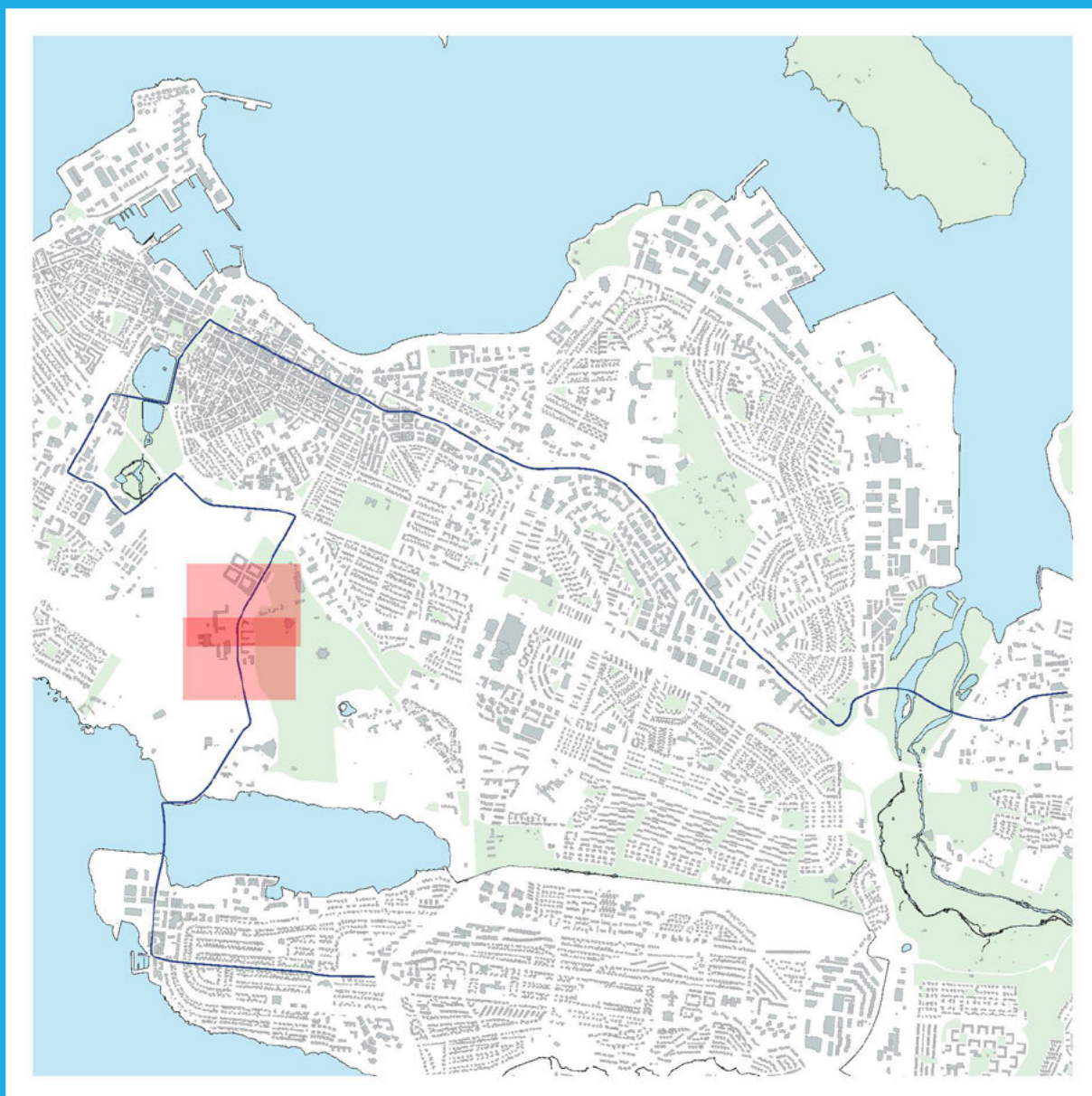


DEILISKIPULAG BORGARLÍNU

1. LOTA: NAUTHÓLSVEGUR

Greinargerð

12. september 2024 - uppfærð 18. júní 2025





YFIRLIT

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

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

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

UPPBYGGING GREINARGERÐAR

Skipulagsgreinagerð þessi skiptist í 4 hluta:

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

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

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

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



GÖGN DEILISKIPULAGSINS

Deiliskipulag þetta er sett fram í eftirtöldum gögnum:

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

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

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

SAMÞYKKT DEILISKIPULAGS

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

skipulagslaga nr. 123/2010 var samþykkt í _____

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

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

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



EFNISYFIRLIT

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



3.1.	Afmörkun	16
3.1.1.	Breytt lóðarmörk.....	17
3.2.	Staðan í dag og helstu breytingar frá núverandi ástandi	18
3.2.1.	Landnotkun samkvæmt Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040	19
3.2.2.	Núgildandi deiliskipulagsáætlanir fyrir svæðið	20
3.2.3.	Menningarminjar	21
3.2.4.	Mengaður jarðvegur	22
3.3.	Sérskilmálar Borgarlínu um Nauthólsveg	23
3.3.1.	Takmarkanir vegna Reykjavíkurflogvallar	23
3.3.2.	Stöðvar	23
3.3.3.	Borgarlínubrautir	24
3.3.4.	Hjólastígar.....	24
3.3.5.	Göngustígar	25
3.3.6.	Kvöð um göngutengingu.....	25
3.3.7.	Göngu- og hjólapveranir	25
3.3.8.	Gatnamót.....	26
3.3.9.	Akbrautir	27
3.3.10.	Bílastæði.....	27
3.3.11.	Hjólastæði.....	27
3.3.12.	Svigrúm	27
3.3.13.	Opin svæði.....	27
3.3.14.	Gróður	27
4.	SAMRÁÐ	28
4.1.1.	Kynning lýsingar	28
4.1.2.	Umsagnaraðilar.....	28
4.2.	Breytingar eftir Auglýsingu	29
4.2.1.	Uppdráttur	29
4.2.2.	Greinargerð	29

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.

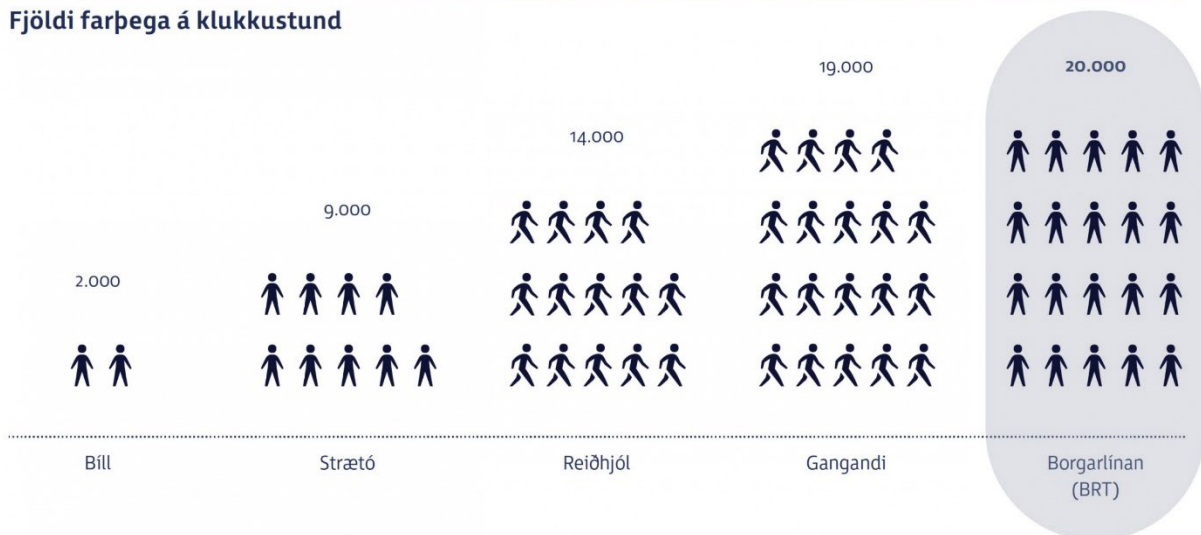
Borgarlínan, hágæðakerfi almenningssamgangna, er samvinnuverkefni sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu og Vegagerðarinnar. Ákvörðun um Borgarlínuna byggir á samgöngusáttmála ríkis og sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu, Svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 2040, samgönguáætlun 2020–2034 og aðgerðaráætlun 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.

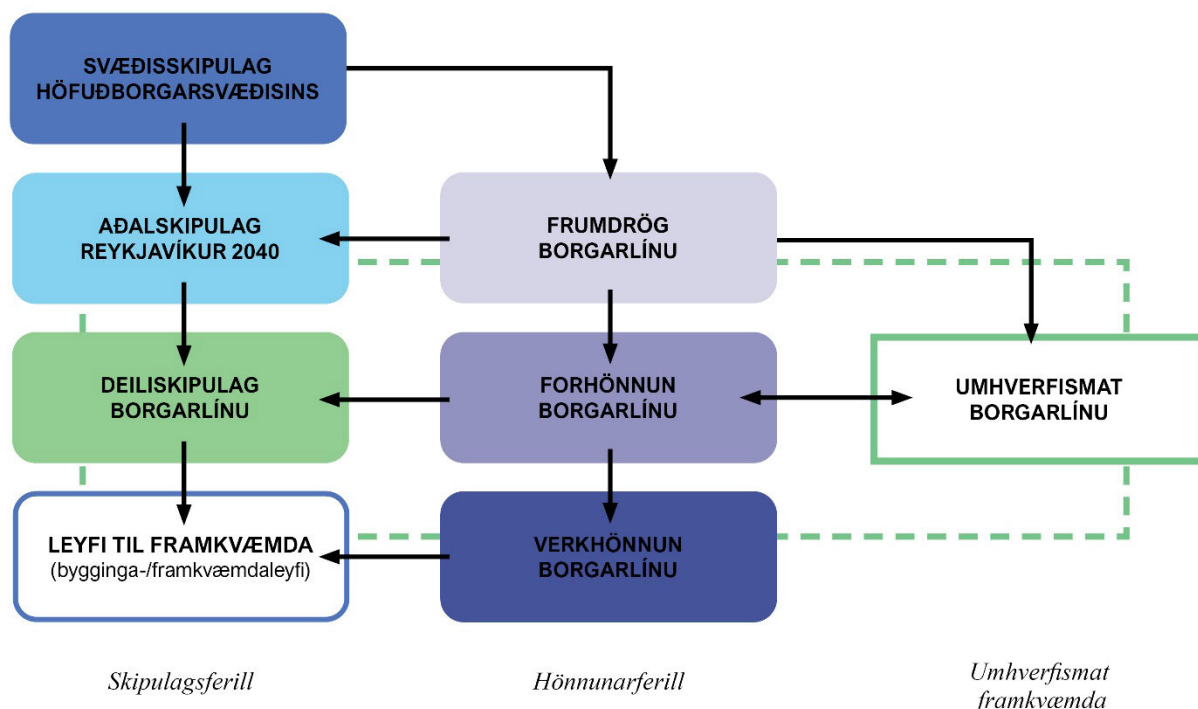
Þó er unnt að veita framkvæmdaleyfi á grundvelli aðalskipulags án deiliskipulagsgerðar eða grenndarkynningar, ef gerð er grein fyrir framkvæmdinni og fjallað ítarlega um hana í aðalskipulaginu. Í þeim tilvikum, sem veiting framkvæmdaleyfis kallar á gerð deiliskipulags, getur sveitarstjórn þó veitt framkvæmdaleyfi 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 aðalskipulag og umhverfismat. **Mynd 1:2** sýnir samband skipulags, hönnunar og umhverfismats Borgarlínu.



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

1.8. HÖNNUNARFERILL BORGARLÍNU

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

1.8.1. Frumdrög

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

1.8.2. Forhönnun

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

1.8.3. Verkhönnun

Lokaskrefið er verkhönnun Borgarlínu þar sem öll smáatriði eru skoðuð á teikniborðinu og verkefnið hannað niður í smáatriði. Þannig verður til sett verkeikninga sem framkvæmdaraðilar

geta unnið eftir. Áður en leyfi til framkvæmda verður veitt þurfa verkeikningar að liggja fyrir og samþykkt deiliskipulag.

1.9. HÖNNUNARVIÐMIÐ BORGARLÍNU

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

1.9.1. Leiðarljós

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

Mannlegur skali:

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

Kennileiti Borgarlínu:

- Samræmd notkun yfirborðsefna og frágangslauna, 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 ofanvatnslaunir og rennsli ofanjarðar í samræmi við nærumhverfi.
- Tekið sé á hæðarmismun og aðlögun nýrra innviða að nærumhverfi.

1.9.2. Algild hönnun

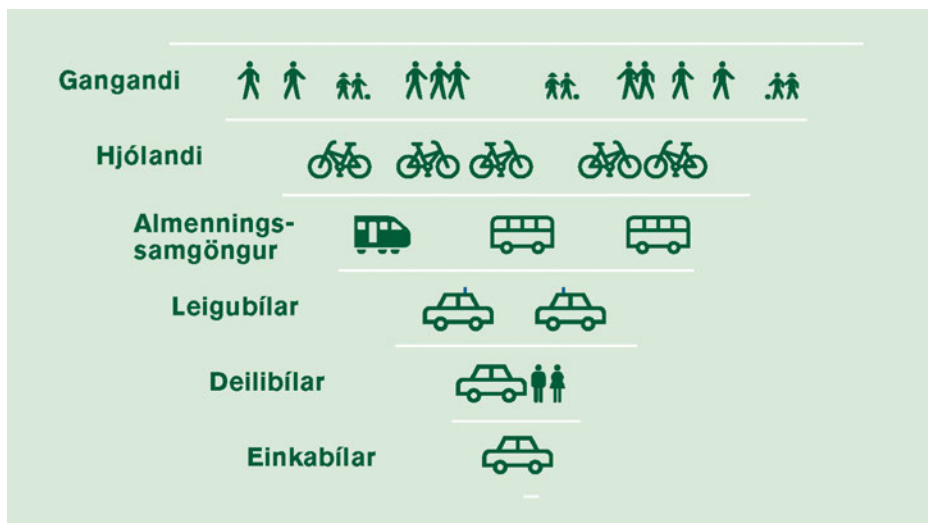
Við hönnun Borgarlínunnar skal notast við leiðbeiningarnar *Hönnun fyrir alla, algild hönnun utandyra* og kröfum fylgt, nema í algjörum undantekningum, og skal þá sérstaklega tilgreina það og rökstuddar ástæður þess. Á stöðvum Borgarlínunnar þarf m.a. að tryggja að:

- 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. Göturýmið nær til göngu- og hjólastíga beggja vegna götu, bílastæða við götur, umferðareyja og ofanvatnsrásar. 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 samfelld 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.

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 fellinguna á gróðri. Þar sem ekki er hægt að koma í veg fyrir að gróður sé felldur skal gróðursetja í staðinn í næsta nágrenni, ýmist

innan deiliskipulagssvæðis eða á aðliggjandi svæðum eftir samkomulagi við viðkomandi lóðarhafa.

- Velja skal plöntur út frá heildrænu sjónarmiði t.d. samspil við núverandi gróður, jarðveg og loftslag.
- Gróðursetja skal fjölbreyttar tegundir runna og plantna sem eru mismunandi að hæð og gerð. Einnig skal huga að fjölbreytileika í lauf- og blómskrúði eftir árstíðum.
- 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 ofanvatnsrásum sem náttúrulegast yfirbragð með gróðursetningu og hanna þannig að þær þurfi sem minnsta umhirðu.
- Nýta skal trjágróður og runna til að draga úr vindhraða og búa til sólrík og skjólgóð svæði m.a. við 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 lóðarmörk 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 lóðarmörkum er breytt, en fjallað er sérstaklega um afmörkun þessa deiliskipulags í [kafla 3.1.](#)

Mikilvægast er að deiliskipulagssvæði myndi heildstæða einingu þar sem sett er fram heildstæð áætlun um rými undir almenna umferð, sérrými og stöðvar 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 NAUTHÓLSVEG

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

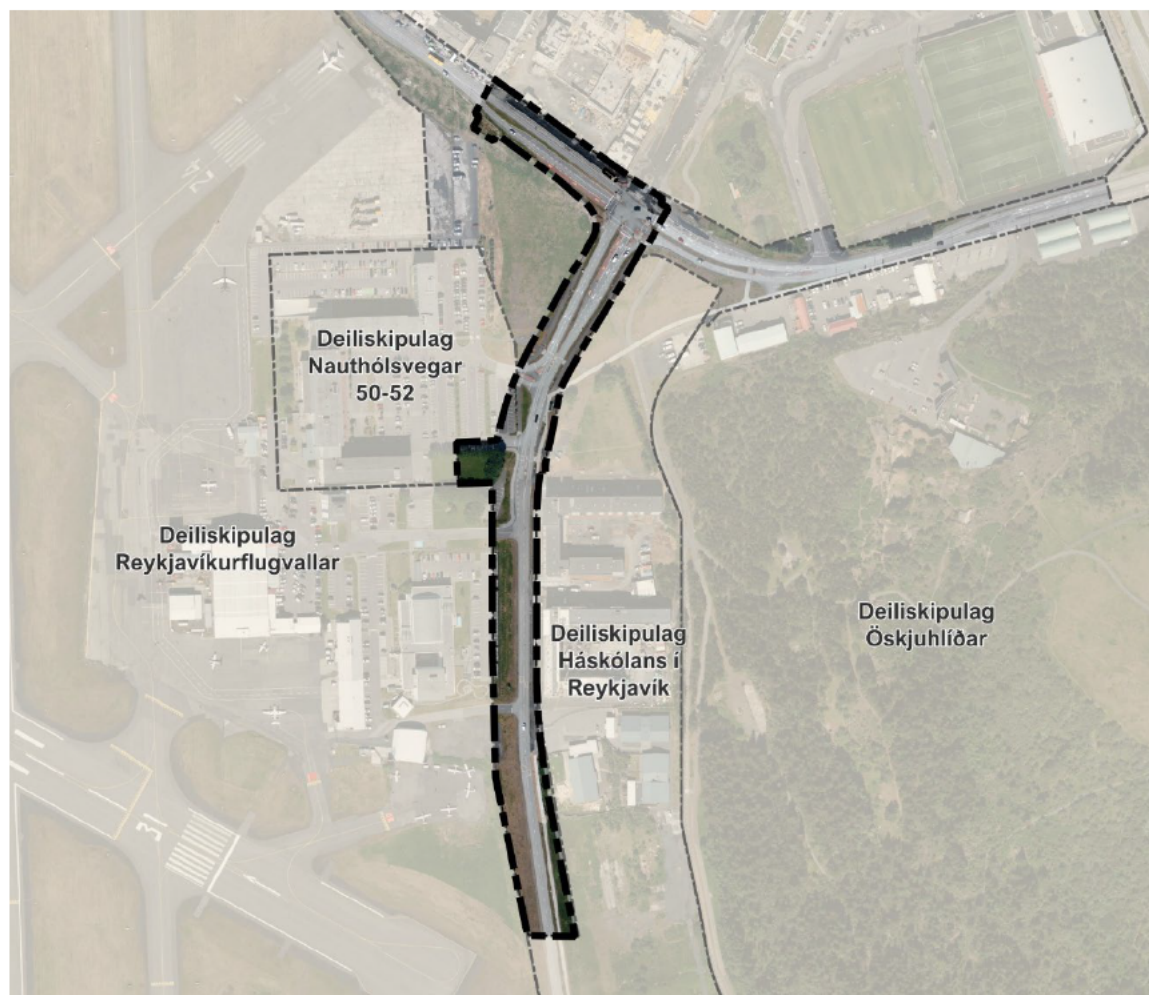
Norðan við skipulagsmörkin tekur við deiliskipulag Hlíðarenda, íþróttasvæði Vals þar sem gert er ráð fyrir Borgarlínu í gegnum Hlíðarenda og að Landspítala. Við suðurhluta skipulagsmarkanna tekur við deiliskipulag Háskólans í Reykjavík og deiliskipulag Nauthólsvíkur, þar sem Borgarlínan fer um Nauthólsvík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

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

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

3.1. AFMÖRKUN

Skipulagssvæði deiliskipulags fyrir Nauthólsveg afmarkast af aðliggjandi skipulagsmörkum í norðri, lóðarmörkum í austri og vestri og við lóðarmörk Menntasveigs í suðri. Samhliða þessari tillögu er lögð fram breyting á aðliggjandi skipulagsmörkum til samræmis.

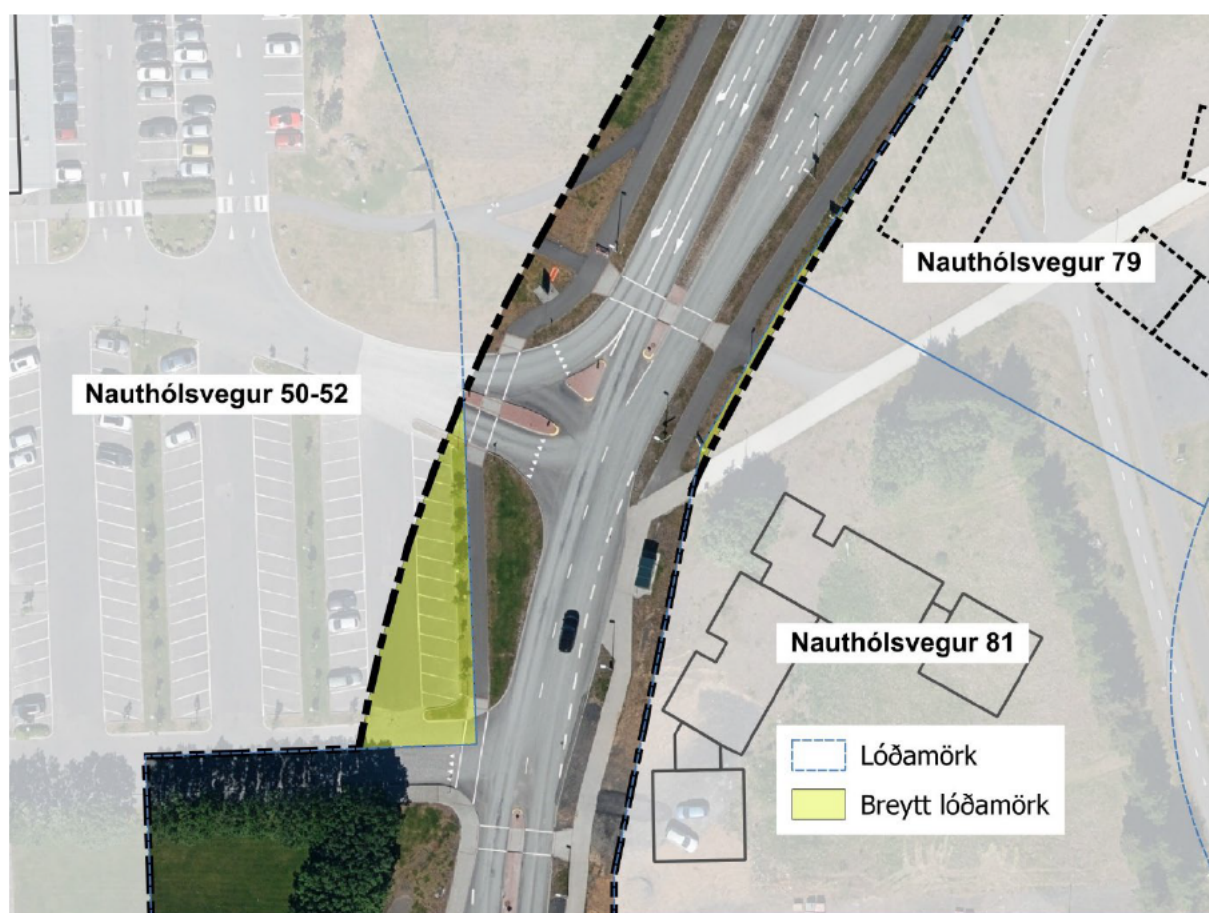


Mynd 3:1 Mörk deiliskipulagssvæðis séð ofan á loftmynd ásamt aðliggjandi deiliskipulagsáætlunum.

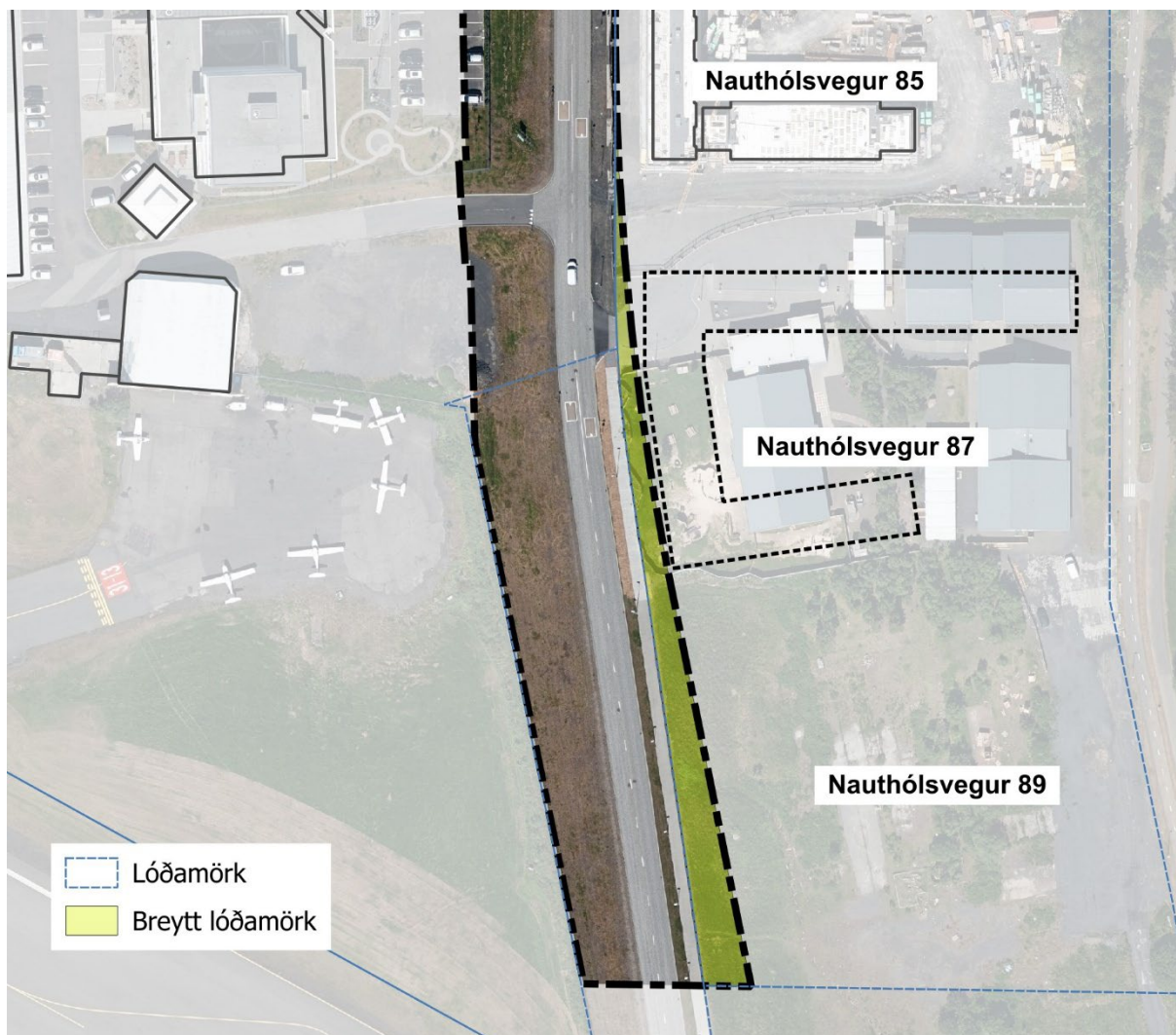
3.1.1. Breytt lóðarmörk

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

Lóð	Stærð lóðar FYRIR	Stærð lóðar EFTIR	Breyting
Nauthólsvegur 50-52	25.611 m ²	25.208 m ²	-403 m ²
Nauthólsvegur 79	5.163 m ²	5.153,4 m ²	-9,6 m ²
Nauthólsvegur 81	4.953 m ²	4.924 m ²	-29 m ²
Nauthólsvegur 85-89	31.795 m ²	30.910 m ²	-885 m ²



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



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

3.2. STAÐAN Í DAG OG HELSTU BREYTINGAR FRÁ NÚVERANDI ÁSTANDI

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

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

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

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

Frá stúdentagörðunum að HR eru mjög takmarkaðir uppbyggingarmöguleikar þar sem svæðið liggur undir aðflugs – og brottflugslínu að NV-SA flugbraut Reykjavíkurflugvallar.

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

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

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

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

Helstu breytingar á Nauthólsvegi samkvæmt tillögunni verða:

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

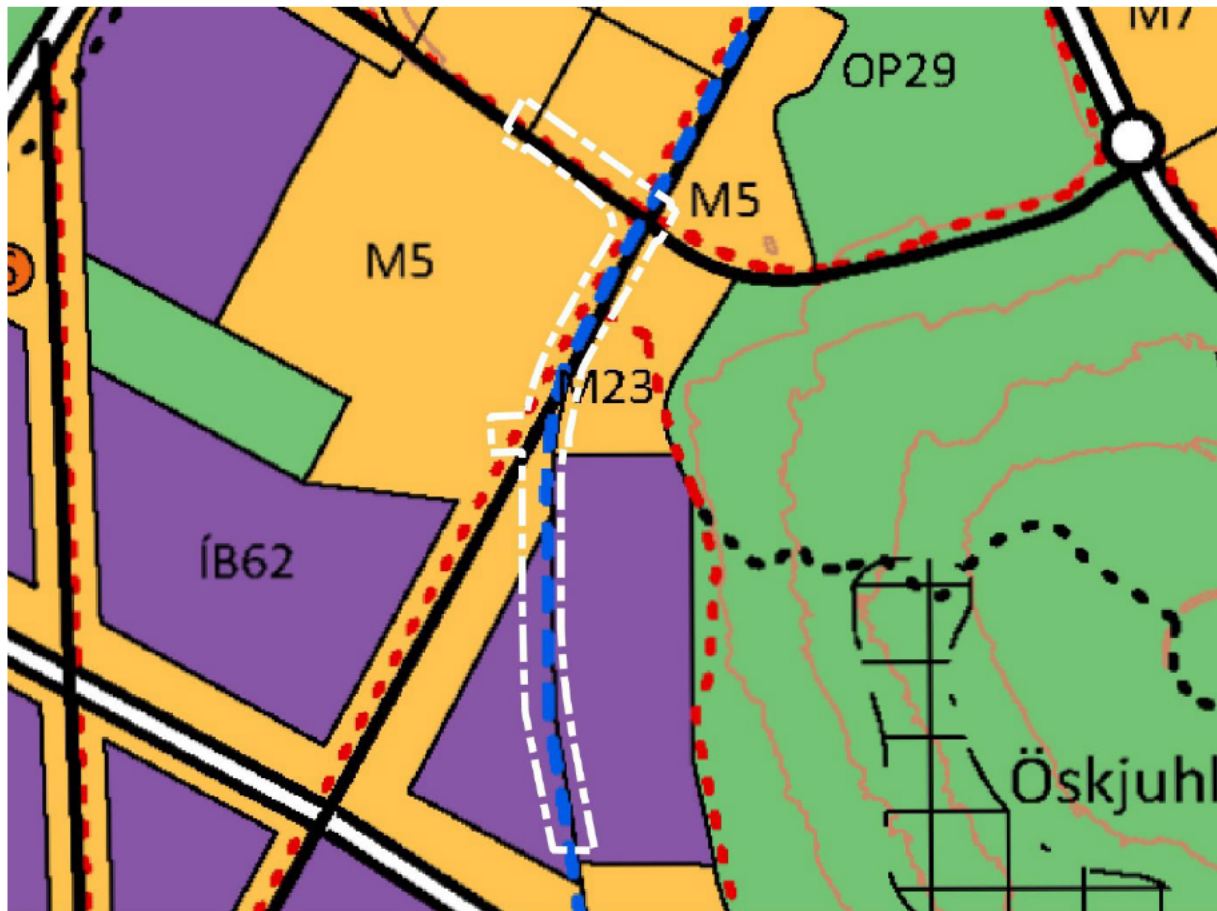
3.2.1. Landnotkun samkvæmt Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040

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

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

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

Deiliskipulagið er í samræmi við ákvæði aðalskipulagsins.



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

3.2.2. Núgildandi deiliskipulagsáætlanir fyrir svæðið

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

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

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

Deiliskipulag Hlíðarenda, íþróttasvæði Vals	Samþykkt 15.06.2016 Birthing í B deild 06.07.2016	Samræming á skipulagsmörkum.
---	--	------------------------------

3.2.3. Menningarminjar

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

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

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

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

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

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

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

Deiliskipulagið nær aðeins yfir þegar raskað svæði og því ólíklegt að það hafi áhrif á menningarminjar. Við framkvæmdir skal þó hafa í huga að horfnar minjar gætu leynst undir eldri mannvirkjum og í jörðu. Fara skal með gát við allar framkvæmdir. Þá skal minna á 2. mgr. 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.

Minjar sem náð hafa 100 ára aldri teljast til fornminja, sbr. 3. gr. laga nr. 80/2012. Fornleifar sem njóta friðunar vegna aldurs, má enginn, spilla, hylja, aflaga eða flytja úr stað nema með leyfi Minjastofnunar Íslands sbr. 21. gr. laganna. Herminjar og yngri minjar sem tengjast atvinnu og þróunarsögu borgarinnar hafa mikið menningarsögulegt gildi þó þær hafi ekki náð þeim aldri að teljast til friðaðra fornleifa, húsa eða mannvirkja og eru því utan við lögformlegs umboðs Minjastofnunar Íslands skv. lögum nr. 80/2012.

Skráðar fornleifar á skipulagssvæðinu:

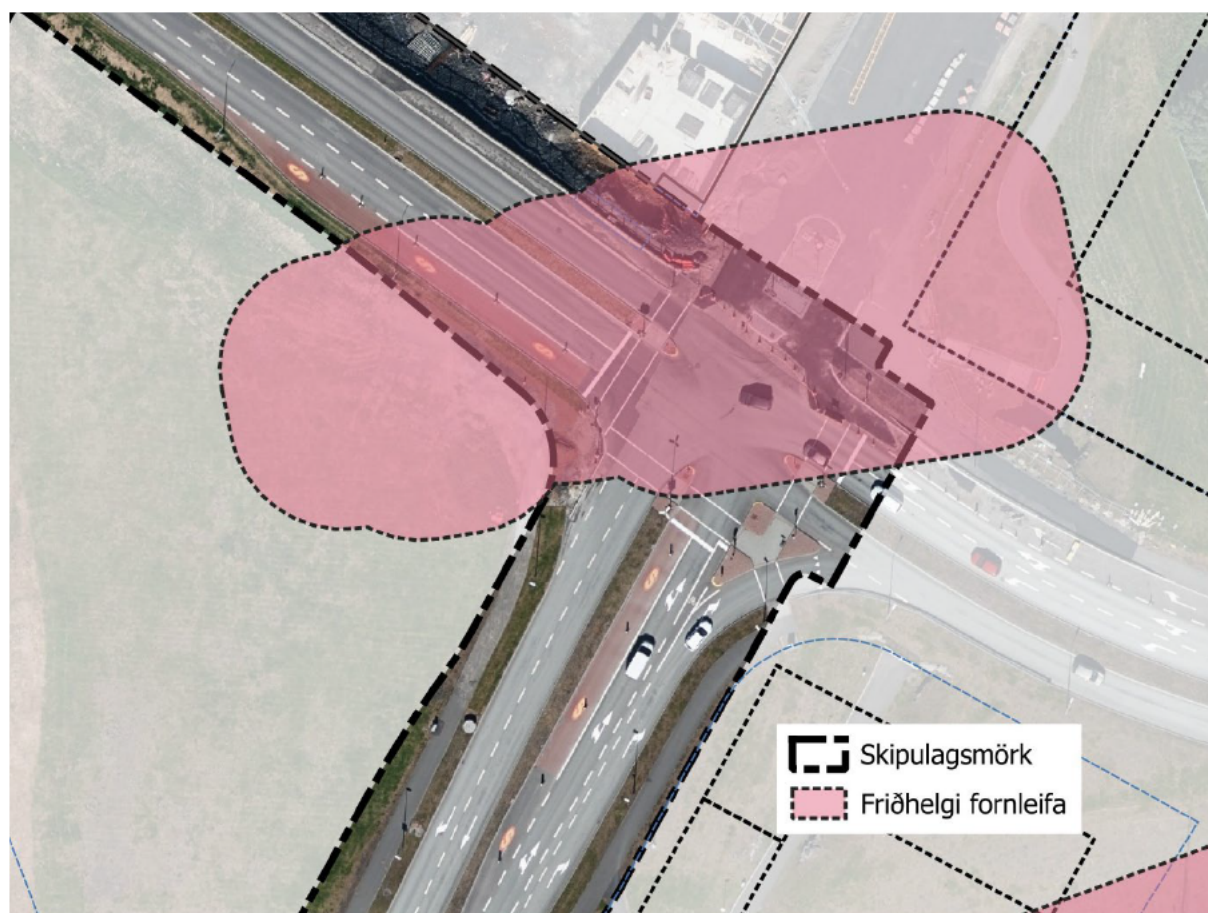
Fornleifa nr.	Heiti fornleifa	Lýsing
(5-413)	Haukaland, Erfðafestubýli	Vatnsmýrarblettur 18, erfðafestubýli frá árinu 1919 sem er að mestu horfið, en ekki er hægt að útiloka að minjar komi í ljós við jarðras
(5-679)	Járnbraut, vagnteinn	Heimild um brautarteina járnbrautarinnar sem lá frá grjótnámunni í Öskjuhlíð vestur á Grandagarði

Skráðar herminjar á skipulagssvæðinu:

Herminja nr.	Heiti herminja	Lýsing
(5-749)	Gata, Flugvallarbraut	Heimild um götu í þéttbýli sem er horfin
(5-554)	Braggi	Heimild um mannvirki sem eru horfin.
(5-177)	Klæðageymsla	Heimild um mannvirki sem er horfið
(5-186)	Herbúðir, Nauthólavegur 85	Heimild um herbúðir sem eru horfnar.
(220- 118)	Vatnsgeymir	Grasi gróinn vatnsgeymir úr steypu frá árinu 1944 sem stendur enn.

Steyptur vatnsgeymir (220-118) þarf að girða af á framkvæmdatíma til að koma í veg fyrir skemmdir af vangá.

Ekki er hægt að útiloka að fornleifar finnist á svæði þar sem erfðafestubýlið, Haukaland var staðsett og verður fornleifafræðingur að hafa framkvæmdareftirlit á því svæði að ósk Minjastofnunar, sem nemur 15 metra út frá ystu mörkum. Sjá 15 m friðhelgi á mynd mynd 3:5. Ef komið er niður á minjar, 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 Friðhelgi fornleifa erfðafestubýlsins Haukaland (5-413).

3.2.4. 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 NAUTHÓLSVEG

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

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

3.3.1. Takmarkanir vegna Reykjavíkurflugvallar

Vegna nálægðar Nauthólsvegur við Reykjavíkurflugvöll og flugbrautarenda 31 (NV-SA flugbraut) gilda eftirfarandi takmarkanir:

- Hámarkshæð gróðurs, ljósastaura og hverskyns staura eða mannvirkja næst flugvellingum, verði ekki hærri en 3 m.
- Enginn trjágróður er leyfður á móts við flugbrautarenda í 75 m á hvora átt út frá framlengdri miðlínu brautar.
- LED-ljós og hvers konar lýsing nærri flugbrautum má ekki vísa upp á við svo tryggt sé að ljós valdi ekki truflunum á flugumferð.
- Ljós- og tækjabúnaður má ekki trufla aðflugsbúnað eða annan búnað á flugvellingum með bylgjum, sem kunna að koma t.d. frá LED-ljósum.

3.3.2. Stöðvar

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

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

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

3.3.2.1. Öskjuhlíð

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

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



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

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

Stöðvar Borgarlínu – Nauthólsvegur: Öskjuhlíð
• Almenn stöð • Mótsettir brautarpallar • Gert er ráð fyrir tveimur skábrautum beggja vegna brautarpallsins • Tryggja skal þreplaust og gott aðgengi inn í vagnana, m.a. fyrir barnavagna, reiðhjól og hjólastóla
Stærðir: • Lengd stöðvarpalla, 26 m utan skábrauta • Breidd stöðvarpalla er 4 m, að meðtöldum handriðum, afrennslis- og öryggissvæðum • Leiðbeinandi lengd skábrauta um 6 m, ræðst af aðstæðum • Halli skábrauta fari ekki undir 1:25 enda nægt landrými

3.3.2.2. Aðkomusvæði stöðva

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

Stærðir aðkomusvæða eru mismunandi. Miðað er við að þau nái yfir göngustíga á breiddina og göngu þveranir meðfram stöðvum á lengdina, í það minnsta. Þar sem aðliggjandi almenningsrými 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 eða neyðarbílum. Hvort sem um er að ræða lögreglu, slökkvilið eða sjúkrabíla í forgangsakstri eða ekki.

Borgarlínubrautir/sérrými almenningssamgangna – Nauthólsvegur
• Tvær sérakreinar saman, miðjusettar • Breidd sérrýmis, tvær sérakreinar, með kanti: 7 m

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

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

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

Hjólastígar – Nauthólsvegur

Lágmarksbreiddir:

- Einstefnustígar 2 m samsíða göngustígum
- Yfirborð slétt

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

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

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

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

Göngustígar – Nauthólsvegur

- Almenn breidd göngustíga við Nauthólsveg er að lágmarki 2,5 m
- Yfirborð skal vera slétt, annaðhvort hellulagt eða 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. Tvær tegundir 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 Nauthólsvegi verða ljósastýrð til að tryggja greiðfærni Borgarlínunnar og auka umferðaröryggi.

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

Nauthólsvegur-Arnarhlíð-Flugvallarvegur-Hlíðarfótur

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

Nauthólsvegur-Hótel Reykjavík Natura

Bætt við gatnamótum með því að sameina innkeyrslur.

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

Nauthólsvegur-Flugstjórnarmiðstöð

Bætt við gatnamótum með því að sameina innkeyrslur.

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

3.3.8.2. T-gatnamót

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

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

Milli Nauthólsvegar 79 og 81

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

Milli Nauthólsvegar 83 og 85

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

Milli Nauthólsvegar 87 og 89

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

3.3.8.3. Undantekningar

Gatnamót sem eru hvorki ljósastýrð né T-gatnamót.

Hlíðarfótur-Fálkahlíð

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



3.3.9. Akbrautir

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

3.3.10. Bílastæði

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

3.3.11. Hjólastæði

Gert er ráð fyrir hjólastæðum á aðkomusvæði stöðvar.

Hjólastæði - Nauthólsvegur

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

3.3.12. Svigrúm

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

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

3.3.13. 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.

3.3.14. Gróður

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 skipulagsupprætti er nýr runnagróður merktur inn sem leiðbeinandi staðsetning. Fjöldi runna og nákvæm staðsetning er háð frekari útfærslu á framkvæmdastigi.

3.3.14.1. Hæðartakmarkanir flugvallar

Taka þarf tillit til hæðatakmarkana flugvallarins. Gróður við Nauthólsveg má ekki vera hærri en 3 m og ekki má

4. SAMRÁÐ

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

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

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

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

>> <https://skipulagsgatt.is/issues/2024/1528>

4.1.1. Kynning lýsingar

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

4.1.2. 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
- ISAVIA, innanlandsflugvellir
- Svæðisskipulagsnefnd höfuðborgarsvæðisins
- Framkvæmdanefnd Vatnsverndar á höfuðborgarsvæðinu
- Strætó bs.
- Slökkvilið höfuðborgarsvæðisins
- Lögreglan á höfuðborgarsvæðinu
- Eftirfarandi deildir og svið Reykjavíkurborgar:
 - Heilbrigðiseftirlitið
 - Skóla og frístundasvið
 - Skrifstofa borgarstjóra og borgarritara
 - Skrifstofa samgöngustjóra og borgarhönnunar
 - Skrifstofa umhverfisgæða
 - Skrifstofa framkvæmda og viðhalds
 - Skrifstofa rekstrar og umhirðu borgarlands
- Háskólinn í Reykjavík
- Lóðarhafar og eigendur fasteigna við Nauthólsveg
- Íbúaráð Hlíðarenda

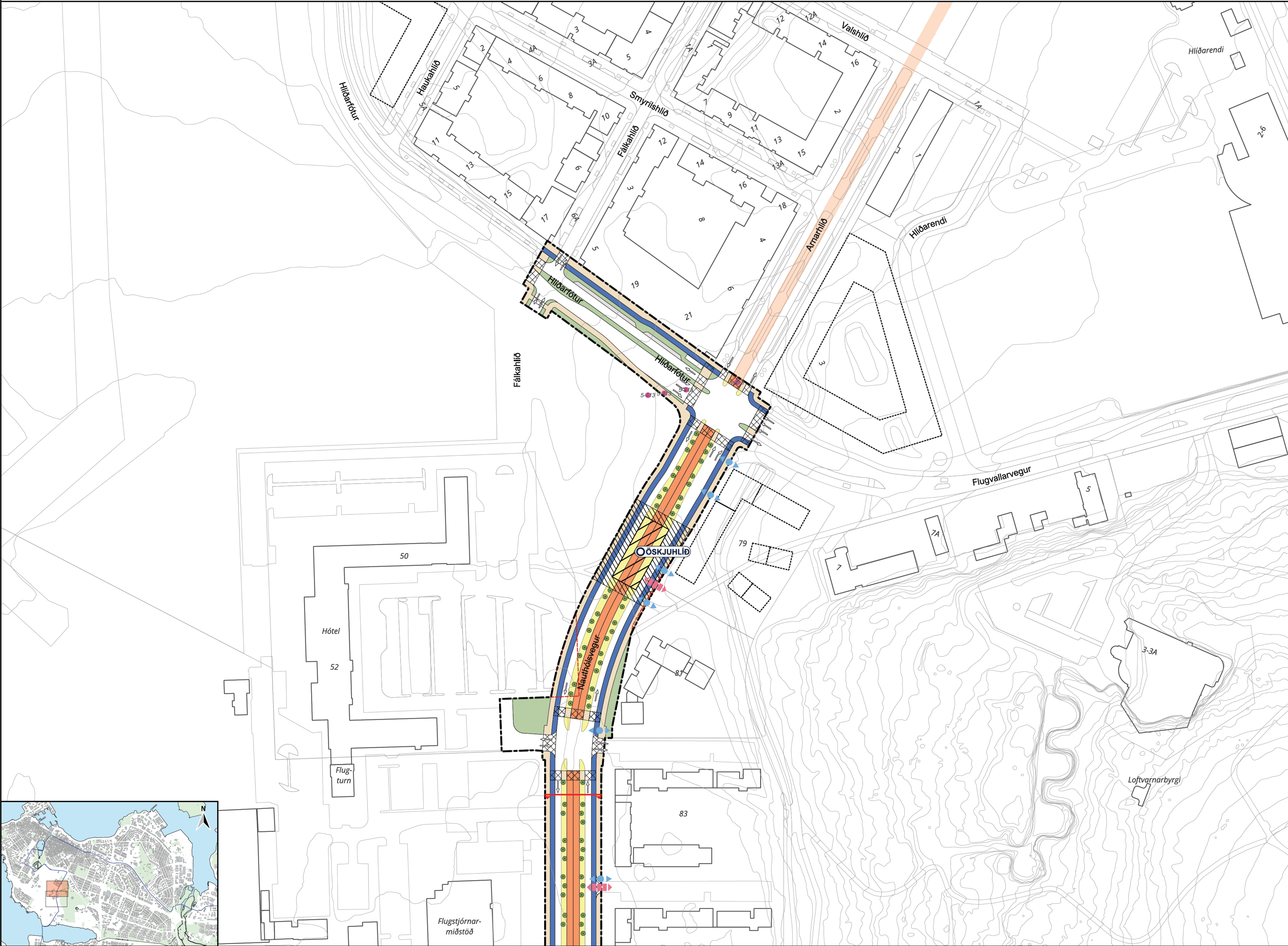
4.2. BREYTINGAR EFTIR AUGLÝSINGU

4.2.1. Uppdráttur

- Skipulagsmörkum við Fálkahlíð breytt þannig að þau ná bara utan um þveranir við gatnamótin. Einnig í samræmi við tilfærslu.
- Lega Borgarlínu, akreina, hjóla- og göngustíga færð fjær byggingareit á Nauthólsvegi 87. Þveranir og gatnamót uppfærð í samræmi við tilfærslu.
- Breyttar skerðingar lóða í samræmi við tilfærslu.
- Breytt framsetning á gatnamótum á uppdrætti í samræmi við athugasemdir.
- Nýr runnagróður settur á uppdrátt í stað hærri gróðurs vegna nálægðar við flugvöll, hámarkshæð gróðurs settur við 3 m.
- Gróður tekinn út suður af Flugstjórnarmiðstöð vegna nálægðar við flugbrautarenda 31.
- Innsláttarvilla lagfærð á sniði A-A eftir ábendingu.
- Breidd gangstétta og hjólastíga á sniði og uppdrætti uppfærð í samræmi við verkhönnun. Heildarbreidd stíga og stétta er óbreytt.
- Númer minja og fornleifa merkt inn á uppdrátt.

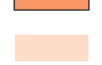
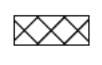
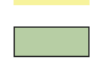
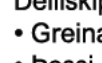
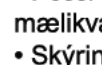
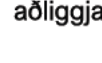
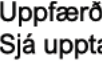
4.2.2. Greinargerð

- Uppfæra texta um breytt skipulagsmörk við Fálkahlíð í samræmi við breytingar á uppdrætti
- Bætt við kafla 3.3.1. þar sem skerpt er á takmörkunum vegna Reykjavíkurflugvallar.
- Uppfærð skerðing í töflu, kafla 3.1.1 og skýringarmyndir uppfærðar til samræmis.
- Orðalag lagfært um akstur neyðarbíla á sérrými Borgarlínu.
- Texti varðandi menningarminjar hefur verið lagfærður:
 - Tryggt verður að vatnsgeymir frá 1944 verði girtur af á framkvæmdatíma til að koma í veg fyrir skemmdir.
 - Fornleifafræðingur mun hafa eftirlit við jarðrask á svæði þar sem erfðafestubýlið Haukaland var staðsett að ósk Minjastofnunar.
 - Ef fornleifar finnast skal hafa samband við Minjastofnun áður en framhaldið er ákveðið.



Aðalskipulag Reykjavíkur 2040

SKÝRINGAR

-  Skipulagsmörk
-  Sneiðingar
-  Heiti biðstöðva
-  Borgarlínustöðvar
-  Aðkomusvæði stöðva
-  Borgarlínubrautir
-  Lega Borgarlínu í aðalskipulagi
-  Hjólastígar
-  Gangstéttir og -stígar
-  Kvöð um göngutengingu
-  Göngu- og hjólaþveranir
-  Upphækkaðar þveranir
-  Akbrautir
-  Akstursstefna, leiðbeinandi
-  Innkeyrslur
-  Svigrúm Borgarlínu
-  Opín svæði
-  Bílastæði
-  Nýr runnagróður
-  Heimild um fornleifar
-  Lóðamörk
-  Breytt lóðamörk
-  Byggingar
-  Byggingareltir
-  Númer lóðar
-  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 greinargerð, 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

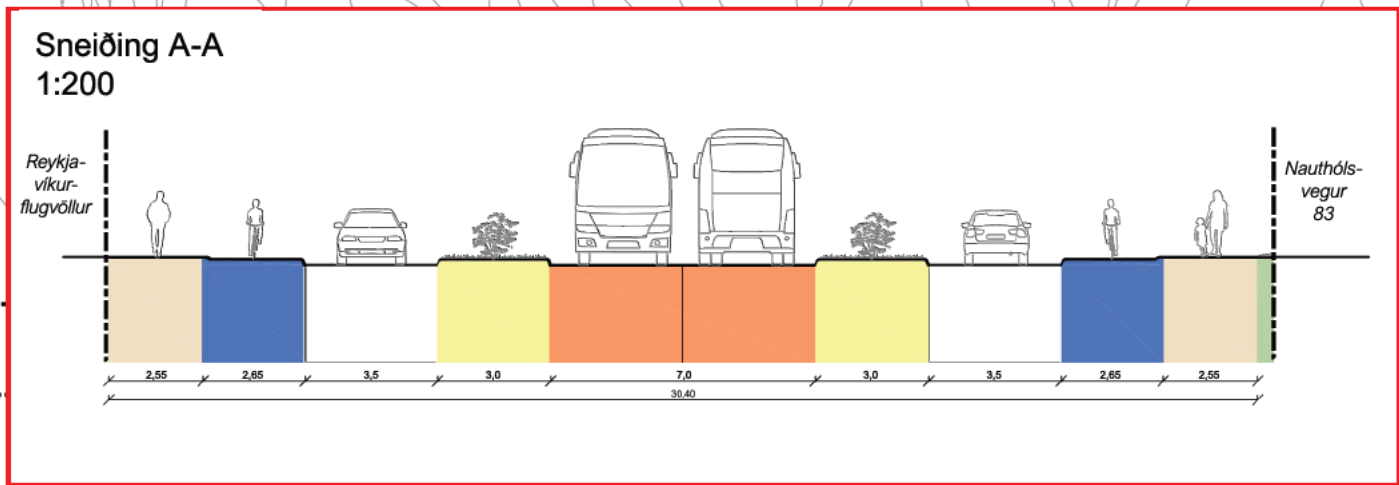
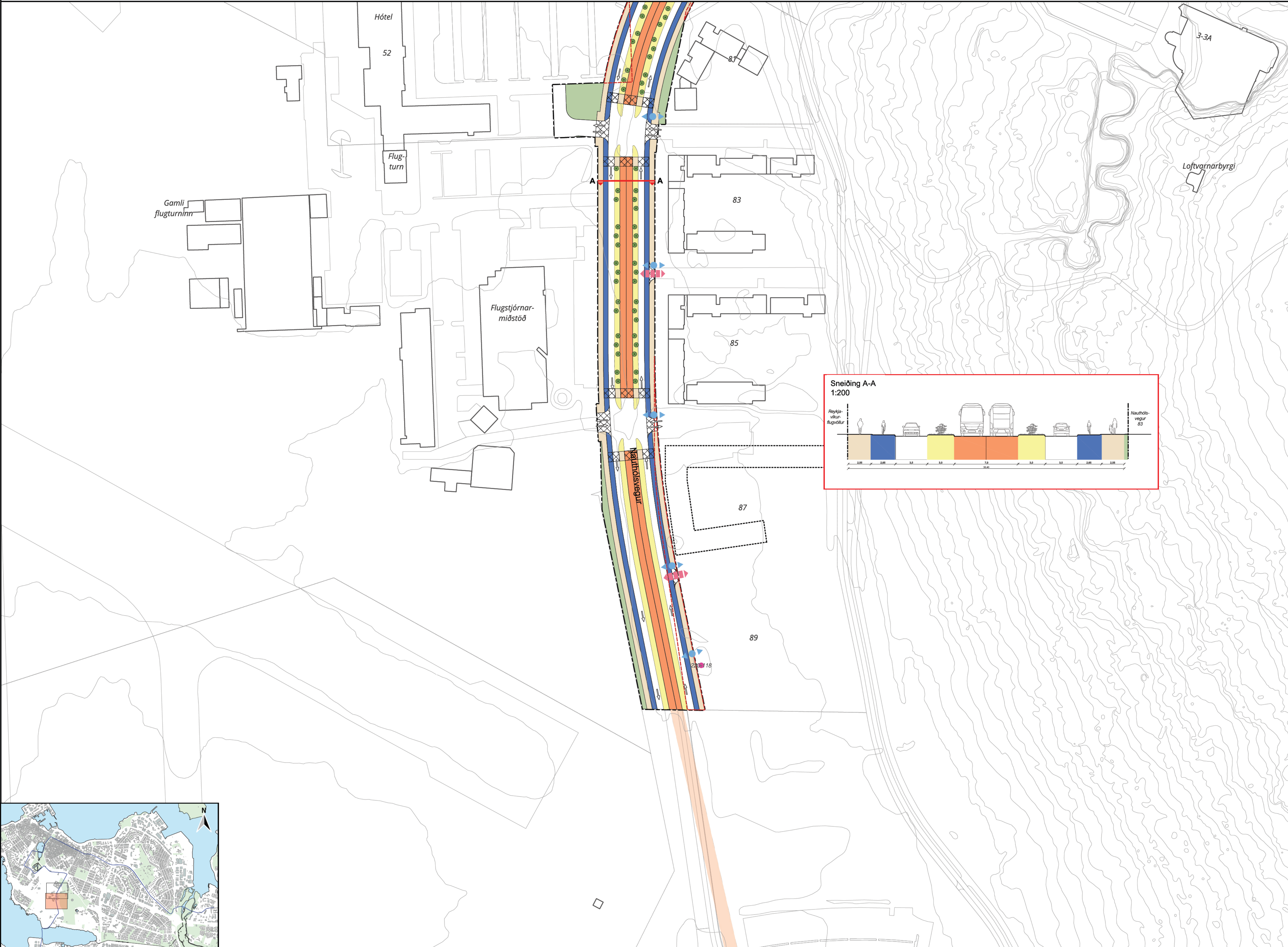
KVARÐI	DAGSETNING	ÚTGÁFA	TEIKNING
1:1000 (A1)	12/09/2024	18/06/2025	1/3



YRKI
arkitektar

VERK NR. V413
TEIKNAD GÁ/ÍAS
RÝNI YKS

Í samstarfi með Artelia, Gottlieb Paludan Architects og Hnit



Aðalskipulag Reykjavíkur 2040

SKÝRINGAR

Skipulagsmörk

Sneiðingar

Heiti biðstöðva

Borgarlínustöðvar

Aðkomusvæði stöðva

Borgarlínubrautir

Lega Borgarlínu í aðalskipulagi

Hjólastígar

Gangstéttir og -stígar

Kvöð um göngutengingu

Göngu- og hjólaþveranir

Upphækkaðar þveranir

Akbrautir

Akstursstefna, leiðbeinandi

Innkeyrslur

Svigrúm Borgarlínu

Opin svæði

Nýr runnagröður

Heimild um fornleifar

Lóðamörk

Breytt lóðamörk

Byggingar

Byggingareitir

Númer lóðar

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 greinargerð, 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

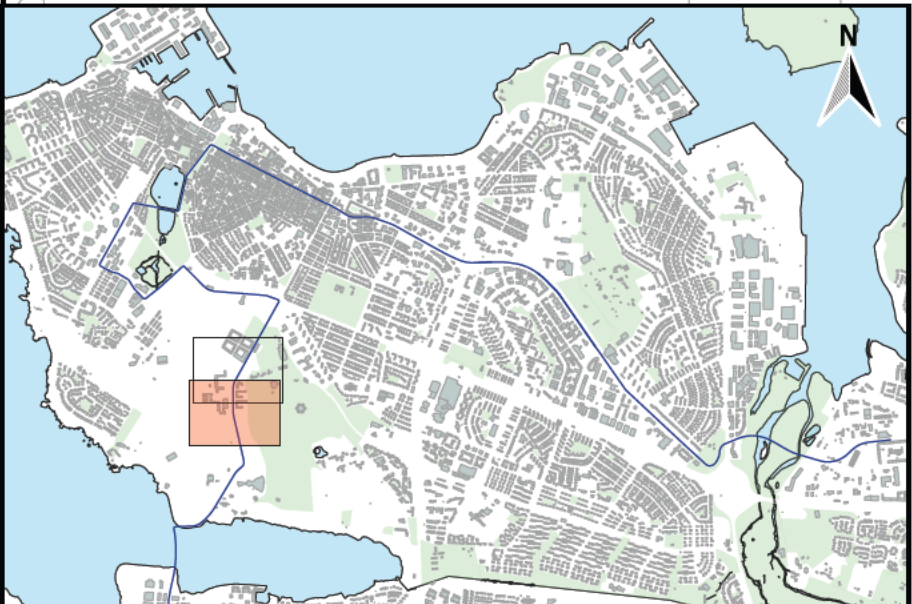
_____ þann

_____ 20__.

Tillagan var auglýst frá _____ 20__

með athugasemdafresti til _____ 20__.

