



Borgarráð Reykjavíkur
Tjarnagötu 11
101 Reykjavík

Reykjavík, 8. október 2025
SN220056

Hér með sendist útskrift úr fundargerð umhverfis- og skipulagsráðs dags. 8. október 2025 um eftirfarandi mál:

Háskólinn í Reykjavík - Breyting á deiliskipulagi vegna borgarlínu og frekari uppbyggingar á svæði 1a og 1b

Að lokinni auglýsingu er lögð fram að nýju tillaga að breytingu deiliskipulags Háskólans í Reykjavík vegna legu borgarlínu í gegnum svæðið og frekari uppbyggingar við háskólann, samkvæmt uppdrætti og greinargerð Arkís arkitekta dags. þann 6. maí 2025, br. 26. september 2025. Einnig er lagt fram samgöngumat VSÓ ráðgjafar, dags. febrúar 2021. Tillagan var auglýst frá 11. júní 2025 til og með 23. júlí 2025. Athugasemdir og umsagnir bárust. Einnig er lögð fram umsögn skipulagsfulltrúa, dags. 30. september 2025.

Samþykkt sbr. 3. mgr. 41. gr. skipulagslaga nr. 123/2010, með þeim breytingum sem koma fram í umsögn skipulagsfulltrúa dags. 30. september 2025. Fulltrúar Sjálfstæðisflokksins sitja hjá við afgreiðslu málsins.

Vísað til borgarráðs.

Lögð fram svohljóðandi bókun fulltrúa Samfylkingarinnar, Pírata, Sósíalistaflokks Íslands, Flokki fólksins og áheyrnarfulltrúa Vinstri grænna:

Við fögnum breyttu deiliskipulagi Háskólans í Reykjavík vegnu legu Borgarlínu og uppbyggingar á lóð skólans. Enginn vafi er á að breytingin mun leiða til mikilla umbóta fyrir nemendur og starfsfólk háskólans og allra borgarbúa. Að gefnu tilefni er rétt ítreka að þessi tillaga hefur verið unnin í nánu samstarfi við Háskólann í Reykjavík. Háskólinn átti fulltrúa í hópnum sem vann tillöguna og lokaútfærsla var borin undir hann áður en hún var send til auglýsingar.

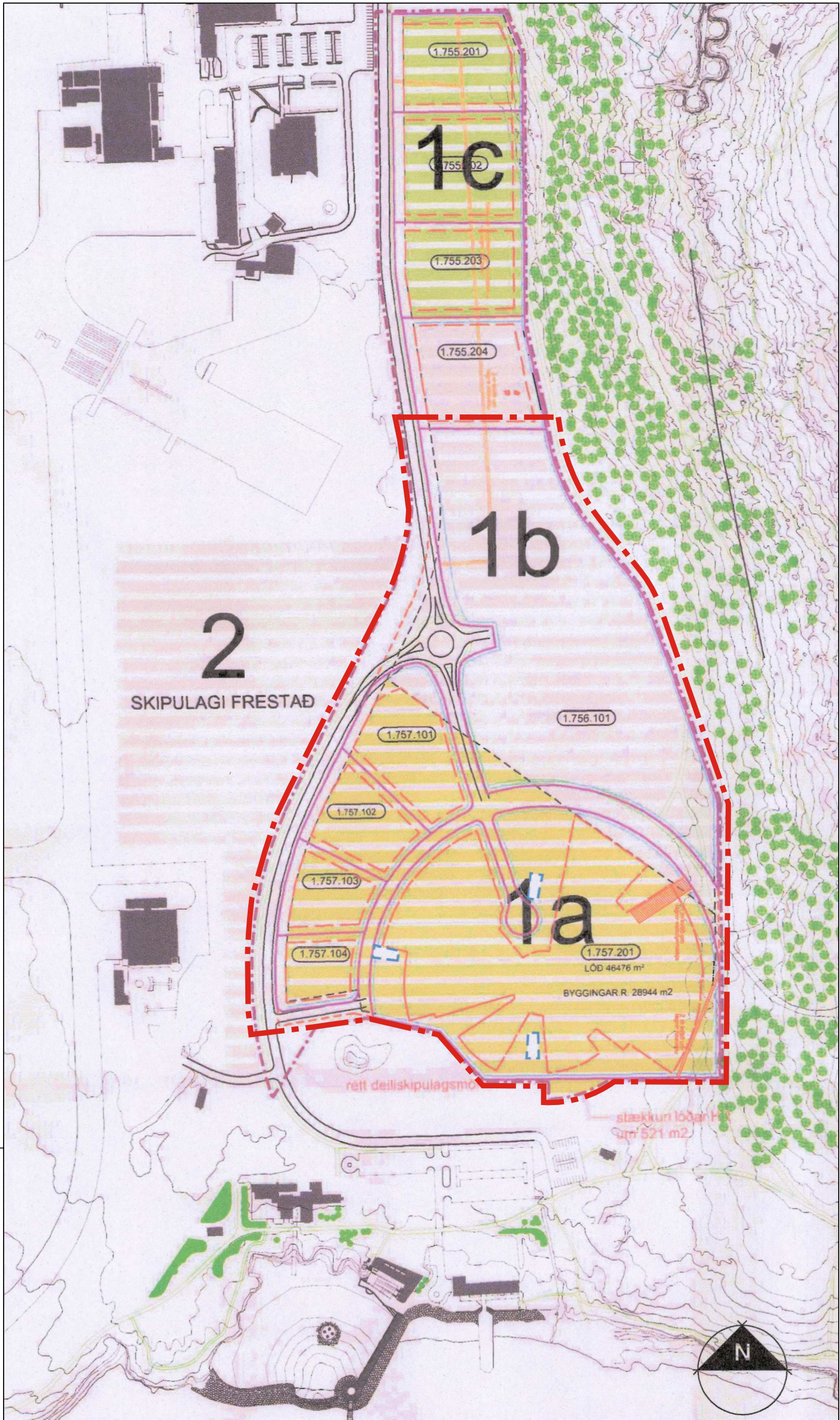
Lögð fram svohljóðandi bókun fulltrúa Sjálfstæðisflokksins:

Fulltrúar Sjálfstæðisflokksins fagna því að stækkunarmöguleikar HR aukist með breyttu skipulagi en gagnrýna að ekki sé tekið strax á umferðarmálum á Nauthólsvegi með því að koma fyrir sérakrein fyrir Strætó sem er hagkvæm lausn og hægt væri að koma í gagnið fljótlega í stað þess að bíða í fleiri ár eftir að fyrsta lota borgarlínu kemst í gagnið.

