita okkar, og þeirra sem starfa við og þiggja þjónustu og verslun á svæðinu. Við munum auðvitað áskilja okkur allan rétt að gæta hagsmuna okkar, ef framvinda framkvæmda verður á þennan skaðlega hátt.

Annað mál, en skylt og tengt sem þörf ábending.

Sé Borgarlína þörf? Því er hún ekki lögð neðan Laugavegs og inn með Suðurlandsbraut neðanveðri, þar sem engar byggingar né önnur fyrirstæða er til staðar, alla leið inn að verslunarmiðstöðinni í Glæsibæ? Í stað þess skulu eyðilögð/fjarlægð fleiri tugir, ef ekki hundruð bílastæða inn með allri Suðurlandsbraut, svo langt sem hún nær.

Þörf er á bættum samgöngum á höfuðborgarsvæðinu, það vita allir. En vinnubrögð sem þessi eru í vaxandi óþökk borgarbúa Reykjavíkur. Það þarf ekki viðtækari skoðanakönnun en á góðri hársnyrtistofu, til að komast að þeirri niðurstöðu.

Með von um virðingu og skilning á ofanrituðu.

Eigendur Hársnyrtistofunnar Laugavegi 178.

Þorberg Ólafsson

Elmar Þorbergsson

Ábendingar og svör:

	Ábendingar:	Svör
a	Athugasemdaaðili gerir ráð fyrir, miðað við þessa tillögu að deiliskipulags áætlun, að þjónusta hans verði fyrir varanlegum skaða vegna framkvæmda Borgarlínu við Laugaveg.	Varðandi rýrnum á gildi eignar: Fjallað er um bætur vegna skipulags og yfirtöku eigna í 51. gr. skipulagslaga nr. 123/2010. Þar segir: „Leiði skipulag eða breyting á skipulagi til þess að verðmæti fasteignar skerðist verulega, umfram það sem við á um sambærilegar eignir í næsta nágreni, á sá er getur sýnt fram á tjón af þeim sökum rétt á bótum frá viðkomandi sveitarfélagi“.
b	Lóðarhafi mótmælir fækkun bílastæða við Laugaveg 176-178 og krefst þess að bílastæði verði áfram við verslanir og þjónustu.	Áfram verður pláss fyrir bílastæði innan lóðar framan við hús Laugaveg 176-178 þó bílastæðasvæðið minnki og því ekki gert ráð fyrir bílastæðum í götukassa þar, eins og er vestar við götuna, þar sem byggingarlína færir alveg að götukassa. Óhjákvæmilegt er að skoðanir á nýtingu plássins séu mismunandi, en er talið að breytingin muni auka aðgengi að öðrum samgöngum og bæta umhverfið í heild sinni. Þetta er einnig í samræmi við stefnu um samgönguáætlun borgarinnar, sem leggur áherslu á sjálfbærar og fjölbreyttar samgönguleiðir.
c	Lóðarhafi telur að synjun borgaryfirvalda á bílageymslu neðanjarðar sé óskiljanleg þar sem slíkar geymslur hafa verið leyfðar annars staðar í miðborginni.	Sú afstaða sem vísað er til varðandi bílageymslu neðanjarðar tengist ekki fyrirbyggjandi deiliskipulagstillögu vegna Borgarlínu á Laugavegi, heldur öðru deiliskipulagi sem nær til viðkomandi lóðar. Af þeirri ástæðu er ekki tilefni til að bregðast sérstaklega við athugasemdinni innan ramma þessa máls.
d	Telur að áætlaðar framkvæmdir muni raska svæðinu verulega og að kostnaður og tími framkvæmda fari langt fram úr áætlun.	Reynt verður að lágmarka rask og truflun á framkvæmdatíma eins og hægt er.

9. Hátún 10-14

Sjá bréf í heild sinni – Viðhengi 9 – Athugasemd, Hátún 10-14

Ábending og svar:

	Ábending:	Svar
a	Athugasemdaaðili gerir athugasemd við umfang svæðis sem er skilgreint sem "opið svæði" í tillögunni. Óska eftir samráði við lóðarhafa um nánari afmörkun þess svæðis í ljósi áforma um uppbyggingu á Hátúnsreit.	Skipulagsmörk hafa verið uppfærð eftir auglýsingu. Gatnamótin við Kringlumýrabraut hafa verið tekin út og verður gerð deiliskipulags áætlun sérstaklega fyrir þau gatnamót síðar eða þegar forhönnun hefur verið lokið á því svæði. Það er því hluti af nefndu opnu svæði tekið útfyrir þetta skipulag. Tekið er undir að skynsamlegt er að gæta að samræmi við áætlanir sem er í þróun á umræddri lóð.

10. Slökkvilið höfuðborgarsvæðisins

Sjá bréf í heild sinni – Viðhengi 10 – Umsögn, Slökkvilið höfuðborgarsvæðisins

Ábendingar og svör:

	Ábendingar:	Svör
a	Akbrautir Borgarlínu þurfa að vera opnar öllum viðbragðsaðilum öllum stundum, bæði í forgangsakstri og almennum akstri.	Hefur verið uppfært. Allir neyðarbílar (lögregla, sjúkrabílar, slökkvilið) mega nota Borgarlínuakreinar, hvort sem þeir eru í neyðarakstri eða ekki.
b	Óskýrt orðalag – þarf að vera skýrt að allir neyðarbílar (lögregla, sjúkrabílar, slökkvilið) hafi aðgang hvort sem þeir eru í forgangsakstri eða ekki.	Hefur verið uppfært – „Neyðarbílar (lögregla, sjúkrabílar, slökkvilið) mega nota Borgarlínuakreinar, hvort sem þeir eru í neyðarakstri eða ekki.“
c	Þurfa að tryggja að neyðarbílar festist ekki inni á Borgarlínubrautum, t.d. við stoppistöðvar.	Ef neyðarbíll í forgangsakstri kemur að stöð þar sem vagn er stopp báðum megin þá geta vagnarnir fært sig fram eða aftur til að hleypa framhjá.
d	Nauðsynlegt er að gera ráð fyrir hindrunarlausu aðgengi út af Borgarlínubraut og inn á almenna akbraut á viðeigandi stöðum.	Verður tekið á í hönnun. Ef neyðarbíll í forgangsakstri kemur að stöð þar sem vagn er stopp báðum megin þá geta vagnarnir fært sig fram eða aftur til að hleypa framhjá.
e	Hæð á götuköntum þarf að vera þannig að neyðarbílar geti ekið inn og út án vandræða.	Athugasemd verður komið áfram til réttra aðila, verður þetta útfært nánar á næsta hönnunarstigi.

11. Veitur

Sjá bréf í heild sinni – Viðhengi 11 – Umsögn, Veitur

Ábendingar og svör:

	Ábendingar:	Svör
a	Nauðsynlegt að fjalla um lagnaleiðir Veitna í fyrirbyggjandi deiliskipulagstillögu og kvaðir þeirra. Tryggja þarf að lagnaleiðir séu sýnilegar og skýrt skilgreindar í skipulagi.	Í gildandi skipulagsreglugerð nr. 90/2013, sérstaklega í 5. mgr. 5.3.2. gr., kemur fram að gert skuli grein fyrir „helstu lagnaleiðum og innviðum“ þar sem það á við. Í þessu tilviki hefur þegar verið unnin ítarleg forhönnun fyrir Borgarlínuverkefnið þar sem lagnaleiðir Veitna eru skilgreindar og teknar til skoðunar í hönnunarferlinu. Í ljósi þess að um er að ræða flókið samgönguverkefni með fjölbreyttum og víðtækum hönnunaráskorunum er talið heppilegra að útfærsla veitukerfa og lagna komi fram í sértækum verk- og framkvæmdagögnum, fremur en í deiliskipulagi, enda er það í samræmi við framkvæmdavenjur í slíkum tilvikum.

b	Tryggja þarf að veitukerfi geti þjónað framtíðarþörfum svæðisins án óþarfa raskana eða tafar. Óskipulagt borgarland er takmarkað í Reykjavík, því er mikilvægt að veitur og innviðir séu í samræmi við þróun svæðisins.	Í drögum að deiliskipulagi hefur verið tekið mið af fyrirliggjandi forhönnun Veitna og leitast við að tryggja að nægt svigrúm sé til staðar fyrir lagnir innan götu- og almenningsrýmis. Þar að auki hefur verið í gangi virkt samráð við Veitur og aðra innviðaaðila, sem verður áfram lykilatriði við hönnun og framkvæmd. Að því sögðu er ljóst að áframhaldandi samvinna við Veitur er nauðsynleg til að tryggja að lagnaleiðir og aðrir innviðir verði meðhöndlaðir á skilvirkan og faglegan hátt í samræmi við þróun svæðisins.
c	Mælihus vatnsveitu er innan skipulagssvæðisins – það er sýnt á skýringarmynd en ekki á deiliskipulagsupprætti. Óska eftir að mælihusið verði sýnt á deiliskipulagsupprætti til að tryggja aðgengi og rekstraröryggi þess til framtíðar.	Skipulagsmörkum hefur verið breytt og með því endar mælahús vatnsveitu utan skipulagsmarka - verður skoðað í skipulagi sem mun ná yfir gatnamótin

12. Orkan IS ehf.

Sjá bréf í heild sinni – Viðhengi 12 – Athugasemd, Orkan IS ehf

Ábendingar og svör:

	Ábendingar:	Svör
a	Deiliskipulagstillagan mun valda töluverðum breytingum á gatnakerfinu í kringum Orkustöðina að Laugavegi 180. Fyrirséð að aðgengi að Orkustöðinni verði skert, þar sem inn- og útkeyrsla frá Laugavegi er ekki hluti af deiliskipulagsbreytingunni.	Skipulagsmörk hafa verið uppfærð eftir auglýsingu. Gatnamótin við Kringlumýrabraut hafa verið tekin út og verður gerð deiliskipulags áætlun sérstaklega fyrir þau gatnamót síðar eða þegar forhönnun hefur verið lokið á því svæði. Komið verður þessum athugasemdum áfram í þá vinnu og reikna má að nánari samráð verði lóðarhafa í nánustu framtíð.
b	Gert er ráð fyrir að framkvæmdir á þessu svæði standi yfir til ársins 2030 hið minnsta. Óljóst hvert umfang framkvæmda verður og í hve langan tíma þær munu standa yfir.	Áætlað er að framkvæmdir á Laugavegi taki eitt og hálft ár, að þær hefjist vorið 2026 og verði fram á haust 2027. Áætlað er að framkvæmdir á gatnamótunum Suðurlandsbraut-Kringlumýrabraut taki eitt og hálft ár, að þær hefjist vorið 2029 og verði fram á haust 2030, en fyrst þarf að útbúa deiliskipulag fyrir það svæði.

13. Framkvæmdafélagið Laugavegur ehf.

Sjá bréf í heild sinni – Viðhengi 13 – Athugasemd, Framkvæmdafélagið Laugavegur ehf.

Ábendingar og svör:

	Ábendingar:	Svör
a	Gerð er athugasemd við að innkeyrsla austan við Laugaveg 174a sé felld út með deiliskipulaginu. Vegna fyrirliggjandi kvaða um helgunarsvæði kringum borholu R21 undir hluta af byggingu á Laugavegi 174a er óvíst að innkeyrsla í bílakjallara verði möguleg vestan við húsið. Nauðsynlegt er að halda inni möguleika á inn- og útakstri úr bílakjallara austan við húsið.	Komið hefur verið til móts við þessa athugasemd og verður innkeyrslan austan við Laugaveg 174a áfram heimil.

14. Vegagerðin

Sjá bréf í heild sinni – Viðhengi 14 – Umsögn, Vegagerðin

Ábendingar og svör:

	Ábendingar:	Svör
a	Vegagerðin bendir á að við gatnamót eru krappir beygjuradíusar og ekki er ljóst hvort sjónlengdir séu ásættanlegar. Göngu- og hjólastígar eru báðu megin akbrautar og þvera því allar aðkomur að Laugavegi. Mikilvægt er að huga að öryggi óvarinna vegfarenda.	Við for- og verkhönnun eru beygjuradíusar og sjónlengdir skoðaðar. Varðandi göngu- og hjólastíga þá er mikilvægt að tryggja gott rými fyrir slíkt beggja vegna vegar, með áherslu á öryggi og aðgengi óvarinna vegfarenda. Er það gert til að styðja við markmið Reykjavíkurborgar um vistvænar samgöngur og öruggt umhverfi.
b	Í deiliskipulagi kemur fram að áhrif á umferðaröryggi og samgöngur verði jákvæð. Óvissa felst í þessari fullyrðingu miðað við þau gögn sem lögð eru fram. Liggur umferðaröryggismat fyrir?	Umferðaröryggisrýni er gerð á öllum hönnunarstigum Borgarlínu þ.e. frumdragastigi, forhönnun og verkhönnun. Það liggur fyrir umferðaröryggismat á forhönnun Laugavegs því þar er forhönnun lokið.

15. Ormsson hf., Sýn hf. Lyfja hf., Samkaup hf., Lækningar hf. og Skurðstofan ehf.

Sjá bréf í heild sinni – Viðhengi 15 – Athugasemd, Ormsson hf., Sýn hf. Lyfja hf., Samkaup hf., Lækningar hf. og Skurðstofan ehf.