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

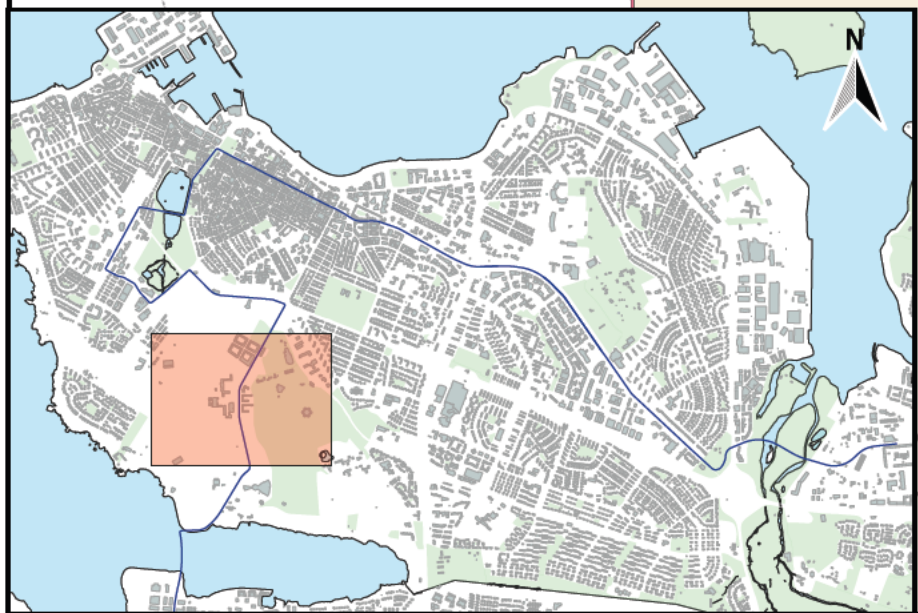




Aðalskipulag Reykjavíkur 2040

SKÝRINGAR

- Skipulagsmörk aðliggjandi deiliskipulagsáætlana
- Skipulagsmörk Borgarlínu
- Borgarlínustöð
- Heiti stöðva



REYKJAVÍKURBORG
DEILISKIPULAG BORGARLÍNU

SKÝRINGARUPPDRAÐ

KVARÐI	DAGSETNING	ÚTGÁFA	TEIKNING
1:2000 (A1)	12/09/2024	18/06/2025	3/3

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

VERK NR. V413
TEIKNAD GÁ/AS
RÝNI YKS



Mál nr. 1528/2024

Nýtt deiliskipulag

Reykjavíkurborg

Þuríður María Guðmundsdóttir, í umboði fyrir Reykjavíkurborg

Umsögn vegna nýs deiliskipulags vegna Borgarlínu Lotu 1 á Nauthólsvegi

Nýtt deiliskipulag vegna Borgarlínu lotu 1 á Nauthólsvegi 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?

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

Virðingarfyllt

f.h. Vegagerðarinnar.

Cecilía Þórðardóttir

Verkefnastjóri á Höfuðborgarsvæði

Síða 1/1

Vegagerðin
Sudurhraun 3
210 Gardabær

+354 522 1000
vegagerdin.is

vegagerdin
@vegagerdin.is



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. 1528/2024
Borgarlína 1. lota - Nauthólsvegur - USK24090203

Slökkvilið 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 3.3.2. 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



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

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

Reykjavík, 5. mars 2025
MÍ202501-0061/ 6.09 / 4778

Efni: Borgarlína 1. lota - Nauthólsvegur

Minjastofnun Íslands barst tölvubréf skipulagsgáttarinnar dagsett 19. desember 2024 þar sem fram kom að Reykjavíkurborg óskaði eftir umsögn stofnunarinnar um nýtt deiliskipulag *Borgarlínu 1. lota Nauthólsvegur*, mál nr. 1528/2024. Hægt var að hlaða niður greinargerð, dagsett 12.09.2024 ásamt skipulags- og skýringarupphráttum dagsettum 23.09.2024, allt unnið af Yrki arkitektum ásamt hönnunarteymi.

Samkvæmt þeim gögnum er um er að ræða um það bil 800 metra kafla frá Fálkahlíð, austu Hlíðarfót, suður Nauthólsveg, langleiðina að Háskóla Reykjavíkur. Engin hús eru innan skipulagssvæðisins. Gert er ráð fyrir einni almennri stöð (Öskjuhlíð) á skipulagssvæðinu. Fjallað er um menningarminjar í kafla 3.2.3 í greinargerðinni. Þar segir að húsakönnun og skráning fornleifa hafi farið fram og vísað í þrjár skýrslur frá árunum 2013 og 2019 og minnt er á 24. gr. laga um menningarminjar nr. 80/2012. Á skipulagsupphrátti eru aðeins merkt inn staðsetning heimilda um erfðafestubýlið Haukaland og í skýringartexta er notað orðið „minjar“ í stað „fornleifar“.

Fyrir liggja skráningarskýrslur fyrir hús, mannvirki og fornleifar frá mismunandi tímum sem unnar hafa verið af ólíku tilefni og ekki ástæða til að telja þær upp hér. Helst er þó að nefna skýrsluna *Fornleifaskráning vegna Borgarlínu – Lotu 1, Ártúnshöfði – Fossvogur*, unnin af Borgarsögusafni Reykjavíkur árið 2024, skýrsla nr. 230.

Samkvæmt þeirri skýrslu eru skráðar heimildir um tvær fornleifar og sex herminjar frá síðari heimsstyrjöld á skipulagssvæðinu. Til fornleifa teljast minjar sem náð hafa 100 ára aldri, sbr. 3. gr. laga nr. 80/2012. Fornleifar sem njóta friðunar í krafti aldurs, má enginn, hvorki landeigandi, ábúandi, framkvæmdaraðili né nokkur annar, spilla, granda eða breyta, hylja, laga, aflaga eða flytja úr stað nema með leyfi Minjastofnunar Íslands sbr. 21. gr. laganna.

Herminjar og yngri minjar sem tengjast atvinnu og þróunarsögu borgarinnar hafa mikið menningarsögulegt gildi þó þær hafi ekki náð þeim aldri að teljast til friðaðra fornleifa, húsa eða mannvirkja og eru því utan við lögformlegs umboðs Minjastofnunar Íslands skv. lögum nr. 80/2012.

Skráðar fornleifar á skipulagssvæðinu:

- Haukaland, Erfðafestubýli (5-413) – Vatnsmýrarblettur 18, erfðafestubýli frá árinu 1919 sem er að mestu horfið, en ekki er hægt að útiloka að minjar komi í ljós við jarðrask.
- Járnbraut, vagnteinn (5-679) – Heimild um brautarteina járnbrautarinnar sem lá frá grjótnámunni í Öskjuhlíð vestur á Grandagarði.

Skráðar herminjar á skipulagssvæðinu:

- Gata, Flugvallarbraut (5-749) – Heimild um götu í þéttbýli sem er horfin.
- Braggi (5-554) – Heimild um mannvirki sem eru horfin.
- Klæðageymsla (5-177) – Heimild um mannvirki sem er horfið.

- Herbúðir, Nauthólavegur 85 (5-186) – Heimild um herbúðir sem eru horfnar.
- Vatnsgeymir (220-118) – Grasi gróinn vatnsgeymir úr steypu frá árinu 1944 sem stendur enn.

Minjastofnun Íslands fer fram á að bætt verði við upplýsingum um skýrslu nr. 230, Fornleifaskráning vegna Borgarlínu – Lotu 1, Ártúnshöfði – Fossvogur, í greinargerðina. Í ljósi þess að á skipulagssvæðinu eru bæði skráðar fornleifar og yngri minjar og að lagalegur munur er á vernd þessara flokka, þarf að leiðrétta skipulagsuppdráttinn þannig að í skýringartexta, við rauðan punkt, standi „Heimild um fornleifar“ en ekki „Heimild um minjar“. Einnig þarf að bæta við staðsetningu fyrir heimild um járnbraut (5-679) á skipulagsuppdráttinn. Æskilegt væri að sýna einnig staðsetningu heimilda um herminjar á skipulagsuppdraetti, t.d. með bláum lit.

Merking á framkvæmdatíma:

Mikilvægt er að vatnsgeymir (220-118) verði girtur af með litríkum borða á framkvæmdatíma til að koma í veg fyrir að hann verði fyrir skemmdum af vangá.

Framkvæmdaefirlit:

Ekki er hægt að útiloka að fornleifar komi í ljós við jarðrask nyrst á skipulagssvæðinu þar sem erfðafestubúlið Haukaland var staðsett. Stofnunin fer 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 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.“

Virðingarfyllt,

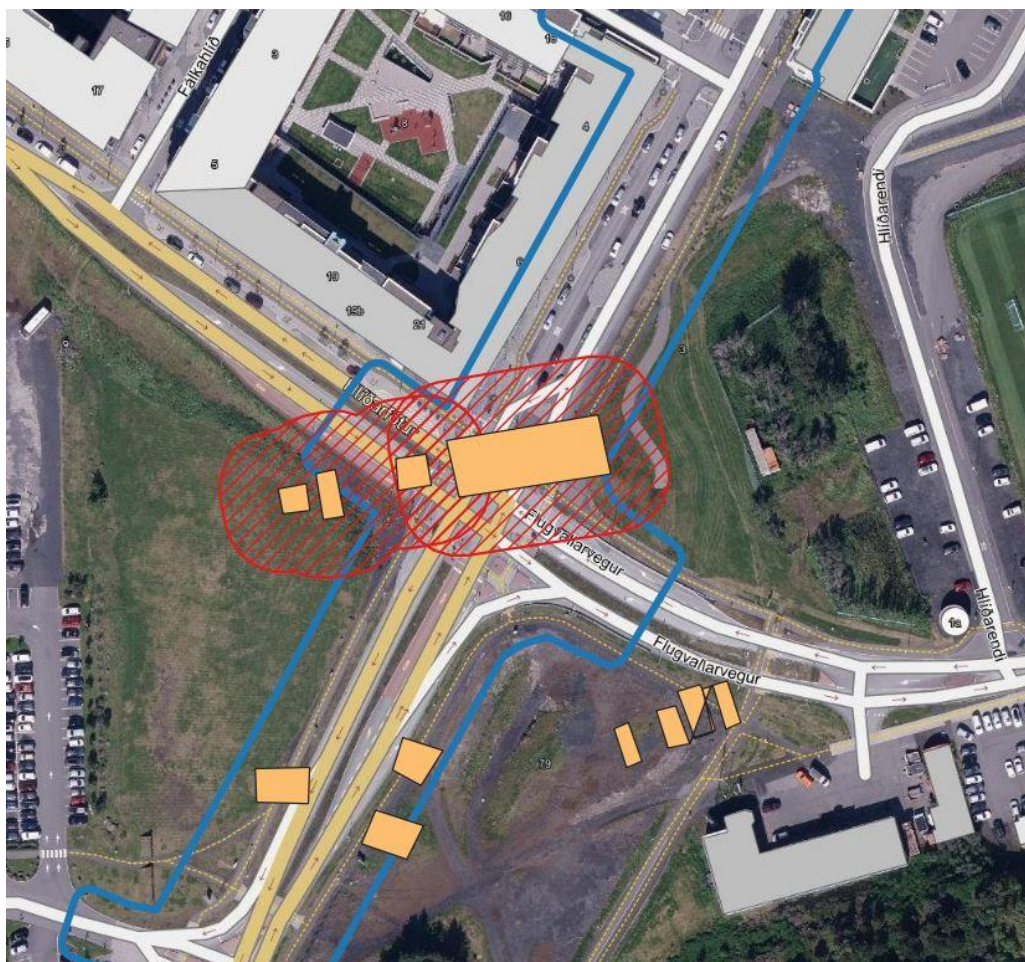


Henny Hafsteinsdóttir
Minjavörður Reykjavíkur og nágr.

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 stjórnslustigi og ekki kærarlegar til æðra stjórnvalds. Jafnframt er vakin athygli á því að skv. 21. gr. stjórnslulaga 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, Nauthólsvegur við Flugvallarveg – framkvæmdaefirlit.

Blá lína sýnir skráningarsvæði sbr. fornleifaskráningarskýrslu nr. 230.

Gulir flákar sýna heimild um fornleifar og yngri minjar, nyrst er Haukaland.

Rauð lína sýnir kröfur Minjastofnunar um framkvæmdaefirlit fornleifafræðings.



Reykjavík 20. febrúar 2025

Umsögn um: *Borgarlína 1. lota - Nauthólsvegur*

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

Tillagan er hluti af 1. lotu Borgarlínu og afmarkast af aðliggjandi skipulagsmörkum í norðri, lóðarmörkum í austri og vestri og við lóðarmörk Menntasveigs í suðri. Ásamt því teygjast mörkin til vesturs, um Hlíðarfót yfir Fálkahlíð, suður um nýjan afleggjara að Hótel Reykjavík Natura. Með tilkomu nýs deiliskipulags verður bætt við Borgarlínubrautum frá Arnarhlíð og að lóðarmörkum Menntasveigs við HR, ásamt einni stöð, Öskjuhlíð. Hjóla- og göngustígum er bætt við beggja vegna Borgarlínubrauta og þannig er aðgengi virkra ferðamáta við götuna verulega bætt. Akreinar fyrir almenna bílaumferð verða að mestu leyti einbreiðar nema við gatnamót Nauthólsvegur og Flugvallarvegur. Grænni ásýnd gatnanna er aukin með skilgreindum svæðum fyrir gróður og regnvatnslausnir ofanjarðar.

Ábendingar LHM við deiliskipulagið

3.3.3. 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 hjólreiða 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.

3.3.7. Gatnamót

Nauthólsvegur-Arnarhlíð-Flugvallarvegur-Hlíðarfótur

Uppdrættir á þessu stigi sýna væntanlega leiðbeinandi útfærslur gatnamóta og fullnaðarhönnun gatnamótanna er varla 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.

3.3.10. 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 hjólræðamanna 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.

Virðingarfyllst
f.h. stjórnar LHM

Árni Davíðsson

Um Landssamtök hjólræðamanna

Landssamtök hjólræðamanna (LHM) eru hagsmunasamtök sem hafa að markmiði m.a. að efla hjólræðar á Íslandi sem heilsusamlegan lífsmáta og sem samgöngumáta. Öll helstu hjólræðafélög landsins eiga aðild að LHM. Samtökin eru þó ekki aðeins málsvári félagsmanna hinna ýmsu hjólræðafélaga 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 hjólræðafélög 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 hjólræðar á Íslandi.

Íris Þórarinsdóttir

Umsögn birt **3.02.2025**

Meðfylgjandi er umsögn frá Reitum fasteignafélagi

- [PDF](#)

[Nauthólsvegur Borgarlína - Erindi til Reykjavíkurborgar vegna deiliskipulagsbreytingar feb 2025.pdf](#)

3

Reykjavíkurborg - Skipulagsfulltrúi Sent í Skipulagsgátt

Reykjavík, 3. febrúar 2025

Borgarlína 1. lota - Nauthólsvegur – athugasemd við deiliskipulag

Bréf þetta er athugasemd við skipulagstillögu; Borgarlína 1. lota – Nauthólsvegur, sem er í auglýsingu á [Skipulagsgátt](#) til 20. febrúar 2025.

Reitir atvinnuhúsnaði ehf er eigandi lóðarinnar Nauthólsvegur 50-52 sem liggur að skipulagstillögunni. Hluti núverandi lóðar Nauthólsvegur 50-52 liggur inn á mörk skipulagstillögunnar sem nú er í auglýsingu.

Reitir hafa sent inn umsókn um breytingu á deiliskipulagi Reykjavíkurflugvallar frá 1986, með seinni breytingu fyrir Nauthólsveg 50 frá 2015, sem felur í sér að heimila starfsemi hjúkrunarheimilis á Nauthólsvegi 50 ásamt lítilsháttar stækkun á byggingarreitnum skv. uppdrætti T.ark arkitekta dags. 30. október 2024. Umsóknin var tekin fyrir á afgreiðslufundi skipulagsfulltrúa þann 25. nóvember 2024. Deiliskipulagsbreytingin gerir ráð fyrir skerðingu á lóð Reita í takt við skipulag Borgarlínu 1. lotu við Nauthólsveg, sem hér er fjallað um, og er þannig komið á móts við þarfir Reykjavíkurborgar við uppbyggingu Borgarlínu. Reitir eru tilbúin að afsala sér lóðarskikanum til að tryggja áframhaldandi gott samstarf við Reykjavíkurborg vegna uppbyggingar Lífsgæðakjarna á svæðinu, sem fjallað er um hér að neðan, og til að styðja við uppbyggingu Borgarlínu.

Reitir vinna að skipulagi Lífsgæðakjarna á svæðinu í samráði við Skipulagsfulltrúa og í takt við viljayfirlýsingu Reykjavíkurborgar og Reita um samstarf vegna fyrirhugaðrar þróunar og uppbyggingar lífsgæðakjarna frá 17.5.2024. Unnið er skv. Skipulagsforsendum fyrir þróun og uppbyggingu Lífsgæðakjarna Reykjavíkurborgar, í takt við uppbyggingu og þéttingu byggðar við Borgarlínu og Aðalskipulagi Reykjavíkurborgar.

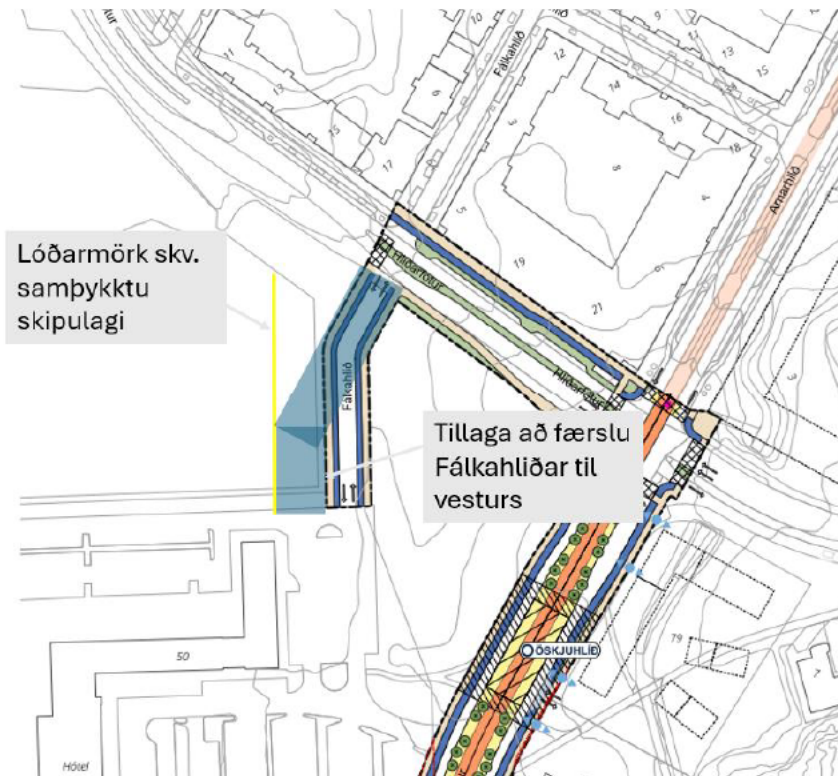
Í skipulagsvinnu Reita á svæðinu höfum við komið auga á misræmi í skipulagsmörkum Deiliskipulags Reykjavíkurflugvallar, þar sem lóðarmörk á samþykktum skipulagsuppdrætti eru ekki í samræmi við lóðarmörk eins og þau eru teiknuð í Borgarvefsjá. Sjá mynd aftast í bréfinu sem sýnir misræmi í lóðarmörkum. Að auki virðist fláki í Skipulagsvefsjá heldur ekki passa við lóðarmörk og skipulagsmörk.

Svo virðist sem staðsetning Fálkahlíðar á skipulagstillögu vegna Borgarlínu 1. lotu, sem hér er fjallað um, sé teiknuð eftir lóðarmörkum í Borgarvefsjá, en ekki samþykktum lóðarmörkum á skipulagsuppdrætti Reykjavíkurflugvallar. Lóðarmörkin sjást vel á skipulagstillögu um breytingu á deiliskipulagi Reykjavíkurflugvallar, unnin af T.ark, dags. 09.12.2024, sem nú er í auglýsingu á [Skipulagsgátt](#). Sú breytingin felst í að færa deiliskipulagsmörk Reykjavíkurflugvallar að lóðarmörkum flugvallarins.

Reitir benda á þetta vegna þess að við áframhaldandi skipulagsvinnu við Lífsgæðakjarna á svæðinu færi betur á því að framlenging Fálkahlíðar færðist lengra til vesturs, að samþykktum lóðarmörkum Reykjavíkurflogvallar og nýjum skipulagsmörkum flugvallarins eins og þau eru teiknuð á tillögu T.ark, sem nú er í auglýsingu. Þannig má nýta betur hornlóð Nauthólsvegur og Hlíðarfótar sem Reitir vinna nú, í samvinnu með skipulagsfulltrúa, að því að skipuleggja fyrir Lífsgæðakjarna samhliða breytingu á lóð Nauthólsvegur 50-52. Með þessari færslu á Fálkahlíð næst mun betri nýting á lóðirnar, aukin gæði og betra flæði í svæðið. Einnig fæst betri nýting og umferðarflæði á lóð okkar við Nauthólsveg 50-52. Breitt staðsetning Fálkahlíðar skapar betra rými fyrir mögulegt bílastæðahús og torg á svæðinu, án þess að skerða gæði Lífsgæðakjarnans. Slíkt fyrirkomulag styrkir heildarskipulag svæðisins, þ.m.t. Borgarlínu.

Niðurlag

Með bréfi þessu vilja Reitir, samhliða því að benda á misræmi lóðarmarkna flugvallarins, óska eftir að staðsetning Fálkahlíðar á skipulagsuppdraetti fyrir Borgarlínu 1. lotu við Nauthólsveg verði færð að lóðarmörkum Reykjavíkurflogvallar og nýjum skipulagsmörkum flugvallarins, eins og þau hafa verið samþykkt til auglýsingar í Borgarráði og Umhverfis og skipulagsráði, skv. [tillögu T.ark frá 9. desember 2024](#). Þannig má stækka skipulagssvæði fyrir Lífsgæðakjarna við Nauthólsveg og nýta land á svæðinu betur.



Úrklippa úr skipulagstillögunni þar sem sýnd eru samþykkt lóðarmörk Reykjavíkurflogvallar (gul lína) og tillaga að því hvernig Fálkahlíð gæti færst upp að lóðarmörkum flugvallarins (blár fláki) til að fá betri landnýtingu og gæði í lóðirnar í kring.



Úrklippa úr skipulagi Reykjavíkurflugvallar sem nú er í auglýsingu á Skipulagsgátt (til vinstri) og úr Borgarvefsjá (til hægri). Sjá má að lóðarmörk flugvallarins eru ekki á sama stað á skipulagi og í Borgarvefsjá. Gul lína á úrklippu úr Borgarvefsjá sýnir nokkurn vegin lóðarmörkin skv. samþykktu skipulagi á úrklippunni til hægri.

Virðingarfyllt,
f.h. Reita fasteignafélags hf.

Birgir Þór Birgisson
Framkvæmdastjóri þróunarsviðs

Umhverfis- og skipulagssvið Skipulagsfulltrúi Reykjavíkurborgar
Borgatúni 12-14
105 Reykjavík

Reykjavík, 17. febrúar 2025
UST202412-209/A.B.
10.04.03

Efni: Tillaga - Deiliskipulag - nýtt - Borgarlína 1. lota - Nauthólsvegur –
Reykjavíkurborg

Vísað er til erindis skipulagsfulltrúa Reykjavíkurborgar er barst 19. desember sl. þar sem óskað er umsagnar Umhverfisstofnunar um tillögu að deiliskipulagi fyrir Borgarlínu 1. lota – Nauthólsvegur.

Í greinargerð kemur fram tillagan er hluti af 1. lotu Borgarlínu og afmarkast af aðliggjandi skipulagsmörkum í norðri, lóðarmörkum í austri og vestri og við lóðarmörk Menntasveigs í suðri. Ásamt því teygjast mörkin til vesturs, um Hlíðarfót yfir Fálkahlíð, suður um nýjan afleggjara að Hótel Reykjavík Natura. Með tilkomu nýs deiliskipulags verður bætt við Borgarlínubrautum frá Arnarhlíð og að lóðarmörkum Menntasveigs við HR, ásamt einni stöð, Öskjuhlíð. Hjóla- og göngustígum er bætt við beggja vegna Borgarlínubrauta og þannig er aðgengi virkra ferðamáta við götuna verulega bætt. Akreinar fyrir almenna bílaumferð verða að mestu leyti einbreiðar nema við gatnamót Nauthólsvegar og Flugvallarvegar. Grænni ásýnd gatnanna er aukin með skilgreindum svæðum fyrir gróður og regnvatnslausnir ofanjarðar.

Náttúruverndarstofnun vill vekja athygli á að vegna stofnana- og lagabreytinga sem áttu sér stað um áramótin mun Náttúruverndarstofnun hér eftir veita umsagnir í samræmi við 68. gr. náttúruverndarlaga nr. 60/2013.

Í greinargerð kemur fram að við stöðina liggja göngustígar meðfram Öskjuhlíðinni í átt að Nauthólsvík og gönguslóðar upp í sjálfa hlíðina. Stöðin gæti því orðið vinsæl meðal almennings sem á leið í náttúrusvæði Öskjuhlíðar. Náttúruverndarstofnun tekur undir þetta, en Öskjuhlíð er á náttúruminjaskrá þar sem verndargildi svæðisins er m.a. útivistargildið.¹

Virðingarfyllt,

Axel Benediktsson
sérfræðingur
Gunnhildur Sif Oddsdóttir
lögfræðingur

¹ <https://ust.is/nattura/natturuverndarsvaedi/natturuminjaskra/sudvesturland/>

Karl Óli Lúðvíksson

Umsögn birt **20.02.2025**

Meðfylgjandi er umsögn Isavia ANS ehf. vegna málsins

- [PDF](#)

[Isavia ANS - umsögn v. Borgarlínu.pdf](#)

- [PDF](#)

[Fylgiskjal 1 - umsókn frá árinu 2021.pdf](#)

- [PDF](#)

[Fylgiskjal 2 - Fundargerð v. borgarlínu.pdf](#)

9

Almennar upplýsingar:

Nafn THG Arkitektar ehf.
Erindi nr. P-2021-11-29-0012
Kennitala 4407032590
Heimilisfang FAXAFENI 9
Póstnúmer 108
Símanúmer 5451600
Netfang halldor@thg.is
Nafn forsvarsmanns (ef um fjöleignarhús er að ræða) Brandur Guðmundsson
Netfang tengiliðs brandur.gudmundsson@isavia.is

Greiðanda kenitala 5502100370
Greiðanda nafn Isavia ohf.
Greiðanda netfang isavia@isavia.is

Framkvæmdasvæði

Heimilisfang/lóðarheiti Nauthólsvegur 66

Umsækjandi er Eigandi / eigendur

Umsækjandi Hefur kynnt sér gildandi deiliskipulag

Erindið fjallar um Breytingu á deiliskipulagi

Stutt lýsing á erindi

Sótt er um leyfi til afmörkunar lóðar fyrir Flugstjórnarmiðstöðina í Reykjavík innan flugvallarsvæðisins, ásamt auknu byggingamagni vegna stækkunar miðstöðvarinnar á væntanlegri lóð.

Meðfylgjandi gögn og
upplýsingar varðandi
umsókn 2 þar sem við á

Uppdrættir

Lýsandi nafn FS-DSK-0402---november-2021.pdf
skjals

Greinagerð

Lýsandi nafn Flugstjornarmidstod-samgongumat-ID-208777-.pdf
skjals

-

-

Borgarlínan | Borgarlínan Lota 1 og Reykjavíkflugvöllur

Dags: 24.10.2023	Fundarboðun: Ólöf Kristjánsdóttir	
Staður: Isavia ANS Reykjavíkflugvelli	Verknúmer: BL100	
Skjalanúmer: BL100-PCO-PMO-MN-20231024_Fundur BL og Isavia.docx		
Þátttakendur:		
Ásdís Kristinsdóttir	ÁK	Verkefnastofa Borgarlínu
Björn Ingi Edvardsson	BIE	Isavia
Björn Hjartarson	BH	Isavia
Hans Liljendal Karlsson	HLK	Isavia ANS
Karl Alvarsson	KA	Isavia
Ólöf Kristjánsdóttir	ÓK	Verkefnastofu Borgarlínu
Ragnar Auðunn Birgisson	RAB	THG arkitektar
Sigrún Jakobsdóttir	SJ	Isavia
Viðar Jökull Björnsson	VJB	Isavia
Dreifing:		
Fundarmenn, Glóey Helgudóttir Finnsdóttir (Rvk), Ingvar Jón Bates Gíslason (Rvk), Lilja Karlsdóttir (VSB f.h. Rvk)		

No.	Decisions - Discussions - Tasks	Owner	Due
1	<u>Fundardagskrá:</u> 1. Fossvogsbrú við flugbrautarenda og flugvallargirðing meðfam Nauthólsvík 2. Vegtenging við Landhelgisgæslulóð 3. Nauthólsvegur við flugbrautarenda (öryggissvæði og flugvallargirðing) 4. Innkeyrsla og bílastæði við Flugstjórnarmiðstöð 5. Skurður við Njarðargötu		
2	<u>Flugbrautarendi við Fossvogsbrú fram yfir innkeyrslu að Landhelgisgæslulóð</u> BL mun halda áfram hönnun, niðurstaða er komin í þau hönnunaratriði sem rædd hafa verið. Ásdís spurði hverjir yrðu tengiliðir Isavia varðandi undirbúning fyrir framkvæmdina, og var vísað á Viðar og Björn Hjartarson.		



3	<u>Vegtenging við Landhelgisgæslulóð</u> Komin var staðfesting á að Isavia hefur ekki athugasemd við breytta vegtengingu.		
4	<u>Nauthólsvegur framhjá Flugstjórnarmiðstöð</u> Ragnar sýndi tillögu að lausn miðað við nýja vegtengingu við Nauthólsveg og lausn bílastæðamála sem Isavia fólk er sátt við. Ólöf sýndi teikningu þar búið er að setja saman hönnun BL og tillögu frá THG að nýjum lóðamörkum Flugstjórnarmiðstöðvarinnar. Þar sést að sú lína liggur alveg upp við gangstéttarbrún í hönnuninni. Ólöf sýndi einnig þversnið sem sýnir að hafa þarf stoðvegg vegna hæðarmunar, þ.a. það þarf pláss milli gangstéttarbrúnar og nýrra lóðamarka, líklega um eða rúmlega meter. Isavia gerir ekki athugasemdir við að rými verði tekið í það. Umræða um snjórúðning gangstéttarinnar og nálægð girðingar við hana og mögulegar skemmdir á girðingu vegna snjórúðningstækja. Ákveðið að BL teymi og Isavia verði í sambandi áfram varðandi útfærslu á stoðveggnum og girðingu ofan á honum. Rætt um möguleikann á að hafa stoðvegginn nægilega háan til að snjórúðningur leggist ekki á girðinguna.		
5	<u>Nauthólsvegur við flugvallargirðingu</u> Ólöf sýndi teikningu þar sem búið er að setja saman hönnun BL og innmælda girðingu. Þar sést að við flugvélastæðaplan, þ.e. við norður horn girðingarinnar, er aðeins 1 m milli gangstéttarbrúnar og girðingar. Einnig snið sem sýnir að vegna þess að hjóla- og göngustígur ná út fyrir núverandi göturými, þá er hönnunin í átt að girðingunni hærri en núverandi land og því myndast flái í átt að girðingunni. Ólöf biður hönnunarteymi BL að athuga hvort hægt sé að auka beygjuradíus legunnar svo gangstéttar kantur færir aðeins fjær, og hver væri lágmarkspörf á færslu girðingar. Isavia athugar byggingarreit sem er á flugvélastæðaplani, hversu langt í átt að girðingunni hann nær.		

	Ólöf athugar einnig mögulegar lausnir varðandi fláann og girðinguna, og Isavia fólk skoðar einnig sín megin kröfur í slíku tilfelli. Ólöf sýndi langsnið Nauthólsvegar áfram til suðurs sem sýnir að miðlína BL göturýmis verður í svipaðri eða örlítið lægri hæð en núverandi göturými. Hæðarmunur götu og hindranaflata verður því eins og í dag, og í dag aka strætisvagnar þá götu. Isavia staðfesti að það mun vera leyfilegt áfram, svo lengi sem vagnar eru undir 4,2m hæð (hámark í reglugerð). Ólöf staðfesti að BL vagnar verði undir því.		
6	<u>Skurður við Njarðargötu</u> Ólöf hefur verið í samskiptum við Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur sem óskaði eftir að rætt yrði aftur við Isavia. Besti kostur sé að skurðurinn verði færður inn fyrir flugvallargirðinguna svo hann geti verið áfram opinn. Þá er áfram hægt að hafa mælitæki í honum og fylgjast með rennsli og mengun í friðlandið og Tjörnina. Heilbrigðiseftirlitið telur ekki líklegt að áhrif á flugvöllinn vegna fugla breytist mikið. Umræða um möguleikann á að hafa net yfir skurðinum. Ákveðið að Ólöf beri þá hugmynd undir Heilbrigðiseftirlitið og að Isavia ræði betur sín megin hvaða möguleikar eru í stöðunni.		

Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkurborgar

Svava Svanborg Steinarsdóttir

Umsögn birt **31.01.2025**

- [DOC](#)

[HER umsögn Borgarlína Nauthólsvegur 31 01 25.docx](#)

2



Reykjavík 31.01.2024
2025010353

Umhverfis- og skipulagssvið
Borgartún 12-14
105 Reykjavík

Umsögn Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur um mál nr. 1528/2024 í skipulagsgátt, Borgarlína 1. lota - Nauthólsvegur - USK24090203. Tillaga að nýju deiliskipulagi

Vísað er til máls nr. 1528/2024 í skipulagsgátt, Borgarlína 1. lota - Nauthólsvegur - USK24090203. Tillaga að nýju deiliskipulagi. Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur (HER) hefur farið yfir málið og gögn þess og gefur eftirfarandi umsögn.

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

Virðingarfyllt

f.h. Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur

Svava S. Steinarsdóttir
Verkefnastjóri

Isavia

Sigrún Björk Jakobsdóttir

Umsögn birt **19.02.2025**

Isavia Innanlandsflugvöllir ehf hefur farið yfir gögn vegna deiliskipulags borgarlínu 1. Lota Nauthólsvegur. Greinargerð og uppdrætti. Gögn málsins voru sótt á skipulagsgatt.is, mál nr. 1528/2024.

Isavia vill koma eftirfarandi á framfæri:

Breyting er gerð á innkeyrslu að flugvellinum með sameiningu á núverandi innkeyrslum. Ný innkeyrsla er sýnd á móts við austurálm Nauthólsvegur 52 án þess að sýnt sé hvernig hún skuli tengjast núverandi akstursleiðum. Að mati Isavia þarf að liggja fyrir fullnægjandi útfærsla á því hvernig ný innkeyrsla skuli tengd akstursleiðum. Vakin er athygli skipulagsyfirvalda á því að samkvæmt flugslysaáætlun almannavarna er ákveðinn hringakstur að og frá Reykjavíkflugvelli ef til slys kemur. Isavia telur að nauðsynlegt sé að fara yfir breytingar á akstursleiðum með almannavörnum og breyta/útfæra ef þörf er á áður en skipulag verður samþykkt.

Á sneiðing A-A á teikningu 2/3 er sýndur göngustígur alveg að mörkum Reykjavíkflugvallar. Tryggja þarf með einhverjum leiðum að snjóruðningar verði ekki settir upp að girðingu Reykjavíkflugvallar, annars vegar vegna hættu á skemmdum á girðingu og hins vegar vegna þess að það dregur verulega úr öryggi girðingarinnar. Hugsanlega þyrfti að skoða það að tryggja með grassvæði eða t.d. steypum fæti undir girðingu að ekki sé hægt að moka snjó upp að girðingum BIRK eða að mikil hætta sé á að snjómoksturstæki skemmi girðingu eða aki í gegnum hana.

Lóð við flugstjórnarmiðstöð Isavia er skert töluvert þannig að bílastæði sem eru austast á lóðinni falla út við byggingu borgarlínu. Isavia vekur athygli á að vinna þarf þessa breytingu ef af verður í samráði við stjórnendur Isavia ANS.

Þar sem notuð verða LED-ljós nærri flugbrautum þarf að tryggja ákveðnar útfærslur. Hæð staura sé ekki yfir 3 m og tryggja þarf að ljós valdi ekki truflunum, annars vegar með lýsingu með því að setja sem skilyrði að ekkert ljós vísi upp á við og geti truflað flugumferð og hins vegar þarf að tryggja að búnaður trufla ekki aðflugsbúnað og annan búnað Isavia með bylgjum sem kunna að koma frá LED-ljósum.

Að mati Isavia þarf að skoða útfærslur á hæðarmun lands á svæði sem fer undir borgarlínuna og svæðum þar utan við. Væntanlega verður það gert í nánari hönnun. Vinna þarf það í samráði við umráðendur lands á mörkum svæða og tryggja að kostnaður vegna þess sé hluti af kostnaði við borgarlínuna.

Á bls. 19 í greinargerð er talað um aðflugslínur að NV-SA flugbraut. Að mati Isavia er eðlilegra að tala um aðflugs – og brottflugslínur.

Á bls. 22 í greinargerð eru stærðir stöðvarpalls skilgreindar. Rétt væri að mati Isavia að hæðir byggingar/mannvirkja, auglýsingaskilta og annars væri tiltekin líka. Í greinargerð eru bara lengd og breidd.

Á bls. 26 í greinargerð, kafla 3.3.13.1. er talað um hæðir gróðurs. Að mati Isavia væri æskilegt að festa hámarkshæðir gróðurs, ljósastaura og annars næst flugvellinum, sérstaklega á móts við

flugbrautir, í þessu tilfelli brautarenda 31. Að mati Isavia væri æskilegt að setja inn ákvæði í deiliskipulagið að ljósastaurar verði ekki hærri en 3 m og að enginn trjágróður verði settur á móts við flugbraut, t.d. 75 m á hvora hönd út frá framlengdri miðlínu brautar.

Sneiðing A-A á teikningu 2/3 er sýnd á teikningu milli Reykjavíkurflugvallar og Nauthólsvegar 89. Á grunnmynd er sniðið sýnt á móts við Nauthólsveg 83.

Bestu kveðjur

Sigrún Björk Jakobsdóttir, framkvæmdastjóri

7

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.

Ráðið bendir þó á að þessi Borgarlínustöð eigi e.t.v. frekar heima norðan við gatnamót Nauthólsvegar og Flugvallavegar. Engin stöð er innan Hlíðarendahverfis, sem afmarkast af umferðarpungum götum. Ráðið taldi að ein af forsendum þess að hverfið væri skipulagt með þeim hætti sem gert var hafi verið að Borgarlína myndi auðvelda allar almenningssamgöngur þar til muna. Verði stöðin á þeim stað sem hin auglýsta tillaga gerir ráð fyrir verður göngufjarlægð nokkur úr hverfinu í Borgarlínustöð, og í öllum tilvikum þarf að þvera umferðarpungar götur. Þá er sérstaklega bent á að börn munu áfram þurfa að komast á Valssvæðið og betra væri að þau þyrftu ekki að þvera þessar sömu götur.

Verði stöðin ekki færð þarf að huga sérstaklega að tengingum frá Borgarlínustöðinni inn í Hlíðarendahverfið með framangreind sjónarmið til hliðsjónar.

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

12

Skipulagsstofnun

Íris Hlíðkvist Bjarnadóttir

Umsögn birt **19.12.2024**

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.

1

Háskólinn í Reykjavík

Óskar Sigurðsson

Umsögn birt **20.02.2025**

Meðfylgjandi eru athugasemdir LEX fyrir hönd Háskólans í Reykjavík og Grunnstoða.

- [PDF](#)

[Athugasemdir HR við deiliskipulag Borgarlínu.pdf](#)

- [PDF](#)

[1. Tímalína samskipta.pdf](#)

- [PDF](#)

[2. Dskj. HR 14. júní 2007.pdf](#)

- [PDF](#)

[3. Deiliskipulag HR - breyting 27. ágúst 2015.pdf](#)

- [PDF](#)

[4. Greinargerð dsk tillögu með athugasemdum Kanon.pdf](#)

- [PDF](#)

[5. Hljóðvistarskýrsla.pdf](#)

Reykjavíkurborg
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

Reykjavík, 20. febrúar 2025

Efni: Athugasemdir við auglýsta deiliskipulagstillögu Borgarlínu.

1. Inngangur

Háskólinn í Reykjavík ehf., kt. 510105-4190 („HR“) og Grunnstoð ehf., kt. 701211-1030, bæði til heimilis að Menntavegi 1, 102 Reykjavík (hér eftir saman nefndir „**lóðarhafar**“) vilja koma á framfæri eftirfarandi athugasemdum og andmælum við tillögu að deiliskipulagi fyrir norðurhluta Nauthólsvegar, sem er hluti af 1. lotu Borgarlínu (hér eftir „**deiliskipulagstillagan**“), en tillagan var auglýst í Skipulagsgátt frá 19. desember 2024 til 20. febrúar 2025.

Deiliskipulagstillagan nær til Arnarhlíðar í norðri og lóðarmarka beggja vegna við Nauthólsveg að syðstu lóðarmörkum Nauthólsvegar 89. Umrædd tillaga að deiliskipulagi fyrir norðurhluta Nauthólsvegar nær því yfir lóðina Nauthólsvegur 83, landeignanúmer L214254, sem tekur til Nauthólsvegar 83, 85, 87 og 89, en umrædd lóð er skipulögð fyrir stúdentaíbúðir á vegum HR í samræmi við samkomulag Reykjavíkurborgar og HR frá 13. febrúar 2007. Grunnstoð ehf., dótturfélag HR, er lóðarhafi á grundvelli þinglýsts lóðarleigusamnings frá 13. nóvember 2020, en Nauthólsvegur 83 hses. er eigandi tveggja fjölbýlishúsa, Nauthólsvegur 83 (F2327996) og Nauthólsvegur 85 (F2509842), sem standa á lóðinni.

Í gildi er deiliskipulag Háskólans í Reykjavík við Hlíðarfót (hér eftir „**deiliskipulag HR**“), sem tekur til Háskólagarða HR, þ.e. Nauthólsvegar 83, 85, 87 og 89. Deiliskipulagið var samþykkt í borgarráði þann 14. júní 2007. Nokkrar breytingar hafa verið gerðar deiliskipulaginu að því er varðar Háskólagarða HR, sem voru unnar af Kanon arkitektum ehf. fyrir hönd Grunnstoðar ehf. og HR. Ekki hefur verið auglýst breyting á deiliskipulagi HR hvað varðar umrædda lóð að Nauthólsvegi 83-89 og er það deiliskipulag því enn í fullu gildi.

Hin auglýsta deiliskipulagstillaga fyrir norðurhluta Nauthólsvegar er ekki í fullu samræmi við gildandi deiliskipulag HR, þar sem mörk lóðarinnar að Nauthólsvegi 83-89, L214254, eru ekki þau sömu í deiliskipulagstillögunni og í gildandi deiliskipulagi HR, ásamt því að deiliskipulags-svæðin tvö skarast. Deiliskipulagstillagan hefur í för með sér skerðingu á mörkum lóðarinnar og þar með réttindum lóðarhafa yfir lóðinni samkvæmt lóðarleigusamningi. Lóðarhöfum er því nauðsynlegt að hafa uppi eftirfarandi athugasemdir við hina auglýstu deiliskipulagstillögu og setja fram eftirfarandi kröfur um breytingar á henni.

2. Athugasemdir vegna málsmeðferðar og skyldu til samráðs

Lóðarhafar telja að Reykjavíkurborg hafi við gerð deiliskipulagstillögunnar ekki gætt að skyldu sinni til samráðs við þá, sem handhafa lóðarleiguréttinda á lóðinni Nauthólsvegur 83, L214254, sem deiliskipulagstillagan nær til. Tillagan felur í sér skerðingu á mörkum umræddrar lóðar og var Reykjavíkurborg því lögum samkvæmt skylt að hafa virkt og raunverulegt samráð við lóðarhafa áður en deiliskipulagstillagan var auglýst, svo að hægt væri að ná samkomulagi um breytt lóðarmörk sem allir hlutaðeigandi aðilar yrðu ásáttir um.

Samkvæmt gr. 5.2.1. skipulagsreglugerðar nr. 90/2013 skal við gerð deiliskipulags eftir föngum leita eftir sjónarmiðum og tillögum íbúa, umsagnaraðila og annarra þeirra sem hagsmunna eiga að gæta og skal það gert með virkri samvinnu við íbúa og aðra hagsmunaaðila gegnum allt skipulagsferlið. Í 3. mgr. ákvæðisins segir að ef tillaga að deiliskipulagi eða tillaga að breytingu á því tekur til svæðis sem liggur að lóðamörkum, landamörkum eða sveitarfélagamörkum skuli haft samráð við eiganda þess lands, lóðarhafa eða viðkomandi sveitarfélag *áður en tillagan er samþykkt til auglýsingar*.

Reykjavíkurborg fullnægði ekki framangreindri skyldu sinni til samráðs við Grunnstoð ehf./HR áður en deiliskipulagstillagan var auglýst, en Grunnstoð ehf./HR er handhafi lóðarleiguréttinda á lóðinni að Nauthólsvegi 83-89, sem tillagan nær til.

Ákveðin samskipti áttu sér stað milli Reykjavíkurborgar og Kanon arkitekta ehf. í aðdraganda þess að umrædd tillaga að deiliskipulagi Borgarlínu á norðurhluta Nauthólsvegar var samþykkt til auglýsingar. Þann 20. nóvember 2023 sendi Lilja G. Karlsdóttir, verkefnastjóri deiliskipulags Borgarlínu, tölvupóst á Kanon arkitekta ehf., sem unnu að breytingum á deiliskipulagi HR fyrir Nauthólsveg 83-89, þess efnis að forhönnun Borgarlínu og gerð deiliskipulagsuppráttar fyrir Nauthólsveg frá Flugvallarvegi að HR væri að ljúka. Tekið var fram að deiliskipulagið þyrfti að fara aðeins inn á skipulagslóðir nr. 85-89 og að hliðra þyrfti byggingarreitum a.m.k. á lóð nr. 89. Var því óskað eftir því að Kanon arkitekta ehf. ynnu breytingar á deiliskipulagi fyrir lóðina að Nauthólsvegi 83-89 í samræmi við þetta.

Þann 23. mars 2024 barst Kanon arkitektum ehf. tölvupóstur frá Gunnari Ágústssyni hjá Yrki arkitektum ehf. með hnitsettum grunni af tillögu að deiliskipulagsmörkum Borgarlínu, en Yrki arkitekta ehf. unnu deiliskipulagstillöguna fyrir 1. lotu Borgarlínu. Óskað var eftir því að Kanon arkitekta ehf. athuguðu hvernig útlínur fyrir deiliskipulag Borgarlínu á Nauthólsvegi pössuðu við grunna fyrir gildandi deiliskipulag HR fyrir lóðina að Nauthólsvegi 83-89. Þá var tekið fram að gera þyrfti breytingu á deiliskipulagi HR til samræmis við skipulagsmörk fyrir deiliskipulag Borgarlínu. Tölvupóstinum var svarað sama dag af Halldóru Bragadóttur hjá Kanon arkitektum ehf. með skjáskoti sem sýndi að mörk deiliskipulagsins fyrir Borgarlínu færu inn fyrir mörk reita C og D á Nauthólsvegi 87 og 89. Þá var tekið fram að fullnaðarhönnun byggingarreits C væri lokið og að aðaltekningar fyrir byggingu á reitnum hefðu verið samþykktar. Í tölvupósti frá Halldóru þann 24. mars 2024 var síðan bent á að eðlilegt væri að skipulagsyfirlögd settu sig í samband við HR, sem væri hagsmunaaðili í málinu, þar sem tillaga að breyttum lóðamörkum samkvæmt deiliskipulagi Borgarlínu myndi kalla á endurhönnun fullhannaðrar byggingar á reit C og leiða til fækkunar á íbúðum í Háskólagörðum HR.

Í kjölfarið áttu sér stað nokkur samskipti milli verkefnastjóra deiliskipulags Borgarlínu og Kanon arkitekta ehf. um deiliskipulagsmörk milli Borgarlínu og Háskólagarða HR við Nauthólsveg. Í tölvupósti Hákonar Arnar Arnþórssonar, forstöðumanns fasteigna hjá HR, dags. 16. maí 2024, er lýst yfir óánægju með mikla breytingu á legu Borgarlínu miðað við fyrri upplýsingar og þess óskað að málið verði leyst í samvinnu hlutaðeigandi aðila. Í tölvupósti frá Lilju G. Karlsdóttur 20. maí 2024 var lagt til að haldinn yrði fundur til að fara yfir málin og samræma sjónarmið.

Með tölvupósti Lilju G. Karlsdóttur til Kanon arkitekta ehf. þann 26. júní 2024 var tilkynnt að Borgarlínuskristofa hefði hliðrað Borgarlínu til þannig að hún færi ekki inn á byggingarreit eða verönd á Nauthólsvegi 87. Var þess óskað að mörkin á deiliskipulagi fyrir Nauthólsveg 87 yrðu uppfærð í samræmi við deiliskipulag Borgarlínu á Nauthólvegi. Með tölvupósti 28. ágúst 2024 var spurt hvort hægt væri að aðlagða mörk gildandi deiliskipulags HR fyrir 18. september 2024,

þar sem leggja átti deiliskipulag Borgarlínu fyrir skipulagsráð þann dag. Kanon arkitektar ehf. voru ekki reiðubúin til að vinna breytingu á deiliskipulagi HR með svo skömmum fyrirvara, sem fæli í sér skerðingu á mörkum lóðarinnar og deiliskipulagssvæðinu, enda hafði ekki náðst niðurstaða eða sátt milli aðila um mörk skipulagssvæða eða mörk lóðarinnar að Nauthólsvegi 83-89. Sá fundur, sem halda átti með hlutaðeigandi aðilum um samræmingu sjónarmiða um deiliskipulagsmörk, samkvæmt tillögu í framangreindum tölvupósti Lilju G. Karlsdóttur frá 20. maí 2024, var aldrei haldinn. Slík umræða um samræmingu skipulagsmarka og lóðamarka átti sér því aldrei stað.

Þann 17. september 2024 sendu Kanon arkitektar ehf. tölvupóst til Lilju með hugmyndum um úrbætur á deiliskipulagstillögunni, enda stóðu þeir í þeirri trú að verið væri að leita að útfærslu sem hlutaðeigandi aðilar gætu sæst á. Svar barst með tölvupósti 26. september 2024 þar sem tilkynnt var um að deiliskipulag Borgarlínu á Nauthólsvegi hefði verið samþykkt til auglýsingar í umhverfis- og skipulagsráði deginum áður. **Var deiliskipulagstillagan þannig auglýst þrátt fyrir að ekki hefði náðst samkomulag milli aðila um mörk skipulagssvæða og breytingu á mörkum lóðarinnar að Nauthólsvegi 83-89, og án þess að nokkurt samráð hefði átt sér stað í aðdraganda þess að deiliskipulagstillagan var samþykkt til auglýsingar.**

Í tölvupósti Þórðar Steingrímssonar hjá Kanon arkitektum ehf. þann 3. október 2024 var spurt hvort hægt væri að breyta deiliskipulagi HR samhliða því að deiliskipulag fyrir Borgarlínu yrði samþykkt til auglýsingar, svo að samræmi væri milli skipulagsmarka. Svar barst með tölvupósti frá verkefnastjóra skipulagsfulltrúa þar sem fram kom að búið væri að samþykkja auglýsingu deiliskipulags Borgarlínu, en að aðlagar deiliskipulagsáætlanir færu í auglýsingu stuttu síðar. Ekki hefur hins vegar verið gerð eða auglýst breyting á aðliggjandi deiliskipulagsáætlunum.

Í tölvupósti frá Borghildi Sölvey Sturludóttur, deildarstjóra deiliskipulagsáætlana hjá umhverfis- og skipulagssviði Reykjavíkurborgar, dags. 28. október 2024, kemur fram að vegna tímalínu verkefnisins hafi pótt heillavænlegast að fara með óbreytta tillögu í auglýsingaferli, í stað þess að vinna að úrbótum á tillögunni í samráði við HR vegna deiliskipulags fyrir Háskólagarða HR, eins og upphaflega hafi verið lagt upp með. Aðilar gætu komið að athugasemdum sínum við tillöguna á auglýsingatíma og þeim yrði þá svarað með formlegum hætti.

Samkvæmt framangreindu þykir ljóst að Reykjavíkurborg hafi brotið gegn lögbundinni skyldu sinni til samráðs við lóðarhafa um lóðamörk við meðferð hinnar auglýstu deiliskipulagstillögu, sbr. fyrrgreind gr. 5.2.1 í skipulagsreglugerð nr. 90/2013. Í ákvæðinu kemur með skýrum hætti fram að taki tillaga að deiliskipulagi til svæðis sem liggja að lóðamörkum skuli haft samráð við lóðarhafa *áður en tillagan er samþykkt til auglýsingar*. Það dugir þannig ekki að gefa lóðarhafa eingöngu kost á að koma á framfæri athugasemdum sínum eftir að tillagan hefur verið auglýst. Tilgangurinn með samráði við gerð deiliskipulagstillögu er að lóðarhafar, sem hafa bersýnilega verulegra hagsmuna að gæta af því að nýtt deiliskipulag breyti ekki mörkum þeirrar lóðar sem þeir telja til eignarráða yfir, geti strax komið að athugasemdum sínum og sjónarmiðum ef tillagan skerðir mörk lóðar þeirra. Gefst þá færi á að aðlaga tillöguna að gildandi lóðamörkum áður en hún er auglýst eða ná samkomulagi við lóðarhafa um breytingu á lóðamörkunum, sem fellur vel að nýtingu lóðanna, byggingum á þeim, ásýnd og umhverfi.

Þegar verkefnastjóri deiliskipulags Borgarlínu setti sig í samband við Kanon arkitekta ehf., fyrir hönd HR, síðla árs 2023 sýndi HR mikinn vilja til að finna sameiginlega lausn á málinu í sátt við borgina, þrátt fyrir að fyrir lægi að nýtt deiliskipulag fyrir Borgarlínu myndi skerða lóð HR að Nauthólsvegi 85, 87 og 89 frá því sem gildandi deiliskipulag HR gerir ráð fyrir. Fyrirheit voru

gefin af hálfu Reykjavíkurborgar um að málið yrði leyst þannig að lóðarhafar gætu orðið sáttir. Hins vegar var að lokum ákveðið af hálfu Reykjavíkurborgar að leggja deiliskipulagstillöguna til samþykktar í umhverfis- og skipulagsráði og borgarráði, og auglýsa hana, þrátt fyrir að ekki lægi fyrir samkomulag við HR um mörk lóðarinnar Nauthólsvegur 83, L214254, eða samráð átt sér stað um þau. Samskiptum Reykjavíkurborgar við HR, sem hófust í lok árs 2023, um breytingar á deiliskipulagi fyrir norðurhluta Nauthólsvegar, lauk þannig fyrirvaralaust af hálfu borgarinnar án þess að haft væri samráð við lóðarhafa. Verður að telja það verulegan galla á málsmeðferð Reykjavíkurborgar að brotið hafi verið gegn lögbundinni skyldu til samráðs við lóðarhafa fyrir auglýsingu deiliskipulagstillögunnar.

Enn fremur er gerð athugasemd við það að ekki er gerð grein fyrir samskiptum borgaryfirvalda við HR um deiliskipulagið í 4. kafla greinargerðar með auglýstri deiliskipulagstillögu, sem fjallar um samráð við hagsmunaaðila.