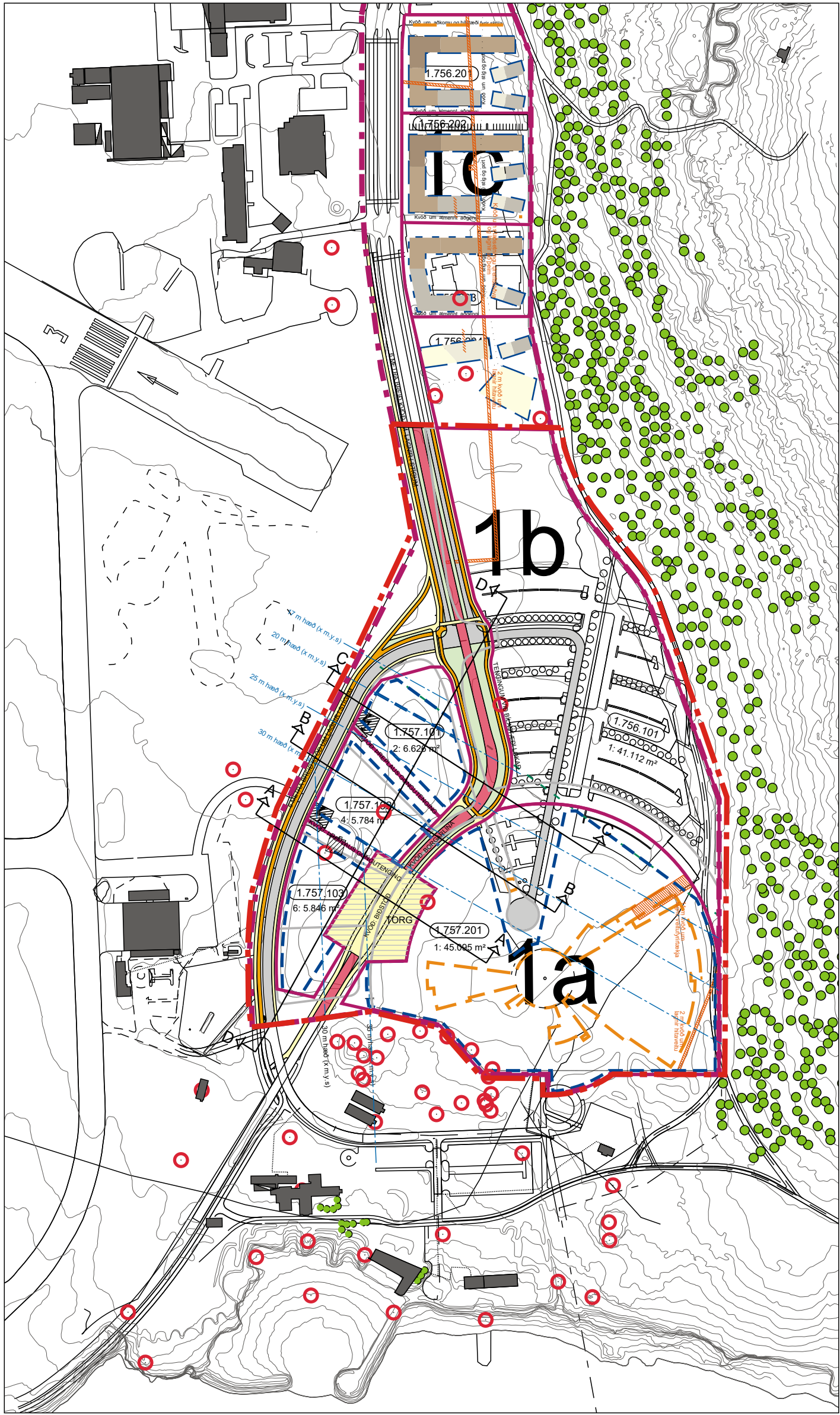
Auðun Helgason
*Skrifstofa stjórnsýslu og gæða
Umhverfis- og skipulagssvið*

Fylgiskjöl: Uppdrættir og greinargerð Arkís arkitekta dags. 6. maí 2025, br. 26. september 2025, samgöngumat VSÓ ráðgjafar, dags. febrúar 2021, innsendar athugasemdir og umsögn skipulagsfulltrúa dags. 30. september 2025.

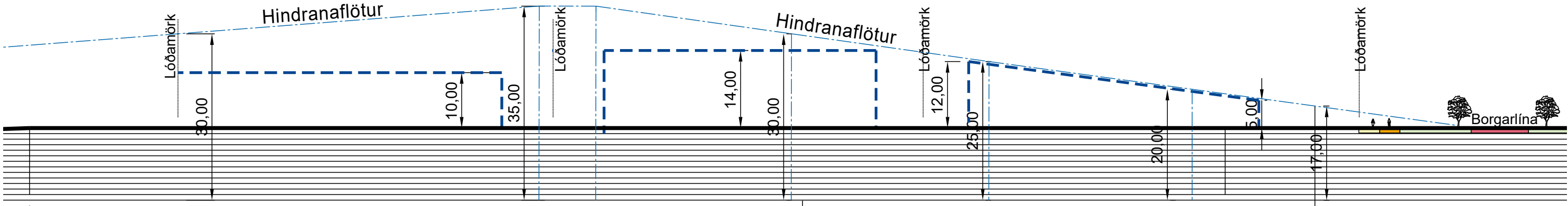
Háskólinn í Reykjavík - Breyting á deiliskipulagi vegna borgarlínu og frekari uppbyggingar á svæði 1a og 1b