Ábendingar og svör:

Ábendingar:	Svör
-------------	------

a	Telja að áherslan í deiliskipulaginu sé á Laugaveg en ekki Suðurlandsbraut. Engin athygli virðist vera á götuna frá Hallarmúla þrátt fyrir fyrirsögn deiliskipulagstillögunnar.	Skipulagsmörk hafa verið uppfærð eftir auglýsingu. Gatnamótin við Kringlumýrabraut hafa verið tekin út og verður gerð deiliskipulag sérstaklega fyrir þau gatnamót síðar eða þegar forhönnun hefur verið lokið á því svæði. Nafn deiliskipulags áætlunarinnar hefur verið breytt í frá Boltholti að Hlemmi.
b	Virðist gert ráð fyrir að Suðurlandsbraut verði 1+1 gata fyrir bílaumferð, sem þýðir að aðeins verði ein akrein í hvora átt.	Er deiliskipulagstillaga fyrir Suðurlandsbraut í vinnslu og er gert ráð fyrir að Borgarlínan liggja í miðri götunni með eina bílaakrein sitthvoru megin líkt og er í þessu skipulagsáætlun fyrir Laugaveg. Deiliskipulagstillaga fyrir Suðurlandsbraut verður kynnt síðar.
c	Telja að með því að fækka bifreiðum sem geta ekið um Laugaveg og Suðurlandsbraut sé verið að beina ökumönnum frá verslunar- og þjónustusvæðum á svæðinu.	Með tilkomu hágæða almenningssamgönguþjónustu á Suðurlandsbraut er gert ráð fyrir að umferð almenningssamgöngufarþega um götuna muni aukast verulega.

16. Íbúasamtök Laugardals

Sjá bréf í heild sinni – Viðhengi 16 – Athugasemd, Íbúasamtök Laugardals

Ábendingar og svör:

	Ábendingar:	Svör
a	Áætlað er að Borgarlínu fylgi aukin umferð bíla um Kringlumýrabraut og Sæbraut, en sú aukning hefur ekki verið metin til fulls í umhverfismatinu.	Á mynd 7.4 í umhverfismatsskýrslu Lotu 1 má sjá að með tilkomu Borgarlínu eykst umferð á sumum stöðum á Sæbraut og á Kringlumýrabraut við Borgartún. Einnig má sjá á töflu 7.2 í umhverfismatsskýrslunni að víða mun umferð aukast minna með tilkomu Borgarlínu en hún hefði annars aukist án Borgarlínu.
b	Skipulag Borgarlínu og Sundabrautar er unnið samtímis án þess að hvort um sig taki mið af hinu. Skortur á samræmingu getur leitt til þess að framkvæmdir Borgarlínu auki umferð sem Sundabraut á að draga úr. Óska eftir að Borgarlína verði fyrst innleidd og áhrif hennar metin áður en ákvörðun um Sundabraut er tekin.	Athugasemdir um samspil Borgarlínu og Sundabrautar eru teknar til greina. Þó þessi áform séu unnin sem sjálfstæð verkefni, er ljóst að bæði geta haft áhrif hvort á annað, sérstaklega þegar litið er til samgangna og umferðarfyrirkomulags á höfuðborgarsvæðinu til lengri tíma. Markmið beggja verkefna er að stuðla að betri og sjálfbærari samgöngum, hvor á sinn hátt – annars vegar með eflingu almenningssamgangna og hins vegar með bættum tengingum fyrir bílaumferð. Mikilvægt er að áfram verði lögð áhersla á heildarsýn og samráð milli verkefna á mismunandi stigum. Tillagan um að innleiðing Borgarlínu verði nýtt sem viðmið fyrir mat á þörf og áhrifum Sundabrautar er áhugaverð og getur nýst við áframhaldandi stefnumótun.

C	Lengdur viðbragðstími neyðarþjónustu í hverfið vegna umferðatafa gæti versnað enn frekar.	Neyðarbílar munu geta notað Borgarlínuakreinar og munu þar hafa auðveldara með að komast um en annars á þeim götum á háannatíma.
d	Mikilvægt að tryggja að umferð við framkvæmdir verði skipulögð þannig að tafir verði lágmarkaðar – þá sérstaklega við Túnin.	Fyrirkomulag framkvæmdaröðunar og hjáleiða verður skoðað sérstaklega á verkhönnunarstigi.
e	Mikilvægt að huga að öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda, grænum lausnum og að skerða ekki græn svæði né gróður.	Öryggi gangandi og hjólandi er sett í forgrunn við skipulagningu Borgarlínu. Eins og sjá má á skipulagsupprætti er gert ráð fyrir trjágróðri í svigrúmi Borgarlínu og ekki þarf að skerða núverandi gróður að neinu viti í skipulagssvæðinu.
f	Tengistöð Hátúns þarf að hanna í samráði við fjölbreytta starfsemi og búsetu fatlaðra í Hátúni, með tilliti til hálkuvana, lýsingar og merkinga fyrir sjóndapra. Gott tækifæri nú til að bæta aðgengi fatlaðra með góðum tengingum, snjóbræðslu á stígum og ekki of miklum halla.	Við hönnun stöðvanna hefur verið haft samráð við Öryrkjabandalagið, Blindrafélagið og Sjónstöðina og unnið hefur verið úr ábendingum frá þeim eins og hægt er. Snjóbræðsla verður á öllum brautarpöllum þar sem það er mögulegt og á þeim stígum þar sem snjóbræðsla er í dag.
g	Tengingar Borgarlínustöðva við hverfið þarf að vanda, sérstaklega með tilliti til hjólageymslna við stöðvar meðfram Suðurlandsbraut.	Þessi áfangi sem skipulagsáætlunin nær yfir er við Laugaveg, en á honum sem og öðrum áföngum (þ.m.t. Suðurlandsbraut) er stöðvum valin staður þar sem þær tengjast vel nærliggjandi stæðum. Gert er ráð fyrir að koma fyrir götugögnum í nágrenni Borgarlínustöðva, þ.m.t. hjólastæði (hjólabogar), en ekki endilega hjólageymslum.
h	Óska eftir að gripið verði til mótvægisáðgerða strax til að minnka svifryk frá framkvæmdum, t.d. með dekkjaþvotti flutningatækja.	Tekið verður á þessu í útboði framkvæmda.

17. Landssamtök hjólréiðamanna

Sjá bréf í heild sinni – Viðhengi 17 – Athugasemd, Landssamtök hjólréiðamanna

gatnamót. Þótt ekki sé um fullnaðarhönnun þessara gatnamóta að ræða vilja samtökin benda á þetta atriði á þessu stigi.

3.3.13. Hjólastæði

Gert er ráð fyrir hjólastæðum á aðkomusvæði stöðvar.

Að mati LHM ætti að vera gert ráð fyrir stæðum fyrir reiðhjól og hlaupahjól á öllum borgarlínustöðvum kannski með undantekningu af stöðvum í miðborginni þar sem geta verið stæði aðgengileg alveg í grennd við borgarlínustöðvar. Á stöðvum má líka gera ráð fyrir tengjum fyrir hleðslu rafhjóla.

Gæta þarf sérstaklega að þeim vandamálum sem leigurafhlaupahjól skapa. Slæm reynsla er af því hvernig leigjendur skilja við þau út um allt, hvort sem er mitt á hjólastígum eða gangstéttum og við biðskýli. Huga þarf að góðum lausnum svo leigurafhlaupahjólum verði ekki illa lagt á stoppistöðvum Borgarlínu í því samhengi.

LHM hafa ítrekað bent á vandræðin sem hafa fylgt leigurafhlaupahjólum, t.d. í bréfi: „*Mótmæli við samninga við leigufyrirtæki með rafhlaupahjól*“ sem m.a. voru send Reykjavíkurborg, Kópavogsbæ, Vegagerðinni og mörgum fleirum veghöldurum í lok des. / byrjun nóv. 2023.

Sveitarfélögin þurfa að finna lausn með fyrirtækjum sem reka þessa þjónustu þar sem skipulagðar eru fastar stöðvar þar sem skylda er að skila deilifartækjum. Slíkar stöðvar ættu að vera á öllu stoppistöðvum Strætó og Borgarlínunnar, við alla grunn- og leikskóla, við verslanir og þjónustu og í flestum eða öllum götum á 1-2 stöðum. Þær ættu ýmist að vera í plani við gangstéttir þar sem pláss er en ella á að taka frá bílastæði í götuplani (sjá dæmi um slíkt þar sem bílastæði voru tekin af í Sturlugötu nálægt Torfhildargötu fyrir reiðhjóla- og rafskútustæði). Hönnun þeirra ætti að vera samræmd en til að byrja með er líklega nóg að grunnstöð sé merkt með skilti og að tveir eða fleiri hjólabogar eða statív fyrir hlaupahjól séu sett upp.

Landssamtök hjólréðamanna vilja mjög gjarnan fá að skoða hönnunartillögur á síðari stigum eftir því sem þær verða til en gera þarf ráð fyrir að þær tillögur sem eru í 1. lotu eigi eftir að taka talsverðum breytingum í frekari hönnun.

Virðingarfyllt

f.h. stjórnar LHM



Árni Davíðsson

Um Landssamtök hjólréðamanna

Landssamtök hjólréðamanna (LHM) eru hagsmunasamtök sem hafa að markmiði m.a. að efla hjólréiðar á Íslandi sem heilsusamlegan lífsmáta og sem samgöngumáta. Öll helstu hjólréiðafélög landsins eiga aðild að LHM. Samtökin eru þó ekki aðeins málsvari félagsmanna hinna ýmsu hjólréiðafélaga sem telja yfir 2000 manns heldur eru þau jafnframt málsvari allra sem hjóla á Íslandi. LHM er aðildarfélag að European Cyclists' Federation, sem eru heildarsamtök fyrir hjólréiðafélög til samgangna og ferðalaga í Evrópu. Aðildarfélag ECF er að finna í flest öllum löndum Evrópu. LHM hlaut samgönguviðurkenningu Reykjavíkurborgar 2012 fyrir virka þátttöku og áhrif í að efla hjólréiðar á Íslandi.

	Ábendingar:	Svör
a	Hjólástígar tengdir Borgarlínu skulu hönnuð samkvæmt <i>Hönnunarleiðbeiningum fyrir hjólréiðar</i> frá 2019 eða nýrri útgáfu. Hjólandi eiga ekki að þurfa að taka krappar beygjur eða sveigjur til að komast yfir gatnamót. Þveranir skulu vera beinar og greiðar líkt og fyrir akandi umferð.	Hönnunarleiðbeiningum fyrir hjólréiðar er fylgt við hönnun stíga í Borgarlínuverkefninu og hugað að þægindum fyrir hjólandi vegfarendur eins og hægt er.
b	Öll tiltæk úrræði í reglugerð um umferðarmerki og notkun þeirra ættu að vera nýtt, auk frumkvæðis að frekari viðbótum í reglugerðina.	Reglugerð um umferðarmerki er fylgt við hönnun í Borgarlínuverkefninu og almennt eru samtöl tekin við yfirvöld eins og þörf krefur.
c	Á öllum Borgarlínustöðvum ætti að vera gert ráð fyrir hjólasterðum, jafnvel með tengjum fyrir hleðslu rafhjóna.	Gert er ráð fyrir að hjólasterðum í nálægð við allar stöðvar, annað hvort verður þeim komið fyrir í göturýminu, þar sem það er hægt, eða að sveitarfélagið kemur þeim fyrir í nálægð við stöðvarnar.

18. Íbúaráð Miðborgar og Hlíðar

Sjá bréf í heild sinni – Viðhengi 18 – Athugasemd, Íbúðarráð Miðborgar og Hlíðar

Ábendingar og svör:

	Ábendingar:	Svör
a	Íbúaráð Miðborgar og Hlíða lýsir yfir mikilli ánægju með að Borgarlínuverkefnið í heild. Sér í lagi er ánægjulegt að sjá áherslu á gróður við Borgarlínuleiðina á svæðinu. Þá er fagnaðarefni að svo virðist sem auka eigi öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda á gatnamótum Laugavegar og Kringlumýrabrautar með því að fjarlægja beygjuvasa.	Skipulagsmörk hafa verið uppfærð eftir auglýsingu. Gatnamótin við Kringlumýrabraut hafa verið tekin út og verður gerð deiliskipulag áætlun sérstaklega fyrir þau gatnamót síðar eða þegar forhönnun hefur verið lokið á því svæði.

19. Minjastofnun Íslands

Sjá bréf í heild sinni –

Reykjavíkurborg
Umhverfis- og skipulagssvið - Skipulagsfulltrúi
Borgartún 12-14
105 Reykjavík

Reykjavík, 5. mars 2025
Mí202501-0060/ 6.09 / 4778

Efni: Borgarlína 1. lota - Hallarmúli - Hlemmur

Minjastofnun Íslands barst tölvubréf skipulagsgáttarinnar dagsett 19. desember 2024 þar sem fram kom að Reykjavíkurborg óskaði eftir umsögn stofnunarinnar um nýtt deiliskipulag *Borgarlínu 1. lotu frá Hallarmúla að Hlemmi*, mál nr. 1536/2024. Hægt var að hlaða niður greinargerð og skipulags- og skýringaruppráttum unnið af Yrki arkitektum ásamt hönnunarteymi dagsett 12.09.2024.

Samkvæmt þeim gögnum er um er að ræða tæplega 900 metra kafla frá gatnamótum Kringlumýrarbrautar (Lágmúla) að gatnamótum Katrínartúns. Gert er ráð fyrir einni tengistöð (Hátún) á skipulagssvæðinu við Hátún 8. Fjallað er um menningarminjar í kafla 3.2.4 í greinargerðinni. Þar er vísað í húsaskráningar fyrir aðliggjandi svæði. Ekki er fjallað um fornleifaskráningu sem þó liggur fyrir. Aðeins er nefnd ein heimild um fornleif og loks er minnt á ákvæði 24. gr. laga nr. 80/2012 um menningarminjar.

Fyrir liggja þrjár skýrslur skráningarskýrslur um hús og mannvirki á svæðum sem liggja upp að skipulagsmörkum; *Byggðakönnun. Borgarhluti 4 – Laugardalur*, unnin af Minjasafni Reykjavíkur árið 2013, skýrsla nr. 162, *Húsakönnun Heklureitur Bolholt – Brautarholt – Laugavegur – Nóatún – Skipholt*, unnin af Borgarsögusafni Reykjavíkur árið 2017, skýrsla nr. 184 og *Bensinstöðvar á uppbyggingarlóðum - Húsakönnun*, unnin af Borgarsögusafni Reykjavíkur árið 2023, skýrsla nr. 226. Fyrir utan eitt niðurgrafið tæknirými á lóð Hátún 8A eru engin hús innan deiliskipulagsmarka.