3. Andmæli við efni deiliskipulagstillögunnar

3.1. Skerðing á mörkum lóðarinnar Nauthólsvegur 83, L214254

Samkvæmt auglýstri tillögu að deiliskipulagi fyrir norðurhluta Nauthólsvegar, sem er hluti af 1. lotu Borgarlínu, fer svæði Borgarlínu um 9,6 metra inn á lóðina Nauthólsvegur 83, L214254, á reit D sem er á Nauthólsvegi 89, þ.e. í suðvesturhorni lóðarinnar. Skerðir deiliskipulagstillagan þannig byggingarreit á reit D á lóðinni. Með deiliskipulagstillögunni er lóðin Nauthólsvegur 83, L214254, því minnkuð samtals um 846 m². Lóðin verður 30.948 m² með umræddri breytingu, en ekki 30.856 m² eins og segir í töflu í kafla 3.1.1 í greinargerð með deiliskipulagstillögunni, en lóðin er nú skráð samtals 31.794 m². Þar að auki eru mörk svæðis Borgarlínu eingöngu 0,6 metrar frá byggingarreit C á Nauthólsvegi 87 þar sem styst er. Reitur C á Nauthólsvegi 87 er fullhannaður byggingarreitur þar sem fyrirhugað er að reisa byggingu fyrir stúdentagarða HR og voru þau byggingaráform samþykkt af afgreiðslufundi byggingarfulltrúa þann 19. september 2023. Sem fyrr segir er umrædd lóð að Nauthólsvegi 83-89 leigð Grunnstoð ehf., dótturfélagi HR, samkvæmt þinglýstum lóðarleigusamningi frá 13. nóvember 2020, og fer HR með umráð yfir henni.

Hluti þess skipulagssvæðis, sem deiliskipulagstillagan nær yfir, er samkvæmt framangreindu innan núgildandi marka lóðarinnar Nauthólsvegur 83, L214254, sem er leigð Grunnstoð ehf. og HR fer með umráð yfir. Nánar tiltekið liggja lóðarmörk samkvæmt auglýstri deiliskipulagstillögu 0,6 metra frá byggingarreit á Nauthólsvegi 87. Ekki hefur náðst samkomulag við HR um breytingu á mörkum lóðarinnar frá því sem gert er ráð fyrir í gildandi deiliskipulagi HR og ekki hefur verið auglýst breyting á því skipulagi. Þá hefur mörkum þess deiliskipulagssvæðis, sem deiliskipulag HR tekur til, ekki verið breytt til samræmis við tillögu að deiliskipulagi Borgarlínu á norðurhluta Nauthólsvegar.

Lóðarhafar gera þannig athugasemd við það að deiliskipulagstillaga fyrir Borgarlínu skerði lóð þeirra að Nauthólsvegi 83, L214254, án þess að leitað hafi verið eftir samþykki lóðarhafa fyrir þeirri skerðingu eða samráð haft við lóðarhafa um breytingu á mörkum lóðarinnar samkvæmt því deiliskipulagi sem er í gildi fyrir svæðið. Sú skerðing á mörkum lóðarinnar L214254, sem leiðir af deiliskipulagstillögunni, og á byggingarreit á Nauthólsvegi 89, felur í sér talsverða skerðingu á eignarréttindum lóðarhafa á grundvelli lóðarleigusamnings frá 13. nóvember 2020. Þess er því krafist að svæði Borgarlínu samkvæmt deiliskipulagi fyrir norðurhluta Nauthólsvegar verði ekki látið ná inn á byggingarreiti lóðarhafa á Nauthólsvegi 83-89.

3.2. Skörun deiliskipulagssvæða

Samkvæmt gr. 5.3.1 í skipulagsreglugerð nr. 90/2013 mega deiliskipulagssvæði ekki skarast. Þannig er Reykjavíkurborg ekki heimilt að samþykkja deiliskipulag sem nær yfir svæði annars deiliskipulags sem er enn í gildi. Þá er ljóst að ekki geta samtímis verið í gildi tvö deiliskipulög sem mæla fyrir um ólík mörk sömu lóðar, eins og raunin verður ef deiliskipulagstillagan verður samþykkt.

Ekki hefur náðst samkomulag eða sátt við HR um breytt skipulagsmörk gildandi deiliskipulags HR. Gildandi skipulagssvæði samkvæmt deiliskipulagi HR skarast því við skipulagssvæðið í hinni auglýstu deiliskipulagstillögu fyrir Borgarlínu á norðurhluta Nauthólsvegar. Því verður að telja að Reykjavíkurborg hafi borið að auglýsa breytingu á deiliskipulagi HR, með breytingu á mörkum lóðarinnar að Nauthólsvegi 83-89, samhliða því að auglýsa deiliskipulagstillöguna fyrir norðurhluta Nauthólsvegar, til þess að gætt yrði samræmis milli skipulagsmarka og lóðamarka í gildandi deiliskipulagsáætlunum og komið yrði í veg fyrir skörun deiliskipulagssvæðanna, þ.e. svæðis Borgarlínu og Háskólagarða HR. Reykjavíkurborg gætti hins vegar ekki að því að gera breytingar á aðliggjandi deiliskipulagsáætlun fyrir Háskólagarða HR, þannig að fullt samræmi yrði milli umræddra deiliskipulagsáætlana hvað varðar mörk umræddrar lóðar.

Lóðarhafar gera því athugasemd við það að mörk skipulagssvæðis samkvæmt hinni auglýstu deiliskipulagstillögu skarist við aðliggjandi deiliskipulagsáætlunir, sem nú eru í gildi, og að ekki sé fyrir hendi samræmi milli aðliggjandi deiliskipulagsáætlana hvað lóðamörk varðar.

Í greinargerð með hinni auglýstu deiliskipulagstillögu kemur fram að samhliða deiliskipulaginu séu gerðar breytingar á aðliggjandi deiliskipulagsáætlunum, þ.m.t. deiliskipulagi HR, sbr. kafla 3. Í kafla 3.1 segir að samhliða tillögunni sé lögð fram „breyting á aðliggjandi skipulagsmörkum til samræmis.“ Í kafla 3.1.1 segir að breyta þurfi lóðamörkum Nauthólsvegar 79, 81, 85, 87 og 89. Slíkar breytingar á aðliggjandi skipulagsmörkum og lóðamörkum Nauthólsvegar 85, 87 og 89 hafa hins vegar ekki verið auglýstar og ekki hefur náðst samkomulag við lóðarhafa um þær. Mynd 3.3 á bls. 18 í greinargerð á auk þess að sýna „*Brottfelld lóðarmörk við Nauthólsveg 85, 87 og 89*“, en þessi lóðarmörk hafa ekki verið felld brott, enda hefur ekki verið auglýst breyting á gildandi deiliskipulagi HR. Þá er í greinargerð með deiliskipulagstillögunni sums staðar talað um aðliggjandi skipulagsmörk, þrátt fyrir að ekki hafi verið auglýst breyting á skipulagsmörkum samkvæmt deiliskipulagsáætlunum fyrir aðliggjandi svæði né hafi verið auglýstar breytingar á þeim skipulagsáætlunum samhliða auglýsingu umræddrar deiliskipulagstillögu.

Áréttað skal að ekki hefur náðst samkomulag við Grunnstoð ehf./HR um breytingu á mörkum lóðarinnar Nauthólsvegur 83, L214254, frá því sem gildandi deiliskipulag HR gerir ráð fyrir. Að mati lóðarhafa hefði því þurft að taka það skýrt fram í greinargerð með deiliskipulagstillögunni, að nýtt deiliskipulag fyrir norðurhluta Nauthólsvegar væri háð samkomulagi við lóðarhafa um breytingu á lóðamörkum samkvæmt gildandi deiliskipulagi HR. Í öllu falli hefði verið viðeigandi að gera fyrirvara um breytingu á lóðamörkum samkvæmt aðliggjandi deiliskipulagsáætlunum. Texti í greinargerðinni um breytt lóðamörk og aðliggjandi skipulagsmörk er þannig villandi að þessu leyti. Er þess því krafist að deiliskipulagstillagan verði endurskoðuð með hliðsjón af því að bæta úr því ósamræmi sem nú er fyrir hendi varðandi skipulags- og lóðamörk.

Í þessu sambandi er einnig vísað til og byggt á athugasemdum Kanon arkitekta ehf. á **fskj. 4**.

3.3. Lega Borgarlínu og gangstéttar

Lóðarhafar geta ekki fallist á legu gangstéttar við Nauthólsveg 87 og 89 eins og hún er tilgreind í hinni auglýstu deiliskipulagstillögu fyrir norðurhluta Nauthólsvegar. Í þeim efnum er einkum gerð krafa um að tekið verði mið af staðsetningu og legu byggingarreits C á Nauthólsveg 87, en bygging á þeim reit er fullhönnuð með samþykktum aðalteikningum og fékkst byggingarleyfi fyrir henni í september 2023. Við reit C er fjarlægð gangstéttar Borgarlínu aðeins um 0,6 metrar frá byggingarreit þar sem styst er, en um 1,4 metrar þar sem lengst er. Þá er svæði Borgarlínu jafnframt of nálægt þeirri byggingu sem stendur á reit B. Að mati lóðarhafa verður þannig allt of stutt fjarlægð milli gangstéttar og bygginga á Nauthólsvegi 83-89. Þá hefur Borgarlína áhrif á staðsetningu djúpgáma og lóðarfrágang við fyrirhugaðar byggingar á reit C. Er þess krafist að deiliskipulaginu verði breytt að þessu leyti og gangstétt færð fjær byggingarreitum á lóðinni Nauthólsvegi 83, L214254.

Í rammahluta aðalskipulags eru gefin leiðbeinandi viðmið sem eru lögð til grundvallar hönnun og deiliskipulagi Borgarlínu. Í kafla 1.3.2 í greinargerð með auglýstri deiliskipulagstillögu segir að í hönnunarleiðbeiningunum sé „svigrúm til að móta Borgarlínuna að þörfum, rými og ásýnd umhverfisins.“ Verður því að telja eðlilegt að svæði Borgarlínu verði mótað að nýtingu lóða á Nauthólsvegi eftir þörfum, rými og ásýnd umhverfisins þannig að neikvæð áhrif legu Borgarlínu verði lágmarkuð.

Með hliðsjón af framangreindu er þess krafist að legu gangstéttar við Nauthólsveg samkvæmt hinni auglýstu deiliskipulagstillögu verði breytt til samræmis við legu byggingarreits C á lóðinni Nauthólsvegur 87. Þá er þess krafist að legu Borgarlínu í heild sinni, þ.e. akbrautir, hjóla- og göngustígar og gróðursvæði, verði breytt á þann veg að hún verði færð fjær byggingarreitum á lóð Nauthólsvegar 83-89, svo að hún skerði sem minnst nýtingu HR á lóðinni samkvæmt gildandi skipulagi. Slík tilfærsla á Borgarlínu vegna bygginga á umræddri lóð þykir samræmast betur því markmiði að koma innviðum Borgarlínu fyrir í almannarýminu í sem mestri sátt við nærumhverfi sitt og hægt er, sbr. kafla 2.3 í greinargerð með deiliskipulagstillögunni.

3.4. Kröfur um hljóðvist

Í kafla 4.15 í gildandi deiliskipulagi fyrir Háskólagarða HR, sbr. breytingu á deiliskipulagi HR sem var samþykkt í borgarráði þann 29. október 2015 og auglýst í B-deild Stjórnartíðinda þann 30. október 2015 (**fskj. 3**), kemur fram að unnin hafi verið hljóðvistarskýrsla fyrir svæðið, dags. 18. maí 2015 og uppfærð 20. mars 2018, en skýrslan hefur að geyma útreikning á hávaða frá umferð við Nauthólsveg 83-89 (Háskólagarða HR). Við lóðina reiknast hljóðstig yfir 55 dB við húshliðar sem snúa að Nauthólsvegi, en það eru viðmiðunarmörk fyrir hávaða sem leyfilegur er á lóðinni samkvæmt 4. gr. reglugerðar nr. 724/2008 um hávaða. Samkvæmt framangreindri hljóðvistarskýrslu, sem unnin var af EFLU verkfræðistofu og er á fylgiskjali með deiliskipulagi HR, er hávaði frá bílaumferð að hluta til yfir þeim viðmiðunarmörkum reglugerðar nr. 724/2008 sem gilda fyrir skipulagsreitinn. Var því talin þörf á mótvægisáðgerðum við Nauthólsveg vegna umferðarhávaða.

Í kafla 1.9.6 í greinargerð með hinni auglýstu deiliskipulagstillögu, sem fjallar um hljóðvarnir á deiliskipulagssvæðinu, er ekki gerð grein fyrir hljóðvistarskýrslu eða hávaða vegna umferðar í tengslum við tillöguna. Í gr. 5.3.2.6 í skipulagsreglugerð nr. 90/2013 kemur fram að á svæðum fyrir íbúðir og starfsemi þar sem gilda viðmiðunarmörk fyrir leyfilegan hávaða utanhúss skuli sýna fram á að sá hávaði verði undir mörkum þar sem þess er krafist, og setja skilmála um

hvernig það skuli tryggt ef með þarf. Þá segir 4. mgr. í gr. 5.3.2 að við gerð deiliskipulags skuli þess gætt að unnt sé að framfylgja sérstökum kröfum sem gerðar séu í öðrum lögum og reglugerðum, s.s. kröfum um hljóðvist. Sá annmarki er á greinargerð með deiliskipulagstillögunni að ekki er gerð grein fyrir því hvaða viðmiðunarmörk gilda um leyfilegan hávaða á svæðinu og hvernig umferðarhávaði við Nauthólsveg verði undir þeim mörkum. Hljóðvistarskýrsla þarf að liggja fyrir svo að unnt sé að greina áhrif deiliskipulags fyrir Borgarlínu á stúdentagarða HR á Nauthólsvegi 83-89.

Í ljósi framangreinds er farið fram á að hljóðvistarskýrsla með útreikningum á umferðarhávaða verði unnin fyrir deiliskipulagið fyrir norðurhluta Nauthólsvegar og látin fylgja sem fylgiskjal við deiliskipulagið, þar sem eftir atvikum verði kveðið á um nauðsynlegar mótvægisáðgerðir vegna aukins hávaða af völdum umferðar ökutækja.

3.5. Siturlögn

Lega Borgarlínu samkvæmt deiliskipulagstillögunni veldur því að ekki verður unnt að staðsetja siturlögn innan lóðar HR að Nauthólsvegi 87 eins og Reykjavíkurborg hefur gert kröfu um.

Samkvæmt öllu framangreindu er þess óskað að Reykjavíkurborg endurskoði umrædda deiliskipulagstillögu fyrir Borgarlínu á norðurhluta Nauthólsvegar með tilliti til þeirra athugasemda og andmæla lóðarhafa, sem fram koma í bréfi þessu, og taki framangreindar kröfur lóðarhafa til greina. Eru slíkir annmarkar á tillögunni, bæði að formi og efni, að ógildingu varðar, verði kröfur lóðarhafa ekki teknar til greina.

Áskilinn er réttur til að krefjast skaðabóta úr hendi Reykjavíkurborgar vegna deiliskipulags fyrir norðurhluta Nauthólsvegar, hafi gildistaka þess í för með sér skerðingu á eignarréttindum HR eða Grunnstoðar ehf. eða valdi félögunum tjóni að öðru leyti.

Þá er áskilinn réttur til að koma að frekari athugasemdum og andmælum á síðari stigum eftir því sem tilefni kann að gefast til. Einnig er áskilinn réttur til að setja fram tillögur að úrbótum á deiliskipulaginu að auglýsingatíma loknum.

Virðingarfyllst,
f.h. Háskólans í Reykjavík ehf.
og Grunnstoðar ehf.



Óskar Sigurðsson hrl.

Fylgiskjöl:

1. Tímalína samskipta Reykjavíkurborgar við Kanon arkitekta ehf.
2. Deiliskipulag Háskólans í Reykjavík við Hlíðarfót, samþykkt 14. júní 2007.
3. Greinargerð með breytingu á deiliskipulagi HR, samþykkt 29. október 2015.
4. Greinargerð deiliskipulagstillögu með athugasemdum frá Kanon arkitektum ehf.
5. Hljóðvistarskýrsla vegna deiliskipulags HR, dags. 20. mars 2018.

14.1.2025

Deiliskipulag Borgarlínu og Háskólagarða HR Tímalína – tölvupóstar og samskipti

1. 20.11.2023. Tölvupóstur frá Lilju G. Karlsdóttur verkefnastjóra deiliskipulags Borgarlínu (BL) fyrir RVK (Borghildur S. Sturludóttir í cc) þess efnis að forhönnun og deiliskipulagi Borgarlínu sé að ljúka og það kalli á breytingar deiliskipulags HR. Óskar eftir að við undirbúum okkur fyrir að vinna breytingu á HR skipulagi til samræmis við Borgarlínudeiliskipulag. Óskar eftir fundi um málið fljótlega. HKB svarar samdægurs og leggur til að fulltrúi HR, Hákon Örn Arnþórsson verði boðaður á fundinn.

LK Lilja G. Karlsdóttir
Deiliskipulag Nauthólsvegi 83-89 - breyting
To: dora@kanon.is, Cc: borghildur.solvey.sturludottir@reykjavik.is
20 November 2023 at 16:35
[Details](#)

Sæl Dóra

Ég er að vinna sem verkefnastjóri fyrir deiliskipulag Borgarlínu fyrir Reykjavíkurborg og samkvæmt mínum bókum vann Kanon deiliskipulag fyrir Nauthólsveg 83-89. Hönnunarteymi Borgarlínu og skipulagsráðgjafar eru núna á síðustu netnum að kára forhönnun Borgarlínu og deiliskipulagsupprátt á Nauthólsvegi frá Flugvallarvegi niður að HR. Borgarlínan og tilheyrandi stigar taka meira pláss en vegurinn gerir í dag og það þýðir að við þurfum að fara aðeins inn á skipulagsráð lóðir nr 85-89 og hliðra byggingareitum amk á lóð 89

Ég vi því fagga því við ykkur að ég þarf að biðja ykkur um að vinna breytingu á skipulaginu í samræmi við þetta. Ég á von á því að endanlegir tomonnunargrunnar fyrir BL á Nauthólsvegi liggi fyrir í lok næstu viku og mun þá senda ykkur þá um hæl og síðan boða ykkur á fund í kjölfarið.

Verkaupl er Reykjavíkurborg og verkefnanúmer er 231978

Bestu kveðjur
Lilja

HB Halldóra Bragadóttir
Re: Deiliskipulag Nauthólsvegi 83-89 - breyting
To: Lilja G. Karlsdóttir, Cc: borghildur.solvey.sturludottir@reykjavik.is, Þóður Steingrímsson
20 November 2023 at 17:12
[Details](#)

Sæl Lilja,

Þetta er mitt köb.
Er ekki rétt að boða fulltrúa lóðarafa, HR á fundinn? Hákon Örn Arnþórsson [REDACTED] hlur annast samskipti fyrir þessa hönd vegna upplýsingar háskólagarða HR.

Bestu kveðjur,
Halldóra Bragadóttir arkitekt FAI

KANON ARKITEKTAR
Laugavegi 26 • 101 Reykjavík • sími 512 4211 • gsm 696 6861 • www.kanon.is
[See More from Lilja G. Karlsdóttir](#)

2. 8.12.2023. HKB sendir tölvupóst til LGK til að kanna með tímasetningar varðandi deiliskipulagsbreytingu Nauthólsvegar með vísan í fyrri póst hennar frá 20. nóv. Svar samdægurs um að þau séu enn að biðja eftir endanlegum línunum frá Borgarlínuskrifstofu og að fundurinn væri líklega í lok janúar 2024.

HB Halldóra Bragadóttir
Re: Deiliskipulag Nauthólsvegi 83-89 - breyting
To: Lilja G. Karlsdóttir
8 December 2023 at 11:55
[Details](#)

Sæl Lilja,

Mig langar að forvitnast með tímasetningar varðandi deiliskipulagsbreytingu Nauthólsvegar str. meðfylgjandi póst og samskipti okkar í nóv s.l.

Bestu kveðjur,
Halldóra Bragadóttir arkitekt FAI

KANON ARKITEKTAR
Laugavegi 26 • 101 Reykjavík • sími 512 4211 • gsm 696 6861 • www.kanon.is
[See More from Lilja G. Karlsdóttir](#)

LK Lilja G. Karlsdóttir
Re: Deiliskipulag Nauthólsvegi 83-89 - breyting
To: Halldóra Bragadóttir
8 December 2023 at 12:44
[Details](#)

Sæl

Við erum ennþá að biðja eftir endanlegum línunum frá Borgarlínu skrifstofunni, þannig að eins og staðan er núna myndi ég halda að við værum að tala um lok janúar.

Ég lét þig vita um leið og þetta er komið

KvLilja

[See More from Halldóra Bragadóttir](#)

3. 23.4.2024. Tölvupóstur frá Gunnari Ágústssyni (Yrki) með dwg grunni af tillögu að skipulagsmörkum fyrir deiliskipulag BL um Nauthólsveg með ósk um að kannað verði hvernig útlínur fyrir Borgarlínuskipulag passi við okkar grunna og fyrirmælum um að gera þurfi breytingu á HR skipulagi til samræmis. Svar samdægurs frá Kanon með skjáskoti af gögnum frá Yrki ofan á deiliskipulag HR sem sýnir að Borgarlínusmörk fara yfir lóðamörk við þegar byggt hús og inn á byggingarreit fullhannaðs húss með samþykktum teikningum.

GA Gunnar Agústsson
Re: Deliskipulag borgarinnu um Nauthólsvæg - breytingar á aðliggjandi deliskipulagi
Til: dora@kanon.is, CC: Ingar Jón Bates Glásson, Ljía G. Karlsdóttir, Hildur Inga Rís Guðmundsdóttir

23 April 2024 at 13:38

[Details](#)

Sæl,
Mér var bent á að hafa samband við þig vegna breytinga á deliskipulagi stúdentagarðanna við Nauthólsvæg. Hjálagt er dvg grunnur af tillögu að skipulagsmörkum fyrir deliskipulag Borgarinnu um Nauthólsvæg, í metrum og ISN93 hnitakerfi. Getur þú athugað hvernig útlínur fyrir deliskipulag Borgarinnu passa við ykkar grunn. Svo þarf að gera breytingu á deliskipulagi HR til samræmis.

Með kveðju,
Gunnar Agústsson
Skipulagsfræðingur / Urban Planner
Meðeigandi / Partner

Yrki arkitektar ehf.
Myrargata 26 (balla nr. 216)
101 Reykjavík
Ísland / Iceland
www.yrki.is
gsm / mobile: (+354) 696 4838
beinni sími / direct: (+354) 534 0371
sími / telephone: (+354) 532 6629

HB Halldóra Bragadóttir
Re: Deliskipulag borgarinnu um Nauthólsvæg - breytingar á aðliggjandi deliskipulagi
Til: Gunnar Agústsson, CC: Ingar Jón Bates Glásson, Ljía G. Karlsdóttir, Hildur Inga Rís Guðmundsdóttir

23 April 2024 at 14:21

[Details](#)

Sæl Gunnar,

Sendi hér skjalaföt af þeim gögnum sem þú sendir mér ofan á deliskipulag HR.
Bygging á net C er fullhönuð og með samþykktar aðbæturtingar. Aðbæturtingar voru samþykktar í sept. 2023 og fullhæðarhönnun lokað. Tilgata að skipulagsmörkum fyrir Borgarinnu rekt á fullhæðar net C stúdentagarða HR.

Bestu kveðjur,
Halldóra Bragadóttir arkitekt FAI

KANON ARKITEKTAR

Laugavegi 26 • 101 Reykjavík • sími 512 4211 • gsm 696 6861 • www.kanon.is

4. 24.4.2024. Tölvupóstur frá LGK sem þakkar upplýsingar og segist kanna málin innanhúss hjá RVK. HKB svarar að eðlilegt væri að þau settu sig í samband við HR, hagsmunaaðila í málinu, þar sem tillaga BL að breyttum lóðamörkum myndi kalla á endurhönnun fullhannaðrar byggingar.

LK Ljía G. Karlsdóttir
Re: Deliskipulag borgarinnu um Nauthólsvæg - breytingar á aðliggjandi deliskipulagi
Til: Halldóra Bragadóttir, Gunnar Agústsson, CC: Ingar Jón Bates Glásson, Hildur Inga Rís Guðmundsdóttir

24 April 2024 at 10:04

[Details](#)

Sæl Dóra,

Takk fyrir upplýsingar, ég er aðeins að kanna málin innanhúss hjá Reykjavíkurborg með þetta, ég verð í bandi við þig fljótlega.

Kv.Ljía

HB Halldóra Bragadóttir
Re: Deliskipulag borgarinnu um Nauthólsvæg - breytingar á aðliggjandi deliskipulagi
Til: Ljía G. Karlsdóttir, CC: Gunnar Agústsson, Ingar Jón Bates Glásson, Hildur Inga Rís Guðmundsdóttir

24 April 2024 at 10:37

[Details](#)

Sæl Ljía,

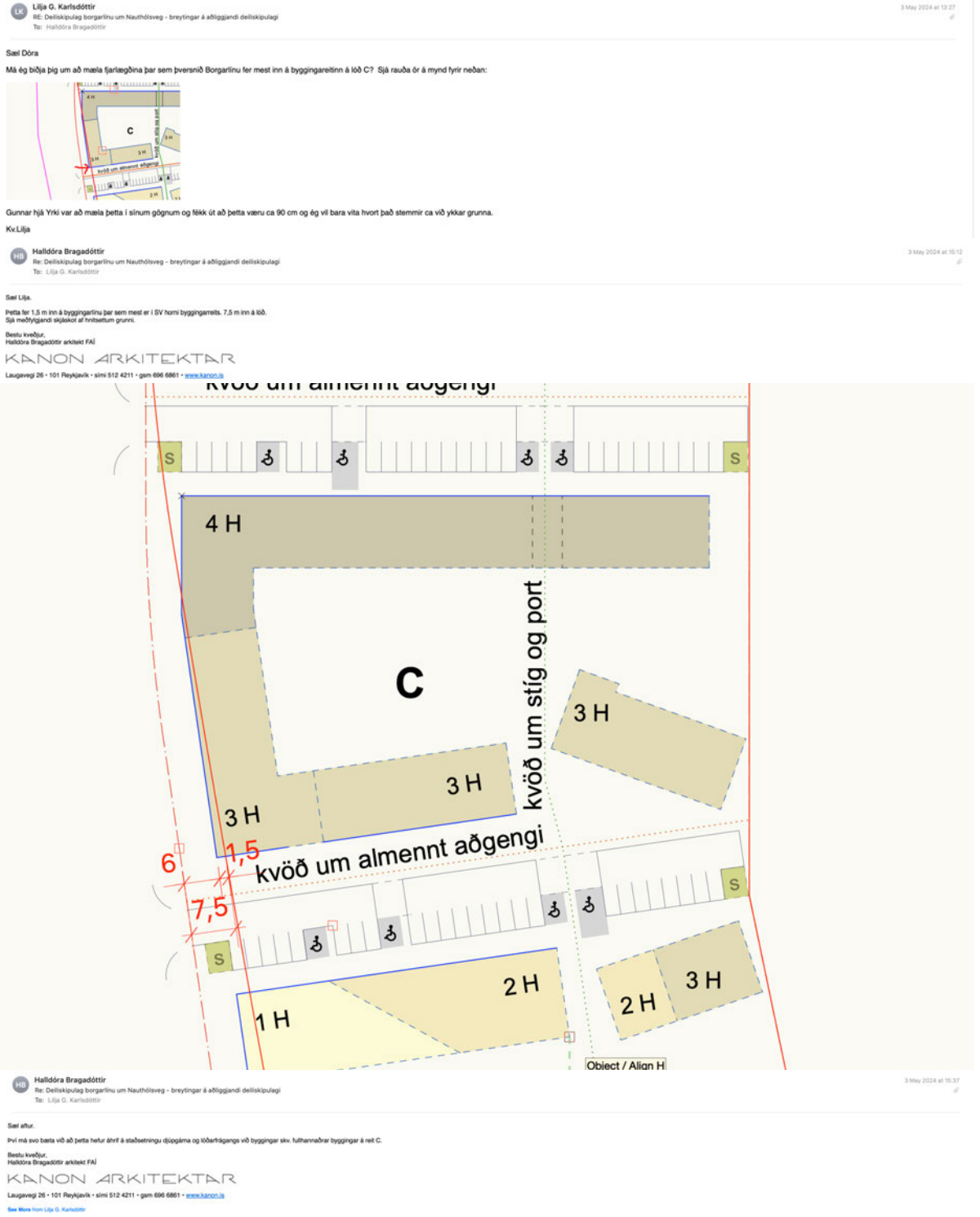
Éðilegt væri, til ég. að vera í samband við HR sem er hagsmunaaðili (hakonar@rvk.is).
Þessi tillaga Borgarinnu að breyttum lóðamörkum er teiknað og mynd kalla á endurhönnun fullhannaðrar byggingar og fyrirhugaða teikun bóða.

Bestu kveðjur,
Halldóra Bragadóttir arkitekt FAI

KANON ARKITEKTAR

Laugavegi 26 • 101 Reykjavík • sími 512 4211 • gsm 696 6861 • www.kanon.is[See More from Ljía G. Karlsdóttir](#)

5. 3.5.2024. Tölvupóstur frá LGK þar sem hún biður mig að mæla fjarlægð þar sem þversnið BL fer mest inn á byggingarreit C reits. Skv. mælingum GÁ/Yrki séu það 90 cm, vill fá staðfestingu frá Kanon. Svar samdægurs frá HKB ásamt skjáskoti uppdráttar, þar sem bent er á að svæði BL fari 1,5 m inn á byggingarreit (byggingarlínu) þar sem mest er og 7,5 m inn á lóð HR. Í seinni pósti einnig að þetta hefði áhrif á staðsetningu djúpgáma og lóðarfrágangs sbr. hönnun á reit C.



6. 6.5.2024. Tölvupóstur frá LGK þar sem hún biður um dwg skrá og málsetta skýringarmynd fyrir Ólöfu Kristjánsdóttur verkefnisstjóra hjá BL (áframsendir einnig póst frá ÓK). HKB sendi til baka grunn á dwg ásamt málsettri skýringarmynd/skjáskoti frá 3. maí.

Lilja G. Karlsdóttir
Fr: Deiliskipulag borgarinnu um Nauthólsveg - breytingar á aðliggjandi deiliskipulagi
To: Halldóra Bragadóttir
6 May 2024 at 12:45

Sæl Dóra
Geturðu reddað mér skýringarmynd með málsetningum (sjá fyrir neðan) til að senda á Ötlu Krijsáns?
Kv.Lilja

From: Ötlu Krijsánsdóttir - VG <[REDACTED]>
Sent: Monday, May 6, 2024, 11:38:47
To: Lilja G. Karlsdóttir
Subject: RE: Deiliskipulag borgarinnu um Nauthólsveg - breytingar á aðliggjandi deiliskipulagi

Hæ
Geturðu fengið og sent mér dwg skrá með öllum byggingarinnar á reit C, og helst einnig skjáskot með mælingu þar sem sést hversu langt húshornnið fer inn á göturinni BLÍ
Einnig þetta verður bygginguna á reit C. Það er því mjög mikilvægt núna að athuga stöðuna á reit D og hvort það sama sé nokkuð að fara að gerast þar.
Kveðja / Regards,
Ötlu Krijsánsdóttir
Verkefisstjóri skipulagsmála / Planning Manager Borgarinnar Lota 1
GSM / Mobile: +354 842 3320

Halldóra Bragadóttir
Re: Deiliskipulag borgarinnu um Nauthólsveg - breytingar á aðliggjandi deiliskipulagi
To: Lilja G. Karlsdóttir
6 May 2024 at 13:42

Sæl Lilja
Hér er grunnurinn á dwg ásamt skjáskoti sem ég sendi fyrir hegi. Sjá meðt. viðheng.
Bestu hvöður,
Halldóra Bragadóttir arkitekt FAI
KANON ARKITEKTAR
Laugavegi 26 • 101 Reykjavík • sími 512 4211 • gam 696 6861 • www.kanon.is

7. 7.5.2024. Tölvupóstur frá LGK með ósk um grunnmynd jarðhæðar Nauthólsvegar 87 (reitC) á dwg. Fram kemur að svo virðist sem gangstéttarmörk nái að horni byggingar, en hvort það sé ávinningur að færa þau 0,5-1 m frá byggingu. Þórður Steingrímsson, hönnunarstjóri HR háskólagarða (Kanon) sendir umbeðna grunnmynd og bætir við að 0,5-1 m fjarlægð frá húsi sé vart boðleg. Óskar eftir uppdrætti til baka þar sem tillögur að breyttum lóðamörkum koma fram á grunnmyndum. Tölvupóstur 8.5. frá LGK um að þetta sé í skoðun og þau verði í sambandi í næstu viku.

Lilja G. Karlsdóttir
Nauthólsvegur 87
To: Halldóra Bragadóttir
7 May 2024 at 10:09

Sæl Dóra
Er séns að þú getir sent mér aðaluppdráttinn af Nauthólsvegi 87 á dwg formi? Þá bara jarðhæðina.
Það stefnir allt í að gangstéttarmörkin muni sleikja hornið á byggingunni en ég var að velta fyrir mér hvort það sé einhver ávinningur fyrir ykkur að koma mörkunum 0,5-1,0 m frá byggingunni?
Kv.Lilja

Þórður Steingrímsson
Re: Nauthólsvegur 87
To: Lilja G. Karlsdóttir, Cc: Halldóra Bragadóttir, Hákon Örn Arnþórsson
7 May 2024 at 10:27

Sæl Lilja
Hér fylgir grunnmynd 1. hæðar af Nauthólsvegi 87 AB&C.
0,5-1,0 m er allnágætt húsinu og varla boðlegt.
Getur þú sent mér uppdráttinn þegar þú hefur lagt þetta saman?
Sælt Hákon Arnþórsson vð í Gc.
Kveðja
Þórður Steingrímsson, arkitekt FAI
KANON ARKITEKTAR
Laugavegi 26 • 101 Reykjavík • sími 512 4213 • gam 696 6863 • www.kanon.is
See More from Halldóra Bragadóttir

Lilja G. Karlsdóttir
Re: Nauthólsvegur 87
To: Þórður Steingrímsson, Hákon Örn Arnþórsson, Cc: Halldóra Bragadóttir, Sölveig Sigurbardóttir
8 May 2024 at 10:27

Sælt Þórður og Hákon
Vó erum að skoða þetta og verðum í sambandi vonandi strax í næstu viku.
Kv.Lilja
See More from Þórður Steingrímsson

8. **15.5.2024.** Tölvupóstur frá LGK þar sem gerð er grein fyrir hvernig þversnið BL fer yfir byggingarreit. Visar í óskir Isavia um aukið hliðarsvæði við öryggisgirðingu flugvallar. LGK hefur upplýst BL skrifstofu um að þau þurfi að hliðra þversniði til baka. BL skrifstofa sé að fara yfir málið, frekari upplýsinga sé að vænta á næstu 2 vikum. Lokaorð um að þau verði í nánara sambandi næstu daga og vikur til að lenda deiliskipulagsmörkum milli BL og HR.

Líja G. Karlsdóttir
RE: Nauthólsvegur 87
Fr: thordur@kanon.is, Cc: Halldóra Bragadóttir, Hákón Örn Arnþórsson, Sölveig Sigurðardóttir, Gunnar Agóttsson, Hildur Inga Rós Guðmundsdóttir

16 May 2024 at 17:22

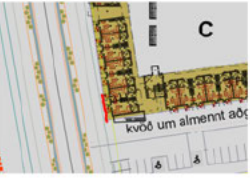
Sæli verðir Hóður, Dóra og Hákón.

Takk fyrir grunnen. Við erum komn að fara yfir málin þessa fyrir hönd byggingarreitsins og eiga samtal við Borgarinnu.

Staðurinn er sá að höfðinu á þversniði Borgarinnu fer inn á hannaðan byggingarreit á Nauthólsvegi 87 (það lína fyrir neðan). Línan fer yfir sérhóttareitinn en ekki byggingu sjálfa. Ástæða fyrir þessu verðir óska Isavia um aukið hliðarsvæði við öryggisgirðingu flugvallarinnar (sæu trélinar). Við höfum upplýst BL skrifstofuna um að þau þurfi að hliðra þversniðinu til baka á Nauthólsvegi 87 og lengra ef mögulegt.



BL skrifstofan er að fara yfir málið og það er alveg lítið að þversniðið mun alltaf vera þar til fyrir sérhóttareitinn. Ég er hins vegar ekki viss þessu elgi hvort það verði hægt að fara það lengra en það, það kemur í ljós á næstu ca 2 vikum. Í vinstri tali verður staðinn því sá að gangstítt mun vera alveg upp við sérhóttareitinn (þí rautt stítt fyrir neðan). Við höfum gangstíttarinnar semur svo hliðarsvæði og svo einn hliðarsvæði áður en grænnt svæði og Borgarinnu baka við.



Ég væri að þakka þér ykkur fyrir að hafa átt þessa vinnu en þessu að rætt verði ef málið. Ég vil hins vegar veita stýringu á að í tölu skunum við Nauthólsveg 87 þarf nauthólsvegi að hliðra til byggingarreitsins við upptæru deiliskipulagi. Til þess að viðendum ekki í sömu áttabú þar. Við verum í nánara sambandi við ykkur á næstu dögum og vikum til að lenda deiliskipulagsmörkum á milli BL deiliskipulagsins og löða við Nauthólsvegin.

Bestu kvæðir,
Líja G. Karlsdóttir
Verkefnastjórn deiliskipulags Borgarinnu

9. **16.5.2024.** Tölvupóstur frá Hákoni Erni Arnþórssyni (HR) þar sem hann lýsir yfir óánægju með mikla breytingu á legu BL m.v. fyrri upplýsingar sem hann hafi fengið og óskar eftir að málið verði leyst í samvinnu hlutaðeigandi aðila.

Hákón Örn Arnþórsson
RE: Nauthólsvegur 87
Fr: Líja G. Karlsdóttir, thordur@kanon.is, Cc: Halldóra Bragadóttir, Sölveig Sigurðardóttir, Gunnar Agóttsson, Hildur Inga Rós Guðmundsdóttir, Jón Haukur Arnarson

16 May 2024 at 18:52

Sæli Líja og takk fyrir þetta.

Ég er alltaf mjög óáttur við þessa miklu breytingu á legu BL m.v. fyrri upplýsingar. Þú hefur að þessu breyting sé vegna óska Isavia. Það er ekki alltaf hægt að fara eftir öskum, alltaf. Alltaf vegna þessu mér þessu ekki gefa neitt eftir. Mér sýnist að þessu máli algreipa.

Við vorum að þessu sjá að sér og verði með okkur í láti til að leysa þetta máli.

Með bestu kvæðum /with regards

Hákón Örn Arnþórsson
Framhaldsskóli /Senior Director Facilities
Deildarstjóri / Director: +354 595 5555 / Farsími / Mobile: +354 860 0006
Póstfang / E-mail: [redacted]



Handwritten note: Hákón Örn Arnþórsson, Deildarstjóri / Director: +354 595 5555, Farsími / Mobile: +354 860 0006, Póstfang / E-mail: [redacted]

10. **20.5.2024.** Tölvupóstur frá LGK til HÖA (HR) um að þau geri sitt besta til að ýta á BL skrifstofu og Isavia. Ennfremur um að verkhönnun BL á Nauthólsvegi hefjist næsta vetur og deiliskipulag verði ekki auglýst fyrr en eftir sumarfrí. Hún eigi von á tillögu að færslu frá BL í vikulok og stingur upp á fundi með öllum til að samræma sjónarmið.

Líja G. Karlsdóttir
RE: Nauthólsvegur 87
Fr: Hákón Örn Arnþórsson, thordur@kanon.is, Cc: Halldóra Bragadóttir, Sölveig Sigurðardóttir, Gunnar Agóttsson, Hildur Inga Rós Guðmundsdóttir, Jón Haukur Arnarson

20 May 2024 at 10:09

Sæli Hákón.

Við reynum okkar besta til að ýta á BL skrifstofuna að ýta á Isavia. Við höfum sem betur fer smá tíma til að hlæpa upp á því verkhönnun Borgarinnu á Nauthólsvegi hefur ekki fyrir en næsta vetur og ólíklegt að við náum að auglýsa deiliskipulag á Nauthólsvegi fyrir en eftir sumari.

Ég á von á að fá tillögu að færslu frá BL skrifstofunni í lok vikunnar og legg til að við tökum fund í kjölfarið með ykkur öllum til að fara yfir málin og samræma okkur.

Kvæðir,
Líja

11. **26.6.2024.** Tölvupóstur frá LGK um að niðurstaða sé komin með BL á Nauthólsvegi. BL skrifstofa hafi hliðrað til þannig að hún fari ekki inn á byggingarreit eða verönd, minnsta fjarlægð í 0,5 m frá verönd. Þau muni breyta mörkum BL-deiliskipulags og senda okkur uppfærðar línur um það. Og í framhaldinu biðja okkur að uppfæra mörk HR skipulags til samræmis. Viðhengi á pdf formi með þversniðum fylgja pósti.

Líja G. Karlsdóttir
Fr: Borgarinnu 160 S Nauthólsvegur - Nauthólsvegur 87
Fr: Halldóra Bragadóttir, thordur@kanon.is, Cc: Sölveig Sigurðardóttir, Hildur Inga Rós Guðmundsdóttir

26 June 2024 at 17:25

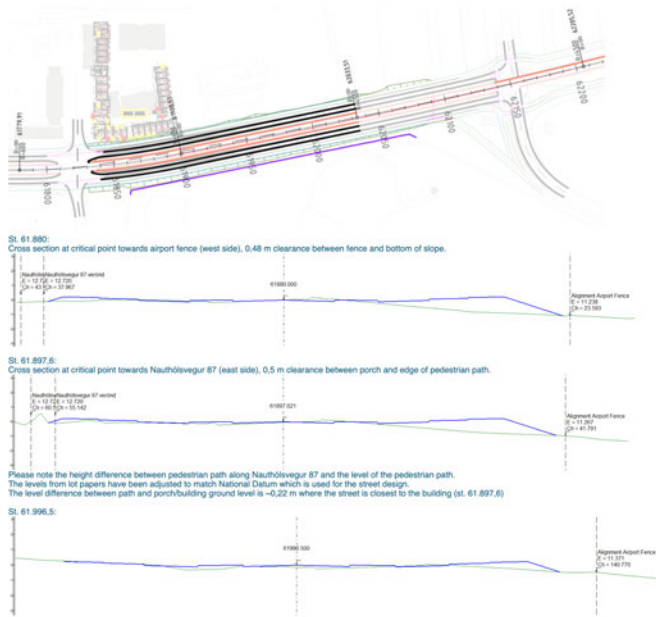
Sæli verðir Dóra og Hóður.

Þá er lokins komin niðurstaða með Borgarinnu á Nauthólsveginum. Borgarinnu skrifstofan hefur hliðrað Borgarinnu til þannig að hún fari ekki inn á byggingarreit eða verönd á Nauthólsvegi 87. Á kritiskasta staðnum eru göngustígarnir í 0,5 m fjarlægð frá verönd á Nauthólsvegi 87. Getið þú komið skilaboðum á milli til HR töku?

Við munum nú fara á fullt að breyta mörkum deiliskipulagsins og munum senda ykkur uppfærðar línur fyrir það. Um leið og það er tilbúið vil ég þá biðja ykkur um að uppfæra mörkin á deiliskipulagi Nauthólsvegs 87 í samræmi við það.

Ef þversniðin fyrir neðan eru ójós þá er uppbyggingin eftirfarandi:
Gangstítt - hliðarsvæði - akrenn - gróðursvæði - borgarinnuakrenn - gróðursvæði - hliðarsvæði - göngustígur

Bestu kvæðir,
Líja G. Karlsdóttir
Verkefnastjórn deiliskipulags Borgarinnu



12. 27.6.2024. Tölvupóstur frá PS (Kanon) til LGK þar sem hann óskar eftir upplýsingum frá deginum áður á dwg skráum og að sniðin sem send voru, séu merkt í planið. LGK svarar að hún hafi kallað eftir dwg skrá, sem ekki sé komin enn, en hljóti að fara að skila sér.

Þórunn Steingrímsson
Re: Borgarlínur: 160.5 Nauthólsvegur - Nauthólsvegur 87
Fr: Lísja G. Karlsdóttir, Halldóra Bragadóttir, Cc: Sölveig Sigurðardóttir, Hildur Inga Rísa Guðmundsdóttir

Sæl Lísja
Getur þú náðkub sést þetta sem dwg skrá?
Það væri líka gott að fá sniðin merkt í planið.
Ég skal svo hafa samband við HR þegar ég hef skoðað þetta nánar.

Kveðja
Þórunn Steingrímsson, arkitekt FAI

KANON ARKITEKTAR
Laugavegi 26 • 101 Reykjavík • sími 512 4213 • fón 696 6863 • www.kanon.is

Lísja G. Karlsdóttir
Re: Borgarlínur: 160.5 Nauthólsvegur - Nauthólsvegur 87
Fr: Þórunn Steingrímsson, Halldóra Bragadóttir, Cc: Sölveig Sigurðardóttir, Hildur Inga Rísa Guðmundsdóttir

13. 21.8.2024. Tölvupóstur frá PS til LGK með fyrirspurn um fyrr nefnda dwg skrá. LGK svaraði, gögnin væru tilbúin og að GÁ (Yrki) myndi senda okkur þau. Þau voru send næsta dag, 22.8.2024.

Þórunn Steingrímsson
Re: Borgarlínur: 160.5 Nauthólsvegur - Nauthólsvegur 87
Fr: Lísja G. Karlsdóttir, Cc: Sölveig Sigurðardóttir, Hildur Inga Rísa Guðmundsdóttir, Halldóra Bragadóttir

Sæl Lísja
Er eitthvað að fétta af þessari dwg skrá?

Kveðja
Þórunn Steingrímsson, arkitekt FAI

KANON ARKITEKTAR
Laugavegi 26 • 101 Reykjavík • sími 512 4213 • fón 696 6863 • www.kanon.is

Lísja G. Karlsdóttir
Re: Borgarlínur: 160.5 Nauthólsvegur - Nauthólsvegur 87
Fr: Þórunn Steingrímsson, Halldóra Bragadóttir, Cc: Sölveig Sigurðardóttir, Hildur Inga Rísa Guðmundsdóttir, Gunnar Ágústsson, Lísja Anna Steindóttir

Sæl Þórunn
Já þetta kom lokins, en svo vantar mælingar á grítnug og annað sem tæði, en þetta er tilbúið og Gunnar hjá Yrki sendir gögnin á þykki (er í cc)

Kveðja
Lísja

14. 28.8.2024. Tölvupóstur frá LGK um að samgöngusáttmáli væri undirritaður og að stefnt væri að því að deiliskipulag BL á Nauthólsvegi færi fyrir ráðið 18. sept. Spyr jafnframt hvort við náum að aðlaga HR deiliskipulag fyrir þann tíma.

Lísja G. Karlsdóttir
Re: Borgarlínur: 160.5 Nauthólsvegur - Nauthólsvegur 87
Fr: Þórunn Steingrímsson, Halldóra Bragadóttir, Cc: Sölveig Sigurðardóttir, Hildur Inga Rísa Guðmundsdóttir

Sæl Þórunn
Niú er samgöngusáttmáli lokins undirritaður og þá eigum við vist að fara að Náupa hraðar.
Eins og stöðin er núna þá er verið að stefna að því að setja DSK Borgarlínu á Nauthólsveg fyrir ráðið þann 18. sept. náð þó að aðlaga DSK mörkin hjá þykki fyrir þann tíma?

Kveðja
Lísja

15. 2.9.2024. HKB svaraði LGH með vísan í símtal um að tímasetning væri með of stuttum fyrirvara til að lofa breytingum HR skipulags (ekki lá þá fyrir endanleg sátt milli aðila um mörk skipulagssvæða og lóðamörk).

Halldóra Bragadóttir
Re: Borgarlínur: 160.5 Nauthólsvegur - Nauthólsvegur 87
Fr: Lísja G. Karlsdóttir, Cc: Sölveig Sigurðardóttir, Hildur Inga Rísa Guðmundsdóttir

Sæl Lísja
Takk fyrir svarið.
Eins og þann kom, þá heyrirum okkur líka að hlað þessari tímasetningu með oss stuttum fyrirvara, en munum einnig þetta einn tígi og náð þá.

Bestu kveðja
Halldóra Bragadóttir, arkitekt FAI

KANON ARKITEKTAR
Laugavegi 26 • 101 Reykjavík • sími 512 4213 • fón 696 6863 • www.kanon.is

16. 16.9.2024. Tölvupóstur frá PS til LGK með skýringarmynd um áhrif BL á lóðamörk Nauthólsvega 83, þar sem óskar eftir staðfestingu á að um réttan skilning sé að ræða. LGK svaraði, óskaði eftir að hann hefði samband við GÁ (Yrki) um það.

PS Þóður Steingrímsson
Borgarlínan: 160.5 Nauthólsvegur • Nauthólsvegur 87
Til: Ljía G. Karlsdóttir, CC: Hildrós Bragadóttir

16 September 2024 at 14:51

[Details](#)

Sæl Ljía

Tú að glöggva mig á nýja uppdrættinum frá ykkur, þá leghi ég hann yfir afstöðumynd af Nauthólsvegi 87ABC sbr. viðhengi. Er þetta ekki réttur skilningur á honum?

Kveðja
Þóður Steingrímsson, arkitekt FAI

KANON ARKITEKTAR
Laugavegi 26 • 101 Reykjavík • sími 512 4213 • fón 696 6863 • www.kanon.is

Skýringarmynd:
áhrif Borgarlínu á lóðamörk lóðarinnar
Nauthólsvegur 83



KANON ARKITEKTAR
Laugavegi 26 • 101 Reykjavík • sími 512 4200 • kanon@kanon.is • www.kanon.is

Ljía G. Karlsdóttir
Re: Borgarlínan: 160.5 Nauthólsvegur • Nauthólsvegur 87
Til: Þóður Steingrímsson, CC: Hildrós Bragadóttir

16 September 2024 at 17:09

[Details](#)

Sæl Þóður

Þetta lítur nokkurn veginn rétt út, en þú þig samt um að heyrna í Gunnari hjá Yrki og bera þetta undir hann líka þar sem ég er endileis á ráðstöfnu alla vikuna

Kveðja

17. 17.9.2024. Tölvupóstur frá PS um að þeir GÁ hefðu fundað yfir uppdrætti frá PS. PS veltir fyrir sér hvort lega stígs næst NV 87abc geti verið samsíða byggingarreit. Hann leggur til að fá fulltrúa HR inn í umræðuna. LGK svarar því að hún bæti Hildi Ingu, sem leysi hana af í samskipti, hún hafi verið í sambandi við HÖA um fund.

Þóður Steingrímsson
Re: Borgarlínan: 160.5 Nauthólsvegur • Nauthólsvegur 87
Til: Ljía G. Karlsdóttir, Gunnar Agósson, Hildur Inga Rós Guðmundsdóttir, CC: Hildrós Bragadóttir

17 September 2024 at 10:24

[Details](#)

Sæl

Vö Gunnar áttum stuttan fund yfir þessum uppdrætti. Ég set þarna fram spurningu um það hvort lega stígs næst Nauthólsvegi 87abc geti verið samsíða byggingarreit. Ég er svo að velta fyrir mér samskiptum við HR. Eigum við að draga þá inn í umræðuna eða við þú stjarna því?

Kveðja
Þóður Steingrímsson, arkitekt FAI

KANON ARKITEKTAR
Laugavegi 26 • 101 Reykjavík • sími 512 4213 • fón 696 6863 • www.kanon.is

Ljía G. Karlsdóttir
Re: Borgarlínan: 160.5 Nauthólsvegur • Nauthólsvegur 87
Til: Þóður Steingrímsson, Gunnar Agósson, Hildur Inga Rós Guðmundsdóttir, CC: Hildrós Bragadóttir

17 September 2024 at 11:28

[Details](#)

Sæl Þóður

Ég bæti Hildi Ingu inn í samskipti. Hún er að heyrna mig af og var hún að vera í samskiptum við Hildu hjá HR um fund.

21.09.2024 10:00 yfir til þín

Kveðja

Ljía

18. 26.9.2024: Tölvupóstur frá LGK 26. sept. um að búið sé að samþykkja deiliskipulag [til auglýsingar] fyrir Nauthólsveg í skipulagsráði deginum áður.

From: Lilla G. Karladóttir <[REDACTED]>
Date: Thursday, 26 September 2024 at 11:06
To: Þórunn Steingrímsson <[REDACTED]>
Cc: Hildur Inga Rós Guðmundsdóttir <[REDACTED]>, Þórunn Mír Sigfússon <[REDACTED]>
Subject: DSK fyrir Nauthólsveg samþykki

Sæll Þórunn

Deiliskipulagið fyrir Nauthólsveg var samþykkt í Skipulagsráði í gær. Ég tengi þig héra við Hildi og Þórunn Mír sem sinna verkefni í fjáveru minni næstu tvær vikur. Hildur mun heyra þér upp á að stíla saman fundi með Hákon.

Kveðja
Lilla

19. 3-4.10.2024: Tölvupóstur 3. okt. frá ÞS þar sem hann spyr hvort hægt sé að auglýsa deiliskipulagið nema með samhliða breytingu HR skipulags svo samræmi sé milli marka deiliskipulagssvæða. Spyr einnig um hljóðvistarreikninga. Svarepóstur 4. okt. frá Þórði Má Sigfússyni (USK) um að búið sé að samþykkja deiliskipulagið í auglýsingu, það sé alltaf að fara á undan í auglýsingaferli og að aðrar aðlægar skipulagsáætlanir með breytingum til samræmis fari stuttu síðar. Í kjölfarið tölvupóstsamskipti vegna tímasetningar fundar með fulltrúum RVK, HR og BL.

From: Þórunn Steingrímsson <[REDACTED]>
Sent: Thursday, October 3, 2024 11:05 AM
To: Hildur Inga Rós Guðmundsdóttir <[REDACTED]>, Þórunn Mír Sigfússon <[REDACTED]>
Cc: Hildur Inga Rós Guðmundsdóttir <[REDACTED]>, Lilla G. Karladóttir <[REDACTED]>
Subject: Re: DSK fyrir Nauthólsveg samþykki

Sæll

Vöðum spennit eftir fundarboði. Er það ekki rétt skilið hjá okkur að deiliskipulagsbreytingin á legu Nauthólsvegar verði ekki auglýst nema samhliða breytingu á Nauthólsvegi 83 þannig að samræmi verði milli skipulagsmarka? Voru gerðar einhverjar athugasir á mögulegum breytingum m.t.t. hljóðvistarreikninga við færsluna á Nauthólsvegi og áhrifum þess á Nauthólsveg 87?

Kveðja
Þórunn Steingrímsson, arkitekt FAI

• Þórunn Mír Sigfússon
Re: DSK fyrir Nauthólsveg samþykki
To: Hildur Inga Rós Guðmundsdóttir, Þórunn Steingrímsson, Cc: Hákon Örn Arnþórsson, Lilla G. Karladóttir, Gunnar Ágústsson

4 October 2024 at 13:31

You don't often get email from [REDACTED]@[REDACTED].is. Learn why this is important

Óðinn daginn,

Það er búið að samþykkja Nauthólsveginn í auglýsingu - sú skipulagsáætlun er alltaf að fara á undan í auglýsingaferli. Aðlægar deiliskipulagsáætlanir þar sem m.a. þarf að samræma skipulagsmörk við renninginn fara í auglýsingu stuttu síðar.

Mbk,
Þórunn Mír Sigfússon, skipulagsbreytingu SPFI og verkefnastjóri skipulagsfulltrúa

20. 9.10.2024: Fjarfundur RVK, VSB, Yrki, Kanon og HR um samræmingu deiliskipulagsáætlunar HR og Borgarlínurennings Nauthólsvegar. Þar var til umræðu ákvörðun RVK um að samþykkja að setja deiliskipulagstillögu BL-rennings á Nauthólsvegi í formlegt auglýsingaferli. Fulltrúar HR lýstu yfir óánægju með skort á samráði vegna skerðingar lóðar NV 87 vegna breyttrar legu BL. Farið var yfir ýmsar athugasemdir HR m.a. óskir um upplýsingar um hávaðareikninga vegna umferðar. Sjá fundargerð „Fundargerð Nauthólsvegur málefni HR_09102024“, sem ÞMS (USK) sendi 14. okt.

21. 16.10.2024: Tölvupóstur frá HÖA (HR) þar sem hann gerir athugasemd við fundargerð frá ÞMS, þar sem hann telur lítið gert úr ath.semndum HR varðandi við orðalagið „lítillega breyttrar legu Borgarlínu“ og vegna útreikninga fyrir umferðarhávaða/hljóðvist. ÞMS staðfesti móttöku ath.semnda HÖA.

• Þórunn Mír Sigfússon
Re: Nauthólsvegur - HÖ, samræmingarfundur: fundargerð
To: Hákon Örn Arnþórsson

16 October 2024 at 10:22

Sæll,

sva það sé á kristaltæru þá er ég ekki að gera lítið úr ykkar athugasemdum.

Þetta er móttakið.

Mbk,
Þórunn

Frá: Hákon Örn Arnþórsson <[REDACTED]>
Sent: miðvikudagur, 16. október 2024 kl. 10:22
Til: Þórunn Mír Sigfússon <[REDACTED]>, Þórunn Steingrímsson <[REDACTED]>, Hildur Inga Rós Guðmundsdóttir <[REDACTED]>, Gunnar Ágústsson <[REDACTED]>, Jón Haukur Arnarson <[REDACTED]>, Jóhann Gunnar Steinnsson <johannst@ru.is>
Átt: Lilla G. Karladóttir <[REDACTED]>
Eft: RE: Nauthólsvegur - HÖ, samræmingarfundur: fundargerð

Tak þess fundargerð.

Tvær athugasemdir.

Mér finnst að það sé verið að gera lítið úr okkar athugasemdum í þessari fundargerð.

- Þar sem talið er um að við værum að gera athugasemd vegna „lítillega breyttrar legu Borgarlínu“ eins og orðið er í fundargerðinni við ég gera athugasemd. Það orðið var aldrei á fundinum. Það að fara út rúnum 600 m² í 940 m² skerðingu á reit D á lóðinni Nauthólsveg 89 kalla ég 50% aukningu. Það kalla ég ekki lítilhætt. Mátt gættu þess að það orðið.
- Einnig var kallað eftir því á fundinum hvort kannan um hljóð hafi verið gerð samhliða þessari færslu, en miklar hljóðkröfur eru gerðar til bygginganna sem liggja við þessa götu.