Gildandi deiliskipulag samþykkt í borgarráði 03.07.2019 mkv: 1:3500



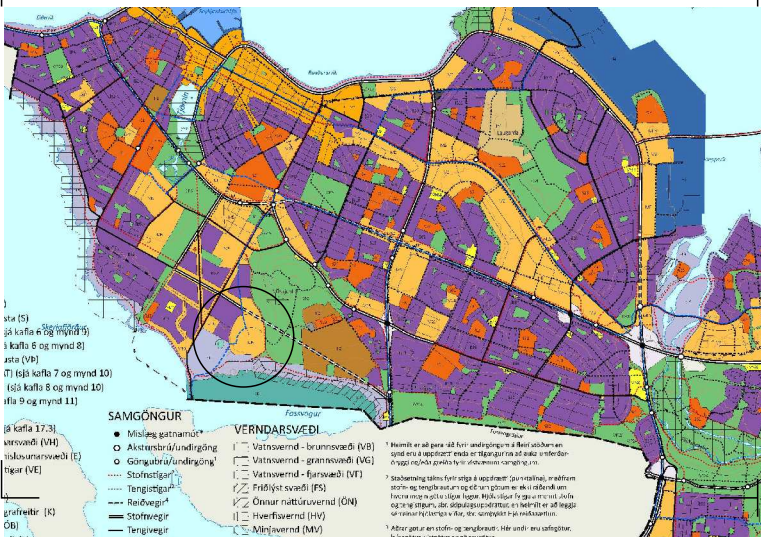
Deiliskipulagstillaga mvk. 1:3500
Hluti af þessu deiliskipulagi er greinargerð dagsett 06.05.2025



Snið D-D mvk. 1:1000
Vegna nálægðar við flugvöll markast mesta leyfilega hæð húsa af hindranaflæti flugvallar

SKÝRINGAR

- Mörk þess svæðis sem skipulagsbreyting tekur til
- Mörk skipulagssvæðis
- Lóðamörk
- Lóðamörk felld niður
- Byggingarreitur
- Tengingangur á 2. hæð
- Núverandi byggingar
- Borgarlína
- Gangstétt
- Torg
- Hjólástígur
- Gróður, opin svæði, svigrúm
- Gata
- Kvöð um lagnir
- Byggingar utan svæðis
- Niðurrif heimilað
- Staðgreinir
- LÖÐ 46138 m²
- Lóðastærð
- Flugtæknileg takmörkun á hæð bygginga
- 1. áfangi uppbyggingar
- síðari áf. uppbyggingar
- Formminjar
- Hindranafliður
- Dreifistöð - leiðbeinandi staðsetning á lóð



HLUTI AF AÐALSKIPULAGI REYKJAVÍKUR 2040

Deiliskipulagsbreyting þessi sem fengið hefur meðferð í samræmi við ákvæði

1. mgr. 43. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 var samþykkt í _____

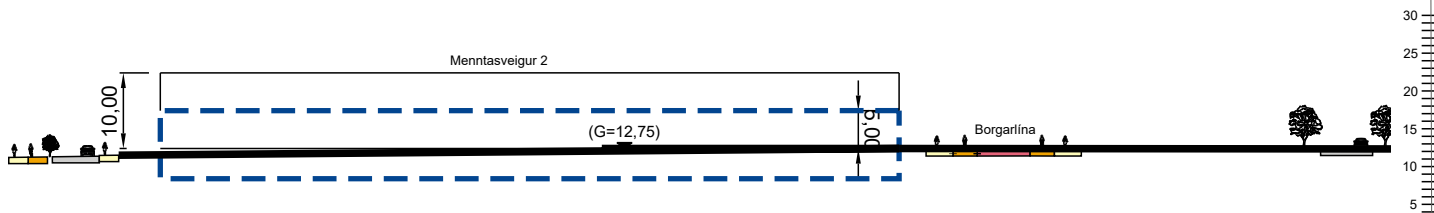
þann _____ 20_ og í _____ þann _____ 20_.

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

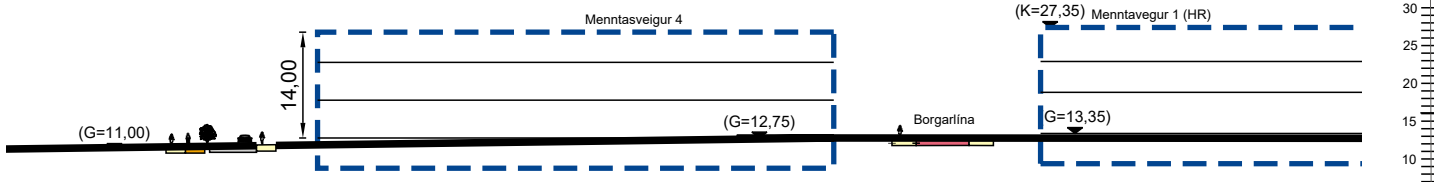
Auglýsing um gildistöku breytingarinnar var birt í _____

B-deild Stjórnartíðinda þann _____ 20_.

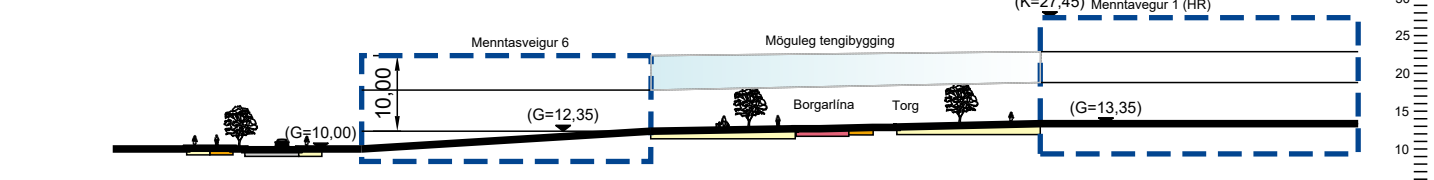
26.09.2025
Bætt við kvöð um dreifistöðvar á lóðum Menntasveigs 2 og 4
Bætt við 6 m breiðri kvöð um lagnir í stíga vestan Nauthólsvegar



Snið C-C mvk. 1:1000



Snið B-B mvk. 1:1000



Snið A-A mvk. 1:1000

Hæðarkótar aðkomuhæðar eru leiðbeinandi, hæðarkótar koma fram á hæðarlóðum



Háskólinn í Reykjavík breyting á deiliskipulagi vegna borgarlínu og frekari uppbyggingar á svæði 1a og 1b
DEILISKIPULAGSUPPDRÁTTUR DAGS:06.05.2025
Bláðstærð A2 = 420*594
BREYTT:26.09.2025