Fyrir liggur skýrslan *Fornleifaskráning vegna Borgarlínu – Lotu 1, Ártúnshöfði – Fossvogur*, unnin af Borgarsögusafni Reykjavíkur árið 2024, skýrsla nr. 230 og er hún fullnægjandi fyrir afgreiðslu deiliskipulags. Á skipulagssvæðinu eru skráðar heimildir um þrjár fornleifar:

- Býlið Tunga (9-72) – sem staðsett var rétt vestan við götuna Hátún. Leifar af þessu býli gætu komið í ljós við jarðrask.
- Brú (230-200) – sem reist var yfir Fúlutjarnarlæk árið 1901, en lækurinn var settur var í stokk árið 1957 og er því ekki lengur sýnilegur.
- Túngarður Lækjarhvammur (230-201) – sem tilheyrði býlinu Lækjarhvammi.

Minjastofnun Íslands fer fram á að bætt verði við upplýsingum um fornleifar nr. 230-200 og 230-201 sem vantar inn á skipulagsuppráttinn. Í greinargerð þarf að bæta við upplýsingum um fyrirliggjandi fornleifaskráningu.



Minjastofnun
Íslands

The Cultural
Heritage Agency
of Iceland

Minjavörður Reykjavíkur og
nágrennis

Suðurgata 39
101 Reykjavík

(354) 570 13 00

www.minjastofnun.is

Kennitala: 440113-0280

Henny Hafsteinsdóttir
Minjavörður Reykjavíkur og
nágrennis.
henny@minjastofnun.is

Ábendingar og svör:

	Ábendingar:	Svör
a	Fyrirliggjandi skýrsla <i>Fornleifaskráning vegna Borgarlínu – Lotu 1, Ártúnshöfði – Fossvogur</i> , unnin af Borgarsögusafni Reykjavíkur árið 2024, er talin fullnægjandi fyrir afgreiðslu deiliskipulags.	Bætt hefur verið staðsetningar á uppdrátt eftirfarandi minjar og friðhelgi þeirra
b	Minjastofnun fer fram á að upplýsingar um fornleifar nr. 230-200 og 230-201 verði settar inn á skipulagsuppdráttinn. Á skipulagssvæðinu eru skráðar heimildir um þrjár fornleifar: • Býlið Tunga (9-72) – staðsett vestan við Hátún, mögulegar leifar geta komið í ljós við jarðrask. • Brú (230-200) – reist yfir Fúlutjarnarlæk árið 1901, en lækurinn var settur í stökk árið 1957 og er ekki lengur sýnilegur. • Túngarður Lækjarhvammur (230-201) – tengdist býlinu Lækjarhvammi.	Hefur staðsetning um býlið Tunga 9-72 verið staðsett á uppdrætti. Einnig hefur eftirfarandi umfjöllun verið bætt við í greinargerð í kafla 3.2.4 – Menningarminjar. Á skipulagssvæðinu eru skráðar heimildir um þrjár fornleifar: - Býlið Tunga (9-72) – sem staðsett var rétt vestan við götuna Hátún. Leifar af þessu býli gætu komið í ljós við jarðrask. - Brú (230-200) – sem reist var yfir Fúlutjarnarlæk árið 1901, en lækurinn var settur var í stökk árið 1957 og er því ekki lengur sýnilegur. - Túngarður Lækjarhvammur (230-201) – sem tilheyrði býlinu Lækjarhvammi.
c	Í greinargerð þarf að bæta við upplýsingum um fyrirliggjandi fornleifaskráningu.	Brugðist hefur verið við þessari ábendingu. <i>Anna Lía Guðmundsdóttir. (2022). Fornleifaskráning vegna 1. áfanga Borgarlínu. Reykjavík: Borgarsögusafn Reykjavíkur. Skýrsla nr. 230.</i>

d Staðsetning tengistöðvar Hátúns er nærri svæði þar sem fornleifar býlisins Tungu gætu verið. Ekki er hægt að útiloka að fornleifar komi í ljós við jarðrask á þessu svæði. Minjastofnun fer fram á að fornleifafræðingur hafi eftirlit með framkvæmdum á 15 metra svæði út frá ystu mörkum.

Eftirfarandi umfjöllun verið bætt við í greinagerð í kafla 3.2.4. og skýringarmynd sem sýnir nánar friðhelgaðsvæði.

Staðsetning stöðvarinnar Hátún er staðsett nærri því svæði sem heimildir eru um fornleifar býlisins Tungu sbr. fornleifaskráningu. Ekki er hægt að útiloka að fornleifar komi í ljós við jarðrask á þessu svæði og fer Minjastofnun því fram á að fenginn verði fornleifafræðingur til þess að hafa framkvæmdareftirlit á því svæði sem nemur 15 metra út frá ystu mörkum, sjá mynd 3:5. Ef komið er niður á minjar af því tagi, að fornleifafræðingur telur ástæðu til að stöðva framkvæmd, ber að hafa samband við Minjastofnun varðandi framhald verksins, sbr. 24. gr. laga um menningarminjar nr. 80/2012.



Niðurstaða:

Við kynningu deiliskipulagstillögunnar bárust fjölmargar umsagnir og athugasemdir frá stofnunum, fyrirtækjum og íbúum. Almennt var fjallað um aðgengi, áhrif á lóðir og fasteignir, umferðaröryggi, skipulagsmörk, græn svæði og menningarminjar.

Ábendingar hafa verið metnar og þar sem tilefni þótti til var tillagan uppfærð eða ákveðið að taka málefni til frekari skoðunar á næsta stigi. Önnur atriði hafa verið svarað með rökstuðningi, m.a. með vísan í gildandi stefnumótun og lög.

Gætt hefur verið að því að veita öllum umsagnaraðilum formlegt svar í samræmi við ákvæði skipulagslaga.

Lagt er til að uppfærð deiliskipulagstillaga ásamt greinagerð dags. 18. júní verði samþykkt.

f.h. skipulagsfulltrúa Reykjavíkur,

Þórður Már Sigfússon, skipulagsfræðingur M.Sc.

Viðhengi – Bréf:

Viðhengi 1 – Umsögn, Skipulagsstofnun

Skipulagsstofnun hefur borist erindi þar sem óskað er umsagnar um tillögu að deiliskipulagi. Stofnunin bendir á að það er ekki lögbundið hlutverk stofnunarinnar að gefa umsögn um tillögur að deiliskipulagi á kynningartíma og telur því ekki tilefni til að gefa almenna umsögn um tillöguna á þessu stigi málsins.

Viðhengi 2 – Athugasemd, Klasi

Klasi ehf fyrir hönd dótturfélags síns ÞR Lágmúli 2 ehf sem heldur á lóðarvilyrði og samning um uppbyggingu lóðarinnar Lágmúli 2 gerir eftirfarandi athugasemd:

Gerð er athugasemd við skipulagsmörk deiliskipulagstillögunnar við gatnamót Suðurlandsbrautar og Kringlumýrarbrautar.

Fyrir liggur lóðarvilyrði um uppbyggingu á umhverfissvænni byggingu á lóð Lágmúla 2. Í verkefninu Lágmúli 2 - C40 eru vænt lóðarmörk skilgreind út að núverandi gangstéttum við Kringlumýrarbraut og Suðurlandsbraut, sbr meðfylgjandi mynd.

Áður hefur verið auglýst skipulagslýsing fyrir lóðirnar Lágmúla 2-8 og þar kemur fram að megin atriði tillögunnar séu m.a. að nýta óbyggt land aðlægt Suðurlandsbraut með vísan til góðrar nýtingar á landi og þéttingu byggðar aðlægt borgarlínuleið.

Samkvæmt tillögu að deiliskipulagi sem nú er í auglýsingu verður hluti af væntri lóð skilgreind sem opið svæði en C40 verkefnið gerir ráð fyrir húsnæði fyrir bæði atvinnu og íbúðir með byggingarreit að fyrrnefndum gangstéttum.

Gerð er athugasemd við skipulagsmörk á horni Kringlumýrarbrautar og Suðurlandsbrautar sem liggur að Lágmúla 2.



Fyrirvari: Afmörkun lóðarinnar er til viðmiðunar og er ekki bindandi fyrir endanlega útfærslu á stærð lóðar ásamt byggingarrétti í samþykktu deiliskipulagi. Stærð og staðsetning nýrrar lóðar, byggingarmagn o.fl. verður nánar ákveðin í deiliskipulagi. Endanleg mörk lóðar geta færst til lítilla eftir samþykkt nýs deiliskipulags, t.d. vegna göngustíga eða lagna.

2025-01-28

Umsögn FSRE um deiliskipulag: Borgarlína 1. Lota – Laugavegur frá Hallarmúla að Hlemmi

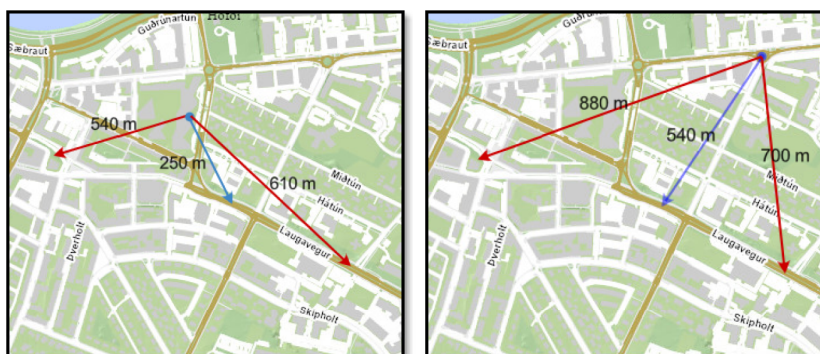
FSRE gerir athugasemd við staðarval Borgarlínustöðva á Laugavegi milli Kringlumýrarbrautar og Hlemms.

FSRE fer með umráðarétt yfir lóðunum Laugavegi 162-166 fyrir hönd Ríkissjóðs. Á þessum lóðum er fjölþætt starfsemi ríkisstofnana: Þjóðskjalasafn, Almannaþing, Samskiptamiðstöð heyrnarláusa og heyrnarskertra og MAST. Þar fyrir utan er fjölþætt starfsemi ríkisstofnana í Katrínartúni 2-4 og við Borgartún 21, 21a, 26 og 29 sem allt er nærri gatnamótunum við Nóatún.

Starfsfólk ríkisstofnana í nágrenni við gatnamót Katrínartúns og Laugavegar:

Staðsetning:	Fjöldi starfsfólks
Katrínartún 2-6	536
Laugavegur 162-166	96
Borgartún, ýmsir nærri Nóatúni	450
Alls	1082

Fyrir þennan fjölmenna hóp starfandi fólks sem eru allt líklegir notendur Borgarlínu til framtíðar er því klárlega um verstu mögulegu staðsetningar Borgarlínustöðvar að ræða, með nærri jafnlangt til beggja stöðva. Færi rúmlega helmingur starfsmanna með Borgarlínu, í samræmi við samgöngumarkmið Reykjavíkurborgar, þyrftu þeir að ganga samanlagt um 266 km lengra daglega að óbreyttu en ef stöð yrði sett þar sem nú er strætóstöðin *Þjóðskjalasafn*.



Næsta umhverfi Hátúns er illa tengt fjölförnustu gönguleiðum hverfisins meðan Nóatún er mikið notuð gönguleið enda liggur hún nærri þyngdarmiðju Borgartúns og tengist suður yfir Laugaveg. Frá sjónarhóli FSRE er það bagalegt þar sem stofnunin heldur utan um leigusamninga á nokkrum stöðum við gatnamót Nóatúns og Borgartúns. Gönguleið meðfram norðanverðum Laugavegi skortir í sjálfu sér ekki pláss, né öryggistilfinningu en það má segja að hún sé óyndisleg.

Líklega stýrir meðalvegalegd milli stöðva því að tillagan er sett fram með þeim hætti sem lagt er upp með. En með tilliti til þess hve þéttleiki starfa og íbúða er mikill á svæðinu væri full ástæða til að taka tillit til þess og hafa millibil með styttra lagi. Þá er jafnan mælt með því að haldið sé í þær stöðvar sem fyrir eru í almenningssamgangnakerfum. Mögulega hefur þessi valkostur ekki verið rýndur með viðhlýtandi hætti í svokallaðri inception skýrslu. Vert væri að ganga úr skugga um það.

Í BRT hönnunarhandbók NACTO (2007)¹ kemur fram að taka skuli tillit til ferðasköpunar einstakra staða við leiðarhönnun og staðarval stöðva. Í staðli IDTP (2024) til að meta gæði BRT kerfa er ákjósanleg vegalegd milli stöðva talin 300-800 m² og hagkvæmust við 450 m. Eigin kröfur Borgarlínunnar eru að vegalegd milli stöðva sé 400-800 m.³ Væri stöð við Katrínartún auk Hlemmtorgs og Hátúns væri lengdin milli stöðva nær 450m og aldrei styttri en 300 m ef engar frekari breytingar eru gerðar.

Í umhverfismati rammahluta aðalskipulags Reykjavíkurborgar vegna 1. lotu Borgarlínu segir um stöðina við Hátún:

Nálægðin við gatnamót Suðurlandsbrautar og Kringlumýrarbrautar gerir Hátún að mikilvægri tengistöð milli ólíkra leiða Borgarlínunnar.

Við val á staðsetningu þarf að huga að því að hún liggi ekki of langt til vesturs til að lágmarka óhagræði farþega í tengingu milli ólíkra leiða Borgarlínunnar.⁴

Með flutningi Hátúnsstöðvarinnar austur fyrir gatnamót Hátúns og Laugavegar mætti koma til mótis við þau skilyrði sem nefnd eru í umhverfismatsskýrslunni um nálægð við Kringlumýrarbraut og gæta að því að á kaflanum Kringlumýrarbraut - Hlemmur væru 450 m milli stöðva. Sé horft austur yfir Kringlumýrarbraut yrði vegalegðin að biðstöð við Nordica hótelið um 420m en þá ber að hafa í huga að mjög umferðarþung gatnamót eru þar á milli.

¹ Kafli 7: Specific station placement shall be optimally located to best capitalize on major trip generators nearby such as civic and employment centers, mixed-use districts and high-density residential areas, colleges and universities, and shopping centers.