Með bestu væðingum with regards

Hákon Örn Arnþórsson
Verkefnastjóri / Project manager of facilities developments
Sími sími / Direct: +354 5996455 / Farni / Mobile: +354 8920088
Póstfang / E-mail: hokoni@ru.is

22. 28.10.2024: Tölvupóstur frá Borghildi Sölvey Sturludóttur, deildarstjóra deiliskipulagsáætlana þar sem hún gerir grein fyrir þeirri ákvörðun RVK að fara með óbreytta tillögu til afgreiðslu og samþykktar í auglýsingu í stað þess að vinna áfram í tillögunni m.v. fram komnar ath.semndir. Hafi RVK þótt það heillavænlegast m.t.t. tímalínu verkefnisins. Hægt væri að gera ath.semndir með formlegum hætti. Og í kjölfarið að vinna að úrbótum að loknum auglýsingatíma. Með pósti fylgdu drög að breyttum lóðamörkum/skerðingu vegna legu BL, dags. 15. okt. 2024.

Borghildur Sólveig Sturludóttir
vegna athugasemda HR við deiliskipulag borgarlínu við Nauthólsveg
Til: Hákón Órn Arnþórsson, Þórhildur Steingrimsdóttir, CC: Þórhildur Már Sigfússon, Lúía G. Karladóttir, Hildur Inga Rís Guðmundsdóttir

28 October 2024 at 14:18

You don't often get email from borghildur.solveig.sturludottir@kanon.is. Learn why this is important

Goðan dag.

Fæ hér að gípa inni og svara þeim athugasemdum sem fram hafa komið á fundum milli borgarlínar og HR.

Tilgangur fundarins á sínum tíma, var að kynna stöðu skipulagsvinnunnar og næstu skref í ferlinu. Jafnframt þótti mikilvægt að upplýsa hvernig brugðist hafi verið við þegar í ljós kom að lega Nauthólsveg (með Borgarlínu í sérými/miðelli) var komin of mikil inn á byggingarreit Nauthólsveg nr. 87 en búið var að geta út byggingarleyfi fyrir þeirri byggingu.

Farið var yfir athugasemdir forstöðumanna HR með viðeigandi aðilum innanhúss hjá Reykjavíkurborg og sömuleiðis unnin uppfærð yfirlitsmynd um skerðingu lóðar fyrir Nauthólsveg 87 og 89.

Ákvörðun var tekin um að fara eitt með óbreytta líllögu til ákvörðunar og afgreiðslu, um samþykkt í auglýsingu, í umhverfis- og skipulagsráð og til samþykktar í borgarráði. Sjátt þótti að tímalína verkefnisins væri sú að betur stæði á að fara þessa leið. Í stað þess að vinna áfram í líllögunni m.l.t. þeirra úrbóta sem nefnd hafa verið hér að framanverðu.

Það var upplýst á áðurnefndum fund þann 17. september að þetta gæfi verið niðurstaðan – að skipulagstillagan yrði sett í lögformlegt auglýsingaferli og að þá væri hægt að gera athugasemdir við tillöguna með formlegum hætti.

Líkt og getið var um hér að framanverðu þótti heilvænlegast m.l.t. tímalínu verkefnisins að fara með skipulagstillöguna í lögformlega auglýsingaferli. Hægt yrði að vinna að úrbótum að loknum auglýsingatíma. Á fundinum var aðilum tilkynnt að deiliskipulagstillagan yrði fjölfetga sett í lögformlegt auglýsingaferli og á þeim tímapunkti gæfst þeim færi á að koma með athugasemdir (þ.e. á auglýsingatíma), þar sem þeim verður svarað með formlegum hætti.

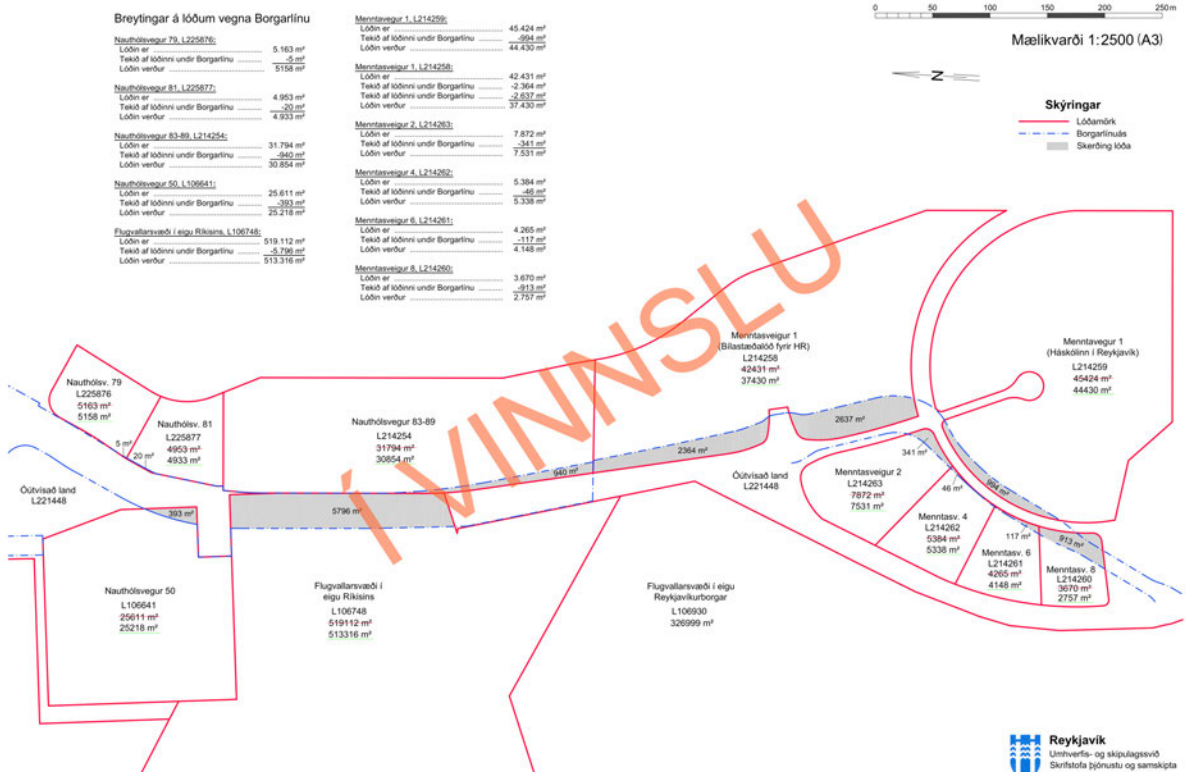
Vissulega hefið betur mátt fara í bókaleiðum ákvörðunar m.l.t. samskipta við HR, við skoðum það og tökum til okkar.

Með póstinum er drög að breyttum lóðarmörkum/skerðingu vegna legu borgarlínunnar.

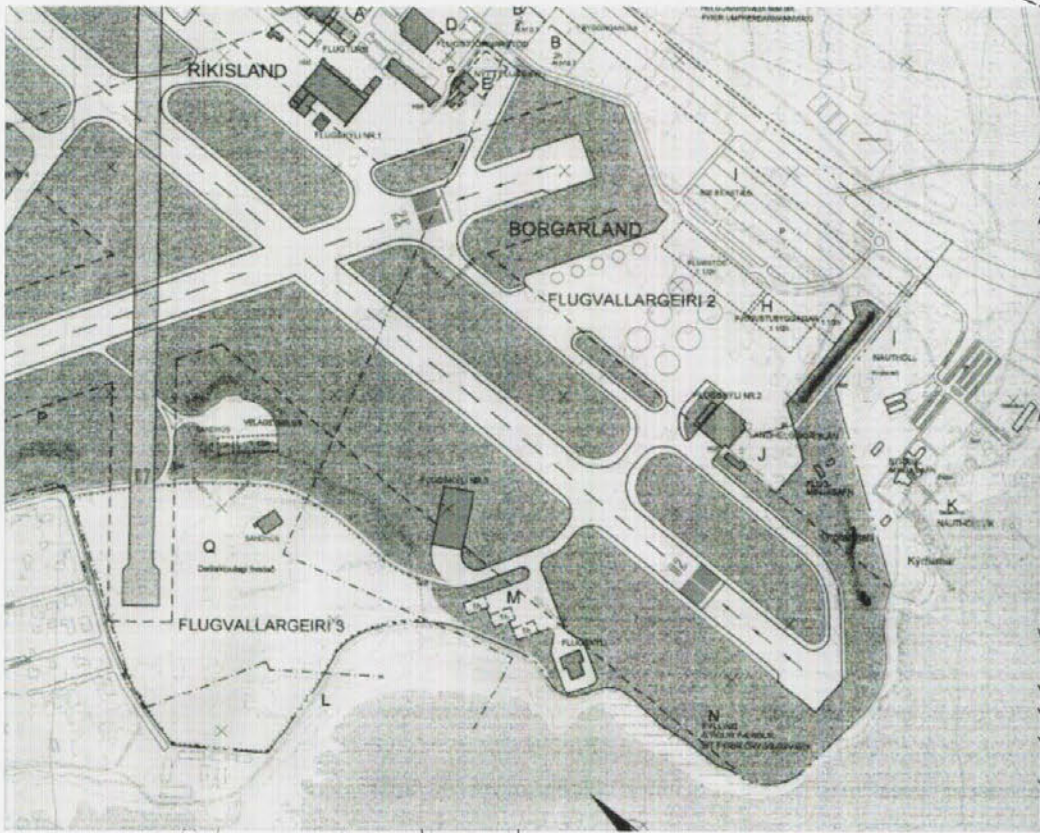
með vinsemd
Borghildur Sturludóttir

Borghildur Sólveig Sturludóttir
arkitekt - deiliskipulagsgættari

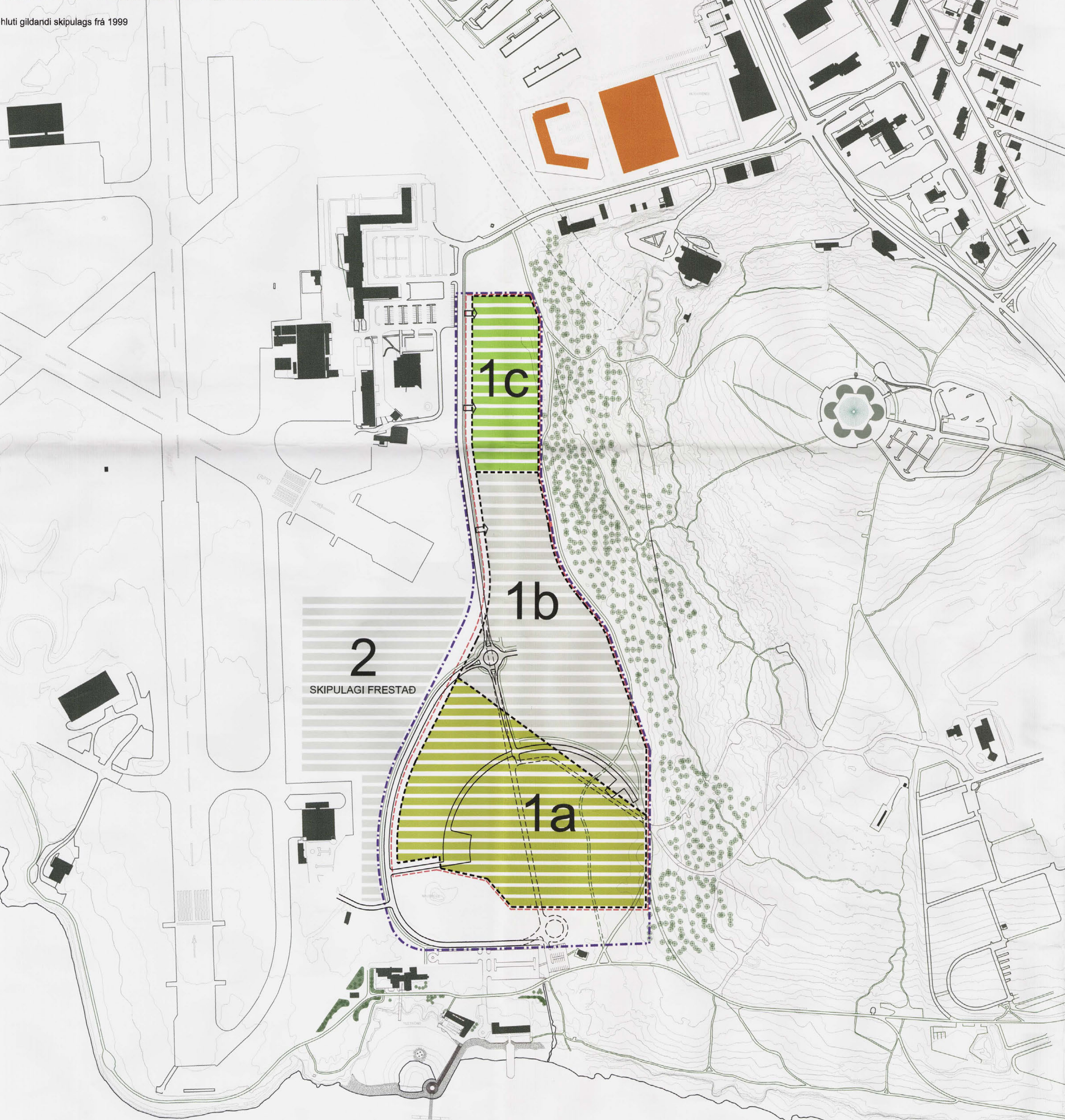
Nauthólsvegur - skerðing lóða vegna Borgarlínu



23. Byrjun janúar 2025. Við yfirferð greinargerðar með deiliskipulagstillögu, sem samþykkt var til auglýsingar s.l. haust og er nú í auglýsingu fram til 20. feb. 2025 kemur m.a. fram (3. kafli) að samhliða deiliskipulagi séu lagðar fram breytingar á aðliggjandi áætlunum. Sjá meðf. skjal 20250109-Greinargerð með ath. semdum Kanon.
24. 14.1.2025. Fundur hjá embætti skipulagsfulltrúa með fulltrúum RVK/BL og HR. Umræður um deiliskipulagstillögu í auglýsingu, málsmeðferð ofl. Niðurstaða fundar að skoða þyrfti nánar útfærslur innan borgarlínusvæðis. Austurmörkum að landi Isavia verður ekki hnikað, en Kanon arkitektar munu koma með tillögu að úrlausn innan þess ramma sem til ráðstöfunar er.



hluti gildandi skipulags frá 1999



hluti af aðalskipulagi Reykjavíkur

Skýringaruppdráttur er bindandi í meginatriðum á þann hátt að framsettar hugmyndir um staðsetningu og fyrirkomulag húskroppa eru bindandi, án þess að skýringaruppdrátturinn bindi endanlega staðsetningu bygginga, fjarlægðir milli byggingarhluta eða staðsetningu í landi, enda eru byggingarhlutar ávallt innan byggingarreits.

Skýringaruppdráttur að því er varðar svæði 1b skal ekki vera bindandi, enda er deiliskipulagi á því svæði frestað. Gert er ráð fyrir því að á svæði 1b verði útbúinn bílastæði til bráðabýrgða.

Vatnasvið Tjarnarinnar.

Kvöð er sett á að lóðaeigendur leiði ofanvatn af svæðinu í jörðu. Vegna þess hve jarðvegur er þéttur mun ofanvatnskerfi OR taka við yfirflisvatni þegar að sitrunarmannvirki innan lóða hafa ekki undan. Lóðahöfum er eingöngu heimilt að nýta yfirföll að ofanvatnskerfi OR í undantekningartilfellum.

Bílastæði og aðrir fletir þar sem hættu er á olíumengun.

Ofanvatn af bílastæðum og öðrum flötum þar sem hættu er á olíumenguðu afrennsli skal hreinsa í olíuskilju áður en það er leitt ofan í jörðu. Olíuskilja skal uppfylla kröfur til skiljugaðar í skv. staðlinum ÍST EN 858. Leyfilegt er að hleypa ofanvatni framhjá olíuskilju 5% af þeim tíma sem að rignir. Við olíuskilju er gerð krafa um sandfang og aðstöðu til sýnatöku.

Ofanvatn frá þakflötum og öðrum flötum þar sem ekki er hættu á olíumengun.

Ekki er kvöð á að hreinsa ofanvatn sem ekki er hættu á að sé olíumengað áður en það er leitt í jörðu. Í undantekningartilfellum getur hreinsunar þó verið krafist ef hættu er á að ofanvatn sé mengað af öðrum efnum en olíuefnum.

Vatnasvið Vatnsmýrarinnar önnur en vatnasvið Tjarnarinnar.

Lóðaeigendur eru hvattir til að leiða ofanvatn á svæðinu í jörðu eða hreinsa það (t.d. í tjörnum) áður en því er veitt í ofanvatnskerfi OR.

Bílastæði og aðrir fletir það sem hættu er á olíumengun.

Ofanvatn af bílastæðum og öðrum flötum þar sem hættu er á olíumenguðu afrennsli skal hreinsa í olíuskilju áður en því er hleypt í ofanvatnskerfi OR. Olíuskilja skal a.m.k. uppfylla kröfur til skiljugaðar II skv. staðlinum ÍST EN 858. Leyfilegt er að hleypa ofanvatni framhjá olíuskilju 5% af þeim tíma sem rignir. Við olíuskilju er gerð krafa um sandfang og aðstöðu til sýnatöku.

Ef ofanvatni af bílastæðum og öðrum flötum þar sem hættu er á olíumenguðu afrennsli er hleypt ofan í jörðu þarf olíuskiljaað uppfylla kröfur til skiljugaðar í skv. staðlinum ÍST EN 858. Eins og áður er leyfilegt að hleypa ofanvatni framhjá olíuskilju 5% af þeim tíma sem rignir, og gerð er krafa um sandfang og aðstöðu til sýnatöku.

Ofanvatn frá þakflötum og öðrum flötum þar sem ekki er hættu á olíumengun.

Ekki er kvöð á að hreinsa ofanvatn sem ekki er hættu á að sé olíumengað áður en því er hleypt í ofanvatnskerfi OR. Í undantekningartilfellum getur hreinsunar þó verið krafist ef hættu er á að ofanvatn sé mengað af öðrum efnum en olíuefnum.

GREINARGERÐ

Í og við Vatnsmýri eru nú þegar helstu þekkingarstofnanir landsins og er úthlutun lóðar til Háskólans í Reykjavík og skipulag svæðis fyrir skólann, aðrar háskólastofnanir og tengd þekkingar- og rannsóknarvirktæki í samræmi við framtíðarsýn Aðalskipulags Reykjavíkur 2001-2024 fyrir Vatnsmýrina þar sem meðal annars kemur fram að eitt af markmiðum skipulagsins er að skapa þróunarsvæði fyrir rannsóknir, hátækni, líftækni og önnur þekkingarvirktæki.

Skipulagsskilmálar þessir ná til svæðis í Vatnsmýri sem nær frá Nauthólsvík í suðri til Hótel Loftleiða í norðri. Til austurs afmarkast svæðið af útivistarsvæðinu í Öskjuhlíð en til vesturs af breyttri afmörkun flugvallarsvæðisins. Landinu hallar lítillega til sjávar og hæð yfir sjávarmáli á byggingarsvæðinu er um 10-14 metrar. Mýrlendi er á hluta svæðisins og þar er landið slétt. Jarðvegisdýpi er yfirleitt töluvert. Algengustu vindáttir eru frá austri og suðaustri ef tekið er mið af öllu árinu, hinsvegar eru vindáttir frá norðri algengari að sumarlagi en vetrarlagi.

Deiliskipulag þetta kveður ekki á um hvar byggingar yfir tiltekna starfsemi skólans og tengdra skóla og stofnana skulu rísa.

Deiliskipulagið byggir á samningi Reykjavíkurborgar við Háskólann í Reykjavík dags. 13.02.2007.

Gögn skipulagsins eru : Yfirlitsmynd þessi ásamt skipulagsskilmálum og þemakorti. Greinargerð um hljóðviti.

Markmið deiliskipulagsins er að vera leiðbeinandi um uppbyggingu á landi ætluðu Háskólanum í Reykjavík og tengdum byggingum. Brýnt er að uppbygging á svæðinu taki mið af náttúru og umhverfi þess og lögð er áhersla á að háskólasvæðið sé aðlaðandi og opið gagnvart umhverfi sínu og fléttist saman við útivistarsvæði og aðliggjandi byggð. Leitast skal við að skapa háskólasvæði sem tengist vel öðrum stofnunum í Vatnsmýri og áhugavert er að heimsækja fyrir alla borgarbúa.

Endanlegt skipulag svæðisins, byggingar og umhverfið allt skulu endurspegla byggingarlist og umhverfi í háum gæðaflokki og þannig vera dæmi um metnaðarfulla og framsækna uppbyggingu á einstökum staði í miðborg Reykjavíkur. Sérstaklega skal huga að útfærslu bílastæða og gróðursetningu á og í kringum þau.

Stefnt er að eins rúmmum skipulagsskilmálum og kostur er á svæði Háskólans í Reykjavík, þar með talið á svæði 1B, þar sem deiliskipulagi hefur verið frestað.

Á svæðinu er gert ráð fyrir að hámarki einu bílastæði á hverja 50 m²

Skipulagsskilmálar.

Skipting svæðisins er með eftirfarandi hætti eins og fram kemur á uppdrætti.

Svæði 1a í M5b

Gert er ráð fyrir að þeir áfangar uppbyggingar sem fyrirhugaðir eru fram til ársins 2015 rísi á svæði 1a og 1c. Svæði 1a liggur næst Nauthólsvík. og er um 7.0 hektari að stærð. Núverandi staðsetning flugbrautar leyfir 2-3 hæða byggingar næst flugbraut, byggingar á svæðinu yrðu að jafnaði 2-3 hæðir. Leyfðar eru undantekningar frá þessu ef sýnt er fram á að stakir hærri byggingarhlutar styrki mynd svæðisins. Nýtingarhlutfall yrði þó ekki hærri en 1.0.

Svæði 1b í M5b

Svæði 1 b liggur gegnt flugbrautarenda, norðan svæðis 1a og er um 5.9 hektarar að stærð. Núverandi staðsetning flugbrautar leyfir ekki uppbyggingu á svæðinu að svo stöddu en gert er ráð fyrir að fyrst um sinn komi þar bílastæði sem nýtast myndu svæði 1a. Seinni áfangar uppbyggingar og bílastæðahús gætu rísið svæðinu ef kvöðum vegna flugbrauta verður afleitt. Byggingar á svæðinu yrðu að jafnaði 2-3 hæðir en hærri byggingar, 4-5 hæðir, gætu þó rísið á hluta þess. Nýtingarhlutfall skal þó aldrei vera hærri en 1.0.

Svæði 1c í M5b

Svæði 1c er um 2.4 hektarar og liggur nyrst á skipulagssvæðinu, gegnt Hótel Loftleiðum og byggingum tengdum flugvöllum. Deiliskipulagið gerir ráð fyrir nemendaíbúðum á þessu svæði og þjónustu tengdri þeim svo sem leikskóla og verslun. Þarna gæti þó einnig átt sér stað uppbygging af öðrum toga ef áform lóðarhafa kalla á það. Byggingar á svæðinu yrðu að jafnaði 2-3 hæðir en hærri byggingar, 4-5 hæðir, gætu þó rísið á svæðinu. Nýtingarhlutfall skal þó aldrei vera hærri en 1.0

Svæði 2 í M5c

Svæði 2 er um 5.4 hektarar og liggur vestan við Hlíðarfót. Gert er ráð fyrir að síðari áfangar uppbyggingar elgi sér stað á svæðinu þegar og ef kvöðum vegna flugbrautar verður afleitt. Þarna gæti einnig rísið bílastæðahús. Hugsanlegt er að afmörkun svæðisins breyttist leiði þróun heildarskipulags fyrir Vatnsmýrarsvæðið í ljós að önnur staðsetning þess sé æskilegri. Það yrði þó í beinum tengslum við svæði 1a,b og c.

DEILISKIPULAG ÞETTA SEM FENGIÐ HEFUR MEÐFERÐ Í SAMRÆMI VIÐ ÁKVÆÐI 25. GR SKIPULAGS- OG BYGGINGARLAGA NR. 73/1997 VAR SAMÞYKKT Í SKIPULAGSRÁÐI ÞANN 6. júní 2007 OG Í BORGARRÁÐI ÞANN 14. júní 2007 TILLAGAN VAR AUGLÝST FRÁ 16. maí 2007 MEÐ ATHUGASEMDAFRESTI TIL 30. apríl 2007 AUGLÝSING UM GILDISTÖKU DEILISKIPULAGSINS VAR BIRT Í B-DEILD STJÓRNAR-TÍÐINDA ÞANN

DEILISKIPULAG ÞETTA ER BREYTING Á HLUTA AF DEILISKIPULAGI REYKJAVÍKURFLUGVALLAR, SAMÞYKKTU Í BORGARRÁÐI 1. JÚNÍ 1999.

MEÐ DEILISKIPULAGINU FYLGIR SKÝRINGAR-UPPDRATTUR UNNINN AF ARKIS EHF, HLA OG LANDMÖTUN SF Í FEBRÚAR 2007 OG ER HANN BINDANDI Í MEGIN-ATRÍÐUM

SKÝRINGAR TÁKNA

mörk deiliskipulags

afmörkun svæða

byggingarreitir

möguleg aðkoma á svæði

núverandi göngustígar

núverandi götur

byggingar utan svæðis

fyrirhugaðar byggingar

1. áfangi uppbyggingar

íbúðir og þjónusta

siðari áf. uppbyggingar

þjónustuvegur - aðkoma slökkviliðs, önnur umferð um vegginn óheimil



BREYTT:
MKV.: 1:3500
MÁN. FEBRÚAR 2007
SKRÁ

DEILISKIPULAG
HÁSKÓLINN Í REYKJAVÍK
YFIRLITSMYND



Teiknistofa
Ingimundar
Sveinssonar
Ingólfsstræti 3
101 Reykjavík
Sími 5204900
Fax 5204901
tis @ tis.is
www. tis. is

INGIMUNDUR SVEINSSON
JOHANN EINARSSON

HÁSKÓLAGARÐAR HR
DEILISKIPULAG



Greinargerð og skilmálar

Dags. 16. apríl 2015

Uppf. 14. maí 2015

Uppf. 14. október 2015 skv. bréfi Skipulagsstofnunar dags. 14. september 2015

Samþykkt í umhverfis- og skipulagsráði 21. október 2015

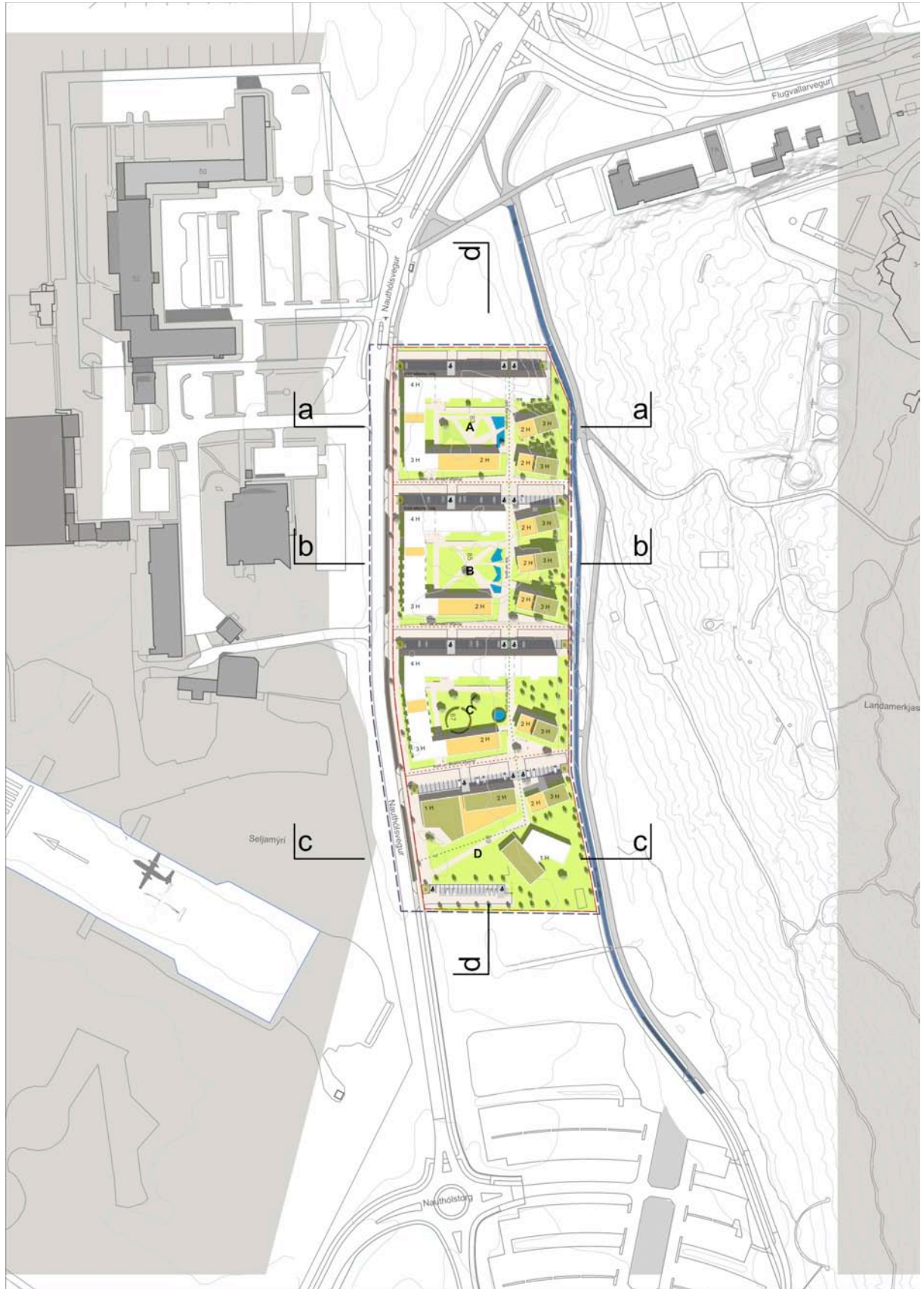
Samþykkt í borgarráði 29. október 2015

1	FORSENDUR.....	6
1.1	Inngangur	6
1.2	Forsaga	7
1.3	Stefna í skipulagi og skipulagsleg staða	8
1.3.1	Aðalskipulag	8
1.3.2	Núgildandi deiliskipulag	8
1.4	Skipulagssvæðið, umhverfi þess og ásjón	9
1.4.1	Mörk lóðar og skipulagssvæðis	9
1.4.2	Umhverfi lóðar og skipulagssvæðis.....	9
1.4.3	Umferð og aðkomur.....	10
1.4.4	Jarðvegur og grunnur	10
1.5	Saga og verndarákvæði	13
1.5.1	Saga uppbyggingar og skipulags	13
1.6	Fornleifar	14
1.7	Flugvöllur	15
1.8	Hljóðvist	15
1.9	Veitur – lagnir - kvaðir.....	15
2	MEGINMARKMIÐ OG SKIPULAGSÁHERSLUR	16
3	LÝSING DEILISKIPULAGSTILLÖGU.....	17
3.1	Deiliskipulagstillaga	17
3.2	Byggðarmynstur	18
3.3	Umferð og aðkomur.....	18
3.4	Útirými	19
3.5	Skuggavarp	20
3.6	Bílastæði og hjólastæði	21
4	ALMENNIR SKILMÁLAR	22
4.1	Almennt	22
4.2	Hönnun mannvirkja.....	22
4.3	Mæliblöð og hæðarblöð.....	22
4.4	Byggingarreitir og byggingarlínur.....	22
4.5	Húshæðir og þök	22
4.6	Aðkomur í byggingar, inngangar og aðgengi í garð	22
4.7	Útlit og yfirbragð bygginga.....	22
4.8	Útlit og yfirbragð lóða.....	23
4.9	Lýsing	23
4.10	Íbúðarstærðir og – gerðir.....	23
4.11	Bílastæði.....	25
4.12	Hjólastæði.....	25
4.13	Sorpgeymslur/sorpskýli og endurvinnsla	26
4.14	Umhverfismál – ofanvatnslausnir	27
4.15	Hljóðvist.....	27
4.16	Veitur - lagnir - kvaðir	29
4.17	Hindrunarfletir – öryggissvæði.....	29
4.18	Tölulegar upplýsingar	30
4.19	Byggð	30
5	SÉRSKILMÁLAR	32
5.1	Randbyggð norður.....	34
5.1.1	Húsgerð	34
5.1.2	Húshæðir og þök	34
5.1.3	Aðkomur, aðgengi	34
5.1.4	Lóð.....	34
5.1.5	Sorp	34
5.1.6	Hljóðvarnir	34
5.1.7	Kvaðir	34
5.2	Randbyggð vestur	36
5.2.1	Húsgerð	36
	Þriggja hæða íbúðarbygging. Kjallari er heimilaður.	36
5.2.2	Húshæðir og þök	36
5.2.3	Aðkomur, aðgengi	36

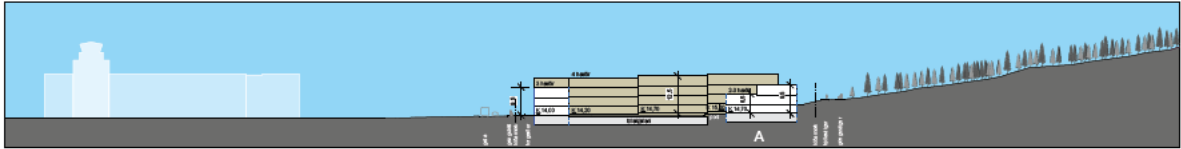
5.2.4	Lóð.....	36
5.2.5	Sorp	36
5.2.6	Hljóðvarnir	36
5.2.7	Kvaðir	36
5.3	Randbyggð suður	38
5.3.1	Húsgerð	38
	Tveggja hæða íbúðarbygging. Kjallari er heimilaður	38
5.3.2	Húshæðir og þök	38
5.3.3	Aðkomur, aðgengi	38
5.3.4	Lóð.....	38
5.3.5	Sorp	38
5.3.6	Hljóðvarnir	38
5.4	Stakstæð hús.....	40
5.4.1	Húsgerð	40
5.4.2	Húshæðir og þök	40
5.4.3	Aðkomur, aðgengi	40
5.4.4	Lóð.....	40
5.4.5	Sorp	40
5.4.6	Hljóðvarnir	40
5.4.7	Hindrunarfletir og hæðartakmarkanir.....	40
5.5	Þjónustu- og íbúðarhús	42
5.5.1	Húsgerð.....	42
5.5.2	Húshæðir og þök	42
5.5.3	Aðkomur, aðgengi.	42
5.5.4	Lóð.....	42
	Vandað skal til hönnunar og frágangs lóðar.....	42
5.5.5	Sorp	42
5.5.6	Hljóðvarnir	42
5.5.7	Kvaðir. Sjá kafla 5.5.8.....	42
5.5.8	Hindrunarfletir og hæðartakmarkanir.....	42
5.6	Leikskóli.....	44
5.6.1	Húsgerð.....	44
5.6.2	Húshæðir og þök	44
5.6.3	Aðkomur, aðgengi.	44
5.6.4	Lóð.....	44
5.6.5	Sorp	44
5.6.6	Hljóðvist og varnir	44
5.6.7	Kvaðir. Sjá kafla 5.6.8.....	44
5.6.8	Hindrunarfletir og hæðartakmarkanir.....	44
6	HEIMILDASKRÁ OG FYLGISKJÖL	46
6.1	Heimildaskrá.....	46
6.2	Fylgiskjöl.....	46

DEILISKIPULAGSUPPDRÁTTUR





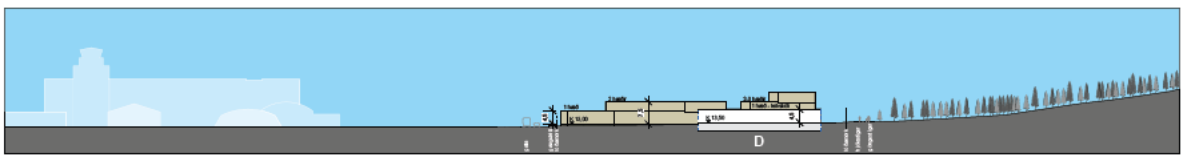
SNÍÐ



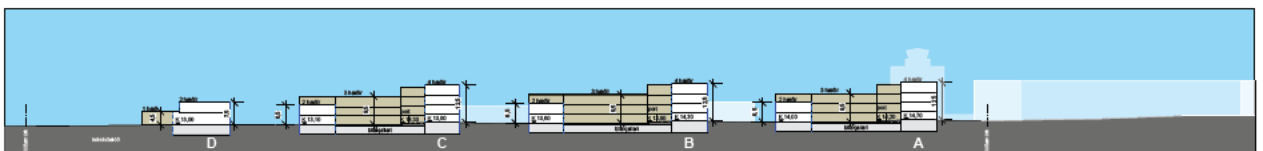
Snið a



Snið b



Snið c



Snið d

1 FORSENDUR

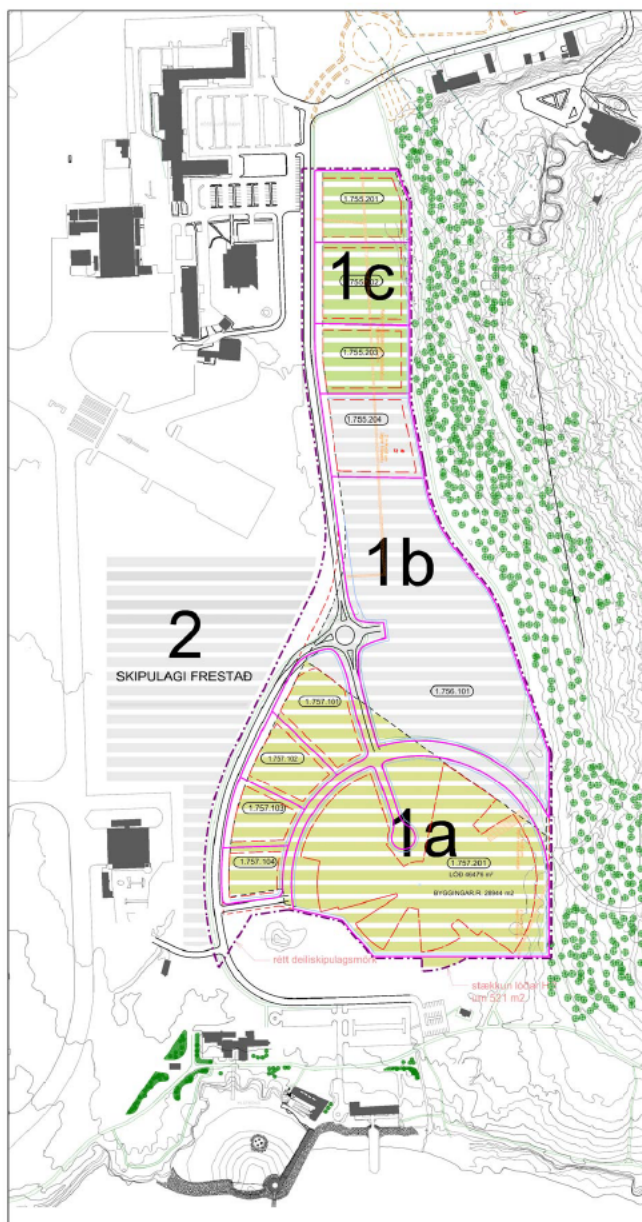
1.1 Inngangur

Grunnstöð er dótturfélag Háskólans í Reykjavík (HR) og fasteigna- og þróunarfélag HR. Það félag hefur ákveðið að hefja endurskoðun og nánari útfærslu á hluta deiliskipulags Háskólans í Reykjavík frá árinu 2008, með það fyrir augum að hefja uppbyggingu á svæðinu norðanverðu og tryggja markvissa og heildstæða þróun svæðisins til framtíðar.

Í kjölfar niðurstöðu í hugmyndasamkeppni um skipulag fyrir Háskólagarða HR, dags. 12. september 2014, sem unnið var að með þátttöku Reykjavíkurborgar, verður unnið breytt deiliskipulag fyrir hluta svæðisins sem grundvallast á tillögu Kanon arkitekta.

Heiti verkefnisins er Háskólagarðar HR, deiliskipulag. Það tekur til skipulags íbúðaruppbyggingar, þjónustu og leikskóla á reit 1C og hluta reits 1B.

Svæði Reykjavíkurborgar norðan nügildandi deiliskipulags verður deiliskipulagt í kjölfarið. Deiliskipulag fyrir nýja íbúðar – og atvinnubyggð á Hlíðarenda hefur nýverið verið samþykkt.



Mynd 1 Deiliskipulag Háskólinn í Reykjavík. Samþykkt 2007 og með breytingum 2008.



Mynd 2 Skipulagshugmynd Kanon arkitekta Háskólagarðar HR, vinningstillaga 2014.

1.2 Forsaga

Árið 2007 fékk Háskólinn í Reykjavík úthlutað um 20 hektara landi við rætur Öskjuhlíðar og niður að Nauthólsvík, til byggingar háskóla og háskólatengdrar starfsemi. Á svæðinu hefur þegar verið byggð 30.000 fermetra háskólabygging syðst á svæðinu. Samkvæmt núgildandi deiliskipulagi getur sú bygging stækkað um 15.000 fm í fjórum álmum. Vestan háskólabyggingar er gert er ráð fyrir að byggð verði upp aðstaða fyrir margvíslega starfsemi fyrirtækja í þekkingargeiranum sem tengist starfsemi háskólans, allt að 20 þúsund fm. Þá er gert ráð fyrir íbúðarbyggð, ásamt þjónustu henni tengdri, á nyrsta hluta landsins. Þessar framkvæmdir eru nú fyrirhugaðar á árunum 2015-2030. Stefnt er að því að framkvæmdir við Háskólagarða HR geti hafist árið 2015.

Deiliskipulagið byggir á samningi Reykjavíkurborgar við Háskólann í Reykjavík dags. 13.2.2007 og viðræðum um nánari útfærslu á deiliskipulaginu og samkomulagi við Reykjavíkurborg undanfarna mánuði.

1.3 Stefna í skipulagi og skipulagsleg staða

1.3.1 Aðalskipulag

Landnotkun deiliskipulagssvæðisins í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010 - 2030 er svæði fyrir íbúðarbyggð. Skilgreining íbúðarbyggðar er: "Svæði fyrir íbúðarhúsnæði og nærpjónustu sem því tengist, auk minniháttar atvinnustarfsemi sem samrýmist búsetu eftir því sem nánar er kveðið á um í stefnu skipulagsins."

Aðlægt svæði til vesturs tilheyrir Vatnsmýri og er skilgreint sem M5d svæði og til suðurs á svæði HR er svæði fyrir íbúðarbyggð og svæði skilgreint sem M5c. Á svæðum M5d og M5c er fyrst og fremst gert ráð fyrir fjármála-, hátækni- og þekkingarfyrtækjum, rannsóknarstarfsemi og þjónustu tengdri slíkrí starfsemi. Þannig er stefnt að því að skapa e ns konar ás þekkingar og rannsókna frá Háskólanum í Reykjavík, um norðurhluta Vatnsmýrar að Landspítalanum og til vesturs að Háskóla Íslands, Íslenskrí erfðagreiningu og Vísindagörðum HÍ.

Samkvæmt aðalskipulagi eiga eftir að verða umfangsmiklar breytingar í framtíðinni þegar flugbrautir munu hopta í áföngum og ný byggð rísa samkvæmt rammaskipulagi Vatnsmýrar. Þetta deiliskipulag sem hér er til umfjöllunar er þó óháð því hvort og hvenær flugbrautir víkja.

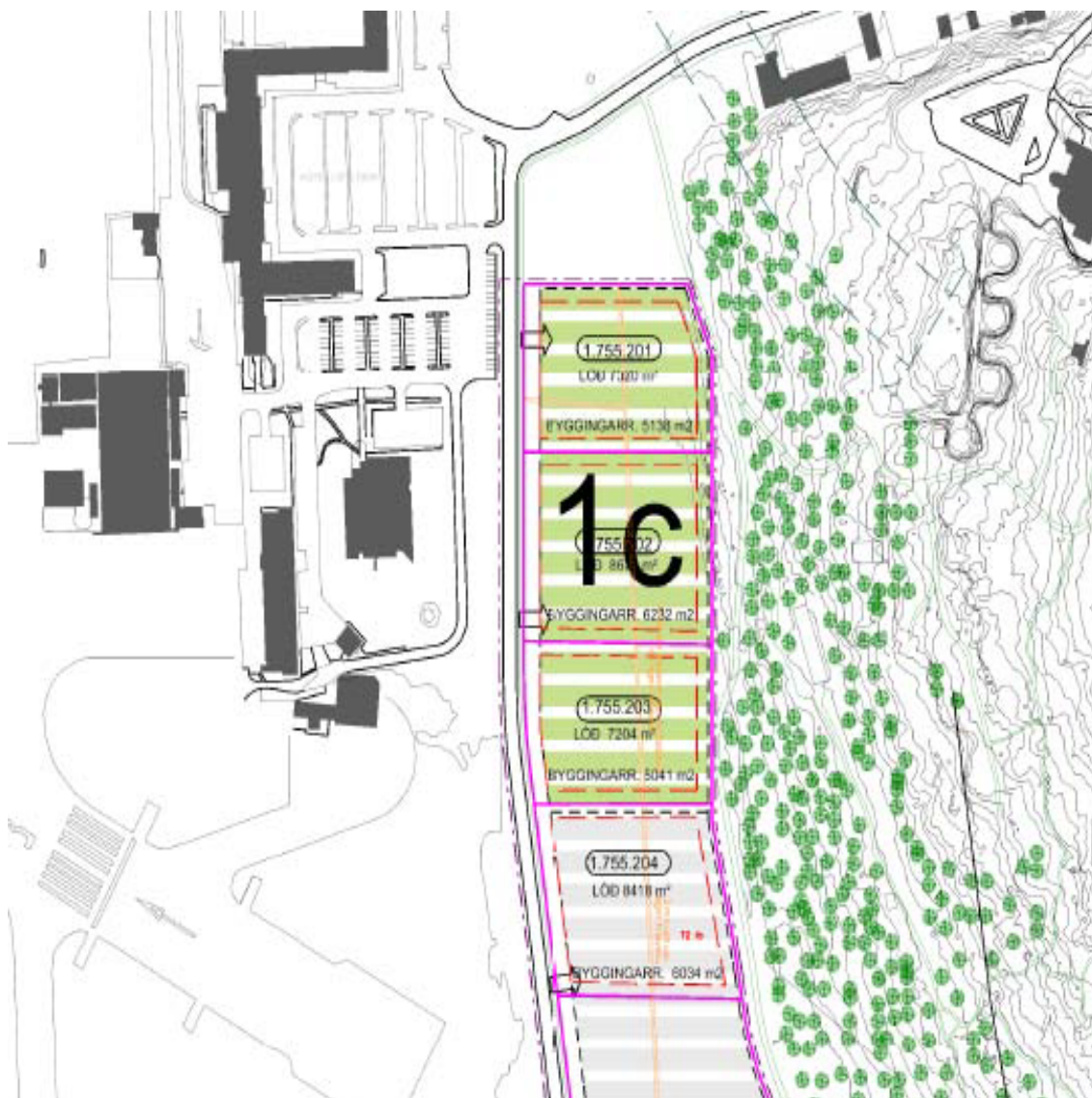


Mynd 3 Aðalskipulag Reykjavíkur 2010 – 2030.

1.3.2 Núgildandi deiliskipulag

Með staðfestingu nýs deiliskipulags fyrir reiti 1C og hluta 1B, sem hér er sett fram, fellur úr gildi deiliskipulag Háskólinn í Reykjavík frá 14.6.2007, með síðari breytingum 24.10.2007 og 21.11. 2008, fyrir umrætt svæði.

Samkvæmt því deiliskipulagi var nýtingarhlutfall allt að 1,0 ofanjarðar með heimild til að byggja bílastæðakjallara á tveimur hæðum, ásamt tæknirýmum sem ekki reiknuðust í nýtingarhlutfalli. Byggingar á svæðinu yrðu að jafnaði 2 – 3 hæðir, en hærri byggingar 4 – 5 hæðir gætu þó risið á svæðinu. Gert var ráð fyrir nemendaíbúðum, leigulóð fyrir stúdentagarða, ásamt tengdri þjónustu og möguleika á uppbyggingu af öðrum toga, tengdri starfsemi háskólasvæðisins. Gert var ráð fyrir einu bílastæði fyrir hverja 50 fm húsnæðis.



Mynd 4 Skipulagssvæðið. Deiliskipulag 2008 Háskólinn í Reykjavík.

1.4 Skipulagssvæðið, umhverfi þess og ásynd

1.4.1 Mörk lóðar og skipulagssvæðis

Umrætt svæði Háskólagarða HR nær til reita merktra1C og hluta 1B, skv. deiliskipulagi 2008. Svæðið er alls um 3.2 ha að stærð. Það afmarkast af borgarlandi til norðurs, undirhlíðum Öskjuhlíðar (lóðamörkum) til austurs, til suðurs af framtíðarbyggingarlandi HR og Nauthólsvégi til vesturs. Sjá mynd 4.

1.4.2 Umhverfi lóðar og skipulagssvæðis

Tiltölulega stutt er í miðbæinn og í nánd eru gróin íbúðarhverfi. Lóðin er í sterkum tengslum við Öskjuhlíð til austurs. Til norðurs er Hlíðarendi, þar sem fyrirhuguð er uppbygging vestan íþróttavallar. Til vesturs er Hótel Natura (Loftleiðahótel), ásamt ýmsum byggingum með starfsemi sem þjónar flugi og ferðaþjónustu. Milli Hlíðarenda og skipulagssvæðis, sunnan Flugvallarvegur er borgarland sem verður skipulagt í kjölfar Háskólagarða HR. Þar er gert ráð fyrir íbúðarbyggð, þjónustu og hugsanlega skóla/leikskóla. Til suðurs er Háskólinn í Reykjavík, þar sem tekin var í notkun nýbygging árið 2010 og Nauthólsvík með fjölbreyttri útivistaraðstöðu.

Land liggur að mestu í u.þ.b. 12 – 15 m hæð yfir sjávarmáli, en fer hæst í um 18 m í NA jaðri Norðanátt er algengasta vindáttin á sumrin, en austan- og suðaustanáttir eru ríkjandi á öðrum árstíma. Á skipulagssvæðinu eru í dag byggingar Hjallastefnuskóla – og leikskóla, sem heimilað var af Reykjavíkurborg og HR að fengju að vera þar til bráðabirgða. Því samkomulagi hefur verið sagt upp og verður byggingunum fundinn nýr staður.



Mynd 5 Skipulagssvæðið, loftmynd sumar 2014.

1.4.3 Umferð og aðkomur

Góðar akstursaðkomur eru að skipulagssvæðinu um Nauthólsveg frá Hringbraut og um Flugvallarveg frá Bústaðavegi.

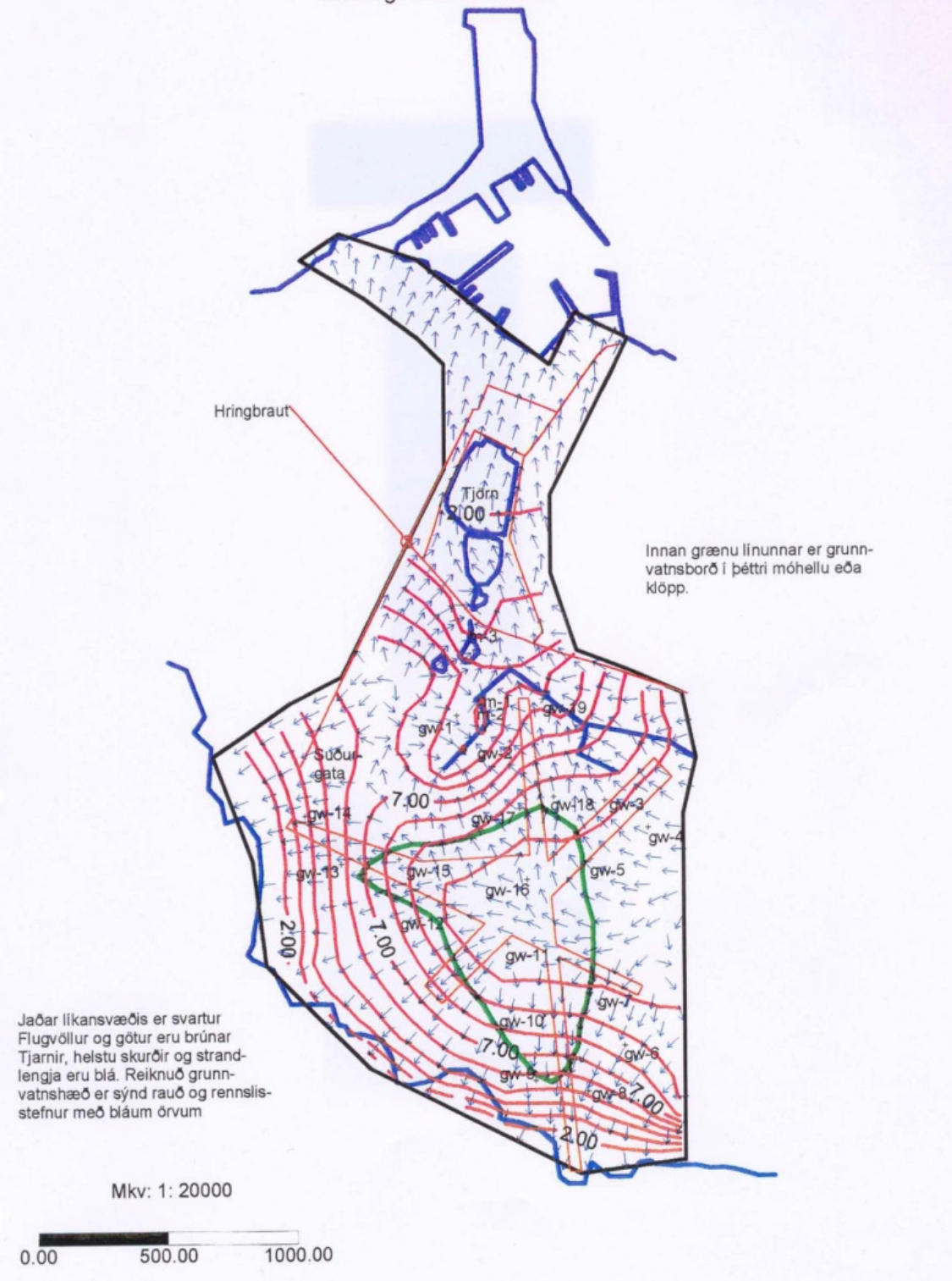
Góð stígatenging er við Hlíðarenda um Flugvallarveg og við Þingholt, Norðurmýri og Hlíðar um Hringbraut og Bústaðaveg. Þetta tengir svæðið auðveldlega nágrenninu, s.s. við miðbæinn og Kringlu.

Veturinn 2015 er ein strætisvagnaleið, nr. 5, að skipulagssvæðinu. Flutningur aðalskiptistöðvar Strætó er fyrirhugaður á Umferðarmiðstöðvarreit (BSÍ) og breytingar strætisvagnaferða í tengslum við það. Munu væntanlega verða greiðari almenningssamgöngur að skipulagssvæðinu, m.a. m.t.t. markmiða í nýju aðalskipulagi.

1.4.4 Jarðvegur og grunnur

Á svæðinu er víða töluvert jarðvegsdýpi, um 4 - 6 metrar. Þar er mýrlendi að hluta og land tiltölulega slétt. Um miðbik svæðisins eru för og grunnar eftir um 60 braggabyggingar sem reistar voru á svæðinu á styrjaldarárunum.

Almennt er hæð grunnvatns á svæðinu um 1 – 2 metrum undir jarðvegsyfirborði og grunnvatnsstreymi niður í Vatnsmýri. Ekki eru þekktar sprungur á skipulagssvæðinu.



Mynd 7. Yfirlit yfir grunnvatnsrennsli á Vatnsmýrarsvæðinu [Heimild Vatnaskil].

1.5 Saga og verndarákvæði

1.5.1 Saga uppbyggingar og skipulags

Umrætt svæði var hluti Skildinganesjarðar. Þar voru bæirnir Nauthóll og Víkursel í nánd.

Saga setuliðsins er greipuð í svæðið og hafa stríðsminjar í borgarlandinu fyrst og fremst varðveist í Öskjuhlíð og Vatnsmýri. Á sjálfu skipulagssvæðinu er vatnstankur sem síðar var notaður sem kartöflugeymsla, ásamt gólfum og grunnum undan bröggum. Mjög mjörg mannvirki sem kortlögð voru árið 1944 eru horfin.

Götur fylgja stefnu gömlu bragga.



Mynd 8. Skipulagssvæðið árið 1944. Kort gert af breska flughernum.



Mynd 8. Grænir puntar eru fornleifar sem tilheyra Reykjavíkurjörðinni, bláir eru fornleifar sem tilheyra Skildinganesi, rauðir punktar eru herminjar.

Mynd 9. Skráðar fornleifar á skipulagssvæði og næsta nágrenni.

1.6 Fornleifar

Samkvæmt Lögum um menningarminjar nr. 80/2012 hefur verið unnin fornleifaskráning.

Í fornleifaskráningu, sem unnin var hjá Minjasafni Reykjavíkur árið 2006, eru upplýsingar um fornleifar, herminjar og aðrar menningarminjar á skipulagssvæðinu og nágrenni. Sjá mynd 9.

- Reykjavík 181285 5 -186: Herminjar. Á grænu svæði austan Hlíðarfótar voru um 60 braggar eða byggingar árið 1944 þegar kort var gert af svæðinu. Minjarnar eru horfnar, en enn má sjá för eftir nokkrar byggingar Herskálahverfis á loftmynd.
- Reykjavík 181285 5 – 177: Herminjar. Á mótum Flugvallavegar og Hlíðarfótar stóðu tveir braggar sem voru viðgerðarverkstæði og lager. Þeir voru síðar notaðir af Flugmálastjórn og eru nú horfnir.
- Reykjavík 181285 5 – 178: Áður skotfærageymsla sem var flutt úr Hvalfirði eftir stríð og reist fyrir vélaverkstæði Flugmálastjórnar. Braggi þessi hefur verið fluttur á Minjasafn Reykjavíkur (óuppsettur).
- Skildinganes 181156 220 -118: Herminjar. Vatnstankur frá árinu 1944 í góðu ástandi. Tankurinn er steiptur með tvö op í toppinn. Jarðvegi var rutt að tankinum og tyrft yfir og er hann grasi gróinn.
- Skildinganes 181156 229 -130: Herminjar. Kampur við Hlíðarfót. Skálahverfið náði frá því sem nú er Hotel Natura (Lofleiðahótel) og suður með öllum Hlíðarfæti. Víða sést móta fyrir braggagrunnum á loftmynd.