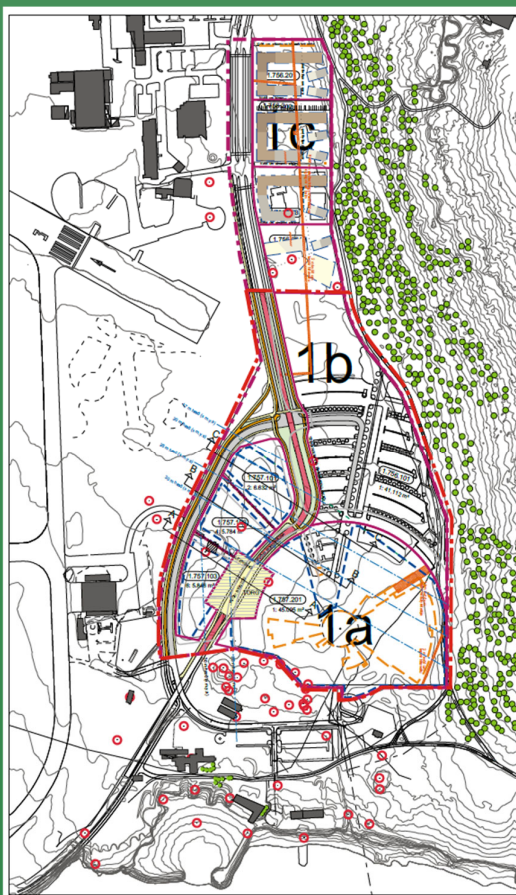
Háskólinn í Reykjavík

Breyting á deiliskipulagi vegna borgarlínu og frekari uppbyggingar á svæði 1a og 1b.

Greinargerð og skilmálar

6. maí 2025

Síðast breytt 26.09.2025





Yfirlit

Um er að ræða breytingu á deiliskipulagi Háskólans í Reykjavík vegna uppbyggingar á svæðinu og legu Borgarlínu um nýtt göturými sem verður neðsti hluti Nauthólsvegar, Menntavegs og Menntasveigs. Lóðamörk lóða við Menntasveg og Menntaveg breytast auk þess sem byggingamagn er aukið á lóðunum. Tillagan er hluti af 1. lotu Borgarlínu og afmarkast af lóðamörkum Nauthólsvegar 89 til norðurs. Til suðurs afmarkast svæðið af deiliskipulagsmörkum deiliskipulags við Nauthólsvík, aðkomutenging Fossvogsbúar. Deiliskipulagsmörk til suðvesturs lagfærð til samræmis við deiliskipulagsmörk Nauthólsvíkur.

Tillagan nær yfir fyrirhugaðar breytingar á nýju göturými fyrir Nauthólsveg, Menntaveg og Menntasveg 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 frumhönnun hönnunarteymis (e. Integrated Design Advisor) 1. lotu Borgarlínu og er unnin í samstarfi við teymið.

Deiliskipulagshöfundar eru Arkís arkitektar. Landslag veitti ráðgjöf við vinnslu tillögunnar.

Uppbygging greinargerðar

Skipulagsgreinagerð þessi skiptist í 4 hluta:

1. Almennar upplýsingar og forsendur
2. Almennir skilmálar
3. Frekari upplýsingar um borgarlínu
4. Fylgiskjöl/skýringarmyndir

Gögn deiliskipulagsins

Deiliskipulag þetta er sett fram í eftirtöldum gögnum:

- Greinagerð með skilmálum.
- Skipulagsuppdraetti í mælikvarða 1:3500 (A2) ásamt sneiðingu í mælikvarða 1:1000.

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
- Hjóltreiddaáætlun Reykjavíkur
- Loftslagsstefna Reykjavíkurborgar
- Samþykkt um skilti í Reykjavík



Samþykkt deiliskipulags

Deiliskipulagsbreyting þessi sem fengið hefur meðferð í samræmi við ákvæði 1. mgr. 43. 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__.

Breytingar í kjölfar auglýsingar

Kafla 1.2.5 Mengun í jarðvegi er bætt við greinargerð

Við uppbyggingu háskólasvæðisins kom í ljós talsverð olíumengun á svæðinu og var mengaður jarðvegur fluttur í burtu til meðhöndlunar annarsstaðar. Kanna þarf hversu umfangsmikil jarðvegsskipti voru á svæðinu og meta hvort þörf sé á frekari jarðvegsrannsóknnum á röskuðum svæðum. Eins þarf að kanna hvort mengun sé til staðar á þeim svæðum sem stendur til að raska skv. tillögunni. Jarðvegur þarf að uppfylla skilyrði í reglugerð nr. 1400/2020 um mengaðan jarðveg.

Skerpt er á skilmálum um staðsetningu og útfærslu dreifistöðva og lagna Veitna.

Í kafla 2.8 fellur út:

Á lóð Menntasveigs 4 er kvöð um dreifistöð í byggingu. Ef færa þarf lagnir Veitna innan lóða vegna framkvæmda skal það gert á kostnað lóðarhafa.

Í staðinn kemur texti:

Dreifistöð skal staðsett ýmist innan lóðar Menntasveigs 2 eða Menntasveigs 4. Kvöð er því um dreifistöð á báðum lóðum og verður endanleg staðsetning nánar ákvörðuð í nánu samráði við Veitur og lóðarhafa. Við útfærslu á dreifistöð og aðgengi að henni skal farið eftir handbók Veitna um dreifistöðvar í húsi annarra.

Kvöð er um lagnir í stígum vestan Nauthólsvegar. Kvöðin er 6 m breið.

Ef færa þarf lagnir Veitna innan lóða vegna framkvæmda skal það gert á kostnað lóðarhafa.