Kafli 6: Provide adequate stops in the downtown area to serve major distribution points in the city center.

² Gefin eru tvö stig af tveimur fyrir að stöðvar falli innan þessara fjarlægðarmarka að jafnaði.

³ VSÓ Ráðgjöf 2024, bls 9.

⁴ VSÓ Ráðgjöf 2024, bls 5.



Myndin sýnir hring með geisla 450 m og miðpunkt miðja vegu milli Katrínartúns og Nóatúns. Hringhlutinn hægra megin á myndinni sýnir samskonar hring með miðpunkt við biðstöðina „Nordica“.

FSRE leggur til að horft verði til stöðvar milli Nóatúns og Katrínartúns til að bæta aðgengi að starfsstöðvum ríkisstofnana við Katrínartún, Borgartún og Laugaveg. Viðbót stöðvar á þessum stað samræmist stöðlum um hraðvagnakerfi og skilyrðum Borgarlínunnar.

Viðhengi 4 – Athugasemd, HER



Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur

Reykjavík 31.01.2024
2025010355

Umhverfis- og skipulagssvið
Borgartún 12-14
105 Reykjavík

**Umsögn Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur um mál nr. 1536/2024 í skipulagsgátt,
Borgarlína 1. lota - Laugavegur frá Hallarmúla að Hlemmi - USK24090202.
Tillaga að nýju deiliskipulagi**

Vísað er til máls nr. 1536/2024 í skipulagsgátt, Borgarlína 1. lota - Laugavegur frá Hallarmúla að Hlemmi - USK24090202. Tillaga að nýju deiliskipulagi. Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur (HER) hefur farið yfir málið og gögn þess.

HER telur ekki ástæðu til að gera athugasemdir við framlagða deiliskipulagstillögu.

Virðingarfyllt

f.h. Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur

Svava S. Steinarsdóttir
Verkefnastjóri



Viðhengi 5 – Umsögn, Náttúruverndarstofnun

Takk fyrir erindið

Náttúruverndarstofnun bendir á að í 2. mgr. 68. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd kemur fram að leita skal umsagnar Náttúruverndarstofnunar við gerð deiliskipulags á náttúruverndarsvæðum og á svæðum sem njóta sérstakrar verndar skv. 61. gr. laganna. Náttúruverndarstofnun telur að svæðið sem deiliskipulagstillagan nær til sé hvorki á náttúruverndarsvæðum né á svæðum sem njóta sérstakrar verndar. Stofnunin áformar því að veita ekki umsögn varðandi tillöguna. Ef sveitarfélagið hefur athugasemd við afgreiðslu stofnunarinnar er hægt að koma því á framfæri með því að senda tölvupóst á nattura@nattura.is

Viðhengi 6 – Athugasemd, Jón Þorsteinn Gunnarsson

Undirritaður mótmælir þeirri aðferðafræði við hönnun Borgarlínu, að staðsetja akrein vagna á miðju gatnanna, í stað þess að útbúa sérakrein fyrir vagnana til hliðar við núverandi götur, líkt og gert hefur verið á hluta Miklubrautar. Þá mótmælir undirritaður þeirri fækkun akreina fyrir bifreiðar, sem þessi hönnun mun hafa í för með sér m.a. á Laugavegi og Suðurlandsbraut. Undirritaður er hlynntur bættum almenningssamgöngum og notar þær í stórborgum erlendis. Undirritaður vill hins vegar benda á að sú áætlun sem fyrir liggur um væntanlegan kostnað við Borgarlínu, er glórulaus í samhengi við þann fjölda notenda Borgarlínu sem mun verða, jafnvel þó að jákvæðustu spár um notkun Borgarlínu gangi eftir.

Viðhengi 7 – Athugasemd, Vallhólmi ehf – Laugavegur 178

Fullgild rafmagnsundirskrift
BENEDIKT EGILL ÁRNASON
Kennitala: 621283-5083
2025.02.18 17:35:54 GMT
Aðstaða: Undirskrift

LOGOS

Reykjavíkurborg
Tjarnargata 11
101 Reykjavík

Sent í Skipulagsgátt

Reykjavík, 18. febrúar 2025

Mál nr. 1536/2024: Borgarlína 1. lota – Laugavegur frá Hallarmúla að Hlemmi. Athugasemdir Vallhólma ehf. vegna skipulagstillögu.

1. Inngangur

Vísað er til auglýsingar í Skipulagsgáttinni um skipulagstillögu Borgarlínu 1. lotu – Laugavegur frá Hallarmúla að Hlemmi (USK24090202) („**skipulagstillagan**“), þar sem veittur er kostur á að koma að athugasemdum eigi síðar en 20. febrúar 2025.

Umbjóðandi okkar Vallhólmi ehf., kt. 570703-2260, sem er lóðarhafi að Laugavegi 178, hefur falið okkur að koma eftirfarandi athugasemdum á framfæri vegna skipulagstillögunnar en ljóst er að verði fyrirhugaðar breytingar að veruleika munu þær hafa veruleg áhrif á hagsmuni og réttindi félagsins.

2. Landnotkun – breytt lóðarmörk

Skipulagstillagan er hluti af 1. lotu borgarlínu og varðar efsta hluta Laugavegar. Í greinargerð með tillögunni, dags. 12. september 2024, er fjallað um deiliskipulag borgarlínu um Laugaveg. Sérstaklega er fjallað um breytt lóðarmörk í kafla 3.1.1, bls. 17, þar sem segir:

„Lóðarmörk eru sýnd á deiliskipulagsuppdraetti, bæði núverandi og breytt lóðarmörk. Breyta þarf lóðarmörkum Hátúns 4, Nóatúns 17 og Laugavegs 178 vegna breytinga á göturýminu. Núverandi lóðarmörk ná inn á skipulagssvæðið en með breyttum lóðarmörkum verða þau utan skipulagsmarka.“

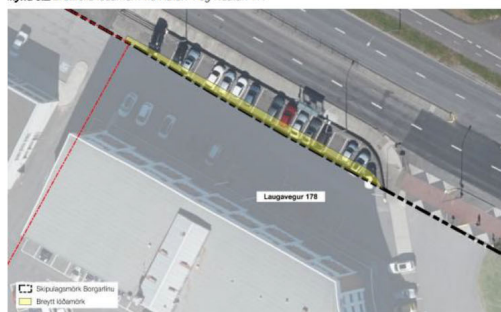
Breyting á stærðum þessara lóða er síðan sett fram með eftirfarandi hætti:

Lóð	Stærð lóðar FYRIR	Stærð lóðar EFTIR
Hátún 4	4.065 m ²	4.046 m ²
Nóatún 17	4.831 m ²	4.810 m ²
Laugavegur 178	3.824 m ²	3.743 m ²

Jafnframt eru brottfelld lóðarmörk sýnd á eftirfarandi tveimur myndum:



Mynd 3.2 Brottfeld lóðamörk við Háttún 4 og Nátún 17.



Mynd 3.3 Brottfeld lóðamörk á Laugavegi 178.

3. Athugasemdir við skipulagstillöguna

3.1 Valkostamat og meðalhófssjónarmið

Samkvæmt greinargerð með skipulagstillögunni er forhönnun næsta skref borgarlínu þar sem unnið verði með og valið hvaða valkosti verður unnið áfram með. Þannig verði stöðvar og lega borgarlínubrauta staðsettar frekar í kjölfar greininga og mælinga. Tilgangur deiliskipulagsins er að innleiða borgarlínu inn í skipulagið í samræmi við forhönnun, rammahluta aðalskipulags og umhverfismat.

Af deiliskipulagstillögunni verður ekki séð að fullnægjandi valkostamat hafi farið fram um nánari staðsetningu borgarlínu og það metið með hliðsjón af hagsmunum lóðarhafa og fasteignareiganda á svæðinu, sbr. 1. málsl. 5. mgr. 12. gr. skipulagslaga nr. 123/2010. Á það sama við um líkleg áhrif fyrirhugaðra framkvæmda og starfsemi á aðliggjandi svæði og ýmsa umhverfisþætti, sbr. 5.4.1. gr. skipulagsreglugerðar nr. 90/2013.

Þar sem málið er enn á hönnunarstigi er mikilvægt að lagður verði frekari grundvöllur að tillögum á staðsetningu borgarlínunnar og að í áframhaldandi vinnu verði lagt mat á aðra möguleika sem skerða réttindi lóðarhafa að Laugavegi 178 minna en núverandi tillaga gengur út frá með hliðsjón af meðalhófssjónarmiðum.

Í skipulagsupprætti eru áhrif skipulagstillögunnar sýnd, þar á meðal hvar skerðing verður á lóðamörkum á svæðinu. Uppdrátturinn sýnir bersýnilega hversu langt er gengið á réttindi lóðarhafa að Laugavegi 178 umfram aðra og án þess að gengið sé á opin svæði í borgarlandi.

Í fyrirliggjandi skipulagsgögnum kemur ekki fram hvað skýrir nauðsyn þess að taka svo stóran hluta lóðarinnar að Laugavegi 178 undir borgarlínu á þessu svæði og með þeim hætti sem gert er. Skerðingin tekur yfir fjölda bílastæða sem verða ónothæf við breytinguna á sama tíma og landsvæði andspænis lóðinni, sem er opið svæði á borgarlandi, er ekki nýtt þar undir heldur haldið sem opnu svæði. Þetta sést m.a. á eftirfarandi mynd úr upprættinum (þar sem rauð lína sýnir breytt lóðarmörk):



Meðal markmiða skipulagstillögunnar er að núverandi tré og gróður skuli varðveita eins og kostur er, eins og fram kemur á bls. 13 í greinargerðinni. Þótt ekki verði gert lítið úr mikilvægi þess að halda opnum svæðum og trjágróðri á skipulagssvæðinu er mikilvægt í áframhaldandi vinnu að vega saman andstæða hagsmuni þegar lagt er mat á valkosti og staðsetningu borgarlínu, þ.e. hvort skerða eigi réttindi lóðarhafa og verðmæti fasteigna andspænis sama fermetrafjölda á opnu svæði í borgarlandi.

Minnt skal á að við undirbúning og ákvarðanatöku sem þessa gildir óskráð meðalhófsregla stjórnýsluréttar, eins og almennt á við um setningu stjórnvaldsfyrirmæla, sbr. t.d. til hliðsjónar *álit umboðsmanns Alþingis í máli nr. 12291/2023, í máli nr. 913/1993 og í máli nr. 384/1991*. Sömu sjónarmið eiga því við hér eins og almennt að stjórnvöld mega ekki íþyngja borgurunum að nauðsynjalausu. Ef aðrar leiðir eru færar ber að velja þá vægustu og auk þess gæta hófs við beitingu þess úrræðis.

Mikilvægt er að aðrir kostir séu metnir og leitað verði leiða til draga eins og kostur er úr þeirri skerðingu og tjóni sem umbjóðandi okkar mun verða fyrir vegna skipulagsins við þá vinnu sem framundan er við nánari staðsetningu borgarlínunnar.

3.2 Skipulagsgögn ekki fullnægjandi um áhrif skipulagstillögunnar

Umbjóðandi okkar telur fyrirliggjandi skipulagsgögn auk þess ekki fullnægjandi um áhrif á landnotkun á skipulagssvæðinu hvað lóðina að Laugavegi 178 varðar.

Deiliskipulagsuppdráttur sýnir að lóðin að Laugavegi 178 mun sæta skerðingu sem nemur 81 m². Umbjóðandi okkar mótmælir þessu þar sem sú breyting sem verður á lóðinni í reynd mun meiri áhrif á stöðu félagsins en framangreindar tölur gefa til kynna.

Samkvæmt útgefnu mæliblaði af hálfu Reykjavíkurborgar er flatarmál lóðarinnar stærri en að framan greinir eða 3.922 m² en ekki 3.824 m². Lóðin hefur því verið afmörkuð stærri af hálfu Reykjavíkurborgar og verið þannig í notkun lóðarhafa um áratugaskeið og breytingin því a.m.k. 179 m² og áhrifin á nýtingu hennar mikil.

Þannig hefur sá hluti lóðarinnar sem fyrirhugað er að nýta undir borgarlínu verið nýtt sem bílastæði og mun fyrirhuguð breyting á deiliskipulaginu leiða til þess að bílastæðum fækkar um 15-20 á lóðinni með tilheyrandi verðýrðun á fasteigninni.

Eins og fram kemur víða í skipulagsgögnum vegna borgarlínu er ljóst að hún mun hafa veruleg áhrif á umferð og m.a. fækka bílastæðum. Í þeim efnum verður Reykjavíkurborg þó að gæta hófs og ekki er heimilt að ganga lengra þar en nauðsyn ber til þegar um er að ræða bílastæði sem tilheyra lóðarhöfum.

Mikilvægt er að nánar sé skoðað hvort og þá hvaða möguleikar eru í stöðunni sem ganga ekki eins langt og núverandi tillaga og takmarka þannig tjón sem annars mun leiða af fyrirhuguðum skipulagsbreytingum.

3.3 Skerðing á lóðarréttindum umfram aðra

Fyrir liggur að lóðin að Laugavegi 178 er eina lóðin á því svæði sem fjallað er um í skipulagstillögunni sem þarf að sæta verulegri skerðingu á lóðarmörkum vegna borgarlínu og verulega umfram það sem aðrir lóðarhavar í næsta nágrenni þurfa að þola, eins og áður er rakið.

Til samanburðar er skerðing á nálægum lóðum bæði minni hvað flatarmál varðar og svæðið sem tekið er undir borgarlínu ekki þess eðlis eða nýtt með þeim hætti að hún hafi eins mikil áhrif á verðmæti þeirra fasteigna sem um ræðir. Má í því sambandi benda á samanburð við þær tvær lóðir sem vísað er til varðandi breytt lóðamörk, annars vegar Hátún 4 og hins vegar Nóatún 17. Aðeins er um 20 m² skerðingu á þeim lóðum að ræða sem hefur lítil sem engin áhrif á nýtingu þeirra lóða þar sem um græn svæði er að ræða. Þá er lítil sem engin skerðing á opnu svæðum í nágrenninu.