Í 6. kafla fornleifaskráningar, Niðurstöður og mat, kemur m.a. fram að tóftir eftir bragga hafi ekki mikið gildi. Varðandi vatnsgeymana eru svipaðir vatnstankar í Öskjuhlíðinni sem eru ágætis fulltrúar fyrri vatnstanka hersins á þessu svæði. Í maí 2015 tekur Minjastofnun Íslands undir þessa niðurstöðu.

Komi í ljós fornminjar undir yfirborði jarðar í tengslum við framkvæmdir skal stöðva verkið og skýra Minjastofnun Íslands frá fundinum svo fljótt sem unnt er, sbr. 24. grein laga um menningarminjar nr. 80/2012.

1.7 Flugvöllur

Samkvæmt núgildandi aðalskipulagi er gert ráð fyrir að Reykjavíkflugvöllur hopi í áföngum. Flugvallarstarfsemi dragist saman á skipulagstímabilinu, en íbúðarbyggð og atvinnustarfsemi aukist að sama skapi.

Gert er ráð fyrir að N-S brautin verði lögð af eftir 2022, svo skapa megi sem fyrst samfellt atvinnusvæði nyrst í Vatnsmýrinni sem samtengir háskólasvæðin, Landspítala og Vísindagarða. Gert er ráð fyrir að mögulegt verði að reka A–V flugbrautina til ársins 2024. ath. Rvk.borg

Fyrir liggja samþykktar skipulagsreglur Reykjavíkflugvallar frá árinu 2009 þar sem gerð er grein fyrir hæðartakmörkunum vegna flugumferðar.

Hindrunarfletir og öryggissvæði flugvallarins setja uppbyggingu á syðsta hluta svæðisins ákveðnar skorður. Gerð er grein fyrir þeim í gögnum deiliskipulags og nánar tekið á í sérskilmálum (sjá kafla 4.17). Deiliskipulagið er innan þeirra hæðartakmarkana sem tilgreindar eru í skipulagsreglum.

1.8 Hljóðvist

Gerðir hafa verið útreikningar á umferðarhávaða fyrir núverandi og áætlaða framtíðarumferð bíla skv. umferðartalningu (2010, 2012 og 2015) og umferðarspá. Viðmiðunargildi samkvæmt reglugerð um hávaða er 55dB.

Hávaði frá bílaumferð er að hluta til yfir viðmiðunarmörkum hávaðareglugerðar.

Hljóðvist vegna flugumferðar var einnig skoðuð. Hljóðstig frá flugumferð um Reykjavíkflugvöll er undir kröfum reglugerðar um hávaða fyrir þegar starfandi flugvelli, en samkvæmt reglugerðinni má hljóðvist þá vera allt að 65 dB útivið.

Sjá nánar í skilmálum og fylgiskjali frá Eflu verkfræðistofu, Hljóðvistarskýrslu.

1.9 Veitur – lagnir - kvaðir

Nýjar veitulagnir eru í Nauthólsvegi sem tengjast inn á skipulagssvæðið.

Syðst á svæðinu eru hindrunarfletir og öryggishæð vegna flugvallar takmarkandi þáttur í uppbyggingu.

2 MEGINMARKMIÐ OG SKIPULAGSÁHERSLUR

- Að móta fjölbreytt íbúðarsvæði og góð búsetuskilyrði í margbreytilegu umhverfi og tvítna saman borgargötubýggð í vestri að opnari byggð að útivistarsvæði í austri, sem fangar andblæ borgarlífs, staðaranda og náttúru.
- Að styrkja bakland fyrir fjölþætta starfsemi þekkingarsamfélags og framtíðaruppbyggingu á HR svæði við meginásinn Nauthólsveg, sem glæðir umhverfið lífi að degi jafnt sem kvöldi.
- Að nýta nánd við Öskjuhlíð og auka tengsl byggðar og náttúrusvæða, íbúum og almenningi til hagsbóta og skapa öryggi fyrir útivistariðkendur.
- Að nýta land, orku og auðlindir á umhverfisvænan hátt með sjálfbærni að leiðarljósi og líta til samnýtingarmöguleika á aðstöðu og þjónustu í nágrenninu og vistvæns samgöngumáta.
- Að móta metnaðarfulla byggð þar sem sveigjanleiki og þróunarmöguleikar eru innibýggðir.

Deiliskipulagið er stefnumarkandi heildarsýn fyrir uppbyggingu á lóðinni og tengsl þess við nærliggjandi svæði. Sett eru fram ráðandi sjónarmið varðandi framtíðaruppbyggingu. Deiliskipulagsskilmálar skýra skipulagssjónarmið og er ætlað að tryggja að þau gangi eftir í uppbyggingu.



Mynd 10 Frá skipulagssvæðinu, sumar 2014.

3 LÝSING DEILISKIPULAGSTILLÖGU

3.1 Deiliskipulagstillaga

Með deiliskipulagi sem hér er sett fram er afmörkuð ein ný lóð, sem verður samtals um 3.2 ha að stærð.

Á deiliskipulagssvæðinu verði heimilt að byggja allt að 350 íbúðir. Miðað er við fremur litlar íbúðir og einnig einstaklingsherbergi með sameiginlegri aðstöðu. Byggð er almennt 2 – 4 hæðir, en 1 hæð syðst. Á jarðhæð íbúðarhúsa er gert ráð fyrir möguleika á dagvöruverslun og annarri þjónustu skv. nánari skilgreiningu í skilmálum. Gert er ráð fyrir möguleika á kjallara undir byggingum og inngörðum skv. nánari skilgreiningu í skilmálum. Fyrirhugaðar íbúðir verði aðallega ætlaðar til leigu og tímabundinnar búsetu fyrir nemendur og starfsfólk þeirra fyrirtækja sem starfa hjá HR og öðrum þekkingarfyrirtækjum í nágrenninu.

Syðst á skipulagssvæðinu er gert ráð fyrir hverfisþjónustu og leikskóla.

Í breyttu deiliskipulagi er áhersla lögð á vistvænar samgöngur í samræmi við Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030 og verður fjöldi bílastæða breytt frá núgildandi deiliskipulagi í samræmi við það.



Mynd 11 Deiliskipulagstillaga

3.2 Byggðarmynstur

Yfirbragð byggðarinnar er fjölskrúðugt borgarumhverfi. Til norðurs og vesturs, að borginni og Nauthólsvegi er randbyggð borgarhúsa sem myndar götummynd og vel afmarkað bæjarrými í góðum hlutföllum. Til austurs er form bygginga brotið upp í opnari byggð stakstæðra húsa og skapast þannig hrynjandi sem fléttast við útivistarsvæðið í Öskjuhlíð.

Lóðin skiptist upp í fjóra reiti. Hæstu byggingar eru nyrst og vestast á reitum A, B og C og trappast til suðurs. Byggingar eru lægri á reit D. Byggingarnar mynda kennileiti og einkennandi götummynd við Nauthólsveg og samsama sig aðlægri byggð til vesturs og norðurs.

Heildaryfirbragð nýrrar byggðar mun einkennast af nútímalegri og aðlaðandi byggð, sem fellur vel að umhverfi.

Núverandi skóla- og leikskólabyggingar Hjallastefnu verða fluttar á aðra lóð og nýttar þar til framtíðar fyrir þá starfsemi eða einhverja aðra starfsemi.



Mynd 12 Frá Nauthólsvegi að vistgötu- og torgrymi.

3.3 Umferð og aðkomur

Kappkostað er að umferð verði örugg með hóflegum aksturshraða sem m.a. er haldið niðri með hraðahindrunum tengdum gönguleiðum yfir Nauthólsveg. Aðstæður fyrir hjóleiðar og gangandi eru góðar, öruggar og áhugaverðar. Við Nauthólsveg er nú 50 km hámarkshraði.

Aðkomur akandi að íbúðum eru um vistgötur frá Nauthólsvegi. Á vistgötum er miðað við 15 km hraða. Þar er og akstursaðkoma í bílakjallara vestast í vistgötu. Gott aðgengi er fyrir hjólandi og gangandi vegfarendur og hefur sú umferð forgang og er vistgata hækkuð í gangstéttarhæð við Nauthólsveg..

Aðalinngangar íbúða eru frá götum og aðkomustígum.

Þá eru sérstakir göngustígar og hjólastígar austan lóðarinnar við rætur Öskjuhlíðar.

Vel fer á því að Nauthólsvegur fái yfirbragð borgarumhverfis með götutrjám og samsíða bíla- og hjólastæðum.



Mynd 13 Frá Öskjuhlíð að vistgötu- og torgrými – inngarður í fjarska.

3.4 Útirými

Áhersla er lögð á aðlaðandi og vistlegt yfirbragð og gróðursæla ásýnd með vönduðu og samræmdu efnisvali.

Skipulagshugmynd byggir á fjölbreytileika bæjarrýmis og má skipta útirými svæðisins í meginatriðum í tvennt:

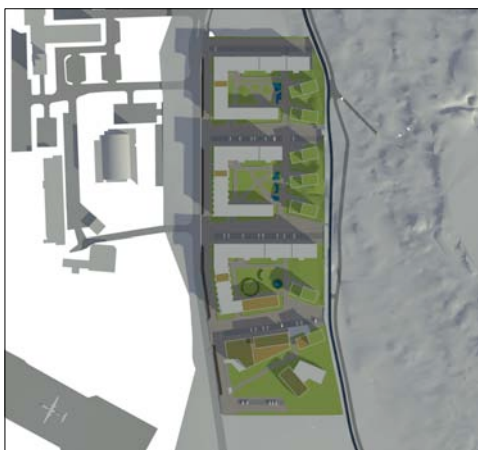
Annars vegar lífleg, vistgötu- og torgrými sem markast af byggingum svæðisins milli reita. Fyrir utan að vera aðkomur akandi, hjólandi og gangandi að íbúðum, er um þau tenging fyrir almenning að Öskjuhlíð og dvalarsvæði.

Hins vegar skjólgóð, friðsæl inngarðarými sem byggingar hvers reits A, B og C afmarka.

Frá norðri til suðurs, um reitina fjóra, fíkrar sig innri stígur sem samtengir og virkjar rýmin og eykur á félagsleg tengsl. Stígurinn þjónar einnig sem aðkoma að stakstæðu húsunum og meðfram honum safnast ofanvatn.

Inngarðar vestan innri stígs hafa formfast borgaryfirbragð í anda randbyggðar, þar sem hver garður hefur sín einkenni og svip með aðstöðu fyrir útiveru, leiki, matjurtarækt, listskreytingar, gosbrunna og heitar setlaugar, svo eitthvað sé nefnt. Eystri útirýmin hafa náttúrulegra yfirbragð þar sem undirhlíðar Öskjuhlíðar "flæða" inn í garða sem geislast að útivistarsvæðinu.

3.5 Skuggavarp



JAFNDÆGUR KL. 10



SUMARSÓLSTÖÐUR KL. 10



JAFNDÆGUR KL. 13



SUMARSÓLSTÖÐUR KL. 13



JAFNDÆGUR KL. 16



SUMARSÓLSTÖÐUR KL. 16

Mynd 14 Skuggavarp á jafndægri í mars og september og á sumarsólstöðum í júní.

3.6 Bílastæði og hjólastæði

Áhersla er á vistvæna samgöngumáta. Við innganga við vistgötu – og torgrými eru bíla- og hjólastæði. Gott aðgengi er fyrir fatlaða frá bílastæðum, nálægt inngöngum og stígum. Hjólastæði eru einnig víðsvegar á reitum í hjólaskýlum og opnum grindum. Bílastæði á sjálfri lóðinni samnýtast. Þá er töluverður fjöldi bílastæða í nágrenninu, s.s. við HR, sem samnýtist. Auk bílastæða ofanjarðar er gert ráð fyrir bílageymslukjöllurum.

Vel færi á því að almenn bíla- og hjólastæði verði meðfram Nauthólsvegi á borgarlandi.



Mynd 15 Inngarður – séð úr porti frá Nauthólsvegi í átt að Öskjuhlíð.



Mynd 16 Yfirlit yfir svæðið – horft til suðausturs.

4 ALMENNIR SKILMÁLAR

4.1 Almennt

Skilmálar þessir gilda fyrir hið afmarkaða skipulagssvæði. Á svæðinu verða allt að 350 íbúðareiningar auk þjónustuhúsnæðis og leikskóla.

4.2 Hönnun mannvirkja

Aðaluppdrættir, sem lagðir eru fyrir byggingarfulltrúa, skulu vera í samræmi við byggingarreglugerð og skilmála þessa og önnur lög, reglur og staðla sem til greina kunna að koma.

4.3 Mæliblöð og hæðarblöð

Mæliblöð sýna nákvæma stærð lóðar, lóðamörk, byggingarreiti húsa, fjölda bílastæða og kvaðir ef einhverjar eru, svo sem varðandi ofanvatnsmeðhöndlun. Hæðarblöð sýna hæðir mannvirkja Reykjavíkurborgar við lóðamörk (G) og á lóðamörkum fjær götu (L). Hæðartölur (K) koma fram og eru leiðbeinandi fyrir aðkomuhæð. Á mæliblaði er ennfremur sýnd lega vatns- og frárennslislagna og inntakshliðar fyrir rafmagn og heitt vatn.

4.4 Byggingarreitir og byggingarlínur

Byggingarreitir eru sýndir á mæliblöðum og deiliskipulagsuppdrætti og skulu byggingar standa innan þeirra. Þó mega einstaka minniháttar byggingarhlutar s.s. þakskegg, skyggni, svalir, og flóttastigar, ásamt gluggafrágangi sem felur í sér útkrögun, skaga út fyrir byggingarreit.

Byggingarreitur er táknaður með brotnum línum og heilum þykkum línum, byggingarlínunum. Byggingarlína (heil, þykk) ákvarðar staðsetningu húss á lóð og er bindandi. Húsveggur skal fylgja byggingarlínu, þó gera megi ráð fyrir minni háttar inn- / útskotum sem ekki rýra heildarform byggingar.

Hámarksstærð er gefin upp í töflu 3 í kafla 4.19.

Kjallarar eru heimilir undir húsum og inngörðum.

4.5 Húshæðir og þök

Húshæð er gefin upp sem hámarkshæð byggingar yfir leiðbeinandi aðkomukóta (K). Efsti hluti þaks má ná upp í uppgefna hámarkshæð, en getur verið lægri. Byggingarhlutar sem óhjákvæmilega ná upp fyrir þak mega þó fara upp fyrir hámarkshæð, t.d. lyftuhús, þakgluggar og tæknibúnaður. Uppgefinn hæðafjöldi er hámark. Sjá snið deiliskipulags og töflu 3.

Þök skulu að jafnaði vera flöt. Þegar talað er um flöt þök er átt við þök með lágmarkspakhalla eftir því sem tæknilegar útfærslur og reglugerðarákvæði krefjast.

4.6 Aðkomur í byggingar, inngangar og aðgengi í garð

Lögð er áhersla á að Nauthólsvegur fái yfirbragð borgarumhverfis og að bæjarrými götunnar og nýrra vistgatna verði líflegt og öruggt. Aðalinngangar í íbúðir eru frá götum og bíla- og hjólastæðum um hálfopinber rými og litla forgarða við jarðhæðaríbúðir.

Gott aðgengi er enn fremur frá íbúðum að inngörðum sem eru annars konar útirými en vistgöturýmið.

A.m.k. ein aðkoma skal vera á hverri hlið randbyggðar frá götum (úr norðri, vestri og suðri) um inngang stigahúss eða um port í gegnum byggingu. Þannig er m.a. fylgt eftir sjónarmiðum um borgaryfirbragð og líflegt bæjarrými.

Allir íbúar randbyggðar skulu hafa gott aðgengi að inngörðum um a) gegnumgangandi stigahús á jarðhæð, b) port í gegnum byggingu, eða c) við húsgafl endastigahúsa. Þetta er til að fylgja eftir sjónarmiðum um notaleg garðrými sem stuðla að samkennd og vellíðan íbúa.

4.7 Útlit og yfirbragð bygginga

Vandað skal til allrar hönnunar og frágangs bygginga. Þess skal gætt að byggingar falli sem best að landi og taki upp landhalla þar sem við á.

Útveggir bygginga skulu vera úr sigildum, viðhaldsvænum og varanlegum byggingarefnum, sem falla vel að umhverfi staðarins.

Þök eru sýnileg víða að og skulu meðhöndluð á vandaðan sjónrænan hátt, með tilliti til ásýndar og upplifunar þeirra sem á þau horfa. Sum þök þjóna hugsanlega hlutverki útisvæðis og skulu þau hönnuð með hliðsjón af því og yfirborð ýmist timburklætt, hellulagt, eða með gróðurþekju. Við efnisval fyrir byggingar og lóðir skal leitast við að velja efni út frá vistspori þess, þ.e. umhverfisáhrifum efnisins yfir allt vistferli þess, að teknu tilliti til rekstrarkostnaðar.

4.8 Útlit og yfirbragð lóða

Vandað skal til allrar hönnunar og frágangs lóða.

Áhersla er lögð á að inngarðar hvers reits fái einkennandi yfirbragð.

Við frágang lóða við stakstæð hús austan innri stígs skal leitast við að halda í náttúrulegan gróður og einkenni lands eins og kostur er og tengja þannig sjónrænt við ásýnd útivistarsvæðis Öskjuhlíðar.

Í botni tveggja nyrstu vistgatna þarf að huga að ráðstöfunum vegna hæðarmismunar, t.d.

stöðveggja, trappa og landmótunar. Öll mannvirki lóða skulu falla vel að landi og hugað að vönduðum útfærslum.

Gert er ráð fyrir forgörðum vestan og sunnan randbyggðar. Þeir skulu afmarkaðir með skýrum hætti, t.d. steypum veggjum í sethæð. A.m.k. 50 % yfirborðs forgarða skal vera gegndræpt. Á svæði innan lóðar, milli forgarða og borgarlands að Nauthólsvegi, er gert ráð fyrir möguleika á hljóðtálum, s.s. steypum veggjum eða samsvarandi landmótun. Ekki skal þó gera ráð fyrir hefðbundnum jarðvegsmönnum.

Frágangur og hönnun forgarða og svæðis milli þeirra og borgarlands að Nauthólsvegi skal vera heildstæð fyrir allt svæðið.

4.9 Lýsing

Áhersla er lögð á lágmörkun ljósmengunar frá byggingum og á lóð. Forðast skal óparfa lýsingu umfram það sem nauðsynlegt er til að tryggja öryggi á lóðinni.

4.10 Íbúðarstærðir og – gerðir

Íbúðir skipulagssvæðisins eru námsmannaíbúðir og leiguíbúðir tengdar starfsemi HR og þekkingarfyrirtækja í nágrenni.

Gert er ráð fyrir fremur litlum íbúðum á bilinu 25 - 85 m². Dreifing íbúðarstærða og -gerða er ekki bundin og getur verið mismunandi eftir reitum. Uppgefnar íbúðarstærðir í greinargerð þessari og töflum 1 og 2 eru til viðmiðunar fyrir eftirfarandi íbúðargerðir: 20-25 m² = einstaklingsherbergi, 30-35 m² = 1 herb. íbúð, 45-55 = 2 herb. íbúð og 70-85 m² = 3 herb. íbúð.

Til að áætla þörf bíla- og hjólastæða er gefin upp dreifing íbúðarstærða/-gerða, sem miðast við að minni íbúðir (einstaklingsherbergi og einstaklingsíbúðir) og stærri íbúðir (tveggja og þriggja herbergja) skiptist til helminga. Tölur samkvæmt. töflu 1 eru leiðbeinandi.

TAFLA 1 - ÍBÚÐARSTÆRÐIR OG FJÖLDI, LEIÐBEINANDI TÖLUR

	70-85 m ²	45-55 m ²	30-35 m ²	20-25 m ²	Samtals
Reitur A	28	45	30		103
Reitur B	21	19	40	35	115
Reitur C	29	31	25	35	120
Reitur D	2		10		12
Samtals	80	95	105	70	350

4.11 Bílastæði

Bílastæði skipulagssvæðisins verða ofanjarðar að hluta og í bílgeymslum neðanjarðar að hluta. Þau samnýtast fyrir svæðið í heild.

Bílastæði ofanjarðar verða að hámarki 135. Þau eru staðsett við vistgötu- og torgrými milli reita og við akstursaðkomu leikskóla, syðst á svæði, sbr. deiliskipulagsupprátt.

Bílastæði neðanjarðar verða í bílgeymslukjöllurum undir inngörðum. Akstursaðkomur að þeim verða frá vistgötum við norðvestur horn bygginga sbr. deiliskipulagsupprátt. Á deiliskipulagsupprætti er miðað við að bílakjallarar séu undir tveimur nyrstu reitum. Ef gert verður ráð fyrir bílakjallara undir reit C skal innkeyrsla vera á sambærilegum stað við norðvestur horn.

Bílastæðafjöldi (ofan- og neðanjarðar) fyrir skipulagssvæðið í heild reiknast skv. eftirfarandi:

Fyrir stærri íbúðir svæðisins (tveggja og þriggja herbergja) skal gera ráð fyrir einu stæði fyrir hverja íbúð.

Fyrir minni íbúðir (einstaklingsherbergi og einstaklingsíbúðir) skal gera ráð fyrir 0,2 stæði fyrir

hverja íbúðareiningu. Fyrir þjónustu-/atvinnuhúsnæði er miðað við eitt bílastæði fyrir hverja 100 m²

húsnæðis ofanjarðar. Ekki eru reiknuð bílastæði sérstaklega fyrir leikskóla, en bílastæði vestan hans

nýtast honum og geta einnig samnýst fyrir þjónustuhúsnæði. Ennfremur bílastæði sunnan hans þar sem nú eru bílastæði HR.

Miðað við töflu 1 (350 íbúðir sem skiptast til helminga í stærri og minni gerðir ásamt 1000 m²

þjónustuhúsnæði) verða alls 220 stæði á deiliskipulagssvæðinu.

Fyrir 350 íbúðareiningar skal gera ráð fyrir 20 stæðum að lágmarki fyrir hreyfihamlaða, þar af 4 af stærri gerð sbr. byggingarreglugerð. Heimilt er að hafa hluta bílastæða fatlaðra í bílgeymslum neðanjarðar, en ofanjarðar skulu þau vera 14, þar af a.m.k. 4 stæði af stærri gerð sbr. deiliskipulagsupprátt. Ef fjöldi íbúða verður undir 350 skal reikna nauðsynlegan fjölda bílastæða fatlaðra skv. 6.2.4 gr. og töflu 6.01 í byggingarreglugerð.

4.12 Hjólastæði

Gert er ráð fyrir 2 hjólastæði fyrir hverja íbúð 45 fm og stærri og 1 stæði fyrir hverja einstaklingsíbúð og einstaklingsherbergi. Fyrir þjónustu-/atvinnuhúsnæði er miðað við eitt hjólastæði fyrir hverja 100 m² húsnæðis ofanjarðar. Hjólastæðin verða nálægt inngöngum bygginga, í inngörðum og í bílastæðakjallara, í hjólaskýlum og hjólagrindum.

Lokaðar hjólageymslur eru innan byggingarreits bygginga sem hluti þeirra á jarðhæð eða í kjallara.

Opin hjólaskýli og hjólagrindur á lóð skulu samræmd í hönnun og útfærslu.

TAFLA 2 - BÍLASTÆÐI OG HJÓLASTÆÐI

Reikniforsendur fyrir fjölda bíla- og hjólastæða byggja á leiðbeinandi íbúðatölum í töflu 1 og áætluðu magni þjónustuhúsnæðis.

BÍLASTÆÐI

1 stæði fyrir íbúðir 40-85 m² og 0,2 stæði fyrir íbúðir 20-40 m²

1 stæði fyrir hverja 100 m² þjónustu-/atvinnuhúsnæðis ofan jarðar

	70-85 m ²	45-55 m ²	30-35 m ²	20-25 m ²	Fj. bílast.
Íbúðir	80	95	21	14	210
Þjónusta	1000 m ²				10
Heild					220

HJÓLASTÆÐI

2 stæði fyrir íbúðir 40-85 m² og 1 stæði fyrir íbúðir 20-40 m²

1 stæði fyrir hverja 100 m² þjónustu-/atvinnuhúsnæðis ofan jarðar

	70-85 m ²	45-55 m ²	30-35 m ²	20-25 m ²	Fj. hjólast.
Íbúðir	160	190	105	70	525
Þjónusta	1000 m ²				10
Heild					535

4.13 Sörpgeymslur/sorpskýli og endurvinnsla

Aðstaða til flokkunar sorps m.t.t. endurvinnslu verður á aðgengilegum losunarstöðum.

Sú aðstaða og geymsla sorps skal rúmast innan byggingarreita og / eða á merktum reitum innan lóðar samkvæmt eftirfarandi:

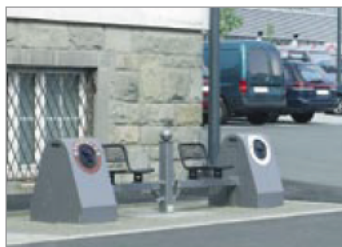
Almennt skal gera ráð fyrir sörpgeymslum á jarðhæð innan byggingarreita, t.d. í tengslum við innganga og / eða port.

Heimilt er að koma fyrir neðanjarðarsorpgámum (djúpgámum) á merktum reitum við horn Nauthólsvegjar og vistgatna og við aðkomu að leikskóla. Neðanjarðarsorpgámar geta leyst af hólmi hluta sorpiláta randbyggðar / þjónustuhúsnæðis / leikskóla. Ekki er heimilt að reisa sorpskýli ofanjarðar á þessum reitum við Nauthólsveg. Gera skal ráð fyrir fjölda úrgangsflokka í neðanjarðarsorpgámum skv. reglum Reykjavíkurborgar.

Við enda vistgatna eru merktir reitir fyrir sörpgeymslur neðanjarðar (djúpgáma) eða ofanjarðar (sorpskýli / sorpgerði). Ef um ofanjarðarsorpskýli er að ræða skal við hönnun huga sérlega að ásýnd og yfirbragði þ.a. að mannvirkin falli vel að umhverfi við rætur útivistarsvæðis Öskjuhlíðar. Þar sem um landhalla er að ræða er mælt til að fella skýli í land.

Heimilt er að gera ráð fyrir sörpgeymslum innan byggingarreita stakstæðra húsa. Huga þarf þó að kröfum sorphirðu borgarinnar um hámarksfjarlægð og aðgengi frá sorpbíl.

Stakstæðar sörpgeymslur skulu samræmdar í hönnun og útfærslu.



Mynd 18 Dæmi um neðanjarðarsorpgáma.

4.14 Umhverfismál – ofanvatnslausnir

Kappkostað verði að halda neikvæðum áhrifum á umhverfið í lágmarki og leysa tæknileg atriði með vistvænum hætti.

Þá mun góð orkunotkun bygginga m.a. endurspeglast í formi, einangrun og efnisnotkun, þar sem litið er til vistvænnar byggingartækni og mannvirkjagerðar og þ.a.l. sparnað til framtíðar í rekstri og viðhaldi. Við val á yfirborðsefnum skal tekið mið af vistspori þeirra, þ.e. umhverfisáhrifum yfir allt vistferlið. Frá umhverfissjónarmiði er jákvætt að byggingarlandið sé raskað land.

Kvöð er um að ofanvatn sé leitt af svæðinu í jörðu og skili sér þannig inn í grunnvatnsrennslið. Vegna þess hversu jarðvegur er þéttur mun ofanvatnskerfi OR taka við, þegar að sítrunarmannvirki innan lóðar hafa ekki undan. Einungis er heimilt að nota ofanvatnskerfi OR í undantekningartilvikum.

Ofanvatni af bílastæðum og öðrum flötum þar sem hætta er á olíumenguðu afrennsli skal hreinsa í olíuskilju áður en það er leitt ofan í jörðu. Þaðan rennur vatnið í síubeð með sérstakri sandblöndu þar sem lokahreinsun fer fram. Nægt holrými verður tryggt ofan við beðið til að taka við vatnsmagni í hönnunarúrkomu, en umframvatni úr sand- og olíuskiljunum verður beint í síubeðið. Síubeðið safnar í sig mengunarefnum. Þar sem því verður viðkomandi verður ofanvatni af bílastæðum veitt beint í grasi vaxnar rennur með síulagi undir þar sem það hreinsast beint. Þegar jörð er frosin mun vatnið eiga greiða leið í niðurföll og að fráveitukerfinu.

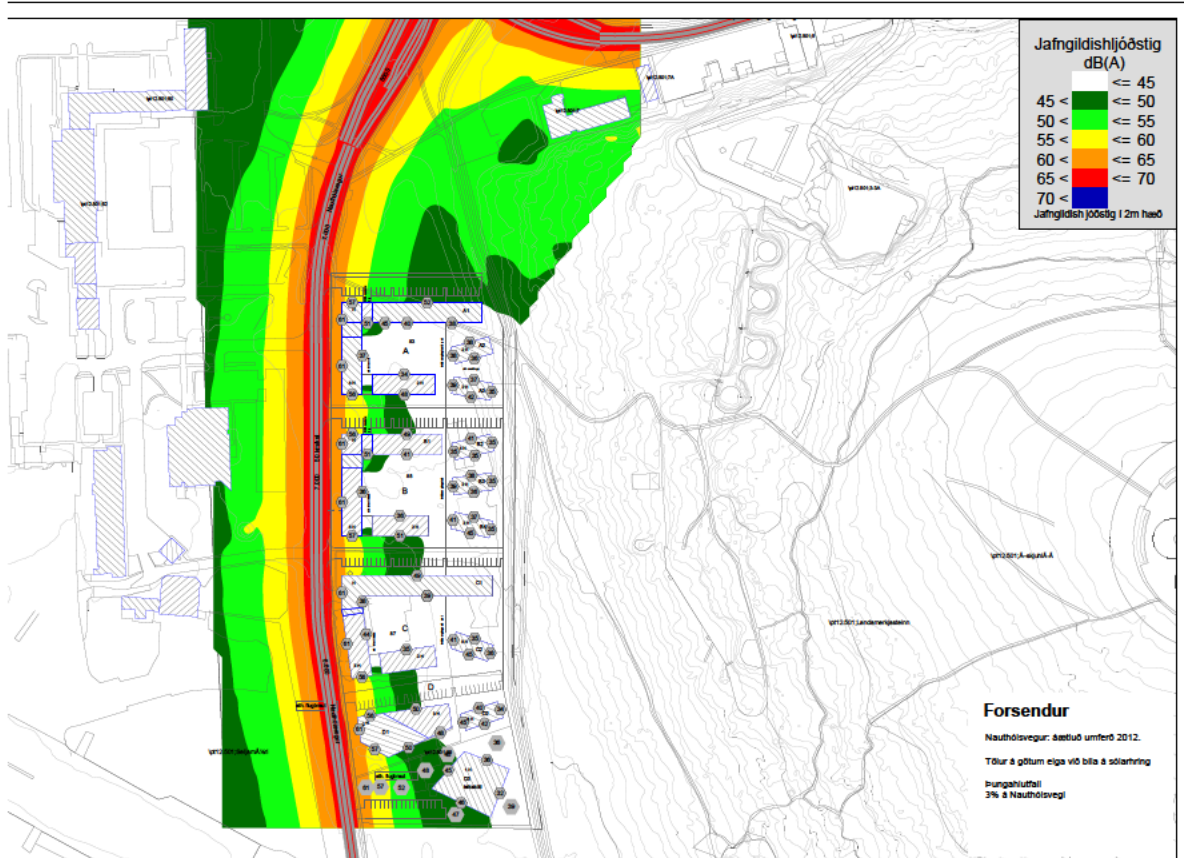
4.15 Hljóðvist

Unnin hefur verið hljóðvistarskýrsla fyrir svæðið dags. 18.05.2015, sem byggir á reglugerð um hávaða nr. 724/2008. Helstu hávaðauppsprettur á svæðinu eru umferð ökutækja vestan við reitinn og flugumferð um Reykjavíkurlugvöll. Svæðið er því útsett fyrir umferðarhávaða og þ.a.l. hefur í deiliskipulaginu verið unnið eftir þeirri hugmynd að leysa hljóðvist með afstöðu og lögun byggingar gagnvart umferðargötum. Hljóðvist við byggingar skal reikna sérstaklega þegar frumdrög endanlegra bygginga liggja fyrir og skal tryggt að á öllum lóðum séu kröfur um hljóðvist uppfylltar. Byggingar þarf einnig að hanna sérstaklega m.t.t. hljóðvistar innanhúss.

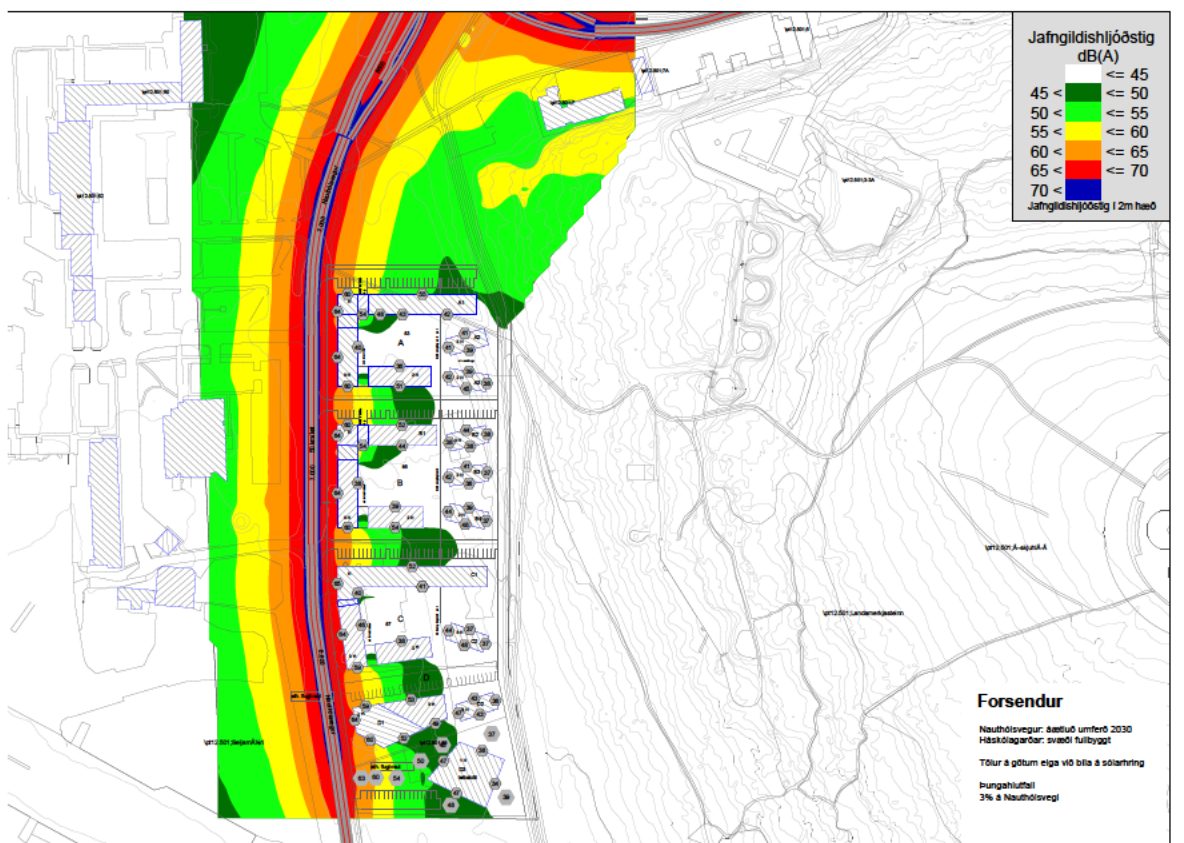
Við reitinn reiknast hljóðstig yfir LAeq = 55 dB við húshliðar sem snúa að Nauthólvegi. Samkvæmt reglugerð um hávaða nr. 724/2008, 1. mgr. 5. gr. geta skipulagsyfirvöld ákveðið að í stað viðmiðunarmarka reglugerðarinnar gildi um íbúðarhúsnæði á afmörkuðum svæðum staðallinn ÍST 45:2003 (nú ÍST 45:2011). Í flokki C í staðlinum má sjá lágmarksviðmið fyrir nýjar íbúðir. Samkvæmt staðlinum skal hljóðstig á útisvæðum og fyrir utan glugga á a.m.k. einni húshlið að vera undir LAeq = 50 dB.

Í deiliskipulagi er sýnt hvernig kröfur um hljóðstig utandyra verða uppfylltar með lögun og afstöðu bygginga. Hluti af íbúðum, einstaklingsherbergjum og litlum íbúðum munu ekki ná í gegnum bygginguna og munu því ekki uppfylla kröfuna um eina hljóðláta hlið. Í slíkum tilfellum skal beita mótvægisáðgerðum með því að staðsetja glugga þannig að þeir snúi að lokuðum svölum á a.m.k. einu svefnherbergi. Staðsetting og lögun byggingar hefur verið mótuð þannig að sameiginlegt dvalarsvæði á lóð er með hljóðstig undir LAeq = 50 dB. Í hönnun fer fram nákvæm útfærsla mótvægisáðgerða og þarf að staðfesta í hljóðskýrslu að valdar lausnir fyrir útveggi og svalir, s.s. svalalokanir, uppfylli kröfur um hljóðstig við byggingar og útisvæða á svölum.

Niðurstöður útreikninga á hljóðstigi má sjá á meðfylgjandi hljóðkortum. Sjá einnig fylgiskjalið Hljóðvistarskýrsla, Efla verkfræðistofa.



Mynd 19 Hljóðkort. Hljóðstig í 2 m hæð. Núverandi umferðarmagn 2015. Heimild Efla verkfræðistofa.



Mynd 20 Hljóðkort. Hljóðstig í 2m hæð. Framtíðar umferðarmagn 2030. Heimild Efla verkfræðistofa.

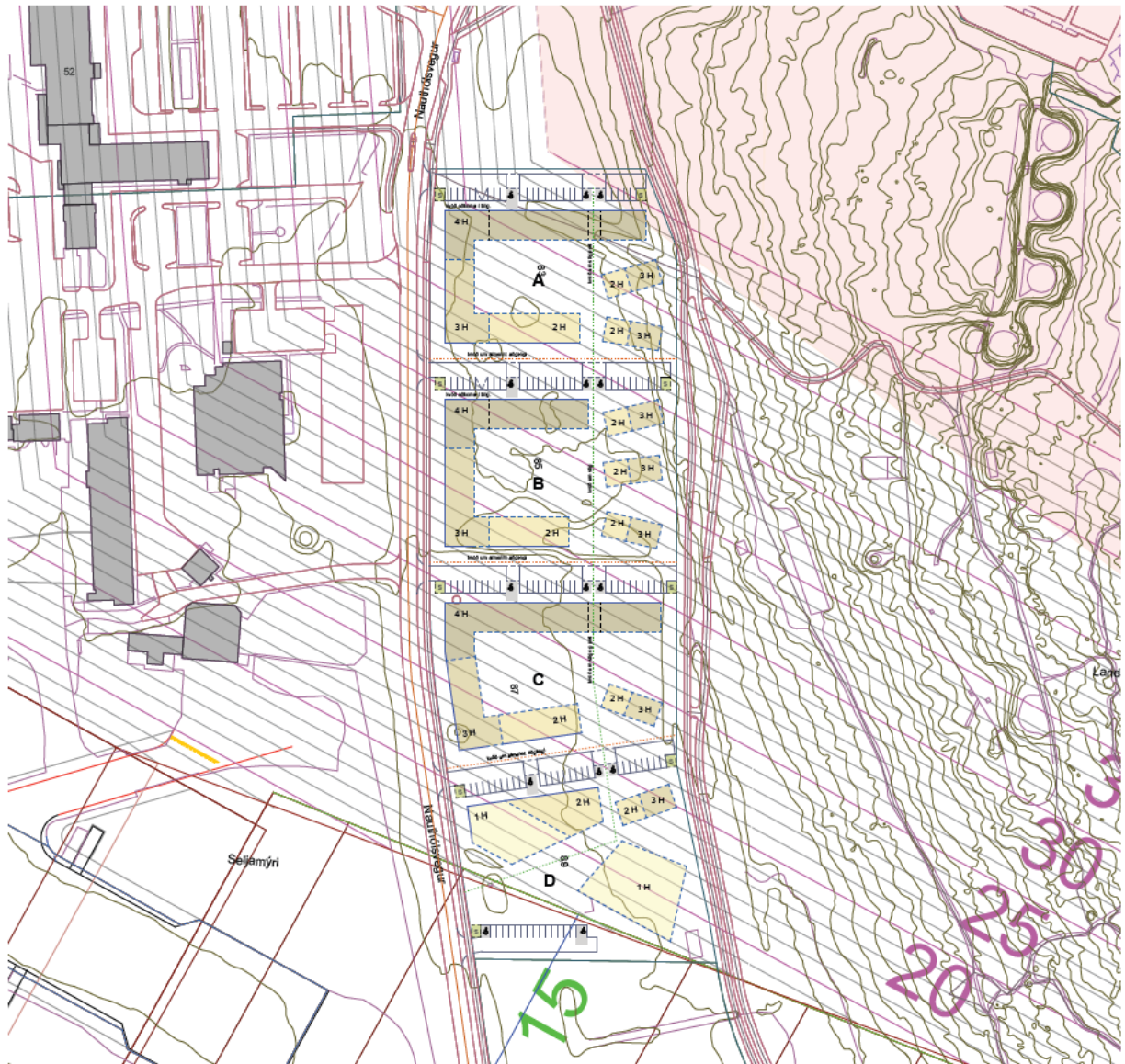
4.16 Veitur - lagnir - kvaðir

Á götum og gönguleiðum skipulagssvæðisins er kvöð um almennt aðgengi.

Kvöð er um aðkomu slökkviliðs – og sjúkrabíla og flutningabíla, um vistgötu, úr suðri, að innri stig.

4.17 Hindrunarfletir – öryggissvæði

Hámarkshæð mannvirkja syðst á skipulagssvæði er m.a. takmörkuð vegna hindrunarflata flugumferðar, öryggissvæðis Reykjavíkurflugvallar sbr. mynd. Ekki má yfirstíga leiðbeinandi aðkomukóta skv. skilmálateikningum/sniðum á reit D, ef hámarkshæðir yfir aðkomuhóta eru nýttar til fullnustu af öðrum sökum.



Mynd 21 Hámarkshæð mannvirkja skv. Skipulagsreglum Reykjavíkurflugvallar.

4.18 Tölulegar upplýsingar

Stærðir bygginga samkvæmt töflu 3 eru hámarksstærðir. Heimilt er að byggja minni hús. Í stærðartöflu eru a- og b-rými skilgreind saman. Hlutfall b-rýma af þeirri stærð er ekki bundið, heldur háð útfærslum hverju sinni.

TAFLA 3 - YFIRLIT BYGGÐAR, STÆRÐIR OG NÝTINGARHLUTFALL

	Hámarksstærðir m2						
	Ofanjarðar		Neðanjarðar		Heildarstærð	Hæðarfjöldi	Húsgerð
	a- og b-rými	c-rými	kj. undir bygg.	bílakjallari			
Reitur A							
A1	4520		1130		4520	4	Randbyggð norður*
A2	1500	150	500		1650	3	Randbyggð vestur
A3	930	445	465		1375	2	Randbyggð suður
A4	610	100	240		950	2-3	Stakstæð hús*
A5	610	100	240		950	2-3	Stakstæð hús*
A Samtals	8170	795	2575	1600	13140		
Reitur B							
B1	3340		835		4175	4	Randbyggð norður
B2	1725	150	575		2450	3	Randbyggð vestur
B3	820	390	410		1620	2	Randbyggð suður
B4	610	100	240		950	2-3	Stakstæð hús
B5	610	100	240		950	2-3	Stakstæð hús
B6	610	100	240		950	2-3	Stakstæð hús
B Samtals	7715	840	2540	1800	12895		
Reitur C							
C1	4960		1240		4960	4	Randbyggð norður
C2	1620	150	540		1770	3	Randbyggð vestur
C3	820	390	410		1210	2	Randbyggð suður
C4	610	100	240		950	2-3	Stakstæð hús
C Samtals	8010	640	2430	1600	12680		
Reitur D							
D1	1455	150	1050		2655	1-2	Þjónustu- og íbúðarhús
D2	610	100	240		950	2-3	Stakstæð hús
D3	800		800		1600	1	Leikskóli
D Samtals	2865	250	2090		5205		
Heildarstærðir og nýtingarhlutfall							
A, B, C, D	26760	2525	9635	5000	43920	lóðarstærð	
Nýtingarhl.	0,84	0,08	0,30	0,16	1,38	31821	
Samtals stærð ofanjarðar án c-rýmis, m2:				26760	Nýtingarhlf.	0,84	
Samtals stærð án c-rýmis og bílakjallara, m2:				36395	Nýtingarhlf.	1,14	
Samtals stærð án c-rýmis, m2:				41395	Nýtingarhlf.	1,30	
Heildarstærð, a-, b- og c-rými, ofan- og neðanlj., m2:				43920	Nýtingarhlf.	1,38	

* Vegna landhalla mun hluti jarðhæðar nyrstu húsa fara undir jörðu.

Jarðhæðir þeirra eru engu að síður gefnar upp sem m2 ofanjarðar til samræmis við önnur hús.

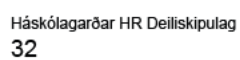
4.19 Byggð

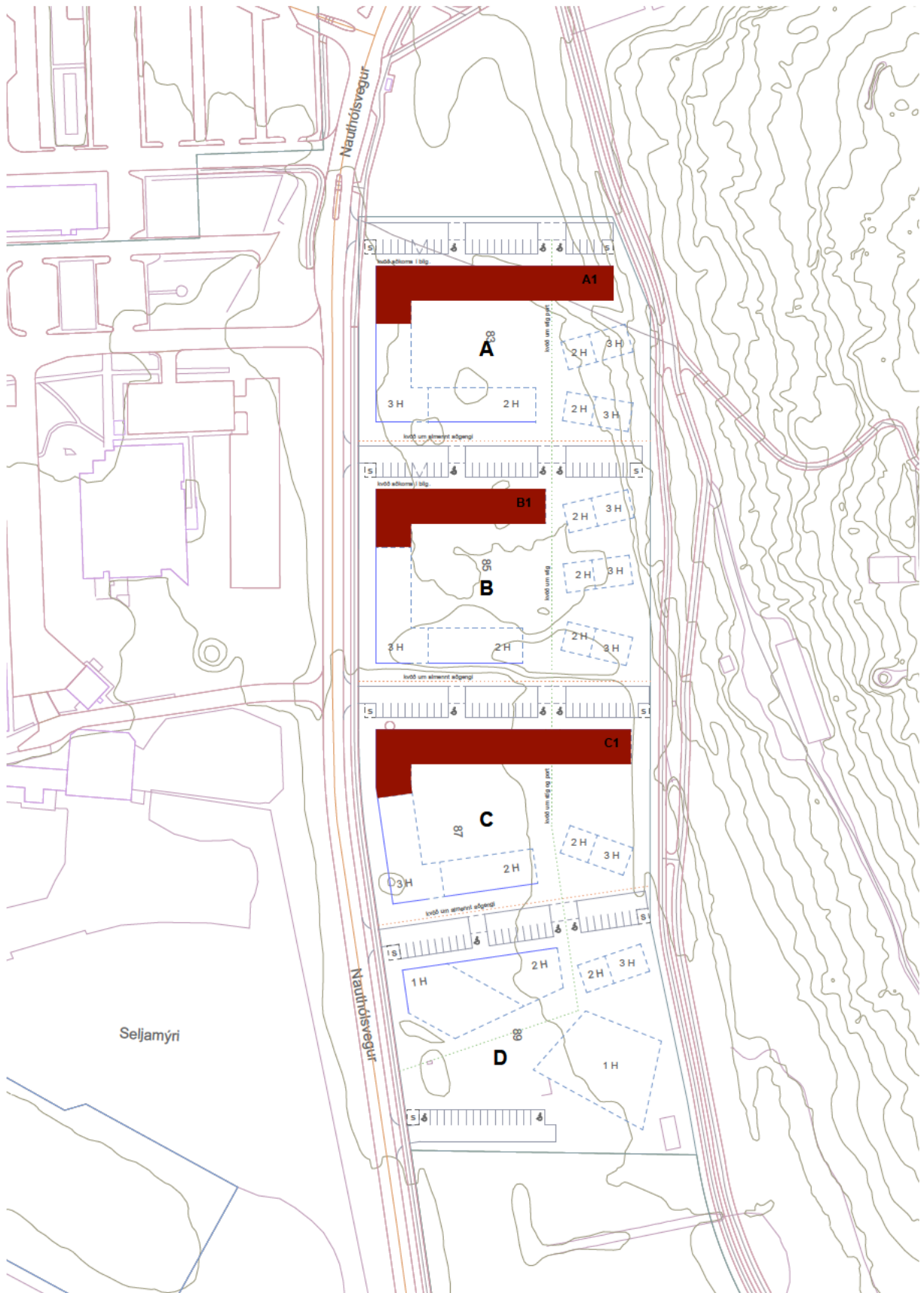
Byggðin skiptist í fjóra reiti. Þrír nyrstu reitirnir skiptast í randbyggð í vestri og stakstæð hús í austri. Á syðsta reit er lægri byggð með þjónustu- og íbúðarhúsi, stakstæðu og leikskóla.

Húsgerðir í byggð eru eftirfarandi og er gerð grein fyrir þeim í sérskilmálum:

1. Randbyggð norður
2. Randbyggð vestur
3. Randbyggð suður
4. Stakstæð hús
5. Þjónustu- og íbúðarhús
6. Leikskóli

Mynd 23 Skilmálateikning.





Mynd 24 Randbyggð norður.

5.1 Randbyggð norður

5.1.1 Húsgæð

Fjögurra hæða íbúðarbygging. Kjallari er heimilaður.

Á jarðhæð meðfram Nauthólsvegi er heimild fyrir atvinnuhúsnæði.

5.1.2 Húshæðir og þök

Fjórar hæðir ásamt kjallara. Húshæð er gefin upp sem hámarkshæð byggingar frá leiðbeinandi aðkomukóta.

5.1.3 Aðkomur, aðgengi

Akstursaðkomur eru frá Nauthólsvegi, um vistgötu- og torgrými, að bílastæðum og í bílageymslukjallara í norðvesturhorni reits, þar sem um slíkt er að ræða.

Aðalinngangar að íbúðum eru frá norðri og vestri um hefðbundin stigahús. Stigahús skulu einnig hafa aðkomu frá inngarði, nema þar sem þau liggja næst porti eða húsgafli.

Svalagangar eru ekki leyfðir.

5.1.4 Lóð

Vandað skal til hönnunar og frágangs lóðar.

Stigahús skulu stallað upp í átt að Öskjuhlíð sbr. snið. Nyrst á skipulagssvæði, þar sem hæðarmismunur er mestur, fer jarðhæð austasta stigahúss (A1) að hluta undir land við rætur Öskjuhlíðar. Þar þarf að huga sérstaklega að vönduðum útfærslum milli byggðar og lands.

Gera skal ráð fyrir forgarði til vesturs, sem verður hluti af samræmdum lóðafrágangi meðfram

Nauthólsvegi. Forgærður skal afmarkaður með skýrum hætti, t.d. með steiptum vegg í sethæð, að jafnaði 3m frá húsgægg. A.m.k. 50% yfirborðs forgarða skal vera gegndræpt.

Í inngörðum verði frágangur næst húsgægg með svipuðu sniði og frágangur forgarða að götum. Þar verði afmörkun annað hvort með steiptum vegg eða stoðvegg sem jafnar hæðarmismun.

Á gangstétt norðan byggingar er gert ráð fyrir lóðarvegg í 3m fjarlægð frá húsgægg. Veggurinn skermar af bílastæði og afmarkar svæði fyrir hjólastæði, bekkir o.p.h.

Íbúðir jarðhæða skulu hafa sérnotahluta undir svölum efri hæða og eru þeir partur af hönnun húss.

5.1.5 Sorp

Aðstaða til flokkunar og geymslu sorps skal rúmast í sorpgeymslum innan byggingarreits, t.d. við innganga og/eða port eða á sérmerktum reitum utanhúss, innan lóðar.

5.1.6 Hljóðvarnir

Gera þarf ráðstafanir við húshliðar að Nauthólsvegi og næst honum sbr. hljóðvistarskýrslu. Kröfur um hámarkshljóðstig verða uppfylltar með sértækum byggingartæknilegum lausnum, s.s. með svalalokunum eða hljóðskjöldum.

Samkvæmt reglugerð um hávaða nr. 724/2008, 1. mgr. 5. gr. geta skipulagsyfirvöld ákveðið að í stað viðmiðunarmarkna reglugerðarinnar gildi um íbúðarhúsnæði á afmörkuðum svæðum staðallinn ÍST 45:2003 (nú ÍST 45:2011). Í flokki C í staðlinum má sjá lágmarksviðmið fyrir nýjar íbúðir. Samkvæmt staðlinum skal hljóðstig á útisvæðum og fyrir utan glugga á a.m.k. einni húshlið að vera undir LAeq = 50 dB.

Sjá einnig fylgiskjal, Hljóðvistarskýrslu Eflu verkfræðistofu.

5.1.7 Kvaðir

Kvöð er um port við innri stíg sbr. uppdrátt.

Kvöð er um port á vesturhlið á randbyggð norður eða randbyggð vestur.

Sjá einnig kafla 4 Almennir skilmálar.

Sjá einnig tölulegar upplýsingar kafla 4.18, töflu 3.



Mynd 25 Randbyggð vestur.

5.2 Randbyggð vestur

5.2.1 Húsgæð

Þriggja hæða íbúðarbygging. Kjallari er heimilaður.
Á jarðhæð meðfram Nauthólsvegi er heimild fyrir atvinnuhúsnæði.

5.2.2 Húshæðir og þök

Þrjár hæðir ásamt kjallara. Húshæð er gefin upp sem hámarkshæð byggingar frá leiðbeinandi aðkomukóta.
Möguleiki er á þaksvölum.

5.2.3 Aðkomur, aðgengi

Akstursaðkomur eru frá Nauthólsvegi, um vistgötu- og torgrými, að bílastæðum og í bílageymslukjallara í norðvesturhorni reits, þar sem um slíkt er að ræða.
Aðalinngangar að íbúðum eru frá vestri og suðri frá nuathólsvegi og vistgötu. Íbúðir skulu hafa gott aðgengi að inngarði um stigahús eða port.

5.2.4 Lóð

Vandað skal til hönnunar og frágangs lóðar.
Gera skal ráð fyrir forgarði til vesturs, sem verður hluti af samræmdum lóðafrágangi meðfram Nauthólsvegi. Forgarður skal afmarkaður með skýrum hætti, t.d. með steiptum vegg í sethæð, að jafnaði 3m frá húsvegg. A.m.k. 50% yfirborðs forgarða skal vera gegndræpt.
Í inngörðum verði frágangur næst húsvegg með svipuðu sniði og frágangur forgarða að götum. Þar verði afmörkun annað hvort með steiptum vegg eða stoðvegg sem jafnar hæðarmismun.
Íbúðir jarðhæða skulu hafa sérnotahluta undir svölum efri hæða og eru þeir partur af hönnun húss.

5.2.5 Sorp

Aðstaða til flokkunar og geymslu sorps skal rúmast í sorpgeymslum innan byggingarreits, t.d. við innganga og/eða port eða á sérmerktum reitum utanhúss, innan lóðar.

5.2.6 Hljóðvarnir

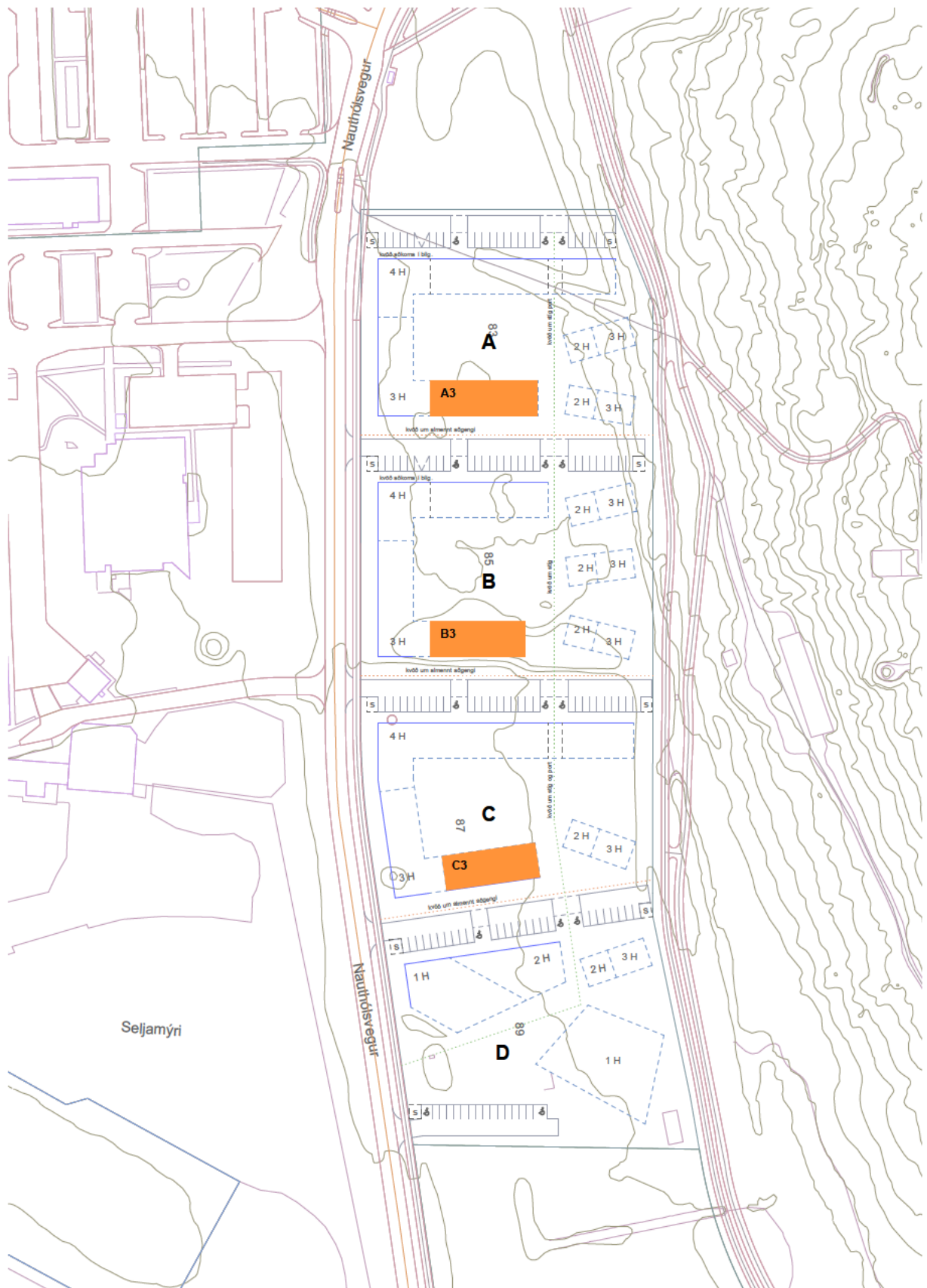
Gera þarf ráðstafanir við húshliðar að Nauthólsvegi og næst honum sbr. hljóðvistarskýrslu. Kröfur um hámarkshljóðstig verða uppfylltar með sértækum byggingartæknilegum lausnum, s.s. með svalalokunum eða hljóðskjöldum.
Samkvæmt reglugerð um hávaða nr. 724/2008, 1. mgr. 5. gr. geta skipulagsyfirvöld ákveðið að í stað viðmiðunarmarka reglugerðarinnar gildi um íbúðarhúsnæði á afmörkuðum svæðum staðallinn ÍST 45:2003 (nú ÍST 45:2011). Í flokki C í staðlinum má sjá lágmarksviðmið fyrir nýjar íbúðir. Samkvæmt staðlinum skal hljóðstig á útisvæðum og fyrir utan glugga á a.m.k. einni húshlið að vera undir LAeq = 50 dB.
Sjá einnig fylgiskjal, Hljóðvistarskýrslu Eflu verkfræðistofu.