Á deiliskipulagsupprætti er bætt við

Kvöð um dreifistöðvar á lóðum Menntasveigs 2 og 4

Kvöð um 6 metra breiða kvöð um lagnir í stíga vegstan Nauthólsvegar



Efnisyfirlit

Yfirlit	2
Uppbygging greinargerðar	2
Gögn deiliskipulagsins	2
Efnisyfirlit	4
1. Deiliskipulag fyrir Háskólinn í Reykjavík vegna Borgarlínu og frekari uppbyggingar á svæði 1a og 1b 6	
1.1. Afmörkun	6
1.1.1. Breytt lóðamörk	8
1.2. Staðan í dag og helstu breytingar frá núverandi ástandi	9
1.2.1. Landnotkun samkvæmt Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040	10
1.2.2. Núgildandi deiliskipulagsáætlanir	11
1.2.3. Núverandi lóðir og/eða mannvirki innan skipulagsmarka	11
1.2.4. Fornleifar og menningarminjar	11
1.2.5. Mengun í jarðvegi	11
2. Almennir skilmálar	12
2.1. Landnotkun	12
2.2. Sérými almenningssamgangna	12
2.3. Byggingarreitir	12
2.4. Frágangur lóða	13
2.5. Blágrænar ofanvatnslausnir	15
2.6. Bíla og hjólastæði	15
2.7. Skilti og merkingar	16
2.8. Veitur	16
2.9. Stöðvar	16
2.9.1. Háskólinn í Reykjavík	17
2.9.2. Aðkomusvæði stöðva	17
2.9.3. Borgarlínubrautir	17
2.10. Göngustígar	18
2.11. Hjólastígar	18
2.11.2. Göngu- og hjólaþveranir	18
2.11.3. Þveranir yfir Borgarlínubrautir	18
2.11.4. Upphækkaðar þveranir	18
2.12. Gatnamót	18
2.12.2. Ljósastýrð gatnamót	18
2.12.3. Akbrautir	19
2.12.4. Aðkoma neyðarbíla og sorphirðutækja	19
2.12.5. Svigrúm	19
2.13. Þín svæði	19
2.14. Gróður	19
2.15. Torgsvæði - Borgarlínutorg	20
3. Frekari upplýsingar um Borgarlínu í Reykjavík	21
3.9. Hvað er Borgarlína?	21
3.10. Skipting deiliskipulags Borgarlínu	22
3.11. Skipulagsmörk Borgarlínu	22



3.12	Tilgangur og markmið.....	23
3.13	Samband skipulags og hönnunar Borgarlínu.....	23
3.14	Hönnunarferill Borgarlínu.....	23
3.14.2	Frumdrög.....	24
3.14.3	Forhönnun.....	24
3.14.4	Verkhönnun.....	24
3.15	Hönnunarviðmið Borgarlínu.....	24
3.15.2	Leiðarljós.....	24
3.15.3	Algild hönnun.....	24
3.15.4	Áherslur fyrir hönnun gatna.....	26
3.15.5	Hljóðvarnir.....	26
3.16	Almennar forsendur Borgarlínu og umhverfismat.....	26
4	Fylgiskjal.....	27
4.1	Hindranafletir Reykjavíkurflugvallar.....	28
4.2	Skuggavarp.....	29
4.3	Skýringamyndir.....	30
4.4	Meðfylgjandi deiliskipulagsuppdráttur.....	31



1. Deiliskipulag fyrir Háskólinn í Reykjavík vegna Borgarlínu og frekari uppbyggingar á svæði 1a og 1b

Hér er sett fram deiliskipulagstillaga fyrir Háskólann í Reykjavík vegna borgarlínu og frekari uppbyggingar á svæði 1a og 1b

Til suðurs tengis skipulagssvæðið deiliskipulagi Nauthólsvíkur. Til norðurs tengist skipulagssvæðið deiliskipulagi Nauthólsvegur 83-89, til vesturs deiliskipulagi Reykjavíkurflugvallar og til austurs deiliskipulagi Öskjuhlíðar.

Helstu markmið endurskoðunar þessarar er að móta byggð og samgöngumál deiliskipulagssvæðisins út frá nýrri legu Borgarlínu í gegnum svæðið. Lega Borgarlínu í gegnum lóð Háskólans í Reykjavík er skilgreind auk nýrrar biðstöðvar við torg vestan skólabyggingarinnar. Áhersla er á að tryggja flæði Borgarlínunnar og hlutverk hennar sem meginsamgöngumáti á svæðinu. Þá er tilgangur verkefnisins einnig að endurskilgreina byggingarheimildir við Háskólann í Reykjavík og styrkja svæðið sem öflugan kjarna fyrir háskólastofnanir og tengd þekkingar- og rannsóknarfyrirtæki. Lóðum vestan við Menntasveg er fækkað og verða þrjár.

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 stað í miðborg Reykjavíkur. Stefnt er að eins rúmum skipulagsskilmálum og kostur er á svæði Háskólans í Reykjavík.

1.1. Afmörkun

Skipulagssvæði deiliskipulags fyrir Háskólann í Reykjavík, afmarkast af deiliskipulagi Reykjavíkurflugvallar til vesturs, deiliskipulagsmörkum Öskjuhlíðar til austurs og deiliskipulagsmörkum Nauthólsvíkur aðkomutengingar Fossvogsbrúar til suðurs og Flugvallarvegi til norðurs. Samhliða þessari tillögu er gerð breyting á lóðarmörkum Menntasvegur 1, Menntasveigs 1, 2, 4 og 6 til aðlögunar að göturými. Deiliskipulagsbreyting þessi tekur aðeins til svæðis 1a og 1b.



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

1.1.1. Breytt lóðamörk

Lóðamörk eru sýnd á deiliskipulagsupprætti, bæði núverandi og breytt lóðamörk. Breyta þarf lóðamörkum Menntavegar og Menntasveigs vegna breytinga. Áfram er gert ráð fyrir því að flugskýlið innan svæðisins sé víkjandi.



Mynd 1:2 Brottfelld lóðamörk við Menntaveg og Menntasveg

fyrir stöð skólans. Gert er ráð fyrir hjólastígum beggja megin Borgarlínubrautar við Nauthólsveg og við Menntasveg. Við gatnamót Menntasveigs og Nauthólsvegar, verði þeir að tvístefnustíg vestan megin Nauthólsvegar. Gert er ráð fyrir góðum stígatengingum að aðalinngangi HR og að torgi þar sem Borgarlínustöð er staðsett.

Á gatnamótum Nauthólsvegar við Menntaveg beygir bílaumferð inn að Nauthólsvík og inn að bílastæðum hjá HR. Endurskipuleggja verður aðkomu, samgönguskipulag og bílastæði í samræmi við það.

- Akreinar fyrir almenna bílaumferð verða einbreiðar.
- Græn ásjúnd gatna verður aukin með skilgreindum svæðum fyrir gróður og regnvatnslausnir.

1.2.1. Landnotkun samkvæmt Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040

Samkvæmt Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 liggja Nauthólsvegur, Menntavegur og Menntasvegur um miðsvæði M5 og við íbúðarsvæði ÍB62. Á þéttbýlisupprætti er búið að merkja inn legu Borgarlínu gegnum svæðið.