Þá ber að benda á að á útgefnu mæliblaði Reykjavíkurborgar, dags. 25. nóvember 2024, er kvöð um bílastæði á þeim hluta lóðarinnar sem fyrirhugað er að taka undir borgarlínu samkvæmt skipulagstillögunni.

Af framangreindu leiðir að sú skerðing sem umbjóðandi okkar verður fyrir er verulega umfram það sem aðrir í næsta nágrenni þurfa að þola og hefur meiri áhrif á verðmæti fasteignar hans en annarra á sama svæði sem verður ekki skert bótalaust.

4. Niðurlag

Að lokum vill umbjóðandi okkar minna á að tilgangur auglýsingar á þessu stigi skipulagsferilsins hefur það að markmiði, í samræmi við þá þróun sem hefur orðið í umhverfisrétti síðustu ár, að rýmka möguleika almennings á að taka þátt í undirbúningi ákvarðana og koma á framfæri athugasemdum við hana á meðan á málsmeðferð stendur, sbr. c- og d-lið 1. gr. skipulagslaga nr. 123/2010. Er markmiðið þar m.a. að

LOGOS

réttur einstaklinga og lögaðila verði ekki fyrir borð borinn þótt hagur heildarinnar sé hafður að leiðarljósi.

Ljóst er að umfang og áhrif þeirra breytinga sem um ræðir við Laugaveg 178 mun hafa veruleg áhrif á hagsmuni félagsins og starfsemi þess. Því er mikilvægt að litið sé til þeirra sjónarmiða sem hér hafa verið raktar þegar teknar eru frekari ákvarðanir í tengslum við skipulagstillöguna. Að sama skapi er það hlutverk borgarinnar að gæta að samskiptum við þá sem eiga hagsmuna að gæta í þessu samráðsferli og þannig stuðla að meiri sátt um ákvarðanir og auka líkurnar á að þær séu byggðar á fullnægjandi grundvelli.

Með vísan til þess sem hér hefur verið rakið er óskað eftir því að Reykjavíkurborg taki athugasemdir umbjóðanda okkar til nánari skoðunar og leiti leiða til að ná markmiðum um að leggja borgarlínu við lóðina að Laugaveg 178 með öðrum kostum sem hafa minna tjón í för með sér fyrir lóðarhafa. Þá er þess óskað að haft verði náið samráð við félagið um næstu skref í málinu. Félagið mun áskilja sér allan rétt til að gæta hagsmuna sinna í málinu verði af umræddum framkvæmdum.

Virðingarfyllt

LOGOS lögmannsþjónusta

Benedikt Egill Árnason lögmaður

Viðhengi 8 – Athugasemd, Hársnyrtistofan að Laugavegi 178

Athugasemdir við framkvæmd.

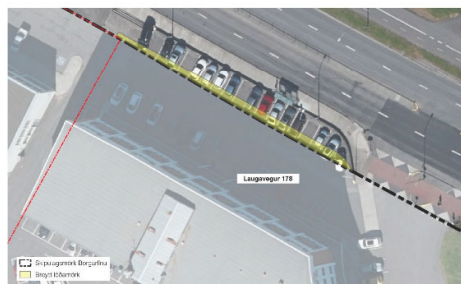
19. febrúar 2025

Borgarlína 1. lota - Laugavegur frá Hallarmúla að Hlemmi

Við sem húseigendur að hluta Laugavegs 178, og rekstraraðilar Hársnyrtistofunnar Laugavegi 178 í sama húsi, gerum eftirfarandi athugasemdir við framkvæmd vegna Borgarlínu. 1. lota Laugavegur frá Hallarmúla að Hlemmi.

Gera má ráð fyrir að aðstæður fyrir þjónustu sem okkar rekstri tilheyrir, breytist verulega til skaða við fyrirhugaðar framkvæmdir Borgarlínu við fyrrnefndan hluta Laugavegs. Einnig varanlegan skaða að framkvæmdum loknum, og til allrar framtíðar. Gert er ráð fyrir bílastæðum meðfram Borgarlínu við Laugaveg númer 168-174, en ekki við Laugaveg 176-178, þar sem tugir bílastæða verða eyðilögð/fjarlægð.

Nauðsynlegt er að hafa bílastæði áfram við götu meðfram Borgarlínu við Laugaveg 176-178, svo eðlilegt flæði samgangna verði við verslanir og margvíslega aðra þjónustu á svæðinu. Þegar framkvæmdir af þessari stærðargráðu við Borgarlínu fara fram, mun það hafa mikil og neikvæð viðskiptaáhrif, og líklegt að þær fari duglega fram úr sér, bæði í kostnaði og tíma.



Mynd sýnir brottfeld lóðamörk á Laugavegi 178 ásamt bílastæðum sem verða eyðilögð/fjarlægð.

Sótt var um byggingu bílageymslu neðanjarðar að baki Laugavegs 178 en því synjað af borgaryfirvöldum. Það er óskiljanlegt að veita ekki leyfi til bílageymslu, þegar það eru mörg fordæmi fyrir því að þau virka vel á miðborgarsvæðinu. Bílastæðastefna borgaryfirvalda er sérkennileg eins og borgarfulltrúar hafa nefnt, stæðum fækkað að ástæðulausu án þess að aðrar lausnir taki við.

Talað er um að akstur Borgarlínu hefjist árið 2031. Hvort það næst eða ekki munu þessar framkvæmdir raska miklu á þessu svæði til langs tíma og ekki er ólíklegt þegar breytingar sem þessar verða, mun álag aukast á umferð og í bílastæði í minni götum í næsta nágrenni.

Við sem höfum rekið fyrirtæki okkar við þennan hluta Laugavegs til tuga ára, vonum að tillit sé tekið til álita okkar, og þeirra sem starfa við og þiggja þjónustu og verslun á svæðinu. Við munum auðvitað áskilja okkur allan rétt að gæta hagsmuna okkar, ef framvinda framkvæmda verður á þennan skaðlega hátt.

Annað mál, en tengt og tengt sem þörf ábending.

Sé Borgarlínu þörf? Því er hún ekki lögð neðan Laugavegs og inn með Suðurlandsbraut neðanveðri, þar sem engar byggingar né önnur fyrirstaða er til staðar, alla leið inn að verslunarmiðstöðinni í Glæsibæ? Í stað þess skulu eyðilögð/fjarlægð fleiri tugir, ef ekki hundruð bílastæða inn með allri Suðurlandsbraut, svo langt sem hún nær.

Þörf er á bættum samgöngum á höfuðborgarsvæðinu, það vita allir. En vinnubrögð sem þessi eru í vaxandi óþökk borgarbúa Reykjavíkur. Það þarf ekki viðtækari skoðanakönnun en á góðri hársnyrtistofu, til að komast að þeirri niðurstöðu.

Með von um virðingu og skilning á ofanrituðu.

Eigendur Hársnyrtistofunnar Laugavegi 178.

Þorberg Ólafsson

Elmar Þorbergsson

Viðhengi 9 – Athugasemd, Hátún 10-14

E Erna Eiríksdóttir

UMSÖGN BIRT 19.02.2025

Lóðarhafar Hátúns 10-14, Hátúnsreits, gera eftirfarandi athugasemd við auglýsta tillögu að deiliskipulagi Borgarlína 1.lota - Laugavegur frá Hallarmúla að Hlemmi - USK24090202

Lóðarhafar Hátúns 10-14 (Brynja leigufélag ses., Sjálfsbjörg Ish. og Íþróttafélag fatlaðra í Reykjavík), hér eftir Hátúnsreitur, hafa tekið sig saman og unnið að tillögu um mögulega framtíðarþróun Hátúnsreits. Formleg fyrirspurn var send inn til umhverfis- og skipulagssviðs Reykjavíkur í september 2024 og í kjölfarið hefur verið fundað með verkefnastjórum á umhverfis- og skipulagssviði borgarinnar um áframhaldandi þróun skipulagsgerðar. Von er á formlegri umsögn frá umhverfis- og skipulagssviði fljótlega, en í samtölum og á fundum hefur farið fram jákvæð umræða um mögulega þróun reitsins.

Hugmyndir um þróun svæðisins byggja m.a. á forsendum Borgarlínu um uppbyggingu á samgöngu- og þróunaráðs og markmiðum svæðisskipulags um hagkvæma nýtingu lands og að beina skuli vexti og þróun byggðar í auknum mæli á samgöngumiðuð svæði meðfram Borgarlínu.

Samkvæmt tillögu að deiliskipulagi sem nú er í auglýsingu verður hluti af svæðinu sem tillagan nær yfir skilgreint sem opið svæði. Tillögur að uppbyggingu á Hátúnsreit gera ráð fyrir byggingum meðfram Laugavegi sem gegna m.a. annars því hlutverki að skilgreina og afmarka götamynd Borgarlínuáðs, sem og að styðja við farþegagrunn Borgarlínu.

Gerð er athugasemd við umfang þess svæðis sem skilgreint er sem „opið svæði“ í tillögu að deiliskipulagi og er óskað eftir samráði við lóðarhafa og Reykjavíkurborg um nánari afmörkun þess svæðis.

Sjá skýringarmynd og texta í fylgiskjali

PDF

Lóðarhafar Hátúns 10-14 - Athugasemd við mál USK24090202.pdf

↓

9

Viðhengi 10 – Umsögn, Slökkvilið höfuðborgarsvæðisins



Umhverfis- og skipulagssvið
B.t. Puriður María Guðmundsdóttir
Borgartún 12-14
105 Reykjavík

20.2.2025

Umsögn SHS vegna tillögu að nýju deiliskipulagi, vegna máls nr. 1536/2024
Borgarlína 1. lota - Laugavegur frá Hallarmúla að Hlemmi - USK24090202

Slökkviliðs höfuðborgarsvæðisins, SHS, hefur fengið til umsagnar tillögu að deiliskipulagi vegna 1.lotu Borgarlínu - Laugavegur frá Hallarmúla að Hlemmi.

Umsögn:

Slökkvilið höfuðborgarsvæðisins vill leggja áherslu á að akbrautir borgarlínu verði opnar öllum viðbragðsaðilum öllum stundum hvort sem er í forgangsakstri eða ekki. Í kafla 3.3.3. Borgarlínubrautir, bls. 22/26, segir: *Á deiliskipulagsupprætti eru merktar Borgarlínubrautir, sér akreinar fyrir almenningssamgöngur. Í sérrými almenningssamgangna er aðeins heimilaður akstur tengdur almenningssamgöngum og akstur neyðarbíla með forgangsljós.*

Af þessu orðalagi að dæma er óljóst hvort neyðarbílar þurfi að vera með forgangsljós kveikt eða nóg sé að hafa þau á bílnum. Að mati SHS ætti hér frekar að skilgreina akstur bíla sem leyfi hafa til neyðaraksturs, hvort sem um er að ræða lögreglu, slökkvilið eða sjúkrabíla.

SHS sér meðal annars fyrir sér að nýta akbrautir borgarlínu til sjúkraflutninga sem ekki eru allir farnir í forgangsakstri.

Ef að viðbragðsaðilar hafa aðgang að akbrautum borgarlínu þarf að passa að neyðarbílar festist ekki inni á þeim. Til dæmis við stoppistöðvar, þar eru líkur á að tveir vagnar stoppi samtímis og neyðaraksturbið komist ekki framhjá. Á stöðum, framan við stoppistöðvar, þarf því að vera hindranalaust aðgengi út af borgarlínuakbraut inn á almenna akbraut. Passa þarf hæð á götuköntum á þeim stöðum þar sem hægt verður að keyra út af/inn á.

Virðingarfyllt,
f.h. Slökkviliðs höfuðborgarsvæðisins

Atli Freyr Runólfsson
Sérfræðingur

Viðhengi 11 – Umsögn, Veitur

Efni: Umsögn Veitna vegna deiliskipulags Borgarlínu 1.lotu – Laugavegur frá Hallarmúla að Hlemm

Mál 1536/2025

Veitur hafa fengið til umsagnar deiliskipulagstillögu Borgarlínu 1.lotu – Laugarvegur frá Hallarmúla að Hlemm. Með tilkomu nýs deiliskipulags bætast við Borgarlínubrautir frá Suðurlandsbraut að Katrínartúni ásamt einni stöð, Hátún. Hjóla- og göngustígum er bætt við beggja vegna Borgarlínubrauta og þannig er aðgengi virkra ferðamáta við götum verulega bætt. Öryggi allra vegfarenda er verulega bætt. Akreinar fyrir almenna bílaumferð verða að mestu leyti einbreiðar, nema við gatnamót Kringlumýrarbrautar og Suðurlandsbrautar.

Veitur hafa farið yfir fyrirbyggjandi deiliskipulagstillögu vegna Borgarlínu og vilja koma á framfæri eftirfarandi athugasemdum:

Veitur telja mikilvægt að fjallað sé um lagnaleiðir Veitna í fyrirbyggjandi tillögu. Hins vegar hefur þegar verið unnin forhönnun þar sem lagnaleiðir hafa verið skilgreindar. Þar sem fyrirhugað er að þetta byggð meðfram Borgarlínu er nauðsynlegt að lagnaleiðir séu tryggðar og sýnilegar og skýrt skilgreindar í deiliskipulagi.

Þétting byggðar og aukid byggingarmagn meðfram Borgarlínu kallar á viðeigandi skipulagningu innviða, og mikilvægt er að lagnakerfi geti þjónað framtíðarþörfum svæðisins án óþarfa raskana eða tafar. Óskipulagt borgarland, einkum í Reykjavík af skömum skammti víða í borginni. Þess vegna telja Veitur afar brýnt að gert sé ráð fyrir veitukerfum og þau séu sýnileg. Veitur óska eftir því að kvaðir fyrir lagnaleiðir verði sýndar á uppdráttum í samræmi við forhönnun. Með þessu verður tryggt að nauðsynlegir innviðir fylgi þróun svæðisins og að rekstur veitukerfa verði eins hnökralaus og hægt er til framtíðar.