5.2.7 Kvaðir

Kvöð er um port á vesturhlið á randbyggð vestur eða randbyggð norður.
Kvöð er um gegnumgang (port eða stigagang) milli vistgötu- og torgrýmis og inngarðs á suðurhlið byggingar.

Sjá einnig kafla 4 Almennir skilmálar.

Sjá einnig tölulegar upplýsingar kafla 4.18, töflu 3.



Mynd 26 Randbyggð suður.

5.3 Randbyggð suður

5.3.1 Húsgæð

Tveggja hæða íbúðarbygging. Kjallari er heimilaður.

5.3.2 Húshæðir og þök

Tvær hæðir ásamt kjallara. Húshæð er gefin upp sem hámarkshæð byggingar frá leiðbeinandi aðkomukóta.

Möguleiki er á þaksvölum.

5.3.3 Aðkomur, aðgengi

Akstursaðkomur eru frá Nauthólsvegi, um vistgötu- og torgrými, að bílastæðum og í bílageymslukjallara í norðvesturhorni reits, þar sem um slíkt er að ræða.

Að minnsta kosti ein aðkoma frá vistgötu- og torgrými skal vera að íbúðum um inngang eða port í gegnum byggingu. Í randbyggð vestur, 5.2, er kvöð um gegnumgang (port eða stigagang) milli vistgötu- og torgrýmis og inngarðs, sem getur jafnframt þjónað fyrir þessa húsgæð.

Íbúðir skulu hafa gott aðgengi að inngarði um stigahús eða gegnumgang.

5.3.4 Lóð

Vandað skal til hönnunar og frágangs lóðar.

Gera skal ráð fyrir forgarði til suðurs, sem verður hluti af samræmdum lóðafrágangi frá Nauthólsvegi til austurs. Forgarður skal afmarkaður með skýrum hætti, t.d. með steiptum vegg í sethæð, að jafnaði 3m frá húsvegg. A.m.k. 50% yfirborðs forgarða skal vera gegndræpt.

Í inngörðum verði frágangur næst húsvegg með svipuðu sniði og frágangur forgarða að götum. Þar verði afmörkun annað hvort með steiptum vegg eða stoðvegg sem jafnar hæðarmismun.

Íbúðir jarðhæða skulu hafa sérnotahluta undir svölum efri hæða og eru þeir partur af hönnun húss.

5.3.5 Sorp

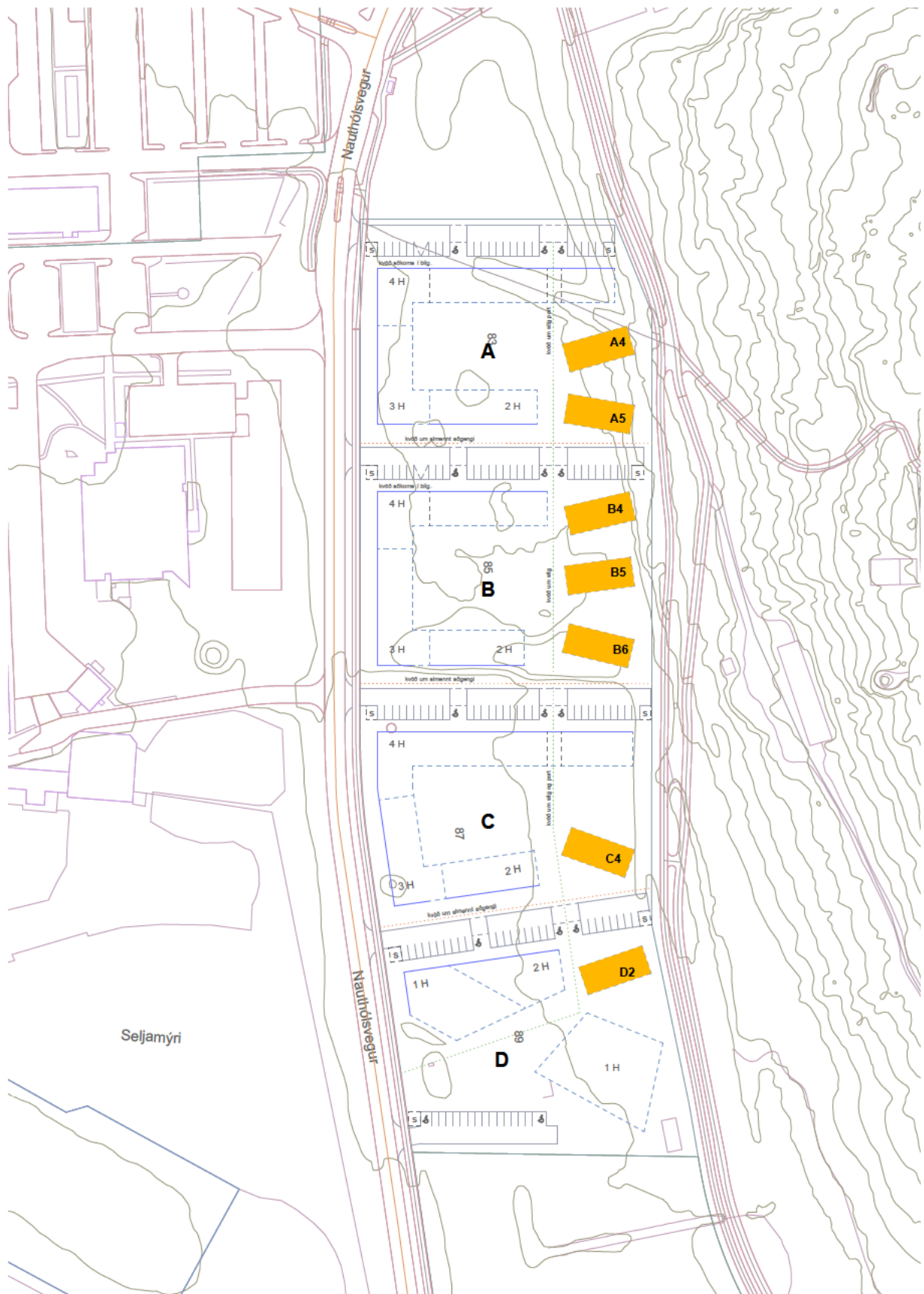
Aðstaða til flokkunar og geymslu sorps skal rúmast í sorpgeymslum innan byggingarreits, t.d. við innganga og/eða gegnumgang eða á sérmerktum reitum utanhúss, innan lóðar.

5.3.6 Hljóðvarnir

Ekki er þörf á sértækum byggingartæknilegum lausnum til að uppfylla kröfur um hámarkshljóðstig. Sjá einnig fylgiskjal, Hljóðvistarskýrslu Eflu verkfræðistofu.

Sjá einnig kafla 4 Almennir skilmálar.

Sjá einnig tölulegar upplýsingar kafla 4.18, töflu 3.



Mynd 27 Stakstæð hús.

5.4 Stakstæð hús

5.4.1 Húsgerð

Tveggja - þriggja hæða íbúðarbygging. Kjallari er heimilaður.

5.4.2 Húshæðir og þök

Tvær hæðir til vesturs og þrjár hæðir til austurs, ásamt kjallara. Jarðhæðir nyrstu húsa (A4, A5 og B4) fara að hluta undir land til austurs við rætur Öskjuhlíðar sbr. snið og leiðbeinandi aðkomukóta.

Húshæð er gefin upp sem hámarkshæð byggingar frá leiðbeinandi aðkomukóta.

Möguleiki er á þaksvölum á tveggja hæða hluta byggingar.

5.4.3 Aðkomur, aðgengi

Akstursaðkomur eru frá Nauthólsvegi, um vistgötu- og torgrými, að bílastæðum.

Aðkoma og aðalinngangar geta ýmist verið frá jarðhæð eða efri hæðum þar sem landhalli er. Staðsetning aðkomu er óbundin.

5.4.4 Lóð

Vandað skal til hönnunar og frágangs lóðar og hugað vel að aðlögun vegna landhalla við nyrstu hús.

Jarðhæðir nyrstu húsa fara að hluta undir land til austurs við rætur Öskjuhlíðar sbr. kafla 5.4.2 Húshæðir og þök.

Við frágang lóða skal leitast við að halda í náttúrulegan gróður og einkenni lands eins og kostur er og tengja þannig sjónrænt við ásynd og umhverfi útivistarsvæðis Öskjuhlíðar.

Útirými hafi "náttúrulegt" yfirbragð. Gróðurval taki mið af því sem fyrir er við rætur Öskjuhlíðar.

Íbúðir jarðhæða skulu hafa sérnotahluta undir svölum efri hæða og eru þeir partur af hönnun húss.

5.4.5 Sorp

Aðstaða til flokkunar og geymslu sorps skal rúmast í sorpgeymslum innan byggingarreits, t.d. við innganga og/eða á sérmerktum reitum utanhúss, innan lóðar. Huga skal að kröfum sorphirðu borgarinnar um hámarksfjarlægð og aðgengi frá sorpbíl.

5.4.6 Hljóðvarnir

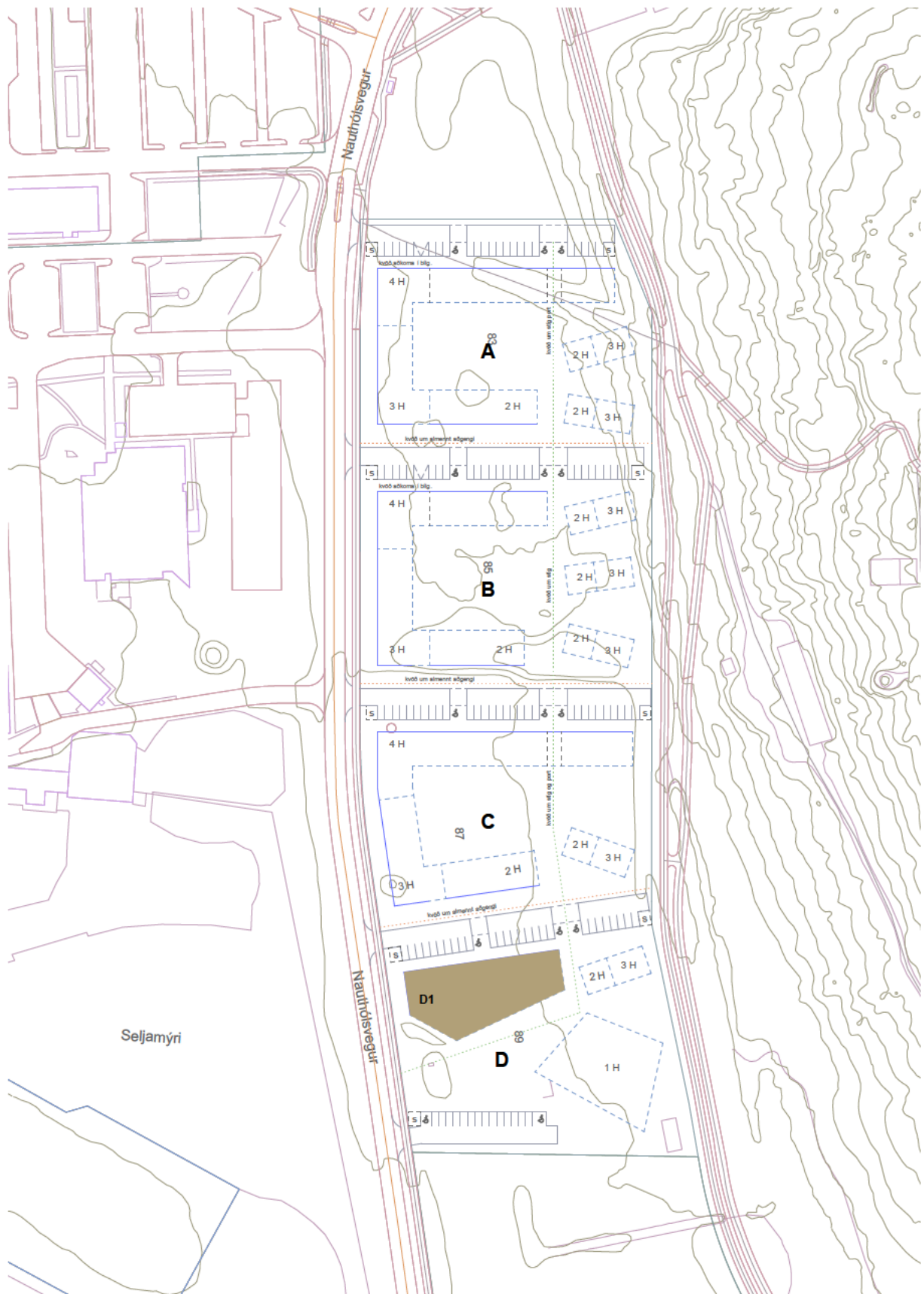
Ekki er þörf á sértækum byggingartæknilegum lausnum til að uppfylla kröfur um hámarkshljóðstig. Sjá einnig fylgiskjal, Hljóðvistarskýrslu Eflu verkfræðistofu.

5.4.7 Hindrunarfletir og hæðartakmarkanir

Hæðartakmarkanir sem gilda vegna flugs við Reykjavíkurflugvöll hafa þau áhrif að syðsta stakstæða hús má ekki yfirstíga ákveðna hæð. Á skilmálamynd má sjá hæstu leyfilegu kóta aðkomuhæðar m.v. uppgefnar hámarkshæðir (m).

Sjá einnig kafla 4 Almennir skilmálar.

Sjá einnig tölulegar upplýsingar kafla 4.18, töflu 3.



Mynd 28 Þjónustu- og íbúðarhús.

5.5 Þjónustu- og íbúðarhús

5.5.1 Húsgæði.

Þjónustubygging með íbúðum á efri hæð.

Á jarðhæð er gert ráð fyrir starfsemi s.s. dagvöruverslun, matstað, skyndibíla og -hjólaleigu.

“Stúdentakjallari” getur verið á jarðhæð og í kjallara.

5.5.2 Húshæðir og þök

Ein – tvær hæðir ásamt kjallara.

Húshæð er gefin upp sem hámarkshæð byggingar frá leiðbeinandi aðkomukóta.

Möguleiki er á þaksvölum á einnar hæða hluta byggingar.

5.5.3 Aðkomur, aðgengi.

Akstursaðkomur eru frá Nauthólsvegi, um vistgötu- og torgrými, að bílastæðum. Einnig er aðkoma frá Nauthólsvegi að bíla- og hjólastæðum syðst á lóð.

Inngangar að þjónustuhúsnæði eru óbundnir.

Aðalinngangar að íbúðum eru frá vistgötu- og torgrými í norðri.

5.5.4 Lóð

Vandað skal til hönnunar og frágangs lóðar.

Gera skal ráð fyrir forgarði til vesturs, sem verður hluti af samræmdum lóðafrágangi meðfram

Nauthólsvegi. Forgarður skal afmarkaður með skýrum hætti, t.d. með steiptum vegg í sethæð, að jafnaði 3m frá húsvegg. A.m.k. 50% yfirborðs forgarða skal vera gegndræpt.

Á gangstétt norðan byggingar er gert ráð fyrir lóðarvegg í 3m fjarlægð frá húsvegg. Veggurinn skermar af bílastæði og afmarkar svæði fyrir hjólastæði, bekkir o.þ.h.

Gert er ráð fyrir samnýtingu á útisvæði við þjónustubyggingu og leikskóla þar sem ákveðin samlegðaráhrif geta verið.

5.5.5 Sorp

Aðstaða til flokkunar og geymslu sorps skal rúmast í sorpgeymslum innan byggingarreits og á sérmerktum reitum utanhúss, innan lóðar.

5.5.6 Hljóðvarnir

Gera þarf ráðstafanir við húshliðar að Nauthólsvegi og næst honum sbr. hljóðvistarskýrslu. Kröfur um hámarkshljóðstig verða uppfylltar með sértækum byggingartæknilegum lausnum.

Samkvæmt reglugerð um hávaða nr. 724/2008, 1. mgr. 5. gr. geta skipulagsyfirvöld ákveðið að í stað viðmiðunarmarkna reglugerðarinnar gildi um íbúðarhúsnæði á afmörkuðum svæðum staðallinn ÍST 45:2003 (nú ÍST 45:2011). Í flokki C í staðlinum má sjá lágmarksviðmið fyrir nýjar íbúðir. Samkvæmt staðlinum skal hljóðstig á útisvæðum og fyrir utan glugga á a.m.k. einni húshlið að vera undir $L_{Aeq} = 50$ dB.

Sjá einnig fylgiskjal, Hljóðvistarskýrslu Eflu verkfræðistofu.

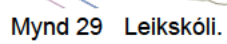
5.5.7 Kvaðir. Sjá kafla 5.5.8

5.5.8 Hindrunarfletir og hæðartakmarkanir

Hæðartakmarkanir sem gilda vegna flugs við Reykjavíkurflugvöll hafa þau áhrif að þjónustu- og íbúðarhús má ekki yfirstíga ákveðna hæð. Á skilmálamynd má sjá hæstu leyfilegu kóta aðkomuhæðar m.v. uppgefnar hámarkshæðir (m).

Sjá einnig kafla 4 Almennir skilmálar.

Sjá einnig tölulegar upplýsingar kafla 4.18, töflu 3.



5.6 Leikskóli

5.6.1 Húsgæð

Einnar hæðar leikskólabygging. Fjögurra deilda leikskóli. Kjallari er heimilaður. Möguleiki verði á samnýtingu húsnæðis með stúdentum, s.s. til fundarhalda, samkomuhalds.

5.6.2 Húshæðir og þök

Ein hæð ásamt kjallara. Húshæð er gefin upp sem hámarkshæð byggingar frá leiðbeinandi aðkomukóta. Þakform er frjálst.

5.6.3 Aðkomur, aðgengi.

Akstursaðkoma að leikskóla er syðst á lóð frá Nauthólsveg að bílastæðum og frá vistgötu – og torgrymi í norðri. Innri stígur liggur úr norðri að leikskólalóðinni.

5.6.4 Lóð.

Gert er ráð fyrir samnýtingu á útisvæði við þjónustubyggingu og leikskóla þar sem ákveðin samlegðaráhrif geta verið. Gamlan vatnstank frá stríðstímum er að finna lóð. Hann mætti nýta við lóðarhönnun.

5.6.5 Sorp

Aðstaða til flokkunar og geymslu sorps skal rúmast í sorpgeymslum innan byggingarreits og á sérmerktum reitum utanhúss, innan lóðar.

5.6.6 Hljóðvist og varnir

Hávaði á leikskólalóð frá bílaumferð er að stærstum hluta undir viðmiðunarmörkum reglugerðar um hávaða. Á bílastæði og svæði næst Nauthólsvegi er hljóðstig um 55 – 63dB frá bílaumferð. Staðsetning og hönnun leiksvæðis mun taka mið af þessu.

Hávaði frá flugumferð á lóðinni verður á bilinu 55 – 65 dB.

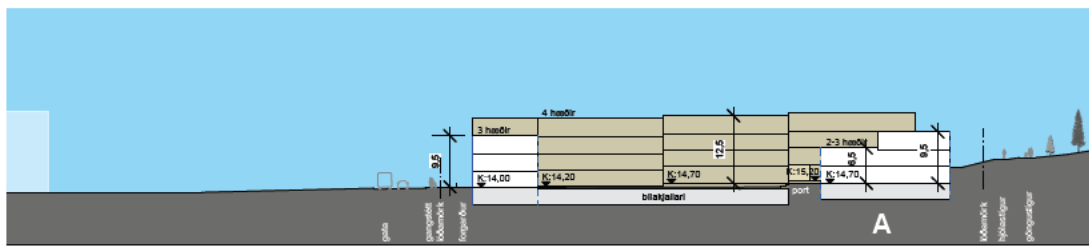
5.6.7 Kvaðir. Sjá kafla 5.6.8

5.6.8 Hindrunarfletir og hæðartakmarkanir

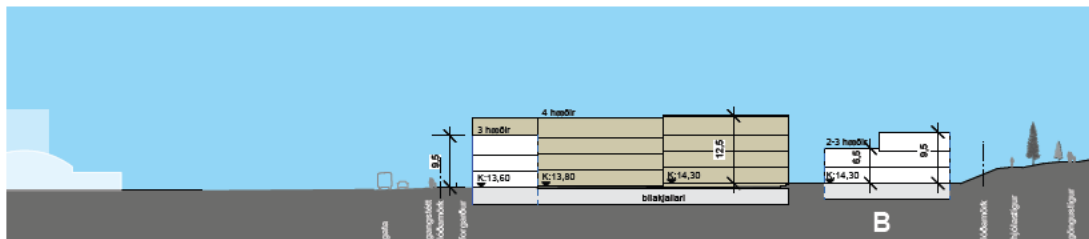
Hæðartakmarkanir sem gilda vegna flugs við Reykjavíkurlugvöll hafa þau áhrif að leikskólabygging má ekki yfirstíga ákveðna hæð. Á skilmálamynd má sjá hæstu leyfilegu kóta aðkomuhæðar m.v. uppgefna hámarkshæð (m).

Sjá einnig kafla 4 Almennir skilmálar.

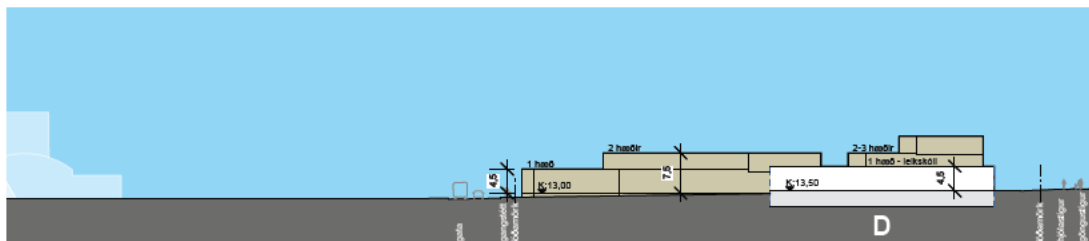
Sjá einnig tölulegar upplýsingar kafla 4.18, töflu 3.



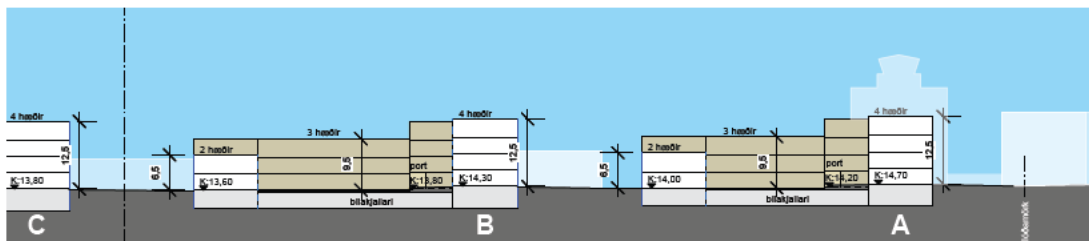
Snið a



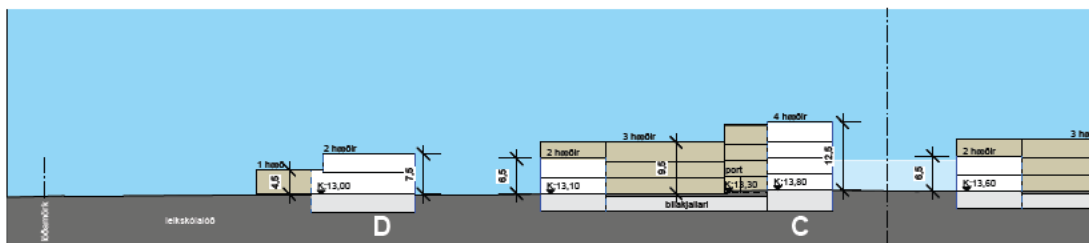
Snið b



Snið c



Snið d - norður



Snið d - suður

Mynd 30 Snið, skilmálateikning.

6 HEIMILDASKRÁ OG FYLGISKJÖL

6.1 Heimildaskrá

1. Háskólagarðar HR – Samkeppnistillaga Kanon arkitektar september 2014
2. Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030
3. Deiliskipulag HR frá 2007, breytt 2007 og 2008
4. Fornleifaskráning lóðar, Minjasafn Reykjavíkur, skýrsla nr. 130, 2006
5. Lög um mannvirki nr. 160/2010
6. Byggingarreglugerð 112/2012
7. Skýrsla Mannvits um hávaða frá flugi. 2009
8. Hljóðvistarathugun Verkís vegna Hjallastefnuskóla 2009
9. Reglugerð nr. 724/2008 um hávaða
10. Reglugerð nr. 737/2003 um meðhöndlun úrgangs
11. Samkeppnislýsing, 19. júní 2014
12. Skipulagslög nr. 123/2010
13. Skipulagsreglugerð nr. 90/2013
14. Skipulagsreglur Reykjavíkurflugvallar 2009
15. Lög um menningarminjar 80/2012

6.2 Fylgiskjöl

Hljóðvistarskýrsla Eflu verkfræðistofu.



Deið skipulagsbreyting þessi sem fengið hefur meðferð í samræmi við ákvæði 1. mgr. 43. gr. skipulagslaganna. 123/2010 var samþykkt í

þann _____ 20. og í _____ þann _____
 _____ 20. _____
 Til lagan var auglýst frá _____ 20. með
 stöðugsmæðafreiti til _____ 20.

Auglýsing um gildistöl breytingarinnar var birt í Beldi
 360 m artíðna þann _____ 20.

A	Uppläst	14 515
	läsning skivning	draga

KANON ARKITEKTAR

[illegible]

Stefna og skólærsgæsta (aðalstöðla)

[illegible]

Fyllaga að nýju deiliskipulagi

[illegible]

Útdráttur úr orðnarskrá og skilmálum.

For sale

2019-2020

Marknads- og skrupulagsherskur

- [illegible]

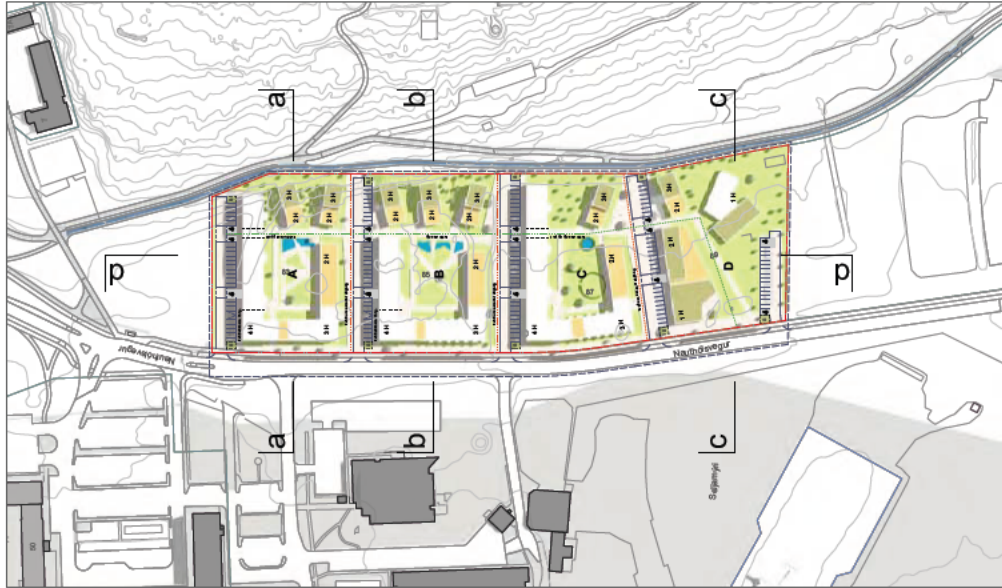
ATA FLA 3 - YRSUT BYGGÐAR, STÆÐIR OG MÍTINGARSLUTFALL[illegible]

Arhivski besedila so ena od ključnih virov informacij za raziskovalce, ki se ukvarjajo s študijem zgodovine, kulture in družbe. Vsebujejo dragocene dokumente, ki so bili shranjeni v arhivih in knjižnicah po vsej Sloveniji. Vsebujejo tudi besedila, ki so bila objavljena v tiskanih in elektronskih medijih. Arhivski besedila so ena od ključnih virov informacij za raziskovalce, ki se ukvarjajo s študijem zgodovine, kulture in družbe. Vsebujejo dragocene dokumente, ki so bili shranjeni v arhivih in knjižnicah po vsej Sloveniji. Vsebujejo tudi besedila, ki so bila objavljena v tiskanih in elektronskih medijih.



Greinsargerð með tillögu að breytingu á deiliskipulagi þar er gerð grein fyrir breytri tillögu, helstu forsendum, stefnu og skilmálum. Breytt útlaga byggir á

[illegible][illegible]



SKÝRINGARMYND DEILISKIPULAGS, m.kv. 1:1500



JAFNDÆGUR KL. 10



SKUGGAVARP

SUMARSÓSTÖÐUR KL. 10



JAFNDÆGUR KL. 13



SUMARSÓSTÖÐUR KL. 13



JAFNDÆGUR KL. 16



SUMARSÓSTÖÐUR KL. 16



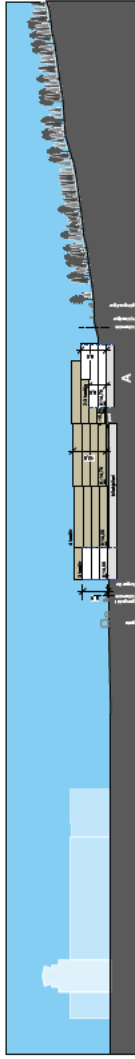
YFRITSMYND



VISTGÖTU OG TORGRÝMI FRÁ NAUTHÓLSVEGI



GARÐRÝMI UM PORT FRÁ NAUTHÓLSVEGI AÐ ÖSKJUHLÍÐ



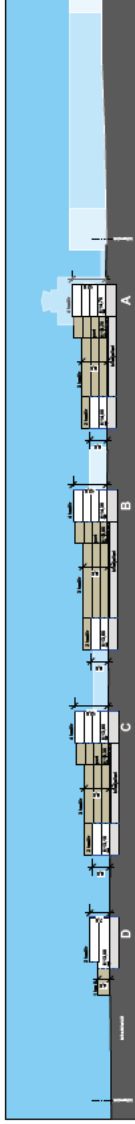
SNIF a mkv. 1:1000



SNIF b mkv. 1:1000



SNIFD c mkv. 1:1000



SNHΘ d mkv. 1:1000



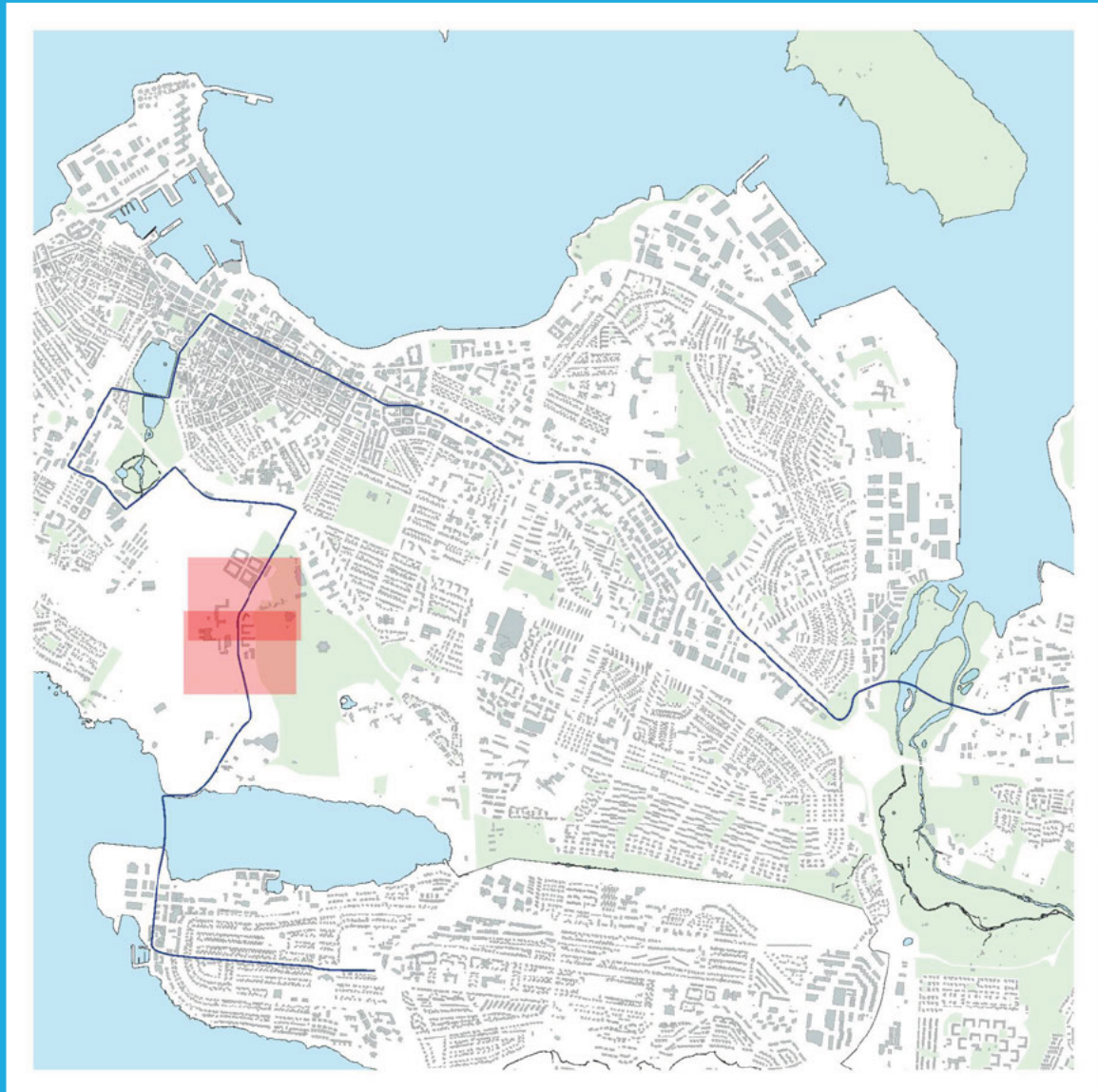
VISTGÖTU OG TORGRÝMI FRÁ ÖSKIUHLÍÐ

DEILISKIPULAG BORGARLÍNU

1. LOTA: NAUTHÓLSVEGUR

Greinargerð

12. september 2024





YFIRLIT

Hér væri viðeigandi að tilgreina aðlægar gildandi deiliskipulagsáætlanir sem munu breytast.

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

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

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

UPPBYGGING GREINARGERÐAR

Skipulagsgreinagerð þessi skiptist í 4 hluta:

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

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

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

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



GÖGN DEILISKIPULAGSINS

Deiliskipulag þetta er sett fram í eftirtöldum gögnum:

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

Á skýringaruppdætti eru mörk aðliggjandi deiliskipulagsáætlana ekki skv. samþykktum áætlunum heldur felld að þessu skipulagi án þess að þeim hafi verið breytt með formlegum hætti.

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.....	9
1.8. Hönnunarferill Borgarlínu	10
1.8.1. Frumdrög	10
1.8.2. Forhönnun	10
1.8.3. Verkhönnun	10
1.9. Hönnunarviðmið Borgarlínu.....	11
1.9.1. Leiðarljós	11
1.9.2. Algild hönnun	11
1.9.3. Áherslur fyrir hönnun gatna.....	11
1.9.4. Blágrænar ofanvatnslausnir	12
1.9.5. Gróður	12
1.9.6. Hljóðvarnir	13
2. DEILISKIPULAG BORGARLÍNU Í REYKJAVÍK – ALMENNT	14
2.1. Skipting deiliskipulags Borgarlínu	14
2.2. Skipulagsmörk Borgarlínu	14
2.3. Tilgangur og markmið	14
2.4. Almennar forsendur Borgarlínu og umhverfismat	15
3. DEILISKIPULAG BORGARLÍNU UM NAUTHÓLSVEG	16



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



1. ALMENNAR UPPLÝSINGAR OG FORSENDUR

1.1. HVAÐ ER BORGARLÍNA?

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

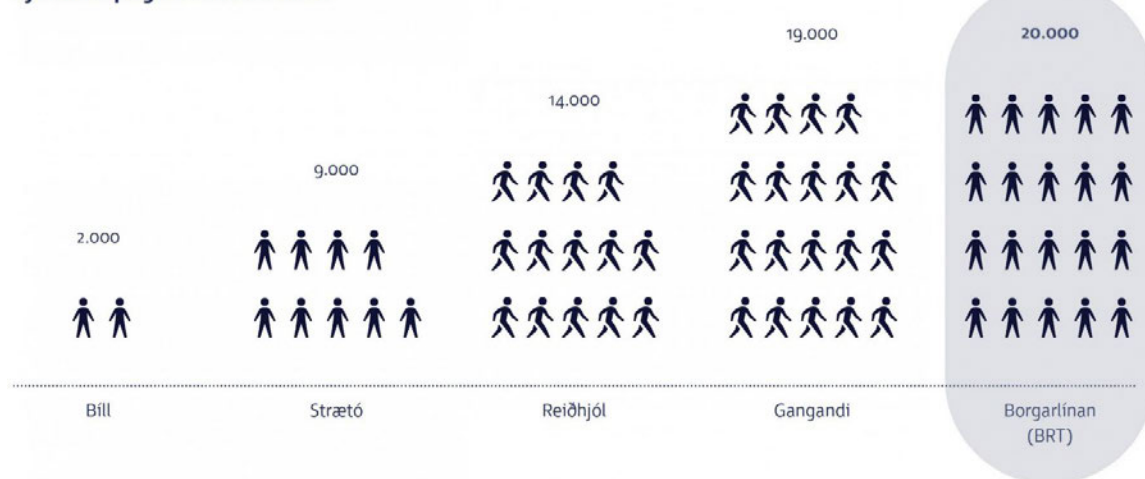
Borgarlínan, hágæðakerfi almenningssamgangna, er samvinnuverkefni sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu og Vegagerðarinnar. Ákvörðun um Borgarlínuna byggir á samgöngusáttmála ríkis og sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu, Svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 2040, samgönguáætlun 2020–2034 og aðgerðaráætlun 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.

Fyrst þarf að gera breytingar á aðliggjandi deiliskipulagsáætlunum sem kalla bæði á breytt mörk deiliskipulagssvæða og breytt lóðamörk (amk fyrir HR-deiliskipulag).

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 hámarksþéttleika íbúðarbyggðar og blandaðrar byggðar eftir staðsetningu í borginni, annars vegar vegna nálægðar við almenningssamgöngur og hins vegar vegna nálægðar við fjölbreytta atvinnukjarna.

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

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

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

1.4. SAMBAND AÐALSKIPULAGS OG SVÆÐISSKIPULAGS

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

1.4.1. Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins

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

1.5. SAMBAND DEILISKIPULAGS OG UMHVERFISMATS

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

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

1.5.1. Yfirlit yfir vægi áhrifa

Í töflunni hér að neðan má sjá yfirlit yfir heildaráhrif Borgarlínunnar byggt á niðurstöðum umhverfismats. Tilkoma Borgarlínu styrkir borgarþróun með þéttingu byggðar og hefur þannig jákvæð áhrif á borgarumhverfi, loftgæði, loftslag, samgöngur og umferðaröryggi, lýðheilsu og 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.

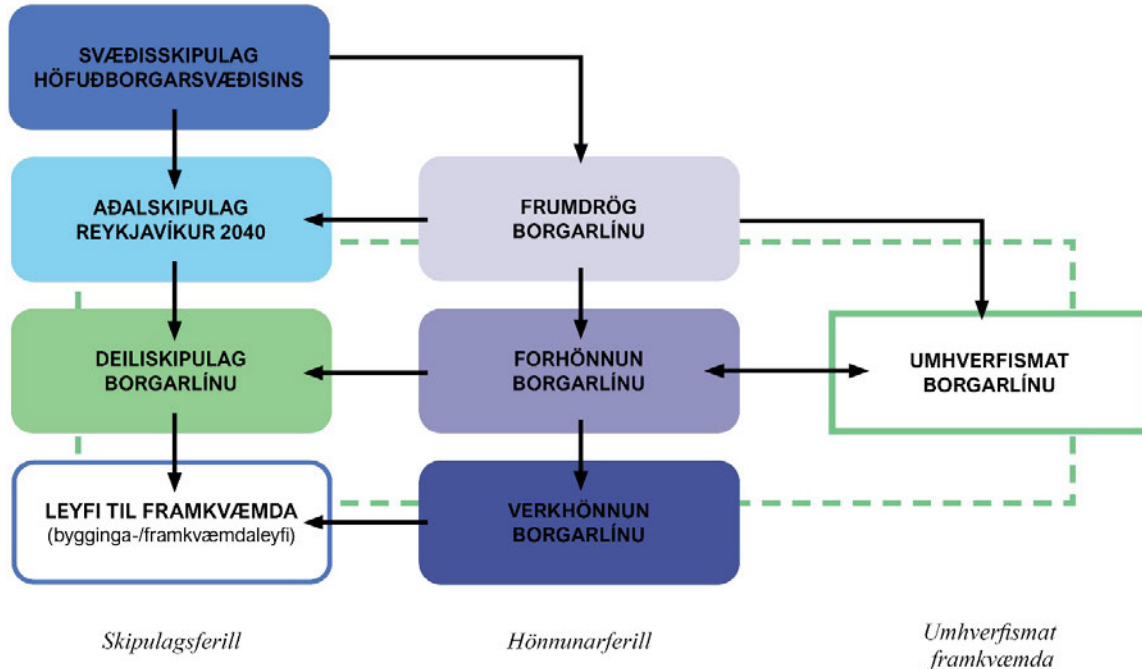
Þó er unnt að veita framkvæmdaleyfi á grundvelli aðalskipulags án deiliskipulagsgerðar eða grenndarkynningar, ef gerð er grein fyrir framkvæmdinni og fjallað ítarlega um hana í aðalskipulaginu. Í þeim tilvikum, sem veiting framkvæmdaleyfis kallar á gerð deiliskipulags, getur sveitarstjórn þó veitt framkvæmdaleyfi 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 verkeikningar að liggja fyrir og samþykkt deiliskipulag.

1.9. HÖNNUNARVIÐMIÐ BORGARLÍNU

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

1.9.1. Leiðarljós

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

Mannlegur skali:

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

Kennileiti Borgarlínu:

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

Stutt við staðbundin sérkenni

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

1.9.2. Algild hönnun

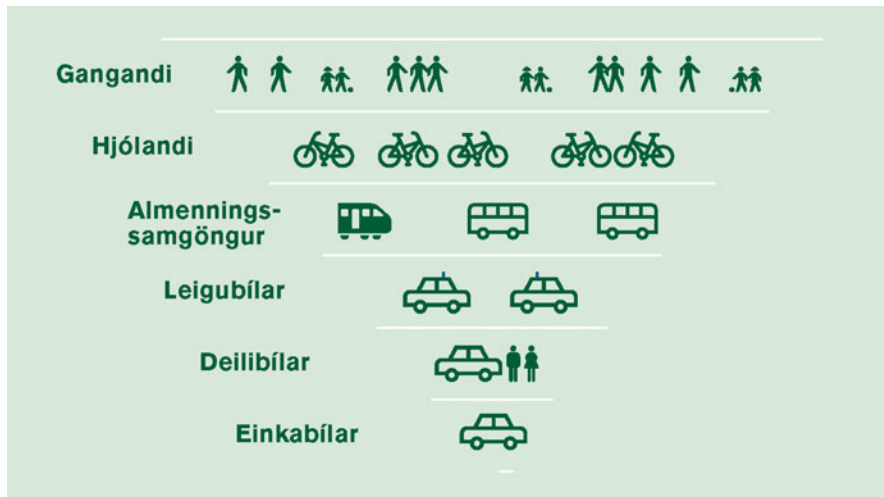
Við hönnun Borgarlínunnar skal notast við leiðbeiningarnar *Hönnun fyrir alla, algild hönnun utandyra* og kröfum fylgt, nema í algjörum undantekningum, og skal þá sérstaklega tilgreina það og rökstuddar ástæður þess. Á stöðvum Borgarlínunnar þarf m.a. að tryggja að:

- Landhalli stöðvarpalls og niðurtekt séu samkvæmt viðmiðum.
- Á stöðvum séu bekkir með bak- og armstuðningi.
- Til hliðar við 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. Göturýmið nær til göngu- og hjólastíga beggja vegna götu, bílastæða við götur, umferðareyja og ofanvatnsrása. Taka skal mið af aðgengi fyrir alla við hönnun götúrýmanna.

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.

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 nágrenni, ýmist



innan deiliskipulagssvæðis eða á aðliggjandi svæðum eftir samkomulagi við viðkomandi lóðarhafa.

- Velja skal plöntur út frá heildrænu sjónarmiði t.d. samspil við núverandi gróður, jarðveg og loftslag.
- Gróðursetja skal fjölbreyttar tegundir runna og plantna sem eru mismunandi að hæð og gerð. Einnig skal huga að fjölbreytileika í lauf- og blómskrúði eftir árstíðum.
- 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 ofanvatnsrásum 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 mótvægisaðgerðir.

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

Hér væri eðlilegt að vísa í hljóðskýrslu/hávaðareikninga sem fylgigagn við deiliskipulag, eins og almennt tíðkast við deiliskipulagsgerð þar sem um umferð er að ræða. Óskað er eftir hljóðskýrslu svo unnt sé að sjá hver áhrif deiliskipulagið hefur á byggð HR.



2. DEILISKIPULAG BORGARLÍNU Í REYKJAVÍK – ALMENNT

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

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

2.1. SKIPTING DEILISKIPULAGS BORGARLÍNU

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

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

2.2. SKIPULAGSMÖRK BORGARLÍNU

Alla jafna liggja skipulagsmörk deiliskipulags Borgarlínu við lóðarmörk meðfram göturýminu.

Meginmarkmiðið er að deiliskipulagið nái almennt yfir borgarland (þar með talið götur), almannarýmið, og skiptingu þess. Undantekningar eru á þessari meginreglu t.d. þegar lóðarmörkum er breytt, en fjallað er sérstaklega um afmörkun þessa deiliskipulags í kafla 3.1.

Mikilvægast er að deiliskipulagssvæði myndi heildstæða einingu þar sem sett er fram heildstæða 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 loftslagsmálum. 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 NAUTHÓLSVEG

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

Hluti skipulagssvæðis er innan annarra lóða, þ.m.t. HR, þar til samið hefur verið um breytingu lóðamarka og gildandi deiliskipulags.

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

Ekki hafa verið gerðar breytingar á HR deiliskipulagi og ekki liggur fyrir samkomulag þar um þegar þetta skipulag er samþykkt til auglýsingar.

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

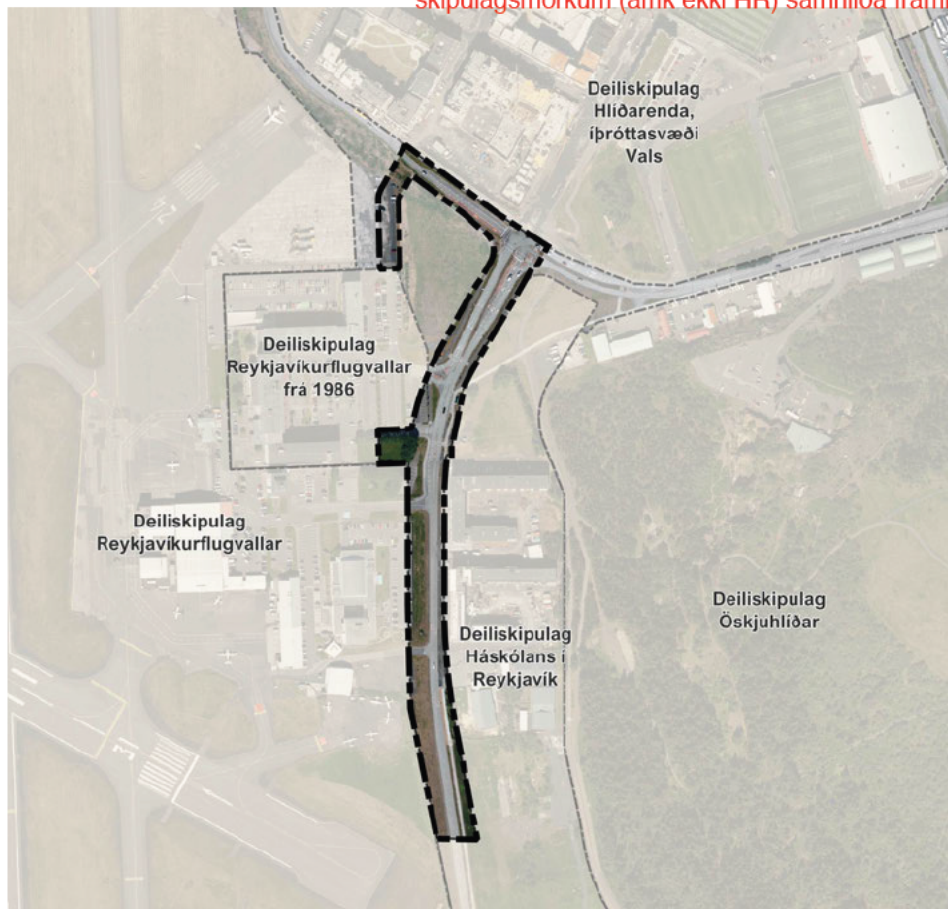
Heiti deiliskipulags	Lengd (m)	Stöðvar	Afmörkun
Deiliskipulag Borgarlínu: Nauthólsvegur	684	Öskjuhlíð	Frá gatnamótum Nauthólsvegar og Arnarhlíðar að lóðamörkum Menntasveigs.

3.1. AFMÖRKUN

Ekki skv. gildandi skipulagsáætlunum.

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

Ekki eru lagðar fram breytingar aðliggjandi deiliskipulagsáætlana, þ.m.t. skipulagsmörkum (amk ekki HR) samhliða framlagningu þessarar tillögu.



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

3.1.1. Breytt lóðarmörk

Lóðarmörk eru sýnd á deiliskipulagsuppdraetti, bæði núverandi og breytt lóðarmörk. Breyta þarf lóðarmörkum Nauthólsvegur 50-52 (Hótel Natura) og lóðarmörkum Nauthólsvegur 79, 81, 85, 87 og 89. Núverandi lóðarmörk ná inn á skipulagssvæðið en með breyttum lóðarmörkum verða þau utan skipulagsmarka. Lóðin er skráð Nauthólsvegur 83.

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

Ekki hafa verið gerðar breytingar á lóðarmörkum HR og ekki liggur fyrir samkomulag þar um.



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

Lóðarmörk HR hafa ekki verið brottfelld.



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

Lóðamörk HR hafa ekki verið brottfelld. og ekki samkomulag þar um.

3.2. STAÐAN Í DAG OG HELSTU BREYTINGAR FRÁ NÚVERANDI ÁSTANDI

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

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

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



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

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

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

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

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

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

Helstu breytingar á Nauthólsvegi samkvæmt tillögunni verða:

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

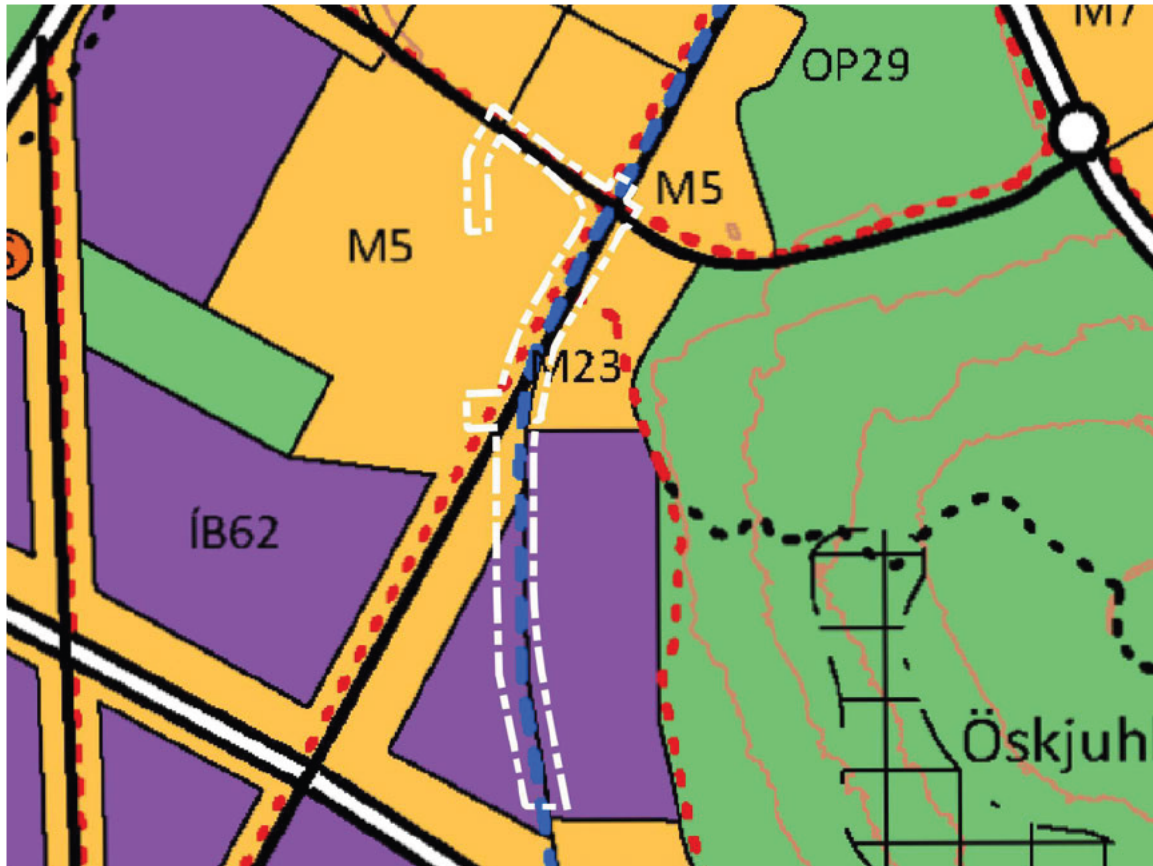
3.2.1. Landnotkun samkvæmt Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040

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

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

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

Deiliskipulagið er í samræmi við ákvæði aðalskipulagsins.



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

3.2.2. Núgildandi deiliskipulagsáætlanir fyrir svæðið

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

Deiliskipulags- og lóðamörkum HR hefur ekki verið breytt samhliða framlagningu þessarar deiliskipulagstillögu.

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

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



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

3.2.3. Menningarminjar

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.2.4. Mengaður jarðvegur

Taka skal mið af skrá Umhverfisstofnunar yfir 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 NAUTHÓLSVEG

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

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

3.3.1. Stöðvar

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

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

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

3.3.1.1. Öskjuhlíð

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

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

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

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

Stöðvar Borgarlínu – Nauthólsvegur: Öskjuhlíð

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

Stærðir:

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



3.3.1.2. Aðkomusvæði stöðva

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

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

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

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

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

3.3.2. Borgarlínubrautir

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

Borgarlínubrautir/sérými almenningssamgangna – Nauthólsvegur

- Tvær sérakreinar saman, miðjusettar
- Breidd sérýmis, tvær sérakreinar, með kanti: 7 m

3.3.3. Hjólastígar

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

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

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

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

Hjólastígar – Nauthólsvegur

Lágmarksbreiddir:

- Einstefnustígar 2 m samsíða göngustígum
- Yfirborð slétt

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

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



3.3.4. Göngustígar

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

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

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

Göngustígar – Nauthólsvegur

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

3.3.5. Kvöð um göngutengingu

Á 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.

3.3.6. Göngu- og hjólapveranir

Á deiliskipulagsupprætti eru göngu- og hjólapveranir merktar sérstaklega. Tvær tegundir þverana.

3.3.6.1. Þveranir yfir Borgarlínubrautir

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

3.3.6.2. Upphækkaðar þveranir

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

3.3.7. Gatnamót

3.3.7.1. Ljósastýrð gatnamót

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

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

Nauthólsvegur-Arnarhlíð-Flugvallarvegur-Hlíðarfótur

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

Nauthólsvegur-Hótel Reykjavík Natura

Bætt við gatnamótum með því að sameina innkeyrslur.

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



Nauthólsvegur-Flugstjórnarmiðstöð

Bætt við gatnamótum með því að sameina innkeyrslur.