Borgarlínan liggur um helstu útivistarsvæði höfuðborgarsvæðisins og tengir þau saman. Draga skal úr raski eins og hægt er, og tryggja gott aðgengi að útivistarsvæðum. Útivistarsvæði næst stöðinni er Öskjuhlíð og Fossvogsdalur sem tengjast um útivistarstíginn Sólarleiðar sem liggur frá Elliðaárdal að Ægissíðu. Deiliskipulagsbreytingin er í samræmi við ákvæði aðalskipulagsins.



Mynd 1:3 Hluti Aðalskipulags Reykjavíkur 2040. Afmörkun deiliskipulags sýnd með hvítri brotalínu.



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

1.2.2. Núgildandi deiliskipulagsáætlanir

Þessi hluti Borgarlínu er ekki inni í deiliskipulagi í dag en ein aðliggjandi deiliskipulagsáætlun sem gerir ráð fyrir Borgarlínu hefur aðliggjandi skipulagsmörk. Sjá nánar Tafla 1-1

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

Heiti deiliskipulagsáætlunar	
Deiliskipulag Nauthólsvík, svæði 1	Samþykkt 16.06.2020 Birting í B deild 16.09.2020

1.2.3. Núverandi lóðir og/eða mannvirki innan skipulagsmarka

Innan breytingarmarka gildandi deiliskipulags eru samtals 6 lóðir. Bygging Háskólans í Reykjavík stendur á einni lóðanna.

1.2.4. Fornleifar og menningarminjar

Fyrir liggur fornleifaskráning og húsakönnun fyrir Nauthólsvík og Nauthólsvíkurveg. Þekktar minjar eru innan deiliskipulagssvæðisins, auk þess sem nokkuð er um minjar sunnan við skipulagssvæðið, við bæjarstæði Nauthóls. Gerð er grein fyrir staðsetningu minja á deiliskipulagsupprætti.

Ef finnast áður ókunnar fornleifar skal tilkynna Minjastofnun Íslands um fundinn eins fljótt og mögulegt er skv. ákvæði 24. gr. laga um menningarminjar 80/2012. Ekki sé heimilt að hefja framkvæmdir á lóðum þar sem eru fornminjar nema að undangenginni fornleifarannsókn.

1.2.5. Mengun í jarðvegi

Við uppbyggingu háskólasvæðisins kom í ljós talsverð olíumengun á svæðinu og var mengaður jarðvegur fluttur í burtu til meðhöndlunar annarsstaðar. Kanna þarf hversu umfangsmikil jarðvegsskipti voru á svæðinu og meta hvort þörf sé á frekari jarðvegrannsóknnum á röskuðum svæðum. Eins þarf að kanna hvort mengun sé til staðar á þeim svæðum sem stendur til að raska skv. tillögunni. Jarðvegur þarf að uppfylla skilyrði í reglugerð nr. 1400/2020 um mengaðan jarðveg.



2. Almennir skilmálar

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, Menntaveg og Menntasveg í tveimur miðjusetnum sérakreinum. Gert er ráð fyrir göngu- og hjólastígum beggja vegna við og tveimur einbreiðum akbrautum í sittthvora átt á Nauthólsvegi. Einnig er gert ráð fyrir gróðri á svæðum inn á milli. Ekki er gert ráð fyrir akbrautum fyrir aðra umferð en borgarlínu á Menntavegi eða Menntasveig. Á gatnamótum Nauthólsvegar við Menntaveg beygir bílaumferð inn að Nauthólsvík og inn að bílastæðum hjá HR. Endurskipuleggja verður aðkomu, samgönguskipulag og bílastæði í samræmi við það.

2.1. Landnotkun

Landnotkun er óbreytt, þ.e. vísindastarfsemi, atvinnustarfsemi tengd háskólanum, kennslu- og rannsóknarrými.

2.2. Sérými almenningssamgangna

Á uppdrætti er merkt sérými Borgarlínu við Nauthólsveg, Menntaveg og Menntasveg. Uppdráttur sýnir ekki bindandi útfærslu. Í sérými Borgarlínu er almenn bílaumferð ekki heimiluð.

Akstur neyðarbíla með forgangsljós er heimill. Til að bæta yfirbragð og tryggja öryggi gangandi skal gera ráð fyrir hraðahindrandi aðgerðum við torg og biðstöð s.s. með breytilegum yfirborðsefnum, lit og/eða hækkuðu yfirborði. Gæta þarf að gönguleiðir séu vel færar barnavögnum og hreyfihömluðum. Miða skal hönnun torgs við að göngutengingar séu með jöfnu millibili þvert á akbraut borgarlínu.

2.3. Byggingarreitir

Byggingarreitir eru rúmir. Hámarkshæðir bygginga taka mið af hindranaflötum Reykjavíkur flugvallar og þeim hæðartakmörkunum sem koma fram í skipulagsreglum Reykjavíkurflugvallar. Einnig þarf að huga að hæðartakmörkunum á framkvæmdatíma. Leitast verði við að samræma útlit húsa á deiliskipulagssvæðinu m.a. grunnfleti, hæðir, efnisval og gluggasetningu. Veggfletir á jarðhæðum við Menntasveg sem snúa að Menntasveig og Nauthólsvegi, skulu útfærðar sem virkar framhliðar, sem bjóða upp á góð tengsl milli verslunar- og þjónusturýma og aðliggjandi útirýma.

Heimilað byggingarmagn og hæðir bygginga eru tilgreind í skilmálatöflu.

Heimild er fyrir kjallara undir byggingar á öllu deiliskipulagssvæðinu. Þar sem jarðvegsdýpt er nægileg má hafa kjallara tvær hæðir niður í jörðina til nota fyrir tækni- og þjónusturými og að hluta fyrir starfsemi sem ekki krefst mikillar dagsbirtu og er í tengslum við notkun viðkomandi byggingar. Einnig er heimilt að koma fyrir bílakjöllurum á lóðum Menntasveigs 2, 4 og 6. Sjá kafla 2.6 Bíla og hjólastæði.