Mælihús vatnsveitu er innan skipulagssvæðisins. Mælihúsið er sýnt á skýringarmynd í tillögunni en ekki á deiliskipulagsuppdrætti. Veitur óska eftir að mælihúsið verði sýnt á deiliskipulagsuppdrætti til að tryggja aðgengi og rekstraröryggi þess til framtíðar.

Við viljum þakka fyrir gott samráð við Borgarlínuteymið og við leggjum ríka áherslu á áframhaldandi gott samstarf við hönnun og útfærslu verkefnisins. Við óskum eftir því að þessar athugasemdir verði teknar til greina og að skipulagstillagan verði uppfærð í samræmi við þær.

Í ljósi þess að um er að ræða fyrsta auglýsta deiliskipulag Borgarlínu telja Veitur mikilvægt að kvaðir og lagnaleiðir séu skýrar á uppdráttum til að tryggja innviðir meðfram Borgarlínu séu tryggðir til framtíðar.

Virðingarfyllt,
f.h. Veitna

Helga Rún Guðmundsdóttir



Reykjavíkurborg
b.t. umhverfis- og skipulagssviðs
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

Reykjavík, 19. febrúar 2025

Efni: Athugasemdir Orkunnar IS ehf. vegna deiliskipulagstillögu um 1. lotu Borgarlínu – Laugavegur frá Hallarmúla að Hlemmi (mál *USK24090202*)

Undirritaður lögmaður gætir hagsmuna Orkunnar IS ehf., kt. 680319-0730 (hér eftir „Orkan“ eða „félagið“) sem er eigandi bensínstöðvarinnar að Laugavegi 180, 105 Reykjavík, sem ber fasteignanúmerið F2012402 og merkinguna 01 0101 í fasteignaskrá („*Orkustöðin*“). Félagið er jafnframt lóðarleigutaki lóðarinnar að Laugavegi 180.

Félaginu var með bréfi dagsettu 20. desember 2024 („*bréfið*“) tilkynnt um að umhverfis- og skipulagsráð Reykjavíkurborgar hefði þann 25. september 2024, og Borgarráð í kjölfarið þann 3. október s.á., samþykkt að auglýsa tillögu að nýju deiliskipulagi fyrir göturými efsta hluta Laugavegar („*deiliskipulagstillagan*“). Er því lýst í bréfinu að deiliskipulagstillagan sé hluti af 1. lotu Borgarlínu og að með tilkomu nýs deiliskipulags myndu bætast við Borgarlínubrautir frá Suðurlandsbraut að Katrínartúni, ásamt einni stöð, Hátún. Til viðbótar kemur meðal annars fram að hjóla- og göngustígum verði bætt við beggja vegna Borgarlínubrauta en akreinar fyrir almenna bílaumferð verði að mestu leyti einbreiðar, nema við gatnamót Kringlumýrarbrautar og Suðurlandsbrautar.

Ef deiliskipulagstillagan nær fram að ganga verða töluverðar breytingar á gatnakerfinu sem fellur undir umráðasvæði tillögunnar. Þar á meðal verða áhrif á Orkustöðina að Laugavegi 180 mikil. Af tillögunni má ráða að Orkan verður bæði fyrir talsverðum áhrifum á meðan framkvæmdum standur auk þess sem þónokkrar breytingar verða á umhverfi Orkustöðvarinnar eftir að framkvæmdum lýkur.

Hvað fyrra atriðið varðar, þ.e. áhrif á Orkustöðina á meðan á framkvæmdum stendur, kemur fram í kafla 1.5.1. deiliskipulagstillögunnar, sem ber heitið yfirlit yfir vægi áhrifa, að búast megi við röskun á framkvæmdartíma:

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.¹

Þessu tengt er listað upp í töflu í kaflanum yfirlit yfir umhverfispætti og vægi áhrifa en þar kemur meðal annars fram að áhrif á lýðheilsu á framkvæmdatíma verði nokkuð neikvæð.² Til fyllingar framangreindu er svo vísað til umhverfismatsskýrslu Borgarlínu-Lotu 1: Ártúnshöfði-Hamraborg („umhverfismatsskýrslan“).

Ekki er að finna nákvæmar upplýsingar um umfang og áhrif framkvæmda á Orkustöðina í umhverfismatsskýrslunni, sem dagsett er í nóvember 2024. Þó virðist sem Orkustöðin sé staðsett á legg deiliskipulagstillögunnar nr. 130³, frá götustæði Suðurlandsbrautar að Katrínartúni. Þá er tiltekið að áætluð uppbygging Borgarlínu, lotu 1, muni í heildina taka 7 ár og gert er ráð fyrir að framkvæmdir hefjist að Suðurlandsbraut á seinni hluta ársins 2027.⁴ Af yfirlitsmynd úr umhverfismatsskýrslunni má enn fremur ráða að framkvæmdir á legg nr. 130 muni standa yfir til ársins 2030, hið minnsta.⁵

Af framangreindu má ráða að óljóst er hvaða röskun muni fylgja framkvæmdum við Orkustöðina að Laugavegi 180 vegna deiliskipulagsbreytingarinnar á meðan á framkvæmdatíma stendur. Enn fremur er óljóst hvert umfang framkvæmda við Orkustöðina verður og í hve langan tíma nákvæmlega framkvæmdirnar muni standa yfir. Þó er ljóst að röskunin verður einhver og að hún geti staðið yfir í töluverðan tíma, eða a.m.k. þrjú ár.

Hvað seinna atriðið varðar, þ.e. áhrif á Orkustöðina að Laugavegi 180 að framkvæmdatíma loknum, virðist af deiliskipulagstillögunni sem þau áhrif verði þónokkur og alvarleg. Nánar tiltekið virðist sem breytingar verði á innkeyrslu og

¹ Bls. 9 deiliskipulagstillögunnar.

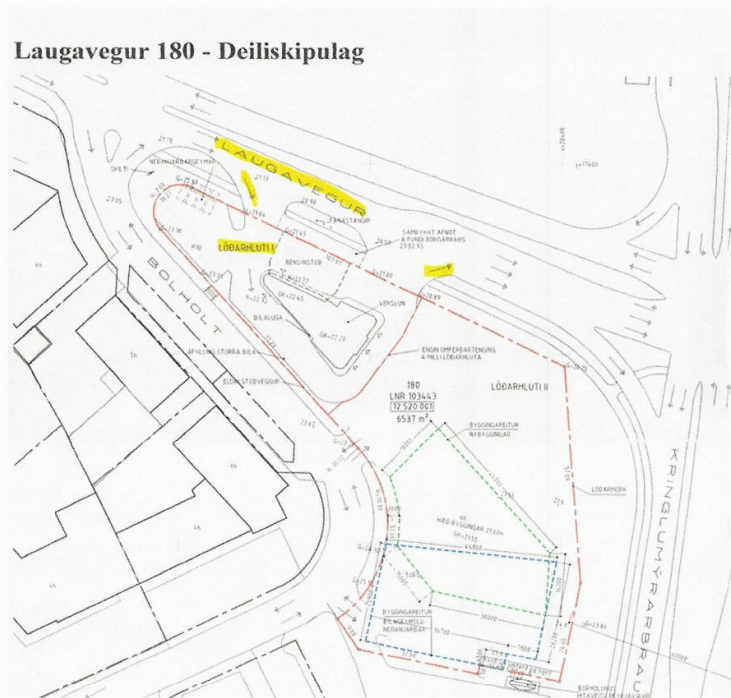
² Bls. 9 deiliskipulagstillögunnar.

³ Sjá töflu á bls. 100 í umhverfismatsskýrslunni.

⁴ Bls. 105 í umhverfismatsskýrslunni.

⁵ Bls. 106 í umhverfismatsskýrslunni.

Orkustöðin er á reit sem nú þegar er deiliskipulagður, sbr. deiliskipulag um lóðina að Laugavegi 180, dagsett 30. júlí 1999, auglýst í B-deild Stjórnartíðinda þann 29. desember 1999. Samkvæmt deiliskipulaginu er Orkustöðin á lóðarhluta I á lóðinni og er gert ráð fyrir inn- og útkeyrslu við Laugaveg:

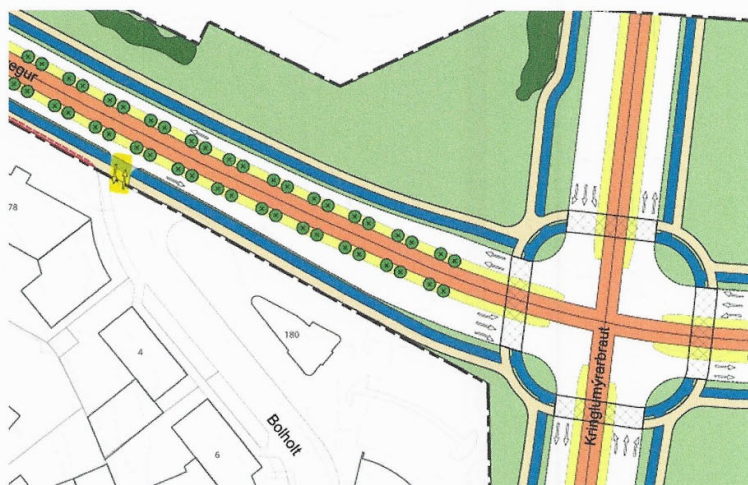


Þetta þýðir að ökumenn sem keyra um Laugaveg eiga samkvæmt gildandi deiliskipulagi greiðan aðgang að Orkustöðinni beint af Laugavegi, og aftur út á Laugaveg frá Orkustöðinni.

Með deiliskipulagstillögunni er verið að gera töluverðar breytingar á gatnakerfinu í kringum Orkustöðina. Sem dæmi verða akreinar fyrir bifreiðar að mestu leyti

einbreiðar, en ekki tvíbreiðar líkt og nú er. Þá verður bætt við Borgarlínubrautum í báðar áttir sem og hjóla- og göngustígum.⁶

Þá má ráða af uppdráttum deiliskipulagstillögunnar að ekki sé gert ráð fyrir inn- og útkeyrslu að Orkustöðinni frá Laugavegi að framkvæmdatíma loknum líkt og nú er. Aðeins er gert ráð fyrir inn- og útkeyrslu töluvert frá Orkustöðinni, þ.e. um Bolholt. Fyrirséð er að þessar breytingar á inn- og útkeyrslu á lóðinni munu hafa mikil áhrif á umferð um Orkustöðina með tilheyrandi óafturkræfu tjóni fyrir Orkuna og leigutaka bensínstöðvarhúsnæðisins að Laugavegi 180:



Mynd 2: Úrklippa úr uppdráttum deiliskipulagstillögunnar. Gul yfirstrikun við innkeyrslu um Bolholt er undirritaðs.

Á ofangreindri mynd sést skýrlega hversu mjög aðgangur að Orkustöðinni verður takmarkaður, nái deiliskipulagstillagan fram að ganga. Starfsemi Orkunnar að Laugavegi 180 mun gjörbreytast enda verður aðgangur að bensínstöðinni frá Laugavegi mun örðugri. Þetta mun og hafa áhrif á þá starfsemi sem leigutakar Orkunnar starfrækja í bensínstöðvarhúsnæðinu á lóðinni, sem eins og áður segir er í eigu Orkunnar. Samandregið er því fyrirséð að deiliskipulagstillagan mun valda Orkunni miklu og óafturkræfu tjóni, nái hún fram að ganga.

⁶ Sjá einkum kafla 3.2. í deiliskipulagstillögunnar.

Með vísan til alls framangreinds mótmælir Orkan IS ehf. þeim framkvæmdum sem fyrirhugaðar eru við lóðina að Laugavegi 180, sbr. deiliskipulagstillaga um 1. lotu Borgarlínu – Laugavegur frá Hallarmúla að Hlemmi (mál USK24090202), án frekari útskýringa um inntak umræddra framkvæmda, s.s. hve langan tíma þær muni taka við lóðina að Laugavegi 180 og hvert umfang þeirra verður.

Þá mótmælir Orkan IS ehf. þeim breytingum sem gerðar eru á inn- og útkeyrslu lóðarinnar að Laugavegi 180 með deiliskipulagsbreytingunni, en þær munu óhjákvæmilega að öllu óbreyttu hafa mikið og óafturkræft tjón í för með sér fyrir Orkuna sem er fasteignareignareigandi á lóðinni og leigutaki lóðarinnar samkvæmt lóðarleigusamningi, auk þess að reka á lóðinni bensínstöð.

Orkan IS ehf. áskilur sér allan rétt til þess að að leggja fram frekari gögn á síðari stigum og til þess að hafa uppi allar þær málsástæður og þau lagarök sem félaginu stendur til boða til viðbótar eða í staðinn fyrir þau sjónarmið sem fram koma í bréfi þessu eftir því sem við á og tilefni verður til.

Virðingarfyllst,
f.h. Orkunnar IS ehf.



Ólafur Hvanndal Ólafsson lrl.

Viðhengi 13 – Athugasemd, Framkvæmdafélagið Laugavegur ehf.

Framkvæmdafélagið Laugavegur ehf sem á lóðir og uppbyggingarheimildir við Laugaveg 168-174a gerir eftirfarandi athugasemd:

Gerð er athugasemd við að innkeyrsla austan við Laugaveg 174a sé felld út með deiliskipulaginu. Vegna fyrirbyggjandi kvaða um helgunarsvæði kringum borholu R21 undir hluta af byggingu á Laugavegi 174a er óvíst að innkeyrsla í bílajakjallara verði möguleg vestan við húsið. Því er nauðsynlegt að halda inni möguleika á inn- og útakstri úr bílajakjallara austan við húsið.

Viðhengi 14 – Umsögn, Vegagerðin

Mál nr. 1536/2024
Nýtt deiliskipulag
Reykjavíkurborg
Þuríður María Guðmundsdóttir, í umboði fyrir Reykjavíkurborg



Umsögn vegna nýs deiliskipulags vegna Borgarlínu Lotu 1 á Laugavegi

Nýtt deiliskipulag vegna Borgarlínu lotu 1 á Laugavegi frá Hallarmúla að Hlemmi hefur verið sent til Vegagerðarinnar til umsagnar.