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

3.3.7.2. T-gatnamót

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

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

Milli Nauthólsvegar 79 og 81

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

Milli Nauthólsvegar 83 og 85

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

Milli Nauthólsvegar 87 og 89

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

3.3.7.3. Undantekningar

Gatnamót sem eru hvorki ljósastryrð né T-gatnamót.

Hlíðarfótur-Fálkahlíð

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

3.3.8. Akbrautir

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

3.3.9. Bílastæði

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

3.3.10. Hjólastæði

Gert er ráð fyrir hjólastæðum á aðkomusvæði stöðvar.

Hjólastæði - Nauthólsvegur

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

3.3.11. Svigrúm

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

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

**3.3.12. Opin svæði**

Opin svæði á uppdrætti 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.

3.3.13. Gróður

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.

3.3.13.1. Hæðartakmarkanir flugvallar

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



4. SAMRÁÐ

Verkefnastjóri Borgarlínu sendi póst 20. nóv. 2023 til HKB/Kanon (BSS/USK í cc) og tilkynnti um síðustu metra forhönnunar og þ.a.l. væntanlegra breytinga HR skipulags. Fundað var nokkrum sinnum á árinu 2024 en tillagan lögð fram og samþykkt í lögformlegt auglýsingaferli án þess að fyrir lagi samkomulag við HR.

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.

4.1.1. Kynning lýsingar

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

4.2. HVERNIG GETUR ÞÚ KOMIÐ ATHUGASEMDUM AÐ?

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

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

4.2.1. Umsagnaraðilar

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

Eftirfarandi umsagnaraðilar fá skipulagstillöguna senda til sín til umsagnar:

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

MINNISBLAÐ

Verknúmer 2200-642	Verkkaupi Reykjavíkurborg	Dagsetning 20. mars 2018
Verkheiti Deiliskipulag Nauthólsvegur		
Málefni Hávaði frá umferð		
Sendandi Margrét Aðalsteinsdóttir		
Dreifing Helga Bragadóttir Kanon, Halldóra Bragadóttir Kanon Stefán Finnsson Reykjavíkurborg		

INNGANGUR

Hér verður greint frá helstu niðurstöðum kortlagningar á hávaða vegna deiliskipulags við Nauthólsveg í Öskjuhlíð. Um er að ræða íbúðir fyrir námsmenn og aðra sem tengjast starfsemi HR og þekkingarfyrirtækja í nágrenninu ásamt skóla og þjónustubyggingu. Helstu hávaðauppsprettur á svæðinu eru umferð ökutækja og flugumferð um Reykjavíkflugvöll. Niðurstöður hljóðkorta miðast við upplýsingar sem fyrirliggjandi eru um staðsetningu, hæð og gerð bygginganna. Settar eru fram hugmyndir að lausnum til að leysa hljóðvanda við íbúðarhúsin. Umferðarforsendur taka mið af fyrirhugaðri uppbyggingu. Breytingar á skipulagi og uppbyggingu getur haft áhrif á niðurstöður hljóðreikninga og þar með umfang hljóðvarna.

HLJÓÐÚTREIKNINGAR

Gerðir voru útreikningar á umferðarhávaða við Nauthólsveg í Reykjavík. Sett var upp þrívíddarlíkan sem sýnir dreifingu hljóðs um svæðið. Hávaðareikniforritið SoundPLAN 7.4 var notað við hljóðreikningana og hljóðstigið reiknað samkvæmt samnorrænu reiknilíkani í samræmi við kröfur reglugerðar.

Forsendur

Hljóðstig á svæðinu við Nauthólsveg var reiknað samkvæmt reglugerð um hávaða nr. 724/2008. Viðmiðunargildi samkvæmt reglugerð um hávaða frá umferð ökutækja er $L_{Aeq} = 55$ dB(A) við opnanlega glugga og í nágrenni þegar starfandi flugvalla er krafa um að hljóðstig frá flugumferð fari ekki yfir $L_{den} = 65$ dB(A) við húsvegg, en þó má hljóðstigið vera hærra við húsvegg ef tryggð er bein aðfærsla útilofts um hljóðgildrur [Reglugerð um hávaða, Umhverfissráðuneytið 2008]. Viðmiðunargildi um hávaða innanhúss er 30 dB(A). Viðmiðunargildin "innanhúss" miðast við lokaðan glugga en opnar loftrásir. Ekki er tekið tillit til allra mögulegra áhrifapátta hljóðstigs frá umferð, hvorki í reglugerð um hávaða né í hinum samnorræna reiknistaðli. Sem dæmi er jafn meðalhraði á umferð á öllum götum og ekki tekið tillit til breytilegrar hröðunar við gatnamót.

Útreikningar á umferðarhávaða

Miðað er við að yfirborð vega sé malbik og miðast allt hljóð þ.e. endurkast og hljóðísog, við það. Reiknað er frísviðsgildi sem punktildi fyrir hvert hús og er það gildið sem miða skal við í reglugerð. Punktildið er reiknað í 2 m hæð yfir gólfplötum húsanna. Einnig er reiknað hljóðstig fyrir svæðið í heild og niðurstöðurnar sýndar á meðfylgjandi myndum. Þá má sjá litakvarða sem sýnir dreifingu hávaða í 2 m hæð yfir jörð og gefur það góða mynd af hljóðstiginu umhverfis húsin. Er það reiknað með einu endurkasti frá byggingunum. Hljóðstigið var reiknað fyrir tvö tilfelli, núverandi umferð og framtíðarumferð. Gerð er grein fyrir helstu umferðarforsendum á

meðfylgjandi myndum. Skiltaður hraði er 50 km/klst á Nauthólsvegi. Með því að lækka umferðarhraða úr 50 km/klst í 40 km/klst má gera ráð fyrir að umferðarhávaði geti lækkað um allt að 1,4 dB. Fengnar voru upplýsingar um núverandi umferð frá umferðartalningum á Nauthólsvegi vorið 2015 og frá í janúar 2016. Við áætlun framtíðarumferðar er tekið mið af breyttum ferðavenjum borgarbúa til samræmis við aðalskipulag Reykjavíkur. Fyrir utan háskólagarðana gerir áætlunin ráð fyrir að uppbygging á svæði HR verði lokið sem og á lóð við hlið háskólans þar sem gert er ráð fyrir atvinnustarfssemi. Gert er ráð fyrir að þeirri uppbyggingu verði lokið árið 2030.

NIÐURSTÖÐUR ÚTREIKNINGA Á UMFERÐARHÁVAÐA

Hér verður greint frá helstu niðurstöðum kortlagningar á hávaða umhverfis deiliskipulagsreitinn. Niðurstöður útreikninga á hljóðstigi má sjá á meðfylgjandi myndum og í töflum hér að neðan. Taflan sýnir hljóðstig við húshliðar skv. niðurstöðum líkanreikninga. Hljóðstigið reiknast hæst um 66 dB(A) á 1. hæð m.v. framtíðarumferð. Á 2.-3. hæð reiknast hljóðstigið 29-63 dB(A).

Tafla 1: Hljóðstig við húshliðar m.v. núverandi umferð.

Bygging	1. hæð hljóðstig dB(A)	Efri hæðir hljóðstig dB(A)
A1	31-62	34-63
A2	34-41	36-47
A3	32-45	36-49
B1	29-62	30-62
B2	32-38	35-39
B3	31-36	34-39
B4	31-41	34-45
C1	30-61	31-61
C2	28-38	30-45
D1	44-61	47-61
D2	29-42	34-45
D3	45-46	-
E1	35-62	36-62
E2	37-46	40-52
E3	39-43	42-49
F1 - skóli	33-63	34-63

Tafla 2: Hljóðstig við húshliðar m.v. framtíðar umferðarmagn.

	1. hæð hljóðstig dB(A)	Efri hæðir hljóðstig dB(A)
A1	34-64	37-64
A2	36-44	39-51
A3	35-47	37-51
B1	33-64	33-65
B2	34-38	37-42
B3	33-44	37-48
C1	33-65	34-65
C2	32-41	33-48
D1	47-64	50-64
D2	32-45	37-48
D3	48-49	-
E1	38-64	39-65
E2	41-50	44-56
E3	43-46	46-51
F1 - skóli	36-66	37-66



Mynd 1: Hljóðstig m.v. núverandi umferðarmagn.



Mynd 2: Hljóðstig m.v. framtíðar umferðarmagn.

Hávaði frá flugumferð

Við mat á hávaða frá flugumferð um Reykjavíkflugvöll var notast við niðurstöður skýrslu frá því í ágúst 2014 sem verkfræðistofan Mannvit vann fyrir Isava og heitir: Reiknað DENL-hljóðstig af flugumferð um Reykjavíkflugvöll, Greinargerð um kortlagningu hávaða frá Reykjavíkflugvelli árið 2013. Reiknað er hljóðstigið L_{den} fyrir þrjár umferðarmestu mánuði ársins. Meðaltalsumferð þessa 3 mánuði voru 5.537 flughreyfingar á mánuði.

Sé niðurstaða hávaðkortsins skoðuð má sjá að hljóðstig frá flugumferð á deiliskipulagsreitnum er að mestu leiti á bilinu $55 \leq < 60$ dB(A). Þó er syðsti partur deiliskipulagsreitsins að hluta til með hljóðstig á bilinu $60 \leq < 65$ dB(A). Ljóst er að hljóðstig frá flugumferð um Reykjavíkflugvöll er því undir kröfum hávaðareglugerðar fyrir þegar starfandi flugvelli, $L_{den} = 65$ dB(A), við Háskólagarða. Ef um nýjan flugvöll væri að ræða væru viðmiðunarmörkin vegna hávaða frá flugumferð $L_{den} = 55$ dB(A). Hljóðstig innan hús frá flugumferð má ekki vera meiri en $L_{eq24} = 30$ dB(A) og $L_{AFmax5\%} = 90$ dB(A) utan við hús vegg að nóttu. Taka þarf tillit til þessara krafna við hönnun bygginganna.

Dvalarsvæði á lóð

Byggingarnar mynda samhangandi skeifu með sameiginlegu útisvæði í miðjunni. Byggingarnar eru því hljóðskermendi fyrir útisvæðið og er hljóðstig þar því á bilinu 20-25 dB(A). Karfan um hljóðstig á dvalarsvæði á lóð, $L_{eq} < 55$ dB(A), er því uppfyllt. Gera má ráð fyrir að hávaði á útisvæði vegna flugumferðar verði á bilinu $L_{den} = 55 - 60$ dB(A). Byggingarnar munu ekki veita sama skjól á útisvæðum gegn flughávaða eins og fyrir umferð ökutækja vegna afstöðu hljóðgjafa og útisvæðis.

Byggingin á reit F1 er L-laga með sameiginlegu útisvæði í miðjunni. Byggingin eru því hljóðskermendi fyrir útisvæðið og er hljóðstig reiknast þar $L_{eq} < 50$ dB(A). Karfan um hljóðstig á dvalarsvæði á lóð, $L_{eq} < 55$ dB(A), er því uppfyllt. Gera má ráð fyrir að hávaði á útisvæði vegna flugumferðar sé $L_{den} < 55$ dB(A).

Skólalóð

Hávaði á skólalóð frá bílaumferð er að stærstum hluta undir viðmiðunarmörkum reglugerðar. Byggingin myndar samhangandi skeifu með útisvæði í miðjunni. Hljóðstig á því svæði er $L_{eq} < 45$ dB(A). Á bílastæði og framan við byggingu er hljóðstigið um $L_{eq} = 60-66$ dB(A). Staðsetning og hönnun leikssvæði þarf að taka mið af þessu. Hávaði frá flugumferð á lóðinni er $L_{den} < 55$ dB(A) skv. hávaðakorti, en þó er ljóst að hámarkshljóðstig þegar flugvél flýgur yfir verður mun hærra.

MÓTVÆGISAÐGERÐIR

Ljóst er að þörf er á mótvægisáðgerðum á áhrifasvæði Nauthólsvegar og Reykjavíkflugvallar. Nákvæm útfærsla mótvægisáðgerða fer fram á seinni stigum hönnunar. Samkvæmt forskoðun á hljóðvörnum má lækka hljóðstigið lítillega með 1,2 m háum veggjum meðfram götu/gangstétt, sjá nánar á meðfylgjandi hljóðkortum. Ekki er talið raunhæft að verja efri hæðir húsanna með mótvægisáðgerðum af þessu tagi en beita mætti byggingartæknilegum lausnum á þau hús sem við á, til að uppfylla kröfur um hljóðstig innandyrna. Krafa í reglugerð um hljóðstig innandyrna er að hljóðstigið sé undir $L_{eq} = 30$ dB(A). Hljóðstig utandyrna er yfir viðmiðunarmörkunum á vesturhlið fyrirhugaðra bygginga og hér því gert ráð fyrir að beita þurfi byggingartæknilegum lausnum til að tryggja að lágmarkskröfur reglugerðar innandyrna séu uppfylltar. Það á bæði við hávaða frá bíla- og flugumferð. Slíkar lausnir verða skoðaðar á seinni stigum hönnunar.

Deiliskipulag reitsins gerir ráð fyrir U og L-laga byggingum næst Nauthólsvégi. Byggingarnar hafa því eina eða fleiri hljóðlata hlið. Byggingar sem standa innar á lóðinni (fjær vegi) eru með viðunandi hávaða frá umferð og uppfylla kröfuna um hljóðstig undir $L_{eq} = 55$ dB(A). Þar sem hávaði er yfir viðmiðunarmörkum er lagt upp með að íbúðir hafi eina hljóðlata hlið og skipulag íbúðar sé þannig að íbúð nái í gegnum bygginguna og að viðkvæm rými snúi að hljóðlátu hliðinni. Sama á við um skólabygginguna, en viðkvæm kennslurými ættu að snúa að hljóðlátu hlið byggingarinnar.

Hluti af íbúðum, einstaklingsherbergjum og einstaklingsíbúðum mun ekki ná í gegnum bygginguna og munu því ekki uppfylla kröfuna um eina hljóðlata hlið. Í slíkum tilfellum er hægt að beita mótvægisáðgerðum með því að staðsetja glugga þannig að þeir snúi að lokuðum svölum á a.m.k. einu svefnherbergi. Svalalokuninni verður að vera hægt að loka alveg, en einnig verður að vera hægt að opna þær. Mælt er með að hljóðisogandi efnum verði komið fyrir á svölum til að hávaðinn þar verði minni og hljóðvistin þægilegri. Annar möguleiki væri að staðsetja glerskyldi framan við opnanleg fög svefnherbergja. Þannig mætti mögulega opna glugga út í hljóðlátara umhverfi en ella.

Tryggja þarf að fullnægjandi hljóðstig fáið á svölum íbúða og er mælt með því að þær verði staðsettar á hljóðlátu hlið hússins. Byggingar sem standa innar á lóðinni (fjær vegi) eru með viðunandi hávaða frá umferð og uppfylla kröfuna um hljóðstig undir $L_{eq} = 55$ dB(A).

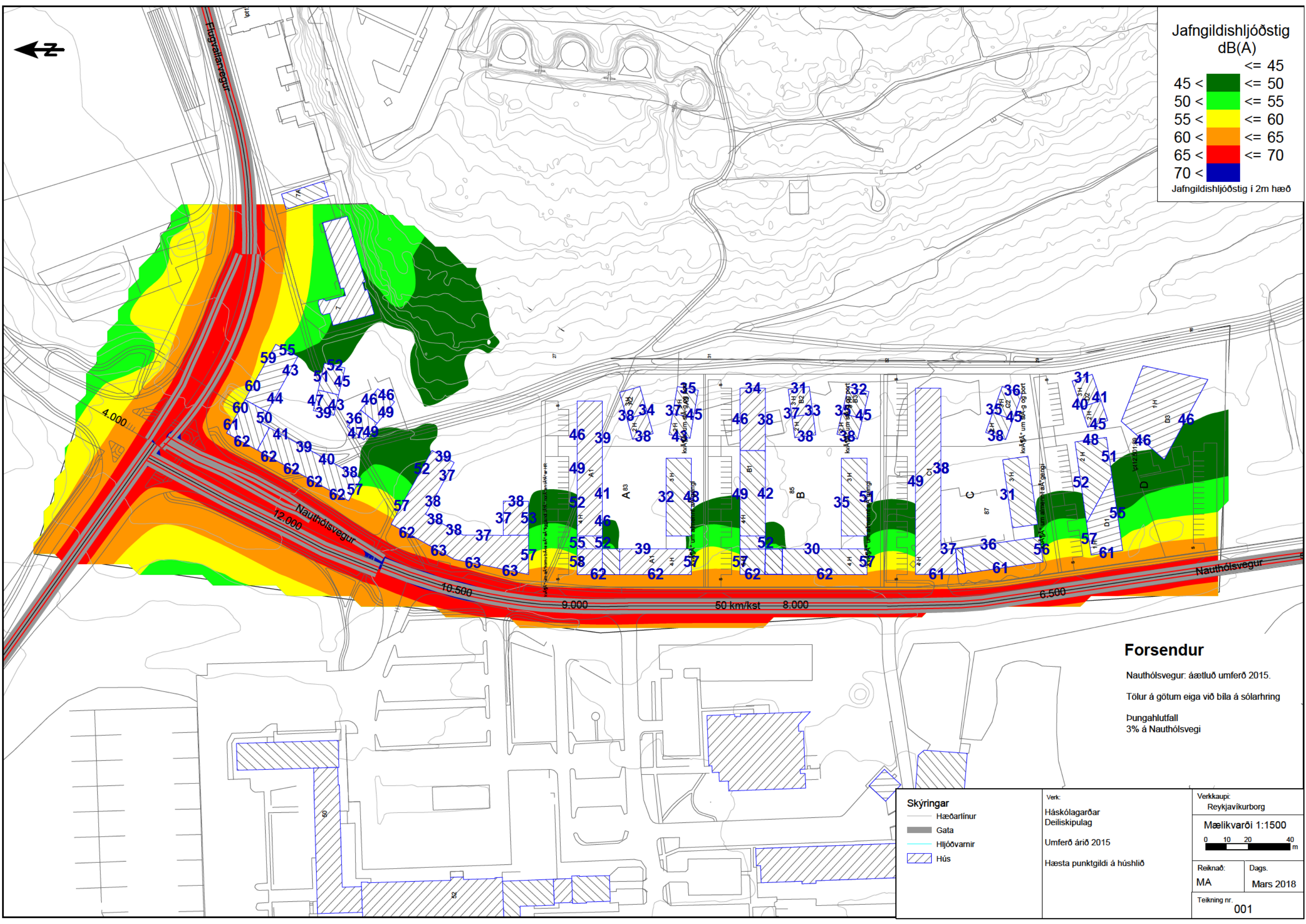
SAMANTEKT

Hávaði er að hluta til yfir viðmiðunarmörkun reglugerðar um hávaða á deiliskipulagsreitnum. Á seinni stigum hönnunar þarf að staðfesta í hljóðskýrslu að valdar lausnir fyrir útveggi og svalir uppfylli kröfur reglugerðar til innihljóðstigs og hljóðstigs til útisvæða á svölum. Ef svalir snúa út að Nauthólsvegi þurfa þær að hafa þétt handrið og hljóðísog í lofti til að dempa óæskilegt endurkast. Þar sem hávaði á svölum fer yfir $L_{eq} = 55 \text{ dB(A)}$ þarf að reikna hversu hátt handriðið þarf að vera til að uppfylla kröfurnar. Sameiginlegt útisvæði á lóð er með viðunandi hljóðstig.

VIÐAUKI – HLJÓÐKORT

001: Núverandi umferð, hljóðkort í 2 m hæð

101: Framtíðarumferð, hljóðkort í 2 m hæð



**Jafngildishljóðstig
dB(A)**

<= 45
45 < <= 50
50 < <= 55
55 < <= 60
60 < <= 65
65 < <= 70
70 <

Jafngildishljóðstig í 2m hæð

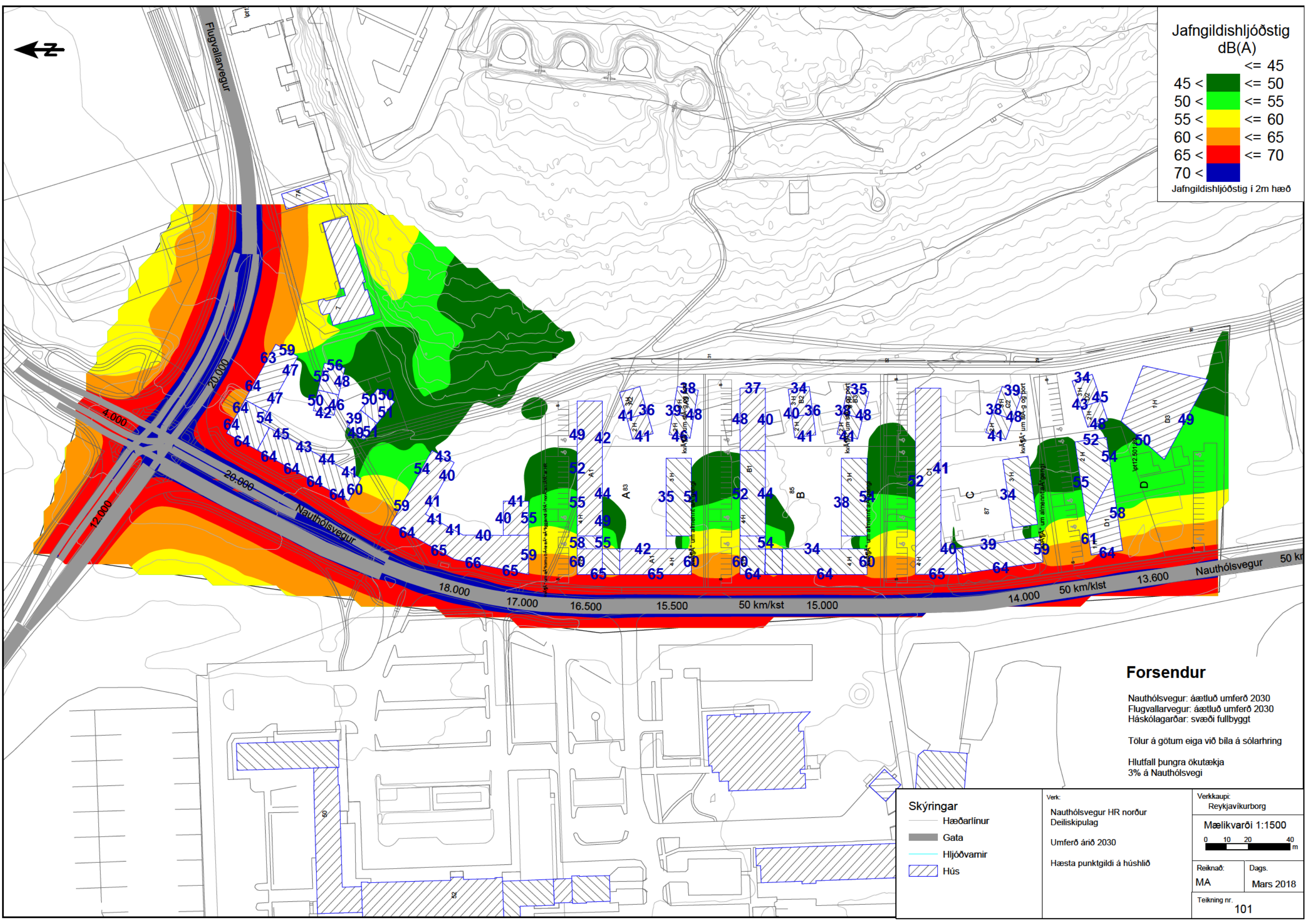
Forsendur

Nauthólsvegur: áætluð umferð 2015.

Tölur á götum eiga við bíla á sólarhring

Pungahlutfall
3% á Nauthólsvegi

Skýringar Hæðarlínur Gata Hljóðvarnir Hús	Verk: Háskólagarðar Deiliskipulag	Verkkaupi: Reykjavíkurborg	
	Umferð árið 2015	Mælikvarði 1:1500	
	Hæsta punktgildi á húshlið	0 10 20 40 m	
		Reiknað: MA	Dags: Mars 2018
	Teikning nr. 001		



Jafngildishljóðstig
dB(A)

<= 45
45 < <= 50
50 < <= 55
55 < <= 60
60 < <= 65
65 < <= 70
70 <

Jafngildishljóðstig í 2m hæð

Forsendur

Nauthólsvegur: áætluð umferð 2030
Flugvallarvegur: áætluð umferð 2030
Háskólagarðar: svæði fullbyggt

Tölur á götum eiga við bíla á sólarhring

Hlutfall þungra ökutækja
3% á Nauthólsvegi

Skýringar — Hæðarlínur — Gata — Hljóðvamar — Hús	Verk: Nauthólsvegur HR norður Deiliskipulag	Verkkaupi: Reykjavíkurborg	
	Umferð árið 2030	Mælikvarði 1:1500	
	Hæsta punktildi á húshlið	0 10 20 40 m	
		Reiknað: MA	Dags: Mars 2018
	Teikning nr. 101		

Karen Rós Róbertsdóttir

Umsögn birt **12.02.2025**

Ég vinn hjá Isavia á Nauthólsvegi. Ég held að þið skiljið ekki svæðið. Það er oft *mjög* mikil umferð þarna nú þegar þegar fólk fer heim. Maður þarf að ákveða hvort hann fer heim kl. 15:30 eða kl. 18:00 til að forðast henni. Og þú ætlar að gera málið verra. Afsöknin að "það verður færri á bíl" gengur ekki samkvæmt notkunarspánni ykkur, þar sem langfleiri ferðir verða ennþá á bíl en á Borgarlínu. Og íbúafjöldinn vex áfram

Ég bý í sveitinni. Ég ber ábyrgð að bregðast hratt við ef einhver hringi í mig; það er takmarkaður viðbragðstími í miðstöðunni. Ef þú hægir enn meira á umferðinni þá *get ég ekki unnið starfið mitt*. Vinsamlega hætta að reyna að gera lífið eins ömurlegt og hægt er fyrir (raf)bílaeiginendur eins og ég, til að reyna að þvinga alla í borgarlínu, sama hvað þeir vilja.

Ef þú ætlar að gera umferðarteppur þarna enn verra þá vinsamlegast gera *eitthvað* til að bæta umferðinni þarna. *LANG*best væri að bæta við bílaákreinar - eða jafnvel bara 1 akrein sem skiptir um átt um morgunn / um kvöldið - á brúnni sem þið ætluð að byggja yfir Fossvogi. Þetta væri ástæða til að halda upp á daginn ef þið mynduð gera það - umferðarteppurnar myndu hverfa! En svarið frá ykkur verður örugglega nei. Og þannig má ég vinsamlegast biðja *að minnsta kosti* að framlengja beygjuakreinarnar á #1) Flugvallarvegi við Bústaðavegi, og #2) Bústaðavegi við Kringlumýrarbraut? Þær eru helstu vandamálin. Því #1 er svo stutt þá getur bílstjórnarnir sem ætlu að beygja til vinstri ekki komast að gatnamótinni, því það er bara ein akrein.

Þið eruð að eyða svo ótrúlega miklum peningum í Borgarlínu. Vinsamlegast eyða *einhverjum* peningum samtímis í að bæta bílaumferð. Að færa smá brot af ferðunum í Borgarlínu er ekki "lausn" þegar þú ert líka að gera stöðuna þarna verra.

5

Florian Stascheck

Umsögn birt **12.02.2025**

Á gatnamótum Hlíðarfótur / Fálkahlíð þarf að tryggja tengingu meðfram Fálkahlíð fyrir gangandi & hjólandi umferð. Sérstaklega þarf tryggja góða tengingu hjólastíganna varðandi skipting frá "einstefna stígur báðum megin" meðfram Fálkahlíð vs "einn stígur fyrir umferð í báða áttir" meðfram Hlíðarfóti.

4

Umsögn

Varðar: Nýtt deiliskipulag, Borgarlínan 1. Lota - Nauthólsvegur

Að lokinni auglýsingu er lögð fram að nýju nýtt deiliskipulag Nauthólsvegur ásamt greinagerð, dags. 23. september 2024, uppfært 18. júní 2025.

Tillagan er hluti af 1. lotu Borgarlínu og afmarkast af aðliggjandi skipulagsmörkum í norðri, lóðarmörkum í austri og vestri og við lóðarmörk Menntasveigs í suðri. Ásamt því teygjast mörkin til vesturs, um Hlíðarfót yfir Fálkahlíð, suður um nýjan afleggjara að Hótel Reykjavík Natura. Með tilkomu nýs deiliskipulags verður bætt við Borgarlínubrautum frá Arnarhlíð og að lóðarmörkum Menntasveigs við HR, ásamt einni stöð, Öskjuhlíð. Hjóla- og göngustígum er bætt við beggja vegna Borgarlínubrauta og þannig er aðgengi virkra ferðamáta við götuna verulega bætt. Akreinar fyrir almenna bílaumferð verða að mestu leyti einbreiðar nema við gatnamót Nauthólsvegur og Flugvallarvegur. Grænni ásýnd gatnanna er aukin með skilgreindum svæðum fyrir gróður og regnvatnslausnir ofanjarðar.

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 20. febrúar 2025.

Umsagnir og ábendingar bárust:

Nr.	Umsagnaraðili / stofnun	Dagsetning
1	Skipulagsstofnun	19. desember 2024
2	Heilbrigðiseftirlit	31. janúar 2025
3	Reitir fasteignafélag	3. febrúar 2025
4	Florian Stascheck	12. febrúar 2025
5	Karen Rós Róbertsdóttir	12. febrúar 2025
6	Náttúruverndarstofnun	17. febrúar 2025
7	Isavia	19. febrúar 2025
8	Háskóli í Reykjavík og Grunnstoðir	20. febrúar 2025
9	Isavia ANS	20. febrúar 2025
10	Slökkvilið höfuðborgarsvæðisins	20. febrúar 2025
11	Vegagerðin	20. febrúar 2025
12	Íbúarráð Hlíðarhverfis	20. febrúar 2025
13	Landssamtök hjólréiðamanna	20. febrúar 2025
14	Minjastofnun Íslands	20. febrúar 2025

Samantekt:

Almennt ganga ábendingar hagsmunaaðila út á:

- **Skipulagsmörk:** Gæta að samræmingu skipulags- og lóðarmarka við Reykjavíkurflugvöll.
- **Götur og flæði:** Breyta staðsetningu Fálkahlíðar í samræmi við lóðarmörk flugvallarins. Ábendingar um að bæta flæði.
- **Gönguþveranir:** Ábending um gönguþveranir.
- **Borgarlínustöðvar:** Tillögur um viðbótar stöðvar og að tryggja að Borgarlínubrautir séu opnar fyrir neyðarbíla.
- **Fornleifaskráning:** Kröfur um varðveislu fornleifa.

Almennt yfirlit uppfærslu:

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

Helstu uppfærslur eru eftirfarandi:

- Skipulagsmörk hafa verið uppfærð eftir auglýsingu, ný gata, Fálkahlíð til suðurs, hefur verið stytt en fyrirhuguð gatnamót haldast áfram inni.
- Nýjum kafla í greinagerð hefur verið bætt við – kafla 3.3.1 - Takmarkanir vegna Reykjavíkurflugvallar.
- Þveranir gangandi og hjólandi á nokkrum stöðum gerð skýrari á uppdrætti.
- Umfjöllun í greinagerð um fornleifaskráningu hefur verið uppfærð og bætt við nr. minja og fornleifa á uppdráttinn. Friðhelgi fornleifa var þó ekki bætt við inn á skipulagsuppdrátt eins og beðið var um en í greinagerð var bætt við skýringarmyndum.
- Aðkoma neyðarbíla hefur verið gerð nánari skil í greinagerð.
- Breytt útlit / framsetning á uppdrætti. Borgarlínubraut og hjólastígar halda ekki áfram yfir gatnamót sem gerir þau skýrari á uppdrættinum.

Að öðru leiti er skipulagið óbreytt.

Efnislegar ábendingar sem bárust eru eftirfarandi:

1. Skipulagsstofnun

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

Ábendingar og svör:

	Ábendingar:	Svör
a	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. Heilbrigðiseftirlit

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

Ábendingar og svör:

	Ábendingar:	Svör
a	Engin ábending	Ekki þörf á viðbrögðum

3. Reitir fasteignafélag

Sjá bréf í heild sinni – Viðhengi 3 – Athugasemdir, Reitir fasteignafélag

Ábendingar og svör:

	Ábendingar:	Svör
a	Skipulagsmörk og lóðarmörk Reykjavíkur-flugvallar passa ekki saman. Staðsetning Fálkahlíðar í skipulaginu ætti að fylgja samþykktum lóðarmörkum flugvallarins. Færsla Fálkahlíðar til vesturs myndi bæta nýtingu lóðar við Nauthólsveg 50-52 og bæta flæði og umferðaröryggi svæðisins.	Skipulagssvæðið hefur verið minnkað þannig að eingöngu verða sýnd gatnamót Fálkahlíðar og Hlíðarfótar. Mörk Fálkahlíðar við flugvallarsvæði verða því skoðuð samhliða annarri skipulagsvinnu. 

4. Florian Stascheck

Sjá bréf í heild sinni – Viðhengi 4 – Athugasemd, Florian Stascheck

Ábendingar og svör:

Ábendingar:	Svör
-------------	------

a	Tryggja tengingu fyrir gangandi og hjólandi við Fálkahlíð Sérstaklega þarf að tryggja góða tengingu hjólastíga við breytingu úr "einstefnu stígur báðum megin" meðfram Fálkahlíð yfir í "einn stígur fyrir báðar áttir" meðfram Hlíðarfóti.	Hefur eftirfarandi verið lagfært á uppdrætti og verður einnig nánar útfært í verkhönnun.
---	--	--

5. Karen Rós Róbertsdóttir

Sjá bréf í heild sinni – Viðhengi 5 – Athugasemd, Karen Rós Róbertsdóttir

Ábendingar og svör:

	Ábendingar:	Svör
a	Umferðarteppur á svæðinu – þarf að gera eitthvað til að bæta umferðina.	Tilgangur skipulagsins er á léttu umferð með því að skilgreina pláss fyrir Borgarlínu og að bæta hjóla og göngustíga á svæðinu.
b	Besta lausnin væri að bæta við aukareinum á brúna yfir Fossvog.	Brúin er fyrir utan þetta skipulagssvæði - það skipulag er lögfest og brúin fullhönnuð og í framkvæmdafasa
c	Mælt með breytilegri akrein sem skiptir um stefnu eftir tíma dags.	Þegar horft er öryggis með tilliti til umferðar er það ekki talið forsvaranlegt, í staðinn er markmiðið að draga úr umferð.
d	Nauðsynlegt að framlengja beygjuakreinar á: - Flugvallarvegi við Bústaðaveg - Bústaðavegi við Kringlumýrarbraut	Þessi athugasemd varða atriði utan skipulagsmarka og tengist því ekki þeirri tillögu sem fjallað er hér um.

6. Náttúruverndarstofnun

Sjá bréf í heild sinni – Viðhengi 6 – Umsögn, Náttúruverndarstofnun

Ábendingar og svör:

	Ábendingar:	Svör
a	Styður verkefnið en minnir á að Öskjuhlíð er á náttúruminjaskrá vegna verndargildis og útivistargildis.	Ekki þörf á viðbrögðum.
b	Stöðin liggur við göngustíga að Öskjuhlíð og Nauthólsvík, gæti orðið vinsæl meðal almennings.	Ekki þörf á viðbrögðum.

7. Isavia

Sjá bréf í heild sinni – Viðhengi 7 – Umsögn, Isavia

Ábendingar og svör:

Ábendingar:	Svör
-------------	------

a	Hæðarmunur lands – þarf að vera hluti af kostnaði við Borgarlínu.	Meðfram bílastæðasvæði Flugstjórnarmiðstöðvarinnar mun þurfa að setja upp stoðvegg vegna hæðarmunar og það verður hluti af Borgarlínuframkvæmdinni og kostnaði við hana.
b	Notkun LED-ljósa nærri flugbrautum - Hámarks hæð staura ekki yfir 3m. - Ljós mega ekki vísa upp (trufla flugumferð). - Tryggja að LED-ljós valdi ekki truflunum á flugbúnaði. Hámarkshæðir gróðurs – setja inn ákvæði um að enginn trjágróður verði settur við flugbraut. Stærðir stöðvarpalls – bæta við hæð bygginga/mannvirkja í greinargerð. Á bls. 22 í greinargerð eru stærðir stöðvarpalls skilgreindar. Rétt væri að mati Isavia að hæðir byggingar/mannvirkja, auglýsingaskilta og annars væri tiltekin líka. Í greinargerð eru bara lengd og breidd.	Hefur verið bætt við skilmála í greinargerð – Nýr kafli 3.3.1 Takmarkanir vegna Reykjavíkurflugvallar. <i>Vegna nálægðar Nauthólsvegur við Reykjavíkurflugvöll og flugbrautarenda 31 (NV-SA flugbraut) gilda eftirfarandi takmarkanir:</i> • Hámarkshæð gróðurs, ljósastaura og hverskyns staura eða mannvirkja næst flugvellinum, verði ekki hærri en 3 m. • Enginn trjágróður er leyfður á móts við flugbrautarenda í 75 m á hvora átt út frá framlengdri miðlínu brautar. • LED-ljós og hvers konar lýsing nærri flugbrautum má ekki vísa upp á við svo tryggt sé að ljós valdi ekki truflunum á flugumferð. • Ljós- og tækjabúnaður má ekki trufla aðflugsbúnað eða annan búnað á flugvellinum með bylgjum, sem kunna að koma t.d. frá LED-ljósum.
c	Sneiðing A-A á teikningu 2/3 er sýnd á teikningu milli Reykjavíkurflugvallar og Nauthólsvegur 89. Á grunnmynd er sniðið sýnt á móts við Nauthólsveg 83.	Hefur verið leiðrétt 
d	Breyting á innkeyrslu að flugvellinum – ekki nægilega útfærð í skipulagi.	Almennt er við hönnun Borgarlínu stefnt að því að fækka innkeyrslum til að fækka aksturstleiðum yfir hjóla og göngustíga og sér í lagi fækka vinstribeygjum, svo að Borgarlínuakreinar séu ekki þveraðar. Ekki er gerð tillaga að nýrri innkeyrslu inn á lóðina, heldur er syðri innkeyrslan á sama stað en sú nyrðir er lögð af. Lítilsháttar hliðrun er svo á innkeyrslu að lóðinni Nauthólsvegur 50-52.
e	Tryggja snjómokstur – koma í veg fyrir að snjór safnist upp við girðingu Reykjavíkurflugvallar, sem gæti valdið skemmdum og öryggisvandamálum.	Gert er ráð fyrir að götusnið breikki á þessum stað og girðing verður færð að hluta austan við Nauthólsveg 66. Aðlögun verður unnin í samráði við ISAVIA samhliða næsta hönnunarfasa.
f	Lóð við bílastæði flugstjórnarmiðstöðvar Isavia skerðist töluvert – þarf að vinna í samstarfi við Isavia ANS.	Samkvæmt uppdrætti er verið að skerða austustu röð bílastæða við Flugstjórnarmiðstöð. Samráð við ISAVIA er hafið og verður skipulag götu óbreytt m.v. tillögu.

g	þarf að liggja fyrir fullnægjandi útfærsla á tengingu nýrrar innkeyslu við núverandi akstursleiðir.	Samtal hefur átt sér stað við Isavia og gert verður ráð fyrir að nota innkeyslu við N50 og breyta aðkomu. Verður mögulega tengingu á framtíðar aðkomu merkt inn á aðliggjandi deiliskipulag - flugvallarins.
---	---	--

8. Háskóli í Reykjavík og Grunnstoðir

Sjá bréf í heild sinni –Viðhengi 8 – Athugasemd, Háskóli í Reykjavík og Grunnstoðir

Ábendingar og svör:

	Ábendingar:	Svör
a	Borgarlína hefur áhrif á staðsetningu djúpgáma og lóðarfrágang við fyrirhugaðar byggingar á reit C.	Útfærsla er í skoðun hjá Verkefnastofu Borgarlínu og verður áfram í samtali við HR.
b	Gerð athugasemd við skort á samráði við lóðarhafa Nauthólsvegar 83 (L214254) sem skipulagið nær yfir.	Líkt og getið er um í athugasemd áttu sér stað ákveðin samskipti milli Reykjavíkurborgar og Kanon arkitekta ehf. í aðdraganda þess að deiliskipulagstillagan var samþykkt til auglýsingar. Í athugasemdinni er ítarlega farið yfir feril samskipta og funda. Líkt og kemur fram í svari frá Reykjavíkurborg dags. 28. október 2025 var tekin ákvörðun um að fara ætti með óbreytta tillögu til ákvörðunar og afgreiðslu, um samþykkt í auglýsingu, í umhverfis- og skipulagsráð og til samþykktar í borgarráði. Sýnt þótti að tímalína verkefnisins væri sú að betur stæði á að fara þessa leið. Í stað þess að vinna áfram í tillögunni m.t.t. þeirra úrbóta sem nefnd hafa verið hér að framanverðu. Áður hafði verið upplýst á fundi að þetta gæti orðið niðurstaða og sú leið sem yrði farin, þ.e. að skipulagstillagan yrði sett í lögformlegt auglýsingaferli og að þá væri hægt að gera athugasemdir við tillöguna með formlegum hætti.
c	Borgarlínan fer inn á byggingarreiti á Nauthólsvegi 83-89 – óskað eftir að henni verði færð til. Gangstétt of nálægt byggingarreitum – fjarlægð aðeins 0,6-1,4m, þarf að færa fjær.	Ekki er um það að ræða að Borgarlínan eða heildargötusnið hennar fari inn á þennan tiltekna byggingarreit, en vissulega er farið inn á lóð og er gangstétt nálægt byggingarreit. Mikil áskorun var að koma þessu vel fyrir þannig að ekki þyrfti að breyta byggingarreit eða gatnaradíus o.s.frv.

d	Athugasemd við staðsetningu siturlagnar – fullýrt er að ekki verði hægt að koma henni fyrir innan lóðar HR vegna Borgarlínu, líkt og Reykjavíkurborg hefur gert kröfu um.	Vegna breyttra forsenda sem fylgir þessari deiliskipulags áætlun er það ljóst að skoða þurfi þetta nánar. Áréttað er að siturlagnir eru tæknileg útfærsla veitulagna, sem fellur undir ábyrgð hönnuða framkvæmdar og leyfisveitenda (þ.m.t. byggingarfulltrúa og veitufyrirtækja), en ekki sem útfærsla í deiliskipulags áætlun.
e	Óskað eftir hljóðvistarskýrslu með útreikningum á umferðarhávaða og mótvægisaðgerðum.	Ekki er gert ráð fyrir að umferð né umferðarhraði aukist og því er eina breytingin að akreinar færast aðeins nær einstaka byggingum. Gert er ráð fyrir að Borgarlínuvagnar séu knúnir vistvænum orkugjöfum og því hljóðlátari en hefðbundnir vagnar, sem nú þegar aka eftir götunni. Er það því mat Reykjavíkurborgar að ekki þurfi að útbúa hljóðvistarskýrslu.

9. Isavia ANS

Sjá bréf í heild sinni – Viðhengi 9 – Umsögn, Isavia ANS

Ábendingar og svör:

	Ábendingar:	Svör
a	Óljóst hver ber kostnað vegna breytinga á aðkomu að lóð Isavia ANS. Færsla öryggisgirðingar um lóð Isavia ANS – óskað eftir að fjármögnun Borgarlínu á kostnaði verði skýr.	Þar sem verið er að breyta aðkomum verður tengt inn á næstu núverandi aksturstengingu til að tryggja að áfram verði aðgengi að því svæði sem um ræðir. Þessar breytingar eru hluti af Borgarlínuframkvæmdinni og kostnaði við hana. Varðandi þessar breytingar á tengingum nálægt Flugstjórnarmiðstöðinni hefur verið og verður áfram samráð við Isavia ANS.
b	Gerð athugasemd við skort á afgreiðslu fyrri umsóknar (29. nóvember 2021) um breytingu á deiliskipulagi vegna lóðar fyrir Flugstjórnarmiðstöðina.	Áréttað er að samtal um breytingar á deiliskipulags áætlun vegna lóðar fyrir flugstjórnarmiðstöðina er hafið að nýju.

10. Slökkvilið höfuðborgarsvæðisins

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

Ábendingar og svör:

	Ábendingar:	Svör
a	Tryggja aðgengi neyðarbíla að Borgarlínubrautum.	Neyðarbílar munu geta notað Borgarlínuakreinar. Aðgengi að Borgarlínuakreinunum er um öll gatnamót og auk þess verður skoðað í verkhönnun á hvaða öðrum stöðum á milli gatnamóta ætti og hægt er að búa til svæði þannig að neyðarbílar geti komist inn á og útaf þeim.

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 Allir neyðarbílar (lögregla, sjúkrabílar, slökkvilið) mega nota Borgarlínuakreinar, hvort sem þeir eru í neyðarakstri eða ekki.
c	Hönnun stoppistöðva Borgarlínu þarf að tryggja að neyðarbílar festist ekki inni. Þegar tveir strætisvagnar stoppa samtímis við stöð, þarf neyðarbíll að komast framhjá.	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 bíl framhjá.
d	Götukantar við útkeyrslustaði af Borgarlínubrautum mega ekki vera of háir, svo neyðarbílar komist auðveldlega inn og út.	Verður útfært í næsta hönnunarfasa.

11. Vegagerðin

Sjá bréf í heild sinni – [Viðhengi 11 – Umsögn, Vegagerðin](#)

Ábendingar og svör:

	Ábendingar:	Svör
a	Hönnunargögn í skipulagi uppfylla ekki kröfur Vegagerðarinnar – þarf að lagfæra.	Vinnsla deiliskipulags byggist á fyrirbyggjandi forhönnun fyrir Borgarlínuna. Ekki er tekið undir þessa staðhæfingu.
b	Gangandi og hjólandi vegfarendur þvera allar aðkomur að Nauthólsvegi – þarf að huga sérstaklega að öryggi þeirra. Beygjuradíusar við gatnamót eru of krappir – þarf að endurskoða útfærslu og sjónlengdir ekki skýrar – tryggja að ökumenn hafi fullnægjandi sýn á aðkomur.	Forgangsatriði Borgarlínuhönnunar er að tryggja öryggi og þægindi allra ferðamáta og gatnamót og gangstéttar verða hönnuð með það að leiðarljósi ásamt því að beygjuradíusar og sjónlengdir eru skoðaðar í for- og verkhönnun.
c	Liggur fyrir umferðaröryggismat? – Vegagerðin bendir á að það ætti að vera hluti af ferlinu. Fullyrt er að Borgarlína muni bæta umferðaröryggi – það er óvissa um þessa fullyrðingu, vantar mat á áhrifum.	Það liggur fyrir umferðaröryggismat á forhönnun Nauthólsvegar því þar er forhönnun lokið. Umferðaröryggisrýni er gerð á öllum hönnunarstigum Borgarlínu þ.e. frumdragastigi, forhönnun og verkhönnun.

12. Íbúarráð Hlíðarhverfis

Sjá bréf í heild sinni – [Viðhengi 12 – Athugasemd, Íbúarráð Hlíðarhverfis](#)

Ábendingar og svör:

	Ábendingar:	Svör
a	Staðsetning Borgarlínustöðvar gæti verið betri – ráðið telur að hún ætti frekar að vera norðan við gatnamót Nauthólsvegar og Flugvallavegar.	Valkostagreiningar á fyrri stigum hafa leitt í ljós að þetta er ákjósanlegasti staðurinn fyrir stöð. Hafa verður í huga að mikil uppbygging er hafin og er áfram fyrirhuguð á Nauthólsvegi og því þarf að horfa á svæðið í heild sinni út frá því hvar næstu stöðvar eru staðsettar og að fjarlægðin á milli þeirra uppfylli kröfur BRT kerfa, sem Borgarlínan

		er. Fjarlægð á milli stöðva má ekki vera of löng og ekki of stutt.
b	Hlíðarendahverfi er án Borgarlínustöðvar þrátt fyrir þung umferð umhverfis það.	Gert er ráð fyrir að ásættanleg vegalengd að Borgarlínustöð sé allt að 400 m og þjónar stöð á þessum stað því einnig Hlíðarendakerfinu að mestu.
c	Almennt ánægja með Borgarlínuverkefnið.	Engin þörf á viðbrögðum.
d	Ef stöðin verður ekki færð, þarf að huga að betri tengingum frá stöðinni inn í hverfið, sérstaklega með tilliti til barna sem þurfa að komast á Valsvæðið án þess að þvera umferðarþungar götur.	Forgangsatriði Borgarlínuhönnunar er að tryggja öryggi og þægindi allra ferðamáta og gatnamót og gangstéttar verða hönnuð með það að leiðarljósi, svo börn sem þurfa að komast inn á Valsvæðið frá Borgarlínustöð eiga að hafa örugga gönguleið.

13. Landssamtök hjólréiðamanna

Sjá bréf í heild sinni –Viðhengi 13 – Athugasemd, Landssamtök hjólréiðamanna

Ábendingar og svör:

	Ábendingar:	Svör
a	Hjólastígar 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	Hjólastæði þurfa að vera á öllum Borgarlínustöðvum, jafnvel með hleðslutengjum fyrir rafhjól.	Gert er ráð fyrir að hjólastæðum 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.
c	Leigurafhlaupahjól skapa vandamál – þörf á skilgreindum stöðum til að leggja þeim. Sveitarfélögin þurfa að vinna að lausn með leigufyrirtækjum um staðsetningu rafhlaupahjólastaða, m.a. við Borgarlínustöðvar, skóla, verslanir og þjónustu. Í sumum tilfellum ætti að taka bílastæði úr götuplani og nota fyrir reiðhjóla- og rafskútustæði	Eftirfarandi ábendingu verður komið á framfæri.

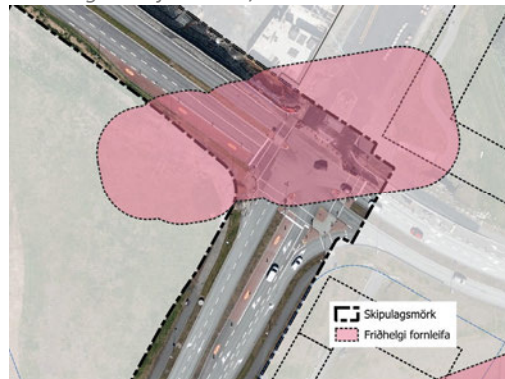
14. Minjastofnun Íslands

Sjá bréf í heild sinni – Viðhengi 14 – Umsögn, Minjastofnun Íslands

Ábendingar og svör:

Ábendingar:	Svör
-------------	------

a	Bætt við upplýsingar um fornleifaskráningu í greinargerð deiliskipulags. Bæta við staðsetningu járnbrautar á skipulagsuppdráttinn.	Umfjöllun í greinargerð um fornleifaskráningu hefur verið uppfærð. Friðhelgi fornleifa var þó ekki bætt við inn á skipulagsuppdrátt eins og beðið var um en í greinargerð var bætt við skýringarmyndum.
b	Leiðrétta skýringartexta á skipulagsuppdraetti – „Heimild um fornleifar“ í stað „Heimild um minjar“.	Hefur það verið leiðrétt
c	Æskilegt að sýna staðsetningu herminja á skipulagsuppdraetti með bláum lit.	Bætt hefur verið við nr. minja og fornleifa á uppdráttinn en ekki breytt lit á uppdraetti.
d	Tryggja að vatnsgeymir frá 1944 verði girtur af á framkvæmdatíma til að koma í veg fyrir skemmdir.	Hefur því verið bætt við í greinargerð í kafla 3.2.3 – Menningarminja. <i>Steyptur vatnsgeymir (220-118) þarf að girða af á framkvæmdatíma til að koma í veg fyrir skemmdir af vangá.</i>
e	Fornleifafræðingur skal hafa eftirlit við jarðrask á svæði þar sem erfðafestubýlið Haukaland var staðsett. Ef fornleifar finnast skal hafa samband við Minjastofnun áður en framhaldið er ákveðið.	Hefur því verið bætt við í greinargerð í kafla 3.2.3 – Menningarminjar, og skýringarmynd sem sýnir nánar friðhelgaðsvæði. <i>Ekki er hægt að útiloka að fornleifar finnist á svæði þar sem erfðafestubýlið, Haukaland var staðsett og verður fornleifafræðingur að hafa framkvæmdareftirlit á því svæði að ósk Minjastofnunar, sem nemur 15 metra út frá ystu mörkum. Sjá 15 m friðhelgi á mynd mynd 3:5. Ef komið er niður á minjar, 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.</i>



Niðurstaða:

Við kynningu á deiliskipulagstillögu bárust fjölbreyttar athugasemdir og umsagnir frá stofnunum, fyrirtækjum og einstaklingum. Fjallað var m.a. um aðgengi að lóðum, skipulagsmörk, umferðaröryggi, hjólastíga, áhrif á grænt svæði og vernd menningarminja.

Almenn ánægja kom fram með verkefnið, en jafnframt ábendingar um atriði sem þörf er á að útfæra nánar í framhaldinu. Nokkrum athugasemdum hefur verið mætt með uppfærslu eða leiðréttingum í greinargerð og skipulagsgögnum. Aðrir þættir verða teknir til frekara mats á næsta stigi, s.s. í verkhönnun og samráði við viðeigandi aðila.

Öllum athugasemdum hefur verið svarað í samræmi við lög og reglur og verður áfram unnið í nánú samtali við hagaðila eftir því sem þörf krefur.

Lagt er til að uppfærð deiliskipulagstillaga ásamt greinargerð 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 – Umsögn, Heilbrigðiseftirlit

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

Viðhengi 3 – Athugasemdir, Reitir fasteignafélag

Bréf þetta er athugasemd við skipulagstillögu; Borgarlína 1. lota – Nauthólsvegur, sem er í auglýsingu á Skipulagsgátt til 20. febrúar 2025.

Reitir atvinnuhúsnæði ehf er eigandi lóðarinnar Nauthólsvegur 50-52 sem liggur að skipulagstillögunni. Hluti núverandi lóðar Nauthólsvegur 50-52 liggur inn á mörk skipulagstillögunnar sem nú er í auglýsingu.

Reitir hafa sent inn umsókn um breytingu á deiliskipulagi Reykjavíkurflugvallar frá 1986, með seinni breytingu fyrir Nauthólsveg 50 frá 2015, sem felur í sér að heimila starfsemi hjúkrunarheimilis á Nauthólsvegi 50 ásamt lítilsháttar stækkun á byggingarreitnum skv. uppdrátti T.ark arkitekta dags. 30. október 2024. Umsóknin var tekin fyrir á afgreiðslufundi skipulagsfulltrúa þann 25. nóvember 2024. Deiliskipulagsbreytingin gerir ráð fyrir skerðingu á lóð Reita í takt við skipulag Borgarlínu 1. lotu við Nauthólsveg, sem hér er fjallað um, og er þannig komið á móts við þarfir Reykjavíkurborgar við uppbyggingu Borgarlínu. Reitir eru tilbúin að afsala sér lóðarskikanum til að tryggja áframhaldandi gott samstarf við Reykjavíkurborg vegna uppbyggingar Lífsgæðakjarna á svæðinu, sem fjallað er um hér að neðan, og til að styðja við uppbyggingu Borgarlínu.

Reitir vinna að skipulagi Lífsgæðakjarna á svæðinu í samráði við Skipulagsfulltrúa og í takt við viljayfirlýsingu Reykjavíkurborgar og Reita um samstarf vegna fyrirhugaðrar þróunar og uppbyggingar lífsgæðakjarna frá 17.5.2024. Unnið er skv. Skipulagsforsendum fyrir þróun og uppbyggingu Lífsgæðakjarna Reykjavíkurborgar, í takt við uppbyggingu og þéttingu byggðar við Borgarlínu og Aðalskipulagi Reykjavíkurborgar.

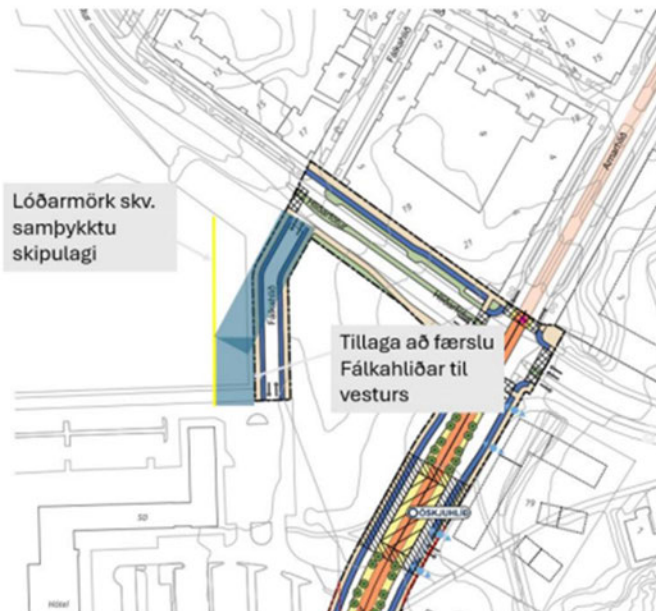
Í skipulagsvinnu Reita á svæðinu höfum við komið auga á misræmi í skipulagsmörkum Deiliskipulags Reykjavíkurflugvallar, þar sem lóðarmörk á samþykktum skipulagsuppdraetti eru ekki í samræmi við lóðarmörk eins og þau eru teiknuð í Borgarvefsjá. Sjá mynd aftast í bréfinu sem sýnir misræmi í lóðarmörkum. Að auki virðist fláki í Skipulagsvefsjá heldur ekki passa við lóðarmörk og skipulagsmörk.

Svo virðist sem staðsetning Fálkahlíðar á skipulagstillögu vegna Borgarlínu 1. lotu, sem hér er fjallað um, sé teiknuð eftir lóðarmörkum í Borgarvefsjá, en ekki samþykktum lóðarmörkum á skipulagsuppdraetti Reykjavíkurflugvallar. Lóðarmörkin sjást vel á skipulagstillögu um breytingu á deiliskipulagi Reykjavíkurflugvallar, unnin af T.ark, dags. 09.12.2024, sem nú er í auglýsingu á Skipulagsgátt. Sú breytingin felst í að færa deiliskipulagsmörk Reykjavíkurflugvallar að lóðarmörkum flugvallarins.