Heimilt er að koma fyrir tengingum neðanjarðar, innbyrðis milli lóða Menntasveigs 2, 4 og 6. Tengingar neðanjarðar mega vera utan byggingareita en þurfa að vera innan framangreindra lóða. Jafnframt er heimilt að tengja Menntaveg 1 og Menntasveg 4 með brúartengingu. Skilgreindur er sérstakur byggingareitur fyrir þá tengingu. Frí hæð undir tengigang yfir götu skal vera að lágmarki 5 m. Hafa skal samráð við Verkefnastofu Borgarlínu og Slökkvilið höfuðborgarsvæðisins varðandi útfærslu brúartengingar.



Lóð	Stærð lóðar FYRIR	Stærð lóðar EFTIR	Heimilað bygginga- magn fyrir breytingu	Heimilað bygginga- magn eftir breytingu	Heimilað byggingamagn neðanjarðar eftir breytingu	Fjöldi hæða *	Fjöldi Hjóla- Stæða **
Menntavegur 1 (HR)	46.476 m ²	45.095m ²	46.476 m ²	64.400 m ²	14.000 m ²	2-3h	1.310
Menntasveigur 1	42.431 m ²	41.112m ²	0	0	0		
Menntasveigur 2	7.872 m ²	6.626 m ²	7.872 m ²	7.400 m ²	4.178 m ²	1-2h	214
Menntasveigur 4***	5.384 m ²	5.784 m ²	5.384 m ²	8.000 m ²	3.990 m ²	2-3h	187
Menntasveigur 6	4.265 m ²	5.846 m ²	4.265 m ²	8.000 m ²	4.329 m ²	2h	189
Menntasveigur 8 (lóð felld út)	3.670 m ²		3.670 m ²				
Samtals	110.098 m ²	104.469 m ²	67.667 m ²	87.800 m ²	26.615 m ²		1.900
*Sjá Skipulagsreglur Reykjavíkurflugvallar							
** Heimilt er að áfangaskipta byggingu hjólastæða / hjólaskýla.							
*** Kvöð um dreifistöð í byggingu							

2.4. Frágangur lóða

Vanda skal sérstaklega til frágangs á lóðum, svo sem með gróðursetningu, lýsingu og hellulögn. Gerð er krafa um að gróður þeki að lágmarki 15% af flatarmáli lóða, að þakflötum undanskyldum. Hluti grænna svæða skal vera meðfram lóðarmörkum að götu. Leitast skal við að samtvinna gróðurbeð og ofanvatnslausnir. Lögð er sérstök áhersla á vandaðan frágang lóða við göturými Borgarlínu og á torgi við biðstöð.

Gerð er krafa um vandaðan frágang bílastæða og skal deila þeim upp með gróðri sem einnig getur nýst sem ofanvatnslausnir. Hlutfall gróðurs á bílastæðum skal vera að minnsta kosti 5% af heildarflatarmáli þeirra.

Með aðaluppdráttum skal fylgja séruppdráttur sem gerir grein fyrir skipulagi lóðar, þ.m.t. landmótun, hæðarsetningu á lóð, meðhöndlun ofanvatns, frágangi bílastæða, gróðursetningu, megin plöntuvali og öðrum almennum frágangi á lóðinni, í samræmi við skilmála þessa. Við val á plöntum skal haft í huga að velja tré sem ekki verða mjög há eða stýra vexti trjá með stýfingu. Sú teikning/uppdráttur skal unnin af landslagsarkitekt. Lóðarhafar skulu vanda frágang lóðarmarka. Lóðarhafar samliggjandi lóða skulu hafa samráð um frágang á lóðarmörkum. Að öðru leyti gilda lóðarhæðir á lóðarblaði. Þar sem lóð liggur að götu með gangstétt, skal gera a.m.k. eina göngutengingu af lóðinni inn á stíginn. Allir veggir á lóðarmörkum eða skjólgirðingar skulu vera sýnilegir á aðaluppdráttum.



Mynd Leiðbeinandi yfirborðskarakter á deiliskipulagssvæðinu



2.5. 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. Þáfanvatnsrásir 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. Þáfanvatnsrásir taka við ofanvatni sem fellur á götur, gangstéttar og bílastæði. Leitast skal við að koma sem mestu ofanvatni niður í grunnvatn innan skipulagssvæðis.

2.6. Bíla og hjólastæði

Fyrir liggur samgöngumat sem unnið var að VSÓ ráðgjöf, dags. febrúar 2021. Viðmið um fjölda bílastæða eru í samræmi við áherslur í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 og samgöngumat. Með áherslu á vistvæna ferðamáta gefst tækifæri til að fækka heildarfjölda bílastæða.

Hámarksfjöldi bílastæða fyrir allt svæði 1a og 1 b er 1.000 stæði fyrir fullbyggt svæði. Uppbygging bílastæða skal haldast í hendur við uppbyggingu svæðisins. Ekki er heimilt að byggja fleiri bílastæði á deiliskipulagssvæðinu en sem nemur hlutfalli byggðra fermetra af heildarbyggingarmagni svæðisins. Bílastæði skulu vera samnýtanleg og gjaldskyld þegar borgarlína hefur akstur um svæðið. Gert er ráð fyrir að bílastæði verði leyst fyrir skipulagssvæðið í heild og verði að mestu leyti staðsett á svæði 1b á meðan flugstarfsemi takmarkar uppbyggingu svæðis 1b.

Heimilt er að staðsetja bílgeymslur í kjöllurum undir lóðum Menntasveigs 2, 4 og 6 og leysa hluta bílastæðaparfar svæðisins með þeim hætti. Heildarfjöldi bílastæða á skipulagssvæðinu má þó ekki fara yfir þá áætluðu bílastæðapörf sem tilgreind er hér að ofan. Bílastæðakjallarar skulu vera aðgengilegir og samnýtanlegir fyrir allt deiliskipulagssvæðið. Að hámarki má sérmerkja 20% bílastæða í hverjum bílakjallara en að lágmarki 80% stæða í hverjum bílakjallara skulu vera opin almenningi til notkunar. Gera skal ráð fyrir að hægt sé að setja upp rafhleðslubúnað á bílastæðum.