Vegagerðin fagnar þessum áfanga í þeirri vegferð að bæta almenningssamgöngur á höfuðborgarsvæðinu og ítrekar mikilvægi þess að tryggja framgang framkvæmda til að fyrirhugaður ávinningur í samgöngum komi sem fyrst fram.

Vegagerðin hefur yfirfarið innsend gögn skv. 1. mgr. 30. gr. skipulagslaga nr. 123/2010, með hliðsjón af hlutverki stofnunarinnar, og gerir ekki athugasemdir en bendir á eftirfarandi:

Vegagerðin bendir á að gögn í hönnunarfösum (kafli 1.8) standast ekki kröfur Vegagerðarinnar.

Í deiliskipulagi kemur fram að áhrif á umferðaröryggi og samgöngur verði jákvæð. Óvissa felst í þessari fullyrðingu miðað við þau gögn sem lögð eru fram. Liggur umferðaröryggismat fyrir?

Deiliskipulagsuppdráttur og greinargerð tilgreinir gatnamót Kringlumýrarbrautar/Suðurlandsvegs/Laugavegs sem hluta af deiliskipulaginu. Kringlumýrarbraut er stofnvegur í umsjá Vegagerðarinnar.

Á fundi sem haldinn var 13. febrúar með Vegagerðinni, Reykjavíkurborg og Betri Samgöngum var tekin ákvörðun um að gatnamótin við Kringlumýrarbraut yrðu tekin út af deiliskipulagsreitnum sem verður minnkaður út frá veghelgunarsvæði Kringlumýrarbrautar. Vegagerðin gerir því ekki frekari athugasemdir við þessi gatnamót að svo stöddu.

Þó að deiliskipulagstillagan hafi ekki bein áhrif á þjóðvegi í umsjá Vegagerðarinnar þá er bent á að stofnunin vinnur samkvæmt umferðaröryggisáætlun stjórnvalda en hún er hluti af samgöngudætlun og er hlutverk hennar að auka umferðaröryggi á Íslandi, fækka umferðarslysum og bæta umferðarmenningu.

Í ljósi þessa vill Vegagerðin benda á að við gatnamót eru krappir beygjuradiúsar og ekki er ljóst hvort sjónlengdir séu ásættanlegar. Göngu- og

hjólástígar eru báðu megin akbrautar og þvera því allar aðkomur að Laugavegi. Mikilvægt er að huga að öryggi óvarinna vegfarenda.

Virðingarfyllt
f.h. Vegagerðarinnar.
Cecilía Þórðardóttir
Verkefnastjóri á Höfuðborgarsvæði

Síða 1./2

Vegagerðin
Suðurland 3
210 Garðabær

+354 522 1000
vegagerdin.is

vegagerdin
@vegagerdin.is



ATHUGASEMDIR

vegna skipulagstillögu, mál nr. 1536/2024

“Borgarlína 1. Lota – Laugavegur frá Hallarmúla að Hlemmi – USK24090202”

Reykjavík, 20. febrúar 2025

Efni: Athugasemdir v. máls nr. 1536/2024

Vísast til auglýsingar á skipulagsgátt nr. 1536/2024, en um er að ræða 1. lotu Borgarlínu með yfirskriftina „Borgarlína 1. Lota – Laugavegur frá Hallarmúla að Hlemmi – USK24090202“

Fram kemur að á fundi umhverfis- og skipulagsráðs þann 25. September 2024 og borgarráðs Reykjavíkur þann 3. október 2024 hafi verið samþykkt að auglýsa tillögu að nýju deiliskipulagi fyrir göturými efssta hluta Laugavegar.

Meðfylgjandi auglýsingunni fylgdi með skjal með yfirskriftinni „Borgarlína 1 lota – Laugavegur frá Hallarmúla að Hlemmi – Deiliskipulagsuppd.“

Einnig fylgdi „Borgarlína 1. Lota – Laugavegur frá Hallarmúla að Hlemmi – Greinargerð“

Fyrir hönd eftirtalinna fyrirtækja er komið á framfæri neðangreindum athugasemdum;

Ormsson hf., Sýn hf., Lyfja hf., Samkaup hf., Lækningar hf., Skurðstofan ehf.

Athugasemdir:

Af deiliskipulagsuppdætti þeim sem fylgdi virðist áherslan vera á Laugaveg en ekki Suðurlandsbraut. Engin athygli virðist vera á götuna frá Hallarmúla þvert á yfirskriftina. Virðist þó miðað við myndina að gert sé ráð fyrir að Suðurlandsbraut verði 1+1 hvað bifreiðar varðar, þ.e. að aðeins **ein akrein** í vestur og **ein akrein** í austur.

Í greinargerðinni, sem er dags. 12. september 2024, segir að sett sé fram „deiliskipulagstillaga fyrir 1. Lotu Borgarlínu um Laugaveg ásamt gatnamótum við Suðurlandsbraut að Katrínartúni.“ Þá er vísað til þess að við skipulagsmörk austan við gatnamót Kringlumýrarbrautar taki við „deiliskipulag Borgarlínu um Suðurlandsbraut“. Við nánar afmörkun deiliskipulags segir „Frá og með gatnamótum Kringlumýrarbrautar að gatnamótum við Katrínartún“. Það virðist því ekki verið um að ræða deiliskipulag á Suðurlandsbraut, þvert á fyrirsögnina, enda Hallarmúli á Suðurlandsbraut.

Engu að síður er víkið að Suðurlandsbraut í texta þeim sem fylgir sem og teikningum, eins og að ofan var greint frá.

Helstu breytingar eru á þessum kafla Laugavegs að „Akreinar fyrir almenna bílaumferð verða að mestu leyti einbreiðar, nema við gatnamót Kringlumýrarbrautar og Suðurlandsbrautar“

Á bls. 23 í greinagerð segir;

„Á laugavegi og Suðurlandsbraut er **ein akrein** fyrir almenna bílaumferð í hvora átt ásamt beygjuakreinum við gatnamótin.“

Fyrir hönd umbj. minn er lýst yfir mótmælum við þeim fyrirætlunum sem þarna birtast. Því er mótmælt að fækkað verði akreinum á Suðurlandsbraut og Laugavegi (sem tillagan varðar beint). Jafnframt er því hafnað að stækkun vegsvæðis hafi neikvæð áhrif á fjölda bílastæða.

Með því að fækka bifreiðum sem geta ekið um Laugaveg (og Suðurlandsbraut) og hægja á umferð, er verið að beina ökumönnum bifreiða frá hinu umfangsmikla verslanasvæði sem Suðurlandsbraut, Skeifan og Múlar eru. Með því er óhjákvæmilega verið að fækka þeim viðskiptavinum sem leita til fyrirtækja á umræddu svæði.

Vísast til innsends rökstuðnings, sömu aðila, sem var sendur vegna „*Aðalskipulag Reykjavíkur 2040 – Tillaga, rammahluti, - Borgarlína 1. Lota: Ártún – Fossvogsbrú*“ dags. 24.1.2025.

Því er **mótmælt** að fækka eigi akreinum og beygjum á Suðurlandsbraut og Laugavegi sem og að hægja verulega á umferð á svæðinu. Borgarlína megí ekki hafa neikvæð efnahagsleg áhrif á atvinnustarfsemi á þessum mikilvægu verslunarsvæðum.

Óskað er eftir nánar samráði við fyrirliggjandi hagaðila áður en frekari ákvarðanir verða teknar, eftir atvikum með því að taka mið af fyrirliggjandi sjónarmiðum, boða til áheyrnarfundar eða annars samstarfs. Þá er óskað eftir að tekið verði tillit til þessa sjónarmiða við frekari skipulagsvinnu.

Virðingarfyllst,

f.h. hönd Ormsson hf., Sýn hf., Lyfju hf., Samkaupa hf.,

Lækninga hf. og Skurðstofunnar ehf.

Vilhjálmur Þ. Á. Vilhjálmsson hrl.

Viðhengi 16 – Athugasemd, Íbúasamtök Laugardals

Reykjavík, 20.02.2025

Umsögn um tillögu að breyttu deiliskipulagi v borgarlínu Laugarvegur - Hallarmúli

Ágætu starfsmenn Reykjavíkurborgar.

Enn rýna stjórnarmenn Íbúasamtaka Laugardals tillögu að breyttu skipulagi vegna Borgarlínu, nú vegna deiliskipulags fyrir hlutann Laugarvegur – Suðurlandsbraut að Hallarmúla ásamt gatnamótum. Fram hefur komið í kynningum að áhrif á akstur af þessari breytingu þarna eru að búast má við auknum akstri um Túnin og á Kringlumýrabraut til Norðurs og Sæbraut einkum til austurs frá Kringlumýrabraut.

Stjórn ÍL vill koma á framfæri eftirfarandi athugasemdum og ábendingum vegna fyrirhugaðrar framkvæmdar:

Almennar ábendingar

Áætlað er að borgarlínu fylgi aukin umferð bíla um Kringlumýrabraut milli Suðurlandsbrautar og Sæbrautar og aukin umferð á Sæbraut einnig. Sú aukning hefur ekki verið að fullu metin enn í umhverfismatinu og þar að auki þá er verið að vinna skipulag þessara stóru samgöngumannvirkja, þ.e. Borgarlínu og Sundabraut samtímis, án þess að hvor um sig taki mið af hinni. Þar sem önnur veldur auknum akstri en hin með væntingar um minnkun þá vekur það athygli að ekki eigi að innleiða Borgarlínu fyrst og endurmeta svo þörf fyrir Sundabraut síðar.

Íbúar eiga rétt á að tillit sé tekið til aðstæðna þeirra þegar áform um að framkvæmdatími þessara tveggja stóru framkvæmda muni mögulega skarast í hverfinu enda gæti því fylgt verulega erfitt og raunar óöruggt ástand vegna umferðarálags og aukins gegnumaksturs um hverfið samhliða framkvæmdum beggja.

Þegar er lengdur viðbragðstími neyðarþjónustu / viðbragðsaðila í hverfið vegna umferðatafa og hætt við að það muni versna enn frekar. Huga þarf að þeim þætti í öllu framkvæmdaferli og mögulega þörf fyrir að undirbúa sértækar aðgerðir vegna þess svo sem að halda akreinum lausum fyrir viðbragðsakstur á álagstímum osfrv.

Það er mikilvægt að vandað sé til alls frágangs í hönnun, hugað að öryggi gangandi og hjólandi, grænum lausnum og að skerða ekki græn svæði né gróður.

Sértækar ábendingar

Tengingar stöðvanna í hverfinu á að vanda samkvæmt lýsingu og er það vel. Borgarlína verður þó f.o.fr. í suðurjaðri þess sem eykur þörf fyrir góðar hjólageymslu við allar stöðvar meðfram Suðurlandsbrautinni.

Áætlanir gera ráð fyrir auknum akstri um Túnin vegna breyttra akstursleiða þegar Borgarlína verður komin í gagnið. Þar verða takmarkanir á leyfilegum akstursleiðum um gatnamót við Nóatún og Hátún. Því verður að gera strax ráðstafanir til að lækka aksturshraða um Túnin og auka umferðaröryggi og þveranir innan hverfisins. Skoða mætti hvort einstefna á völdum götum sé fýsileg leið til að auka öryggi gangandi vegfarenda.

Á framkvæmdatíma er brýnt að gera kröfu um aðgerðir til að minnka svífryk frá framkvæmdum þ.m.t. að nota dekkjaþvott flutningatækja við flutninga efnis að og frá. Aðrar aðgerðir til að hindra svífryk frá framkvæmdasvæði eru mikilvægar einnig.

Varðandi áhrif af þessari framkvæmd annars staðar, svo sem á Kringlumýrarbraut, í Túnum og við Sæbraut til austurs þá ítrekum við að brýnt er að mótvægisáðgerðir séu hannaðar og útfærðar strax frá upphafi. Ekkert bannar að þær séu komnar í gagnið áður en að Borgarlínan fer af stað.

▪ Lágmúli – Almenn stöð.

Mikilvæg stöð vegna fjölmennra staða í návígi og ekki síst tómstundakennslu barna á svæðinu en þau koma langt að og vonandi með Borgarlínu.

▪ Hátún – Tengistöð.

Hér þarf að huga vel að tengingum í samráði við fjölbreytta starfsemi og búsetu fatlaðra í Hátúni, gera þær eins vel úr garði og hægt er m.t.t. hálkuvana, lýsingu, merkinga fyrir sjóndapra og fleira. Gott tækifæri gefst nú til að bæta aðgengi þeirra sem nýta farartæki s.s. hjólastóla eða rafskutlur með góðum tengingum að og frá búsetusvæðum og alla leið inn í Laugardal með hæfilegum römpum, snjóbræðslu á stígum og ekki of miklum halla.

Hér hefur verið tæpt á helstu þáttum í breyttu deiliskipulagi með tilliti til Borgarlínu og ítrekum við í stjórn ÍL að við styðjum þá framkvæmd en verðum að leggja áherslu á mikilvægi þess að framkvæmdatíminn sé mjög vel skipulagður og fyrstu tengingar vestur í bæ nýtist til að létta álag bílaumferðar um aðrar leiðir sem fyrsta skref.

Ef það verður raunin að bæði Borgarlína og Sundabraut verða í framkvæmd á sama tíma þá er nauðsynlegt að sérstakt teymi ábyrgðaraðila sjái um að samhfæfa framkvæmdir til að forða varasömum umferðateppum og slysum á fólki í því ferli.

Virðingarfyllt,

fyrir hönd stjórnar Íbúasamtaka Laugardals

Lilja Sigrún Jónsdóttir, formaður.



Landssamtök hjólréiðamanna

<https://skipulagsgatt.is/issues/2024/1536>

Reykjavík 20. febrúar 2025

Umsögn um: *Borgarlína 1. lota - Laugavegur frá Hallamúla að Hlemmi*

Umsagnarnefnd Landssamtaka hjólréiðamanna (LHM) hefur skoðað kynningu á tillögu að nýju deiliskipulagi fyrir göturými efsta hluta Laugavegar.