Reitir benda á þetta vegna þess að við áframhaldandi skipulagsvinnu við Lífsgæðakjarna á svæðinu færi betur á því að framlenging Fálkahlíðar færðist lengra til vesturs, að samþykktum lóðarmörkum Reykjavíkflugvallar og nýjum skipulagsmörkum flugvallarins eins og þau eru teiknuð á tillögu T.ark, sem nú er í auglýsingu. Þannig má nýta betur hornlód Nauthólsvegjar og Hlíðarfótar sem Reitir vinna nú, í samvinnu með skipulagsfulltrúa, að því að skipuleggja fyrir Lífsgæðakjarna samhliða breytingu á lóð Nauthólsvegjar 50-52. Með þessari færslu á Fálkahlíð næst mun betri nýting á lóðirnar, aukin gæði og betra flæði í svæðið. Einnig fæst betri nýting og umferðarflæði á lóð okkar við Nauthólsveg 50-52. Breitt staðsetning Fálkahlíðar skapar betra rými fyrir mögulegt bílastæðahús og torg á svæðinu, án þess að skerða gæði Lífsgæðakjarnans. Slíkt fyrirkomulag styrkir heildarskipulag svæðisins, þ.m.t. Borgarlínu.

Niðurlag

Með bréfi þessu vilja Reitir, samhliða því að benda á misræmi lóðarmarkna flugvallarins, óska eftir að staðsetning Fálkahlíðar á skipulagsuppdrætti fyrir Borgarlínu 1. lotu við Nauthólsveg verði færð að lóðarmörkum Reykjavíkflugvallar og nýjum skipulagsmörkum flugvallarins, eins og þau hafa verið samþykkt til auglýsingar í Borgarráði og Umhverfis og skipulagsráði, skv. [tillögu T.ark frá 9. desember 2024](#). Þannig má stækka skipulagssvæði fyrir Lífsgæðakjarna við Nauthólsveg og nýta land á svæðinu betur.



Úrklippa úr skipulagstillögunni þar sem sýnd eru samþykkt lóðarmörk Reykjavíkflugvallar (gul lína) og tillaga að því hvernig Fálkahlíð gæti færst upp að lóðarmörkum flugvallarins (blár fláki) til að fá betri landnýtingu og gæði í lóðirnar í kring.



Úrklippa úr skipulagi Reykjavíkurflugvallar sem nú er í auglýsingu á Skipulagsgátt (til vinstri) og úr Borgarvefsjá (til hægri). Sjá má að lóðarmörk flugvallarins eru ekki á sama stað á skipulagi og í Borgarvefsjá. Gul lína á úrklippu úr Borgarvefsjá sýnir nokkurn vegin lóðarmörkin skv. samþykktu skipulagi á úrklippunni til hægri.

Viðhengi 4 – Athugasemd, Florian Stascheck

Á gatnamótum Hlíðarfótur / Fálkahlíð þarf að tryggja tengingu meðfram Fálkahlíð fyrir gangandi & hjólandi umferð. Sérstaklega þarf tryggja góða tengingu hjólastíganna varðandi skipting frá "einstefna stígur báðum megin" meðfram Fálkahlíð vs "einn stígur fyrir umferð í báða áttir" meðfram Hlíðarfóti.

Viðhengi 5 – Athugasemd, Karen Rós Róbertsdóttir

Ég vinn hjá Isavia á Nauthólsvegi. Ég held að þið skiljið ekki svæðið. Það er oft *mjög* mikil umferð þarna nú þegar þegar fólk fer heim. Maður þarf að ákveða hvort hann fer heim kl. 15:30 eða kl. 18:00 til að forðast henni. Og þú ætlar að gera málið verra. Afsöknið að "það verður færri á bíl" gengur ekki samkvæmt notkunarspánni ykkur, þar sem langfleiri ferðir verða ennþá á bíl en á Borgarlínu. Og íbúafjöldinn vex áfram

Ég bý í sveitinni. Ég ber ábyrgð að bregðast hratt við ef einhver hringi í mig; það er takmarkaður viðbragðstími í miðstöðunni. Ef þú hægir enn meira á umferðinni þá *get ég ekki unnið starfið mitt*. Vinsamlega hætta að reyna að gera lífið eins ömurlegt og hægt er fyrir (raf)bílaeiginendur eins og ég, til að reyna að þvinga alla í borgarlínu, sama hvað þeir vilja.

Ef þú ætlar að gera umferðarteppur þarna enn verra þá vinsamlegast gera *eitthvað* til að bæta umferðinni þarna. *LANG*best væri að bæta við bílaákreinar - eða jafnvel bara 1 akrein sem skiptir um átt um morgunn / um kvöldið - á brúnni sem þið ætluð að byggja yfir Fossvogi. Þetta væri ástæða til að halda upp á daginn ef þið mynduð gera það - umferðarteppurnar myndu hverfa! En svarið frá ykkur verður örugglega nei. Og þannig má ég vinsamlegast biðja *að minnsta kosti* að framlengja beygjuakreinar á #1) Flugvallarvegi við Bústaðavegi, og #2) Bústaðavegi við Kringlumýrarbraut? Þær eru helstu vandamálin. Því #1 er svo stutt þá getur bílstjórnarnir sem ætlu að beygja til vinstri ekki komast að gatnamótinni, því það er bara ein akrein.

Þið eruð að eyða svo ótrúlega miklum peningum í Borgarlínu. Vinsamlegast eyða *einhverjum* peningum samtímis í að bæta bílaumferð. Að færa smá brot af ferðunum í Borgarlínu er ekki "lausn" þegar þú ert líka að gera stöðuna þarna verra.

Viðhengi 6 – Umsögn, Náttúruverndarstofnun

Vísað er til erindis skipulagsfulltrúa Reykjavíkurborgar er barst 19. desember sl. þar sem óskað er umsagnar Umhverfisstofnunar um tillögu að deiliskipulagi fyrir Borgarlínu 1. lota – Nauthólsvegur.

Í greinargerð kemur fram tillagan er hluti af 1. lotu Borgarlínu og afmarkast af aðliggjandi skipulagsmörkum í norðri, lóðarmörkum í austri og vestri og við lóðarmörk Menntasveigs í suðri. Ásamt því teygjast mörkin til vesturs, um Hlíðarfót yfir Fálkahlíð, suður um nýjan afleggjara að Hótel Reykjavík Natura. Með tilkomu nýs deiliskipulags verður bætt við Borgarlínubrautum frá Arnarhlíð og að lóðarmörkum Menntasveigs við HR, ásamt einni stöð, Öskjuhlíð. Hjóla- og göngustígum er bætt við beggja vegna Borgarlínubrauta og þannig er aðgengi virkra ferðamáta við götuna verulega bætt. Akreinar fyrir almenna bílaumferð verða að mestu leyti einbreiðar nema við gatnamót Nauthólsvegar og Flugvallarvegar. Grænni ásýnd gatnanna er aukin með skilgreindum svæðum fyrir gróður og regnvatnslausnir ofanjarðar.

Náttúruverndarstofnun vill vekja athygli á að vegna stofnana- og lagabreytinga sem áttu sér stað um áramótin mun Náttúruverndarstofnun hér eftir veita umsagnir í samræmi við 68. gr. náttúruverndarlaga nr. 60/2013.

Í greinargerð kemur fram að við stöðina liggja göngustígar meðfram Öskjuhlíðinni í átt að Nauthólsvík og gönguslóðar upp í sjálfa hlíðina. Stöðin gæti því orðið vinsæl meðal almennings sem á leið í náttúrusvæði Öskjuhlíðar. Náttúruverndarstofnun tekur undir þetta, en Öskjuhlíð er á náttúrumínjaskrá þar sem verndargildi svæðisins er m.a. útivistargildið.¹

Viðhengi 7 – Umsögn, Isavia

Isavia Innanlandsflugvöllir ehf hefur farið yfir gögn vegna deiliskipulags borgarlínu 1. Lota Nauthólsvegur. Greinargerð og uppdætti. Gögn málsins voru sótt á skipulagsgatt.is, mál nr. 1528/2024.

Isavia vill koma eftirfarandi á framfæri:

Breyting er gerð á innkeyrslu að flugvöllinum með sameiningu á núverandi innkeyrslum. Ný innkeyrsla er sýnd á móts við austurálmú Nauthólsvegur 52 án þess að sýnt sé hvernig hún skuli tengjast núverandi akstursleiðum. Að mati Isavia þarf að liggja fyrir fullnægjandi útfærsla á því hvernig ný innkeyrsla skuli tengd akstursleiðum. Vakin er athygli skipulagsyfirvalda á því að samkvæmt flugslysáætlun almannavarna er ákveðinn hringakstur að og frá Reykjavíkurflogvelli ef til slys kemur. Isavia telur að nauðsynlegt sé að fara yfir breytingar á akstursleiðum með almannavörnum og breyta/útfæra ef þörf er á áður en skipulag verður samþykkt.

Á sneiðing A-A á teikningu 2/3 er sýndur göngustígur alveg að mörkum Reykjavíkurflogvallar. Tryggja þarf með einhverjum leiðum að snjóruðningar verði ekki settir upp að girðingu Reykjavíkurflogvallar, annars vegar vegna hættu á skemmdum á girðingu og hins vegar vegna þess að það dregur verulega úr öryggi girðingarinnar. Hugsanlega þyrfti að skoða það að tryggja með grassvæði eða t.d. steiptum fæti undir girðingu að ekki sé hægt að moka snjó upp að girðingum BIRK eða að mikil hætta sé á að snjómokstur stæki skemmi girðingu eða aki í gegnum hana.

Lóð við flugstjórnarmiðstöð Isavia er skert töluvert þannig að bílastæði sem eru austast á lóðinni falla út við byggingu borgarlínu. Isavia vekur athygli á að vinna þarf þessa breytingu ef af verður í samráði við stjórnendur Isavia ANS.

Þar sem notuð verða LED-ljós nærri flugbrautum þarf að tryggja ákveðnar útfærslur. Hæð staura sé ekki yfir 3 m og tryggja þarf að ljós valdi ekki truflunum, annars vegar með lýsingu með því að setja sem skilyrði að ekkert ljós vísi upp á við og geti truflað flugumferð og hins vegar þarf að tryggja að búnaður trufli ekki aðflugsbúnað og annan búnað Isavia með bylgjum sem kunna að koma frá LED-ljósum.

Að mati Isavia þarf að skoða útfærslur á hæðarmun lands á svæði sem fer undir borgarlínuna og svæðum þar utan við. Væntanlega verður það gert í nánari hönnun. Vinna þarf það í samráði við umráðendur lands á mörkum svæða og tryggja að kostnaður vegna þess sé hluti af kostnaði við borgarlínuna.

Á bls. 19 í greinargerð er talað um aðflugslínur að NV-SA flugbraut. Að mati Isavia er eðlilegra að tala um aðflugs – og brottflugslínur.

Á bls. 22 í greinargerð eru stærðir stöðvarpalls skilgreindar. Rétt væri að mati Isavia að hæðir byggingar/mannvirkja, auglýsingaskilta og annars væri tiltekin líka. Í greinargerð eru bara lengd og breidd.

Á bls. 26 í greinargerð, kafla 3.3.13.1. er talað um hæðir gróðurs. Að mati Isavia væri æskilegt að festa hámarkshæðir gróðurs, ljósastaura og annars næst flugvöllinum, sérstaklega á móts við flugbrautir, í þessu tilfelli brautarenda 31. Að mati Isavia væri æskilegt að setja inn ákvæði í deiliskipulagið að ljósastaurar verði ekki hærrí en 3 m og að enginn trjágróður verði settur á móts við flugbraut, t.d. 75 m á hvora hönd út frá framlengdri miðlínu brautar.

Sneiðing A-A á teikningu 2/3 er sýnd á teikningu milli Reykjavíkurflogvallar og Nauthólsvegur 89. Á grunnmynd er sýnt á móts við Nauthólsveg 83.

Viðhengi 8 – Athugasemd, Háskóli í Reykjavík og Grunnstoðir

Efni: Athugasemdir við auglýsta deiliskipulagstillögu Borgarlínu.

1. Inngangur

Háskólinn í Reykjavík ehf., kt. 510105-4190 („**HR**“) og Grunnstoð ehf., kt. 701211-1030, bæði til heimilis að Menntavegi 1, 102 Reykjavík (hér eftir saman nefndir „**Lóðarhafar**“) vilja koma á framfæri eftirfarandi athugasemdum og andmælum við tillögu að deiliskipulagi fyrir norðurhluta Nauthólsvegar, sem er hluti af 1. lotu Borgarlínu (hér eftir „**deiliskipulagstillagan**“), en tillagan var auglýst í Skipulagsgátt frá 19. desember 2024 til 20. febrúar 2025.

Deiliskipulagstillagan nær til Arnarhlíðar í norðri og lóðarmarka beggja vegna við Nauthólsveg að syðstu lóðarmörkum Nauthólsvegar 89. Umrædd tillaga að deiliskipulagi fyrir norðurhluta Nauthólsvegar nær því yfir lóðina Nauthólsvegur 83, landeignanúmer L214254, sem tekur til Nauthólsvegar 83, 85, 87 og 89, en umrædd lóð er skipulögð fyrir stúdentaíbúðir á vegum HR í samræmi við samkomulag Reykjavíkurborgar og HR frá 13. febrúar 2007. Grunnstoð ehf., dótturfélag HR, er lóðarhafi á grundvelli þinglýsts lóðarleigusamnings frá 13. nóvember 2020, en Nauthólsvegur 83 hses. er eigandi tveggja fjölbýlishúsa, Nauthólsvegur 83 (F2327996) og Nauthólsvegur 85 (F2509842), sem standa á lóðinni.

Í gildi er deiliskipulag Háskólans í Reykjavík við Hlíðarfót (hér eftir „**deiliskipulag HR**“), sem tekur til Háskólagarða HR, þ.e. Nauthólsvegar 83, 85, 87 og 89. Deiliskipulagið var samþykkt í borgarráði þann 14. júní 2007. Nokkrar breytingar hafa verið gerðar deiliskipulaginu að því er varðar Háskólagarða HR, sem voru unnar af Kanon arkitektum ehf. fyrir hönd Grunnstoðar ehf. og HR. Ekki hefur verið auglýst breyting á deiliskipulagi HR hvað varðar umrædda lóð að Nauthólsvegi 83-89 og er það deiliskipulag því enn í fullu gildi.

Hin auglýsta deiliskipulagstillaga fyrir norðurhluta Nauthólsvegar er ekki í fullu samræmi við gildandi deiliskipulag HR, þar sem mörk lóðarinnar að Nauthólsvegi 83-89, L214254, eru ekki þau sömu í deiliskipulagstillögunni og í gildandi deiliskipulagi HR, ásamt því að deiliskipulags-svæðin tvö skarast. Deiliskipulagstillagan hefur í för með sér skerðingu á mörkum lóðarinnar og þar með réttindum lóðarhafa yfir lóðinni samkvæmt lóðarleigusamningi. Lóðarhöfum er því nauðsynlegt að hafa uppi eftirfarandi athugasemdir við hina auglýstu deiliskipulagstillögu og setja fram eftirfarandi kröfur um breytingar á henni.

2. Athugasemdir vegna málsmeðferðar og skyldu til samráðs

Lóðarhafar telja að Reykjavíkurborg hafi við gerð deiliskipulagstillögunnar ekki gætt að skyldu sinni til samráðs við þá, sem handhafa lóðarleiguréttinda á lóðinni Nauthólsvegur 83, L214254, sem deiliskipulagstillagan nær til. Tillagan felur í sér skerðingu á mörkum umræddrar lóðar og var Reykjavíkurborg því lögum samkvæmt skylt að hafa virkt og raunverulegt samráð við lóðarhafa áður en deiliskipulagstillagan var auglýst, svo að hægt væri að ná samkomulagi um breytt lóðarmörk sem allir hlutaðeigandi aðilar yrðu ásáttir um.

Samkvæmt gr. 5.2.1. skipulagsreglugerðar nr. 90/2013 skal við gerð deiliskipulags eftir föngum leita eftir sjónarmiðum og tillögum íbúa, umsagnaraðila og annarra þeirra sem hagsmunaaðila eiga að gæta og skal það gert með virkri samvinnu við íbúa og aðra hagsmunaaðila gegnum allt skipulagsferlið. Í 3. mgr. ákvæðisins segir að ef tillaga að deiliskipulagi eða tillaga að breytingu á því tekur til svæðis sem liggur að lóðamörkum, landamörkum eða sveitarfélagamörkum skuli haft samráð við eiganda þess lands, lóðarhafa eða viðkomandi sveitarfélag *áður en tillagan er samþykkt til auglýsingar.*

Reykjavíkurborg fullnægði ekki framangreindri skyldu sinni til samráðs við Grunnstoð ehf./HR áður en deiliskipulagstillagan var auglýst, en Grunnstoð ehf./HR er handhafi lóðarleiguréttinda á lóðinni að Nauthólsvegi 83-89, sem tillagan nær til.

Ákveðin samskipti áttu sér stað milli Reykjavíkurborgar og Kanon arkitekta ehf. í aðdraganda þess að umrædd tillaga að deiliskipulagi Borgarlínu á norðurhluta Nauthólsvegar var samþykkt til auglýsingar. Þann 20. nóvember 2023 sendi Lilja G. Karlsdóttir, verkefnastjóri deiliskipulags Borgarlínu, tölvupóst á Kanon arkitekta ehf., sem unnu að breytingum á deiliskipulagi HR fyrir Nauthólsveg 83-89, þess efnis að forhönnun Borgarlínu og gerð deiliskipulagsuppráttar fyrir Nauthólsveg frá Flugvallarvegi að HR væri að ljúka. Tekið var fram að deiliskipulagið þyrfti að fara aðeins inn á skipulagðar lóðir nr. 85-89 og að hliðra þyrfti byggingarreitum a.m.k. á lóð nr. 89. Var því óskað eftir því að Kanon arkitekta ehf. ynnu breytingar á deiliskipulagi fyrir lóðina að Nauthólsvegi 83-89 í samræmi við þetta.

Þann 23. mars 2024 barst Kanon arkitektum ehf. tölvupóstur frá Gunnari Ágústssyni hjá Yrki arkitektum ehf. með hnitsettum grunni af tillögu að deiliskipulagsmörkum Borgarlínu, en Yrki arkitekta ehf. unnu deiliskipulagstillöguna fyrir 1. lotu Borgarlínu. Óskað var eftir því að Kanon arkitekta ehf. athuguðu hvernig útlínur fyrir deiliskipulag Borgarlínu á Nauthólsvegi pössuðu við grunna fyrir gildandi deiliskipulag HR fyrir lóðina að Nauthólsvegi 83-89. Þá var tekið fram að gera þyrfti breytingu á deiliskipulagi HR til samræmis við skipulagsmörk fyrir deiliskipulag Borgarlínu. Tölvupóstinum var svarað sama dag af Halldóru Bragadóttur hjá Kanon arkitektum ehf. með skjáskoti sem sýndi að mörk deiliskipulagsins fyrir Borgarlínu færu inn fyrir mörk reita C og D á Nauthólsvegi 87 og 89. Þá var tekið fram að fullnaðarhönnun byggingarreits C væri lokið og að aðalteikningar fyrir byggingu á reitnum hefðu verið samþykktar. Í tölvupósti frá Halldóru þann 24. mars 2024 var síðan bent á að eðlilegt væri að skipulagsyfirlögd settu sig í samband við HR, sem væri hagsmunaaðili í málinu, þar sem tillaga að breyttum lóðamörkum samkvæmt deiliskipulagi Borgarlínu myndi kalla á endurhönnun fullhannaðrar byggingar á reit C og leiða til fækkunar á íbúðum í Háskólagörðum HR.

Í kjölfarið áttu sér stað nokkur samskipti milli verkefnastjóra deiliskipulags Borgarlínu og Kanon arkitekta ehf. um deiliskipulagsmörk milli Borgarlínu og Háskólagarða HR við Nauthólsveg. Í tölvupósti Hákonar Arnar Arnþórssonar, forstöðumanns fasteigna hjá HR, dags. 16. maí 2024, er lýst yfir óánægju með mikla breytingu á legu Borgarlínu miðað við fyrri upplýsingar og þess óskað að málið verði leyst í samvinnu hlutaðeigandi aðila. Í tölvupósti frá Lilju G. Karlsdóttur 20. maí 2024 var lagt til að haldinn yrði fundur til að fara yfir málin og samræma sjónarmið.

Með tölvupósti Lilju G. Karlsdóttur til Kanon arkitekta ehf. þann 26. júní 2024 var tilkynnt að Borgarlínuskrifstofa hefði hliðrað Borgarlínu til þannig að hún færi ekki inn á byggingarreit eða verönd á Nauthólsvegi 87. Var þess óskað að mörkin á deiliskipulagi fyrir Nauthólsveg 87 yrðu uppfærð í samræmi við deiliskipulag Borgarlínu á Nauthólvegi. Með tölvupósti 28. ágúst 2024 var spurt hvort hægt væri að aðlagða mörk gildandi deiliskipulags HR fyrir 18. september 2024,

þar sem leggja átti deiliskipulag Borgarlínu fyrir skipulagsráð þann dag. Kanon arkitektar ehf. voru ekki reiðubúin til að vinna breytingu á deiliskipulagi HR með svo skömmum fyrirvara, sem fæli í sér skerðingu á mörkum lóðarinnar og deiliskipulagssvæðinu, enda hafði ekki náðst niðurstaða eða sátt milli aðila um mörk skipulagssvæða eða mörk lóðarinnar að Nauthólsvegi 83-89. Sá fundur, sem halda átti með hlutaðeigandi aðilum um samræmingu sjónarmiða um deiliskipulagsmörk, samkvæmt tillögu í framangreindum tölvupósti Lilju G. Karlsdóttur frá 20. maí 2024, var aldrei haldinn. Slík umræða um samræmingu skipulagsmarka og lóðamarka átti sér því aldrei stað.

Þann 17. september 2024 sendu Kanon arkitektar ehf. tölvupóst til Lilju með hugmyndum um úrbætur á deiliskipulagstillögunni, enda stóðu þeir í þeirri trú að verið væri að leita að útfærslu sem hlutaðeigandi aðilar gætu sæst á. Svar barst með tölvupósti 26. september 2024 þar sem tilkynnt var um að deiliskipulag Borgarlínu á Nauthólsvegi hefði verið samþykkt til auglýsingar í umhverfis- og skipulagsráði deginum áður. **Var deiliskipulagstillagan þannig auglýst þrátt fyrir að ekki hefði náðst samkomulag milli aðila um mörk skipulagssvæða og breytingu á mörkum lóðarinnar að Nauthólsvegi 83-89, og án þess að nokkurt samráð hefði átt sér stað í aðdraganda þess að deiliskipulagstillagan var samþykkt til auglýsingar.**

Í tölvupósti Þórðar Steingrímssonar hjá Kanon arkitektum ehf. þann 3. október 2024 var spurt hvort hægt væri að breyta deiliskipulagi HR samhliða því að deiliskipulag fyrir Borgarlínu yrði samþykkt til auglýsingar, svo að samræmi væri milli skipulagsmarka. Svar barst með tölvupósti frá verkefnastjóra skipulagsfulltrúa þar sem fram kom að búið væri að samþykkja auglýsingu deiliskipulags Borgarlínu, en að aðlægar deiliskipulagsáætlanir færu í auglýsingu stuttu síðar. Ekki hefur hins vegar verið gerð eða auglýst breyting á aðliggjandi deiliskipulagsáætlunum.

Í tölvupósti frá Borghildi Sölvey Sturludóttur, deildarstjóra deiliskipulagsáætlana hjá umhverfis- og skipulagssviði Reykjavíkurborgar, dags. 28. október 2024, kemur fram að vegna tímalínu verkefnisins hafi þótt heillavænlegast að fara með óbreytta tillögu í auglýsingaferli, í stað þess að vinna að úrbótum á tillögunni í samráði við HR vegna deiliskipulags fyrir Háskólagarða HR, eins og upphaflega hafi verið lagt upp með. Aðilar gætu komið að athugasemdum sínum við tillöguna á auglýsingatíma og þeim yrði þá svarað með formlegum hætti.

Samkvæmt framangreindu þykir ljóst að Reykjavíkurborg hafi brotið gegn lögbundinni skyldu sinni til samráðs við lóðarhafa um lóðamörk við meðferð hinnar auglýstu deiliskipulagstillögu, sbr. fyrrgreind gr. 5.2.1 í skipulagsreglugerð nr. 90/2013. Í ákvæðinu kemur með skýrum hætti fram að taki tillaga að deiliskipulagi til svæðis sem liggja að lóðamörkum skuli haft samráð við lóðarhafa *áður en tillagan er samþykkt til auglýsingar*. Það dugir þannig ekki að gefa lóðarhafa eingöngu kost á að koma á framfæri athugasemdum sínum eftir að tillagan hefur verið auglýst. Tilgangurinn með samráði við gerð deiliskipulagstillögu er að lóðarhafar, sem hafa bersýnilega verulegra hagsmuna að gæta af því að nýtt deiliskipulag breyti ekki mörkum þeirrar lóðar sem þeir telja til eignarráða yfir, geti strax komið að athugasemdum sínum og sjónarmiðum ef tillagan skerðir mörk lóðar þeirra. Gefst þá færi á að aðlaga tillöguna að gildandi lóðamörkum áður en hún er auglýst eða ná samkomulagi við lóðarhafa um breytingu á lóðamörkunum, sem fellur vel að nýtingu lóðanna, byggingum á þeim, ásýnd og umhverfi.

Þegar verkefnastjóri deiliskipulags Borgarlínu setti sig í samband við Kanon arkitekta ehf., fyrir hönd HR, síðla árs 2023 sýndi HR mikinn vilja til að finna sameiginlega lausn á málinu í sátt við borgina, þrátt fyrir að fyrir lægi að nýtt deiliskipulag fyrir Borgarlínu myndi skerða lóð HR að Nauthólsvegi 85, 87 og 89 frá því sem gildandi deiliskipulag HR gerir ráð fyrir. Fyrirheit voru

gefin af hálfu Reykjavíkurborgar um að málið yrði leyst þannig að lóðarhafar gætu orðið sáttir. Hins vegar var að lokum ákveðið af hálfu Reykjavíkurborgar að leggja deiliskipulagstillöguna til samþykktar í umhverfis- og skipulagsráði og borgarráði, og auglýsa hana, þrátt fyrir að ekki lægi fyrir samkomulag við HR um mörk lóðarinnar Nauthólsvegur 83, L214254, eða samráð átt sér stað um þau. Samskiptum Reykjavíkurborgar við HR, sem hófust í lok árs 2023, um breytingar á deiliskipulagi fyrir norðurhluta Nauthólsvegar, lauk þannig fyrirvaralaust af hálfu borgarinnar án þess að haft væri samráð við lóðarhafa. Verður að telja það verulegan galla á málsmeðferð Reykjavíkurborgar að brotið hafi verið gegn lögbundinni skyldu til samráðs við lóðarhafa fyrir auglýsingu deiliskipulagstillögunnar.

Enn fremur er gerð athugasemd við það að ekki er gerð grein fyrir samskiptum borgaryfirvalda við HR um deiliskipulagið í 4. kafla greinargerðar með auglýstri deiliskipulagstillögu, sem fjallar um samráð við hagsmunaaðila.

3. Andmæli við efni deiliskipulagstillögunnar

3.1. Skerðing á mörkum lóðarinnar Nauthólsvegur 83, L214254

Samkvæmt auglýstri tillögu að deiliskipulagi fyrir norðurhluta Nauthólsvegar, sem er hluti af 1. lotu Borgarlínu, fer svæði Borgarlínu um 9,6 metra inn á lóðina Nauthólsvegur 83, L214254, á reit D sem er á Nauthólsvegi 89, þ.e. í suðvesturhorni lóðarinnar. Skerðir deiliskipulagstillagan þannig byggingarreit á reit D á lóðinni. Með deiliskipulagstillögunni er lóðin Nauthólsvegur 83, L214254, því minnkuð samtals um 846 m². Lóðin verður 30.948 m² með umræddri breytingu, en ekki 30.856 m² eins og segir í töflu í kafla 3.1.1 í greinargerð með deiliskipulagstillögunni, en lóðin er nú skráð samtals 31.794 m². Þar að auki eru mörk svæðis Borgarlínu eingöngu 0,6 metrar frá byggingarreit C á Nauthólsvegi 87 þar sem styst er. Reitur C á Nauthólsvegi 87 er fullhannaður byggingarreitur þar sem fyrirhugað er að reisa byggingu fyrir stúdentagarða HR og voru þau byggingaráform samþykkt á afgreiðslufundi byggingarfulltrúa þann 19. september 2023. Sem fyrr segir er umrædd lóð að Nauthólsvegi 83-89 leigð Grunnstoð ehf., dótturfélagi HR, samkvæmt þinglýstum lóðarleigusamningi frá 13. nóvember 2020, og fer HR með umráð yfir henni.

Hluti þess skipulagssvæðis, sem deiliskipulagstillagan nær yfir, er samkvæmt framangreindu innan nágildandi marka lóðarinnar Nauthólsvegur 83, L214254, sem er leigð Grunnstoð ehf. og HR fer með umráð yfir. Nánar tiltekið liggja lóðarmörk samkvæmt auglýstri deiliskipulagstillögu 0,6 metra frá byggingarreit á Nauthólsvegi 87. Ekki hefur náðst samkomulag við HR um breytingu á mörkum lóðarinnar frá því sem gert er ráð fyrir í gildandi deiliskipulagi HR og ekki hefur verið auglýst breyting á því skipulagi. Þá hefur mörkum þess deiliskipulagssvæðis, sem deiliskipulag HR tekur til, ekki verið breytt til samræmis við tillögu að deiliskipulagi Borgarlínu á norðurhluta Nauthólsvegar.

Lóðarhafar gera þannig athugasemd við það að deiliskipulagstillaga fyrir Borgarlínu skerði lóð þeirra að Nauthólsvegi 83, L214254, án þess að leitað hafi verið eftir samþykki lóðarhafa fyrir þeirri skerðingu eða samráð haft við lóðarhafa um breytingu á mörkum lóðarinnar samkvæmt því deiliskipulagi sem er í gildi fyrir svæðið. Sú skerðing á mörkum lóðarinnar L214254, sem leiðir af deiliskipulagstillögunni, og á byggingarreit á Nauthólsvegi 89, felur í sér talsverða skerðingu á eignarréttindum lóðarhafa á grundvelli lóðarleigusamnings frá 13. nóvember 2020. Þess er því krafist að svæði Borgarlínu samkvæmt deiliskipulagi fyrir norðurhluta Nauthólsvegar verði ekki látið ná inn á byggingarreiti lóðarhafa á Nauthólsvegi 83-89.

3.2. Skörun deiliskipulagssvæða

Samkvæmt gr. 5.3.1 í skipulagsreglugerð nr. 90/2013 mega deiliskipulagssvæði ekki skarast. Þannig er Reykjavíkurborg ekki heimilt að samþykkja deiliskipulag sem nær yfir svæði annars deiliskipulags sem er enn í gildi. Þá er ljóst að ekki geta samtímis verið í gildi tvö deiliskipulög sem mæla fyrir um ólík mörk sömu lóðar, eins og raunin verður ef deiliskipulagstillagan verður samþykkt.

Ekki hefur náðst samkomulag eða sátt við HR um breytt skipulagsmörk gildandi deiliskipulags HR. Gildandi skipulagssvæði samkvæmt deiliskipulagi HR skarast því við skipulagssvæðið í hinni auglýstu deiliskipulagstillögu fyrir Borgarlínu á norðurhluta Nauthólsvegar. Því verður að telja að Reykjavíkurborg hafi borið að auglýsa breytingu á deiliskipulagi HR, með breytingu á mörkum lóðarinnar að Nauthólsvegi 83-89, samhliða því að auglýsa deiliskipulagstillöguna fyrir norðurhluta Nauthólsvegar, til þess að gætt yrði samræmis milli skipulagsmarka og lóðamarka í gildandi deiliskipulagsáætlunum og komið yrði í veg fyrir skörun deiliskipulagssvæðanna, þ.e. svæðis Borgarlínu og Háskólagarða HR. Reykjavíkurborg gætti hins vegar ekki að því að gera breytingar á aðliggjandi deiliskipulagsáætlun fyrir Háskólagarða HR, þannig að fullt samræmi yrði milli umræddra deiliskipulagsáætlana hvað varðar mörk umræddrar lóðar.

Lóðarhagar gera því athugasemd við það að mörk skipulagssvæðis samkvæmt hinni auglýstu deiliskipulagstillögu skarist við aðliggjandi deiliskipulagsáætlunir, sem nú eru í gildi, og að ekki sé fyrir hendi samræmi milli aðliggjandi deiliskipulagsáætlana hvað lóðamörk varðar.

Í greinargerð með hinni auglýstu deiliskipulagstillögu kemur fram að samhliða deiliskipulaginu séu gerðar breytingar á aðliggjandi deiliskipulagsáætlunum, þ.m.t. deiliskipulagi HR, sbr. kafla 3. Í kafla 3.1 segir að samhliða tillögunni sé lögð fram „breyting á aðliggjandi skipulagsmörkum til samræmis.“ Í kafla 3.1.1 segir að breyta þurfi lóðamörkum Nauthólsvegar 79, 81, 85, 87 og 89. Slíkar breytingar á aðliggjandi skipulagsmörkum og lóðamörkum Nauthólsvegar 85, 87 og 89 hafa hins vegar ekki verið auglýstar og ekki hefur náðst samkomulag við lóðarhafa um þær. Mynd 3.3 á bls. 18 í greinargerð á auk þess að sýna „*Brottfelld lóðarmörk við Nauthólsveg 85, 87 og 89*“, en þessi lóðamörk hafa ekki verið felld brott, enda hefur ekki verið auglýst breyting á gildandi deiliskipulagi HR. Þá er í greinargerð með deiliskipulagstillögunni sums staðar talað um aðliggjandi skipulagsmörk, þrátt fyrir að ekki hafi verið auglýst breyting á skipulagsmörkum samkvæmt deiliskipulagsáætlunum fyrir aðliggjandi svæði né hafi verið auglýstar breytingar á þeim skipulagsáætlunum samhliða auglýsingu umræddrar deiliskipulagstillögu.

Áréttað skal að ekki hefur náðst samkomulag við Grunnstoð ehf./HR um breytingu á mörkum lóðarinnar Nauthólsvegar 83, L214254, frá því sem gildandi deiliskipulag HR gerir ráð fyrir. Að mati lóðarhafa hefði því þurft að taka það skýrt fram í greinargerð með deiliskipulagstillögunni, að nýtt deiliskipulag fyrir norðurhluta Nauthólsvegar væri háð samkomulagi við lóðarhafa um breytingu á lóðamörkum samkvæmt gildandi deiliskipulagi HR. Í öllu falli hefði verið viðeigandi að gera fyrirvara um breytingu á lóðamörkum samkvæmt aðliggjandi deiliskipulagsáætlunum. Texti í greinargerðinni um breytt lóðamörk og aðliggjandi skipulagsmörk er þannig villandi að þessu leyti. Er þess því krafist að deiliskipulagstillagan verði endurskoðuð með hliðsjón af því að bæta úr því ósamræmi sem nú er fyrir hendi varðandi skipulags- og lóðamörk.

Í þessu sambandi er einnig vísað til og byggt á athugasemdum Kanon arkitekta ehf. á **fskj. 4**.

3.3. Lega Borgarlínu og gangstéttar

Lóðarhafar geta ekki fallist á legu gangstéttar við Nauthólsveg 87 og 89 eins og hún er tilgreind í hinni auglýstu deiliskipulagstillögu fyrir norðurhluta Nauthólsvegjar. Í þeim efnum er einkum gerð krafa um að tekið verði mið af staðsetningu og legu byggingarreits C á Nauthólsveg 87, en bygging á þeim reit er fullhönnuð með samþykktum aðalteikningum og fékkst byggingarleyfi fyrir henni í september 2023. Við reit C er fjarlægð gangstéttar Borgarlínu aðeins um 0,6 metrar frá byggingarreit þar sem styst er, en um 1,4 metrar þar sem lengst er. Þá er svæði Borgarlínu jafnframt of nálægt þeirri byggingu sem stendur á reit B. Að mati lóðarhafa verður þannig allt of stutt fjarlægð milli gangstéttar og bygginga á Nauthólsvegi 83-89. Þá hefur Borgarlína áhrif á staðsetningu djúpgama og lóðarfrágang við fyrirhugaðar byggingar á reit C. Er þess krafist að deiliskipulaginu verði breytt að þessu leyti og gangstétt færð fjær byggingarreitum á lóðinni Nauthólsvegi 83, L214254.

Í rammahluta aðalskipulags eru gefin leiðbeinandi viðmið sem eru lögð til grundvallar hönnun og deiliskipulagi Borgarlínu. Í kafla 1.3.2 í greinargerð með auglýstri deiliskipulagstillögu segir að í hönnunarleiðbeiningunum sé „svigrúm til að móta Borgarlínuna að þörfum, rými og ásýnd umhverfisins.“ Verður því að telja eðlilegt að svæði Borgarlínu verði mótað að nýtingu lóða á Nauthólsvegi eftir þörfum, rými og ásýnd umhverfisins þannig að neikvæð áhrif legu Borgarlínu verði lágmörkuð.

Með hliðsjón af framangreindu er þess krafist að legu gangstéttar við Nauthólsveg samkvæmt hinni auglýstu deiliskipulagstillögu verði breytt til samræmis við legu byggingarreits C á lóðinni Nauthólsvegur 87. Þá er þess krafist að legu Borgarlínu í heild sinni, þ.e. akbrautir, hjóla- og göngustígar og gróðursvæði, verði breytt á þann veg að hún verði færð fjær byggingarreitum á lóð Nauthólsvegjar 83-89, svo að hún skerði sem minnst nýtingu HR á lóðinni samkvæmt gildandi skipulagi. Slík tilfærsla á Borgarlínu vegna bygginga á umræddri lóð þykir samræmast betur því markmiði að koma innviðum Borgarlínu fyrir í almannarýminu í sem mestri sátt við nærumhverfi sitt og hægt er, sbr. kafla 2.3 í greinargerð með deiliskipulagstillögunni.

3.4. Kröfur um hljóðvist

Í kafla 4.15 í gildandi deiliskipulagi fyrir Háskólagarða HR, sbr. breytingu á deiliskipulagi HR sem var samþykkt í borgarráði þann 29. október 2015 og auglýst í B-deild Stjórnartíðinda þann 30. október 2015 (fskj. 3), kemur fram að unnin hafi verið hljóðvistarskýrsla fyrir svæðið, dags. 18. maí 2015 og uppfærð 20. mars 2018, en skýrslan hefur að geyma útreikning á hávaða frá umferð við Nauthólsveg 83-89 (Háskólagarða HR). Við lóðina reiknast hljóðstig yfir 55 dB við húshliðar sem snúa að Nauthólsvegi, en það eru viðmiðunarmörk fyrir hávaða sem leyfilegur er á lóðinni samkvæmt 4. gr. reglugerðar nr. 724/2008 um hávaða. Samkvæmt framangreindri hljóðvistarskýrslu, sem unnin var af EFLU verkfræðistofu og er á fylgiskjali með deiliskipulagi HR, er hávaði frá bílaumferð að hluta til yfir þeim viðmiðunarmörkum reglugerðar nr. 724/2008 sem gilda fyrir skipulagsreitinn. Var því talin þörf á mótvægisáðgerðum við Nauthólsveg vegna umferðarhávaða.

Í kafla 1.9.6 í greinargerð með hinni auglýstu deiliskipulagstillögu, sem fjallar um hljóðvarnir á deiliskipulagssvæðinu, er ekki gerð grein fyrir hljóðvistarskýrslu eða hávaða vegna umferðar í tengslum við tillöguna. Í gr. 5.3.2.6 í skipulagsreglugerð nr. 90/2013 kemur fram að á svæðum fyrir íbúðir og starfsemi þar sem gilda viðmiðunarmörk fyrir leyfilegan hávaða utanhúss skuli sýna fram á að sá hávaði verði undir mörkum þar sem þess er krafist, og setja skilmála um

hvernig það skuli tryggt ef með þarf. Þá segir 4. mgr. í gr. 5.3.2 að við gerð deiliskipulags skuli þess gætt að unnt sé að framfylgja sérstökum kröfum sem gerðar séu í öðrum lögum og reglugerðum, s.s. kröfum um hljóðvist. Sá annmarki er á greinargerð með deiliskipulagstillögunni að ekki er gerð grein fyrir því hvaða viðmiðunarmörk gilda um leyfilegan hávaða á svæðinu og hvernig umferðarhávaði við Nauthólsveg verði undir þeim mörkum. Hljóðvistaraskýrsla þarf að liggja fyrir svo að unnt sé að greina áhrif deiliskipulags fyrir Borgarlínu á stúdentagarða HR á Nauthólsvegi 83-89.

Í ljósi framangreinds er farið fram á að hljóðvistaraskýrsla með útreikningum á umferðarhávaða verði unnin fyrir deiliskipulagið fyrir norðurhluta Nauthólsvegar og láttin fylgja sem fylgiskjal við deiliskipulagið, þar sem eftir atvikum verði kveðið á um nauðsynlegar mótvægisáðgerðir vegna aukins hávaða af völdum umferðar ökutækja.

3.5. Siturlögn

Lega Borgarlínu samkvæmt deiliskipulagstillögunni veldur því að ekki verður unnt að staðsetja siturlögn innan lóðar HR að Nauthólsvegi 87 eins og Reykjavíkurborg hefur gert kröfu um.

Samkvæmt öllu framangreindu er þess óskað að Reykjavíkurborg endurskoði umrædda deiliskipulagstillögu fyrir Borgarlínu á norðurhluta Nauthólsvegar með tilliti til þeirra athugasemda og andmæla lóðarhafa, sem fram koma í bréfi þessu, og taki framangreindar kröfur lóðarhafa til greina. Eru slíkir annmarkar á tillögunni, bæði að formi og efni, að ógildingu varðar, verði kröfur lóðarhafa ekki teknar til greina.

Áskilinn er réttur til að krefjast skaðabóta úr hendi Reykjavíkurborgar vegna deiliskipulags fyrir norðurhluta Nauthólsvegar, hafi gildistaka þess í för með sér skerðingu á eignarréttindum HR eða Grunnstoðar ehf. eða valdi félögunum tjóni að öðru leyti.

Þá er áskilinn réttur til að koma að frekari athugasemdum og andmælum á síðari stigum eftir því sem tilefni kann að gefast til. Einnig er áskilinn réttur til að setja fram tillögur að úrbótum á deiliskipulaginu að auglýsingatíma loknum.

Virðingarfyllt,
f.h. Háskólans í Reykjavík ehf.
og Grunnstoðar ehf.



Óskar Sigurðsson hrl.

Viðhengi 9 – Umsögn, Isavia ANS

Athugasemd við deiliskipulag - Borgarlína 1. lota, Nauthólsvegur

Umsögn þessi varðar auglýsta skipulagstillögu fyrir Borgarlínu 1. lotu – Nauthólsveg, sem er til kynningar á Skipulagsgátt til 20. febrúar 2025, mál nr. 1528/2024.

1. Bakgrunnur

Þann 1. janúar 2007 var Flugmálastjórn Íslands skipt upp og stofnað fyrirtækið Flugstoðir ohf. um flugvalla- og flugleiðsöguþjónustuhluta Flugmálastjórnar. Í stofnefnahagsreikningi félagsins varð Flugstjórnarmiðstöðin og flugturninn á Reykjavíkflugvelli eign Flugstoða.

Byggingarnar standa á lóð sem er sameiginleg með ýmsum flugvallarbyggingum og þar sem ekki var skilgreind sérstök lóð undir byggingarnar hvora um sig, hefur í þau 18 ár sem eru liðin ekki verið mögulegt að þinglýsa þessum eignum á réttmæta eigendur. Eignirnar eru því enn skráðar sem ríkiseignir.

Flugstoðir ohf. sameinuðust árið 2010 Keflavíkflugvelli til að mynda Isavia ohf. Í ársbyrjun 2020 var svo rekstrarskipan Isavia ohf. endurskipulögð, m.a. með stofnun tveggja dótturfélaga, Isavia Innanlandsflugvelli ehf. („Isavia Innanlands“) og Isavia ANS ehf. („Isavia ANS“ eða „félagið“).

Áður hafði rekstur félaganna verið í aðskildum rekstrarsviðum innan Isavia ohf., en skiptingin 2020 var gerð á grundvelli þess að um eðlisólíkar rekstrareiningar var að ræða. Með umræddum breytingum var lögð áhersla á sérstöðu hvers félags og skýrari aðgreiningu á starfsemi þeirra.



Móðurfélagið Isavia ohf. heldur utan um rekstur Keflavíkurflugvallar og stoðsviða, meðan Isavia Innanlands sér um rekstur allra annarra flugvalla á Íslandi.

Isavia ANS er alfarið tileinkað flugleiðsöguþjónustu og tengist ekki rekstri flugvalla, hvorki á Reykjavíkurflugvelli né öðrum flugvöllum. Þannig er starfsemi félagsins ekki háð staðsetningu þess við Reykjavíkurflugvöll.

Félagið er flugleiðsöguþjónustuveitandi á Íslandi og sér um rekstur og stjórnun flugleiðsöguþjónustu í íslenska flugstjórnarsvæðinu, sem nær yfir rúmlega 5,4 milljónir ferkílómetra. Félagið hefur það hlutverk að tryggja örugga og skilvirka flugleiðsöguþjónustu í samræmi við alþjóðlegar skuldbindingar Íslands og gildandi reglur um flugöryggi.

Eins og áður segir, er Isavia ANS eigandi Flugstjórnarmiðstöðvarinnar, sem staðsett er við Nauthólsveg 66, sem og tilheyrandi Spennistöðvar sem er staðsett við Nauthólsveg 64, bæði gegnt Nauthólsvegi 85. Fyrsti hluti Flugstjórnarmiðstöðvarinnar var tekinn í notkun árið 1994 og hefur síðan verið í stöðugri þróun, í takt við breyttar kröfur í alþjóðlegu flugöryggi og flugleiðsöguþjónun. Þessi þróun er enn í gangi, og nauðsynlegt er fyrir Isavia ANS að hafa nægilegt svigrúm á sinni lóð til frekari uppbyggingar og stækkunar ef þörf krefur.

Í deiliskipulagi Reykjavíkurflugvallar frá 2015 kemur fram í kafla 1.3.5.2 Nauthólsvegur 64-66 „Stækkun Flugstjórnarmiðstöðvar“, að stækkunin sé varanleg og byggingin undanskilin almennum skilmálum deiliskipulagsins. Þrátt fyrir starfsemi sem spannar tugi ára og þróun mannvirkisins, hefur Isavia ANS enn ekki fengið afmarkaða lóð fyrir starfsemi sína og því ekki getað þinglýst réttmætum eignum á félagið.

2. Samskipti við Skipulagsfulltrúa frá 2021

Isavia ANS og fyrirrennarar þess hafa í gegnum tíðina haft nokkur samskipti við Skipulagsfulltrúa Reykjavíkurborgar, en formleg samskipti frá árinu 2020 hafa verið eftirfarandi:

- 29. nóvember 2021: Isavia ANS lagði fram umsókn um breytingu á deiliskipulagi Reykjavíkurflugvallar til skipulagsfulltrúa um leyfi til að afmarka lóð fyrir Flugstjórnarmiðstöðina og veitt leyfi til að auka byggingarmagn á væntanlegri lóð. Þessu erindi hefur enn ekki verið svarað.
- 24. október 2023: Fundur haldinn með fulltrúum Borgarlínu og Isavia ANS, þar sem ákveðið var að vera í samskiptum um fyrirhugaðan frágang lóðarmarka Borgarlínu og Flugstjórnarmiðstöðvar. Engin eftirfylgni eða svör hafa borist til Isavia ANS eftir þann fund.

3. Afstaða Isavia ANS til skipulagsbreytingarinnar

Í ljósi þess að umsókn Isavia ANS um deiliskipulagsbreytingar frá 29. nóvember 2021 hefur ekki fengið afgreiðslu, er félagið mótfallið því að umræddar breytingar á deiliskipulagi Borgarlínu nái fram að ganga, án þess að fyrir liggi formleg staðfesting á afmörkun og framtíðaráformum um lóð Flugstjórnarmiðstöðvar.

Því ítrekar Isavia ANS kröfu sína um að:

Umsókn félagsins um deiliskipulagsbreytingar frá 29. nóvember 2021 verði tekin fyrir, svarað og fái afgreiðslu.

Einnig fer Isavia ANS fram á að skýr stefna liggi fyrir um:

- Aðkomu að lóð Isavia ANS til framtíðar og það komi fram í skipulagsgögnum Borgarlínu. Sú stefna endurspegli fjármögnun Borgarlínu á breyttum aðkomuvegi.
- Færslu öryggisgirðingar um lóð Isavia ANS sem endurspegli fjármögnun Borgarlínu á kostnaði sem hlýst af því.
- Að næg bílastæði séu fyrir starfsemi Isavia ANS, í stað þeirra sem hverfa við færslu girðingarinnar. Skýrt sé hvernig Borgarlína hyggist fjármagna þau bílastæði.

4. Niðurstaða

Isavia ANS leggst því gegn nýju deiliskipulagi Borgarlínu 1. lotu – Nauthólsvegur.

Félagið fer fram á að fyrri umsókn þess verði tekin til afgreiðslu áður en áframhald verður á umræddum skipulagsbreytingum.

Fylgiskjöl:

1. Umsókn Isavia ANS til skipulagsfulltrúa frá 29. nóvember 2021.
2. Fundargerð vegna fundar Borgarlínu og Isavia ANS frá 24. október 2023.

Umsögn þessi er undirrituð rafrænt af lögfræðingi Isavia ANS,
Karli Óla Lúðvíkssyni

Viðhengi 10 – Umsögn, Slökkvilið höfuðborgarsvæðisins

Umsögn SHS vegna tillögu að nýju deiliskipulagi, vegna máls nr. 1528/2024

Borgarlína 1. lota - Nauthólsvegur - USK24090203

Slökkvilið 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 3.3.2. 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 bilnum. 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 neyðaraksturbill 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.

Viðhengi 11 – Umsögn, Vegagerðin

Nýtt deiliskipulag vegna Borgarlínu lotu 1 á Nauthólsvegi 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?

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

Viðhengi 12 – Athugasemd, Íbúarráð Hlíðarhverfis

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

Íbúarráð 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.

Ráðið bendir þó á að þessi Borgarlínustöð eigi e.t.v. frekar heima norðan við gatnamót Nauthólsvegjar og Flugvallavegar. Engin stöð er innan Hlíðarendahverfis, sem afmarkast af umferðarpungum götum. Ráðið taldi að ein af forsendum þess að hverfið væri skipulagt með þeim hætti sem gert var hafi verið að Borgarlína myndi auðvelda allar almenningssamgöngur þar til muna. Verði stöðin á þeim stað sem hin auglýsta tillaga gerir ráð fyrir verður göngufjarlægð nokkur úr hverfinu í Borgarlínustöð, og í öllum tilvikum þarf að þvera umferðarpungar götur. Þá er sérstaklega bent á að börn munu áfram þurfa að komast á Valssvæðið og betra væri að þau þyrftu ekki að þvera þessar sömu götur.

Verði stöðin ekki færð þarf að huga sérstaklega að tengingum frá Borgarlínustöðinni inn í Hlíðarendahverfið með framangreind sjónarmið til hliðsjónar.

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

Viðhengi 13 – Athugasemd, Landssamtök hjólréiðamanna

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

Tillagan er hluti af 1. lotu Borgarlínu og afmarkast af aðliggjandi skipulagsmörkum í norðri, lóðarmörkum í austri og vestri og við lóðarmörk Menntasveigs í suðri. Ásamt því teygjast mörkin til vesturs, um Hlíðarfót yfir Fálkahlíð, suður um nýjan afleggjara að Hótel Reykjavík Natura. Með tilkomu nýs deiliskipulags verður bætt við Borgarlínubrautum frá Arnarhlíð og að lóðarmörkum Menntasveigs við HR, ásamt einni stöð, Öskjuhlíð. Hjóla- og göngustígum er bætt við beggja vegna Borgarlínubrauta og þannig er aðgengi virkra ferðamáta við götuna verulega bætt. Akreinar fyrir almenna bílaumferð verða að mestu leyti einbreiðar nema við gatnamót Nauthólsvegur og Flugvallarvegur. Grænni ásjúnd gatnanna er aukin með skilgreindum svæðum fyrir gróður og regnvatnslausnir ofanjarðar.

Ábendingar LHM við deiliskipulagið

3.3.3. Hjólastígar

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

HÖNNUNARLEIÐBEININGAR FYRIR HJÓLRÉIÐAR

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.

3.3.7. Gatnamót

Nauthólsvegur-Arnarhlíð-Flugvallarvegur-Hlíðarfótur

Uppdrættir á þessu stigi sýna væntanlega leiðbeinandi útfærslur gatnamóta og fullnaðarhönnun gatnamótanna er varla 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.

3.3.10. 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.

Virðingarfyllst
f.h. stjórnar LHM



Árni Davíðsson

Viðhengi 14 – Umsögn, Minjastofnun Íslands

Minjastofnun Íslands barst tölvubréf skipulagsgáttarinnar dagsett 19. desember 2024 þar sem fram kom að Reykjavíkurborg óskaði eftir umsögn stofnunarinnar um nýtt deiliskipulag *Borgarlínu 1. lota Nauthólsvegur*, mál nr. 1528/2024. Hægt var að hlaða niður greinargerð, dagsett 12.09.2024 ásamt skipulags- og skýringaruppdráttum dagsettum 23.09.2024, allt unnið af Yrki arkitektum ásamt hönnunarteymi.

Samkvæmt þeim gögnum er um er að ræða um það bil 800 metra kafla frá Fálkahlíð, austu Hlíðarfót, suður Nauthólsveg, langleiðina að Háskóla Reykjavíkur. Engin hús eru innan skipulagssvæðisins. Gert er ráð fyrir einni almennri stöð (Öskjuhlíð) á skipulagssvæðinu. Fjallað er um menningarminjar í kafla 3.2.3 í greinargerðinni. Þar segir að húsakönnun og skráning fornleifa hafi farið fram og vísað í þrjár skýrslur frá árunum 2013 og 2019 og minnt er á 24. gr. laga um menningarminjar nr. 80/2012. Á skipulagsuppdrætti eru aðeins merkt inn staðsetning heimilda um erfðafestubýlið Haukaland og í skýringartexta er notað orðið „minjar“ í stað „fornleifar“.

Fyrir liggja skráningarskýrslur fyrir hús, mannvirki og fornleifar frá mismunandi tímum sem unnar hafa verið af ólíku tilefni og ekki ástæða til að telja þær upp hér. Helst er þó að nefna skýrsluna *Fornleifaskráning vegna Borgarlínu – Lotu 1, Ártúnshöfði – Fossvogur*, unnin af Borgarsögusafni Reykjavíkur árið 2024, skýrsla nr. 230.

Samkvæmt þeirri skýrslu eru skráðar heimildir um tvær fornleifar og sex herminjar frá síðari heimsstyrjöld á skipulagssvæðinu. Til fornleifa teljast minjar sem náð hafa 100 ára aldri, sbr. 3. gr. laga nr. 80/2012. Fornleifar sem njóta friðunar í krafti aldurs, má enginn, hvorki landeigandi, ábúandi, framkvæmdaraðili né nokkur annar, spilla, granda eða breyta, hylja, laga, aflaga eða flytja úr stað nema með leyfi Minjastofnunar Íslands sbr. 21. gr. laganna.

Herminjar og yngri minjar sem tengjast atvinnu og þróunarsögu borgarinnar hafa mikið menningarsögulegt gildi þó þær hafi ekki náð þeim aldri að teljast til friðaðra fornleifa, húsa eða mannvirkja og eru því utan við lögformlegs umboðs Minjastofnunar Íslands skv. lögum nr. 80/2012.

Skráðar fornleifar á skipulagssvæðinu:

- Haukaland, Erfðafestubýli (5-413) – Vatnsmýrarblettur 18, erfðafestubýli frá árinu 1919 sem er að mestu horfið, en ekki er hægt að útiloka að minjar komi í ljós við jarðrask.
- Járnbraut, vagnteinn (5-679) – Heimild um brautarteina járnbrautarinnar sem lá frá grjótnámunni í Öskjuhlíð vestur á Grandagarði.

Skráðar herminjar á skipulagssvæðinu:

- Gata, Flugvallarbraut (5-749) – Heimild um götu í þéttbýli sem er horfin.
- Braggi (5-554) – Heimild um mannvirki sem eru horfin.
- Klæðageymsla (5-177) – Heimild um mannvirki sem er horfið.

- Herbúðir, Nauthólavegur 85 (5-186) – Heimild um herbúðir sem eru horfnar.
- Vatnsgeymir (220-118) – Grasi gróinn vatnsgeymir úr steypu frá árinu 1944 sem stendur enn.

Minjastofnun Íslands fer fram á að bætt verði við upplýsingum um skýrslu nr. 230, Fornleifaskráning vegna Borgarlínu – Lotu 1, Ártúnshöfði – Fossvogur, í greinargerðina. Í ljósi þess að á skipulagssvæðinu eru bæði skráðar fornleifar og yngri minjar og að lagalegur munur er á vernd þessara flokka, þarf að leiðrétta skipulagsuppdráttinn þannig að í skýringartexta, við rauðan punkt, standi „Heimild um fornleifar“ en ekki „Heimild um minjar“. Einnig þarf að bæta við staðsetningu fyrir heimild um járnbraut (5-679) á skipulagsuppdráttinn. Æskilegt væri að sýna einnig staðsetningu heimilda um herminjar á skipulagsuppdrætti, t.d. með bláum lit.

Merking á framkvæmdatíma:

Mikilvægt er að vatnsgeymir (220-118) verði girtur af með litríkum borða á framkvæmdatíma til að koma í veg fyrir að hann verði fyrir skemmdum af vangá.

Framkvæmdaeftirlit:

Ekki er hægt að útiloka að fornleifar komi í ljós við jarðrask nyrst á skipulagssvæðinu þar sem erfðafestubýlið Haukaland var staðsett. Stofnunin fer 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 vettvangskönnun umsvifalaust svo skera megi úr um eðli og umfang fundarins. Stofnuninni er skylt að ákveða svo fljótt sem auðið er hvort verki megi fram halda og með hvaða skilmálum. Óheimilt er að halda framkvæmdum áfram nema með skriflegu leyfi Minjastofnunar Íslands.“