Tillagan er hluti af 1. lotu Borgarlínu og afmarkast af lóðarmörkum í norðri (Hátún 2-10 og Nóatún 17), deiliskipulagsmörkum fyrir Hlemm í vestur, fyrirhuguðum deiliskipulagsmörkum Borgarlínu um Suðurlandsbraut austan megin, og að lóðarmörkum sunnan við Laugaveg. Með tilkomu nýs deiliskipulags bætast við Borgarlínubrautir frá Suðurlandsbraut að Katrínartúni ásamt einni stöð, Hátún. Hjóla- og göngustígum er bætt við beggja vegna Borgarlínubrauta og þannig er aðgengi virkra ferðamáta við götum verulega bætt. Öryggi allra vegfarenda er verulega bætt. Akreinar fyrir almenna bílaumferð verða að mestu leyti einbreiðar, nema við gatnamót Kringlumýrarbrautar og Suðurlandsbrautar. Grænni ásjúnd gatnanna aukin með skilgreindum svæðum fyrir gróður og regnvatnslausnir ofanjarðar ásamt torgsvæði.

Ábendingar LHM við deiliskipulagið

3.3.4. Hjólastígar

Í öllum tilfellum gerir LHM ráð fyrir því að við hönnun hjólastíga tengdum Borgarlínu verði

HÖNNUNARLEIÐBEININGAR FYRIR HJÓLREIÐAR

Leiðbeiningar sveitarfélaga höfuðborgarsvæðisins og Vegagerðarinnar

19.12.2019

(eða síðari útgáfu) fylgt í hvívetna, að öll tiltæki úrræði í *reglugerð um umferðarmerki og notkun þeirra* verði nýtt, og að haft verði frumkvæði að frekari tillögum um viðbætur í þá reglugerð eins og þörf er á.

Til mikils er að vinna fyrir grænar og virkar samgöngur, sem styðja við loftlagsmarkmið og alþjóðlegar skuldbindingar Íslands, sem og til þess að reyna að draga úr aukningu á bílaumferð, að hjólastígar hvetji til hjólréiða og tengist vel við núverandi og komandi hjólastíga. Hjólaleiðir þurfa að vera eindregnar, beinar, greiðar og án óþarfa hæðarbreytinga eins og frekast er kostur, en umfram allt öruggar jafnvel þó svo það sé á kostnað meintra þæginda bílstjóra.

3.3.8. Gatnamót

Laugavegur-Suðurlandsbraut-Kringlumýrarbraut

Á uppdrætti er sýnd leiðbeinandi útfærsla en hönnun gatnamótanna er ekki lokið. LHM leggur þó áherslu á að þveranir hjólandi yfir gatnamót séu **beinar og greiðar** líkt og þveranir akandi og séu ekki lakari en þær. Hjólandi eiga ekki að þurfa að taka krappar beygjur og sveigjur til að komast yfir

gatnamót. Þótt ekki sé um fullnaðarhönnun þessara gatnamóta að ræða vilja samtökin benda á þetta atriði á þessu stigi.

3.3.13. Hjólastæði

Gert er ráð fyrir hjólastæðum á aðkomusvæði stöðvar.

Að mati LHM ætti að vera gert ráð fyrir stæðum fyrir reiðhjól og hlaupahjól á öllum borgarlínustöðvum kannski með undantekningu af stöðvum í miðborginni þar sem geta verið stæði aðgengileg alveg í grennd við borgarlínustöðvar. Á stöðvum má líka gera ráð fyrir tengjum fyrir hleðslu rafhjóla.

Gæta þarf sérstaklega að þeim vandamálum sem leigurafhlaupahjól skapa. Slæm reynsla er af því hvernig leigjendur skilja við þau út um allt, hvort sem er mitt á hjólastígum eða gangstéttum og við biðskýli. Huga þarf að góðum lausnum svo leigurafhlaupahjólum verði ekki illa lagt á stoppistöðvum Borgarlínu í því samhengi.

LHM hafa ítrekað bent á vandræðin sem hafa fylgt leigurafhlaupahjólum, t.d. í bréfi: „*Mótmæli við samninga við leigufyrirtæki með rafhlaupahjól*“ sem m.a. voru send Reykjavíkurborg, Kópavogsbæ, Vegagerðinni og mörgum fleirum veghöldurum í lok des. / byrjun nóv. 2023.

Sveitarfélögin þurfa að finna lausn með fyrirtækjum sem reka þessa þjónustu þar sem skipulagðar eru fastar stöðvar þar sem skylda er að skila deilifartækjum. Slíkar stöðvar ættu að vera á öllu stoppistöðvum Strætó og Borgarlínunnar, við alla grunn- og leikskóla, við verslanir og þjónustu og í flestum eða öllum götum á 1-2 stöðum. Þær ættu ýmist að vera í plani við gangstéttir þar sem pláss er en ella á að taka frá bílastæði í götuplani (sjá dæmi um slíkt þar sem bílastæði voru tekin af í Sturlugötu nálægt Torfhildargötu fyrir reiðhjóla- og rafskútustæði). Hönnun þeirra ætti að vera samræmd en til að byrja með er líklega nóg að grunnstöð sé merkt með skilti og að tveir eða fleiri hjólabogar eða statív fyrir hlaupahjól séu sett upp.

Landssamtök hjólréiðamanna vilja mjög gjarnan fá að skoða hönnunartillögur á síðari stigum eftir því sem þær verða til en gera þarf ráð fyrir að þær tillögur sem eru í 1. lotu eigi eftir að taka talsverðum breytingum í frekari hönnun.

Virðingarfyllt
f.h. stjórnar LHM



Árni Davíðsson

Um Landssamtök hjólréiðamanna

Landssamtök hjólréiðamanna (LHM) eru hagsmunasamtök sem hafa að markmiði m.a. að efla hjólréiðar á Íslandi sem heilsusamlegan lífsmáta og sem samgöngumáta. Öll helstu hjólréiðafélög landsins eiga aðild að LHM. Samtökin eru þó ekki aðeins málsvari félagsmanna hinna ýmsu hjólréiðafélaga sem telja yfir 2000 manns heldur eru þau jafnframt málsvari allra sem hjóla á Íslandi. LHM er aðildarfélag að European Cyclists' Federation, sem eru heildarsamtök fyrir hjólréiðafélög til samgangna og ferðalaga í Evrópu. Aðildarfélag ECF er að finna í flest öllum löndum Evrópu. LHM hlaut samgönguviðurkenningu Reykjavíkurborgar 2012 fyrir virka þátttöku og áhrif í að efla hjólréiðar á Íslandi.

Viðhengi 18 – Athugasemd, Íbúðarráð Miðborgar og Hlíðar

Á fundi Íbúaráðs Miðborgar og Hlíða 23. janúar sl. var undirrituðum falið að koma eftirfarandi sjónarmiðum ráðsins á framfæri við tillögu þessa:

Íbúaráð Miðborgar og Hlíða lýsir yfir mikilli ánægju með að Borgarlínuverkefnið í heild. Sér í lagi er ánægjulegt að sjá áherslu á gróður við Borgarlínuleiðina á svæðinu. Þá er fagnaðarefni að svo virðist sem auka eigi öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda á gatnamótum Laugavegar og Kringlumýrarbrautar með því að fjarlægja beygjuvasa.

F.h. Íbúaráðs Miðborgar og Hlíða,
Pétur Marteinn Urbancic Tómasson

Reykjavíkurborg
Umhverfis- og skipulagssvið - Skipulagsfulltrúi
Borgartún 12-14
105 Reykjavík

Reykjavík, 5. mars 2025
MÍ202501-0060/ 6.09 / 4778

Efni: Borgarlína 1. lota - Hallarmúli - Hlemmur

Minjastofnun Íslands barst tölvubréf skipulagsgáttarinnar dagsett 19. desember 2024 þar sem fram kom að Reykjavíkurborg óskaði eftir umsögn stofnunarinnar um nýtt deiliskipulag *Borgarlínu 1. lotu frá Hallarmúla að Hlemmi*, mál nr. 1536/2024. Hægt var að hlæða niður greinargerð og skipulags- og skýringaruppráttum unnið af Yrki arkitektum ásamt hönnunarteymi dagsett 12.09.2024.

Samkvæmt þeim gögnum er um er að ræða tæplega 900 metra kafla frá gatnamótum Kringlumýrarbrautar (Lágmúla) að gatnamótum Katrínartúns. Gert er ráð fyrir einni tengistöð (Hátún) á skipulagssvæðinu við Hátún 8. Fjallað er um menningarminjar í kafla 3.2.4 í greinargerðinni. Þar er vísað í húsaskráningar fyrir aðliggjandi svæði. Ekki er fjallað um fornleifaskráningu sem þó liggur fyrir. Aðeins er nefnd ein heimild um fornleif og loks er minnt á ákvæði 24. gr. laga nr. 80/2012 um menningarminjar.

Fyrir liggja þrjár skýrslur skráningarskýrslur um hús og mannvirki á svæðum sem liggja upp að skipulagsmörkum; *Byggðakönnun. Borgarhluti 4 – Laugardalur*, unnin af Minjasafni Reykjavíkur árið 2013, skýrsla nr. 162, *Húsakönnun Heklureitir Bolholt – Brautarholt – Laugavegur – Nóatún – Skipholt*, unnin af Borgarsögusafni Reykjavíkur árið 2017, skýrsla nr. 184 og *Bensínstöðvar á uppbyggingarlóðum - Húsakönnun*, unnin af Borgarsögusafni Reykjavíkur árið 2023, skýrsla nr. 226. Fyrir utan eitt niðurgrafið tæknirými á lóð Hátún 8A eru engin hús innan deiliskipulagsmarka.

Fyrir liggur skýrslan *Fornleifaskráning vegna Borgarlínu – Lotu 1, Ártúnshöfði – Fossvogur*, unnin af Borgarsögusafni Reykjavíkur árið 2024, skýrsla nr. 230 og er hún fullnægjandi fyrir afgreiðslu deiliskipulags. Á skipulagssvæðinu eru skráðar heimildir um þrjár fornleifar:

- Býlið Tunga (9-72) – sem staðsett var rétt vestan við götuna Hátún. Leifar af þessu býli gætu komið í ljós við jarðrask.
- Brú (230-200) – sem reist var yfir Fúlutjarnarlæk árið 1901, en lækurinn var settur var í stokk árið 1957 og er því ekki lengur sýnilegur.
- Túngarður Lækjarhvamur (230-201) – sem tilheyrði býlinu Lækjarhvammi.

Minjastofnun Íslands fer fram á að bætt verði við upplýsingum um fornleifar nr. 230-200 og 230-201 sem vantar inn á skipulagsuppráttinn. Í greinargerð þarf að bæta við upplýsingum um fyrirliggjandi fornleifaskráningu.



Minjastofnun
Íslands

The Cultural
Heritage Agency
of Iceland

Minjavörður Reykjavíkur og
nágrennis

Suðurgata 39
101 Reykjavík

(354) 570 13 00

www.minjastofnun.is

Kennitala: 440113-0280

Henny Hafsteinsdóttir
Minjavörður Reykjavíkur og
nágrennis
henny@minjastofnun.is

Framkvæmdaefirlit:

Staðsetning tengistöðvar Hátúns er staðsett nærri því svæði sem heimildir eru um fornleifar býlisins Tungu sbr. fornleifaskráningu, sjá kort á bls. 93. Ekki er hægt að útiloka að fornleifar komi í ljós við jarðrask á þessu svæði og fer stofnunin því fram á að fenginn verði fornleifafræðingur til þess að hafa framkvæmdaefirlit á því svæði sem nemur 15 metra út frá ystu mörkum, sjá meðfylgjandi kort hér fyrir neðan. Ef komið er niður á minjar af því tagi, að fornleifafræðingur telur ástæðu til að stöðva framkvæmd, ber að hafa samband við Minjastofnun varðandi framhald verksins, sbr. 24. gr. laga um menningarminjar nr. 80/2012.

Minjastofnun gerir ekki frekari athugasemdir við ofangreint deiliskipulag. Rétt er að vekja athygli á 2. mgr. 24. gr. laga um menningarminjar nr. 80/2012 en þar segir: „Ef fornminjar sem áður voru ókunnar finnast við framkvæmd verks skal sá sem fyrir því stendur stöðva framkvæmd án tafar. Skal Minjastofnun Íslands láta framkvæma vettvangskonun umsvifalaust svo skera megu úr um eðli og umfang fundarins. Stofnuninni er skylt að ákveða svo fljótt sem auðið er hvort verki megu fram halda og með hvaða skilmálum. Óheimilt er að halda framkvæmdum áfram nema með skriflegu leyfi Minjastofnunar Íslands.“

Virðingarfyllt,



Henni Hafsteinsdóttir

Minjavörður Reykjavíkur og nágr.

Afrit sent:

Skipulagsstofnun (skipulag@skipulag.is)

Vakin er athygli á því að skv. 51 gr. laga um menningarminjar nr. 80/2012 eru ákvarðanir Minjastofnunar Íslands skv. 20., 23., 24., 28., 42. og 43 gr. sömu laga endanlegar á stjórnsýslustigi og ekki kærnlegar til æðra stjórnvalds. Jafnframt er vakin athygli á því að skv. 21. gr. stjórnsýslulaga nr. 37/1993 getur aðili máls óskað eftir skriflegum rökstuðningi stjórnvalds fyrir ákvörðun hafi slíkur rökstuðningur ekki fylgt ákvörðuninni þegar hún var tilkynnt. Beiðni um rökstuðning fyrir ákvörðun skal bera fram innan 14 daga frá því að aðila var tilkynnt ákvörðunin og skal stjórnvald svara henni innan 14 daga frá því hún barst.



Kort, Laugavegur við Hátún 8 - framkvæmdaefirlit

Blá lína skráningarsvæði sbr. fornleifaskráningarskýrslu nr. 230.

Gulir flákar: staðsetning býlisins Tungu.

Rauð lína: kröfur Minjastofnunar um framkvæmdaefirlits fornleifafræðings.

Ath. hægt er að nálgast landupplýsingagögn hjá skraning@minjastofnun.is