Samkvæmt samgöngumati þarf 1.310 skammtímahjólastæði á yfirborði nálægt inngöngum Háskólans í Reykjavík, helmingur þeirra eða 655 hjólastæði skulu vera yfirbyggð. Hjólastæði á deiliskipulagssvæðinu þurfa að vera að lágmarki 1.900 og skulu 590 af þeim vera í læstu rými. Hjólastæði skulu vera innan byggingarreita. Sérstakir byggingarreitir fyrir hjólastæði eru felldir niður. Hjólastæði/hjólastæði skulu vera í góðum tengslum við aðkomu / umferðarleiðir og innganga. Við skiptingu hjólastæða milli einstakra lóða skal litið til hlutfalls hámarksbyggingarmagns lóðar af hámarksbyggingarmagni á deiliskipulagssvæðinu. Heimilt er að áfangaskipta byggingu hjólastæða / hjólastæða.

Gert er ráð fyrir hjólastæðum á aðkomusvæði stöðvar eða torgsvæði.

Hjólastæði – Menntavegur, Menntasveigur

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



2.7. Skilti og merkingar

Merkingar bygginga og skilti skulu vera í samræmi við ákvæði byggingareglugerðar og vera innan byggingareits. Merkingar fasteigna skulu vera sjáanlegar frá götu. Letur skal vera læsilegt. Á aðaluppdráttum skal gera grein fyrir hvernig merkingum verður háttað og sýna hvar sjálfstæð skilti eru staðsett á lóð. Skilti skulu vera í samræmi við gildandi byggingareglugerð.

Heimilt er að staðsetja skilti á veggflötum bygginga og mega skilti ekki standa upp fyrir þakbrún. Óheimilt er að staðsetja auglýsingaskilti á þökum bygginga. Heimilt er að lýsa auglýsingaskilti en skjáskilti með hreyfimyndum eru óheimil.

Gera skal grein fyrir útfærslum skilta í umsókn um byggingarleyfi. Stakstæð skilti á lóð eru aðeins heimil ef hæð þeirra er innan við 1,2m frá jörðu og stærð hvers skiltis innan við 4 m².

2.8. Veitur

Dreifistöð skal staðsett ýmist innan lóðar Menntasveigs 2 eða Menntasveigs 4. Kvöð er því um dreifistöð á báðum lóðum og verður endanleg staðsetning nánar ákvörðuð í nánu samráði við Veitur og lóðarhafa. Við útfærslu á dreifistöð og aðgengi að henni skal farið eftir handbók Veitna um dreifistöðvar í húsi annarra.

Kvöð er um lagnir í stígum vestan Nauthólsvegar. Kvöðin er 6 m breið.

Ef færa þarf lagnir Veitna innan lóða vegna framkvæmda skal það gert á kostnað lóðarhafa.

2.9. Stöðvar

Hver stöð Borgarlínu samanstendur af brautarpalli og skábrautum. Brautarpallurinn er upphækkaður sem tryggir þrepalaust aðgengi inn í vagna. Vegna þessa þarf að gera ráð fyrir skábrautum við hvorn enda brautarpalls 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.

Í frumdragaskýrslu að fyrstu lotu Borgarlínunnar segir að fjórar borgarlínustöðvar eru á leggnum BSÍ – Fossvogur. Áætluð uppbygging á brú yfir Fossvog mun haldast í hendur við uppbyggingu á borgarlínu stöðvar HR og þverun Fossvogs.



2.9.1. Háskólinn í Reykjavík.

Við val á staðsetningu stöðvar var horft til góðra tenginga við Háskólann í Reykjavík og fyrirhugaðrar uppbyggingar á hátækni- og þekkingarfyrirtækjum, rannsóknarstarfsemi og þjónustu tengdri slíkri starfsemi.

Stöðvar Borgarlínu – Háskólinn í Reykjavík

- 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, 20 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

2.9.2 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.

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.

2.9.3 Borgarlínubrautir

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

Borgarlínubrautir/sérrými almenningssamgangna – Háskólinn í Reykjavík

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



2.10 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, Menntavegi og Menntasveig verða lagðir göngustígar eða stéttir beggja vegna, yst í göturýminu, á flestum stöðum jafn breiðar eins og sýnt er á deiliskipulagsupprætti.

Göngustígar – Nauthólsvegur, Menntavegur, Menntasveigur

- Almenn breidd göngustíga er að lágmarki 3,0 m.
- Yfirborð skal vera slétt, annaðhvort hellulagt eða steipt.

2.11 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. Aðalhjólaleið um deiliskipulagssvæðið liggur meðfram Nauthólsvegi en hjólaleið sem liggur um Menntaveg og Menntasveig við hlið borgarlínu er eingöngu hugsuð fyrir þá sem eiga erindi inn á svæðið. Þegar að torginu er komið eru hjólin gestir í blandaðri umferð gangandi/dveljandi.

Hjólastígar eru tvöfaldir. Hjólastígar eru aðskildir akbrautum. Þar sem hjólastígar eru tvöfaldir eru þeir um 2,5 m breiðir.

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, Menntavegur, Menntasveigur

Lágmarksbreiddir:

- Einstefnustígur 2 m samsíða göngustígum
- Tvístefnu hjólastígar 2,5 m samsíða göngustígum
- Yfirborð slétt

2.11.2 Göngu- og hjólaþveranir

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

2.11.3 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.

2.11.4 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.

2.12 Gatnamót

2.12.2 Ljósastýrð gatnamót

Öll gatnamót þar sem umferð Nauthólsvegar þverar umferð borgarlínu verða ljósastýrð til að tryggja flæði Borgarlínu og auka umferðaröryggi.

Borgarlínubrautum og hjólastígum sem þvera Nauthólsveg er bætt við núverandi gatnakerfi.



Ekki er möguleiki á almennri umferð frá Nauthólsvegi inn á Menntasveg. Göngu- og hjólastígar sem þvera Nauthólsveg eru upphækkaðir.

2.12.3 Akbrautir

Akbrautir fyrir almenna bílaumferð eru beggja vegna Borgarlínubrauta, ein akrein fyrir bílaumferð í hvora átt á Nauthólsvegi á nyrðri hluta skipulagssvæðisins.

Innkeyrsla er á bílastæði Háskólans í Reykjavík á ljósastýrðum gatamótum frá Nauthólsvegi. Aðeins er hægt að fara út af bílastæði Háskólans í Reykjavík með hægri beygju.

Innkeyrslur á lóðir Menntasveigs 2,4 og 6 eru heimilar frá Nauthólsvegi.

2.12.4 Aðkoma neyðarbíla og sorphirðutækja

Kvöð er um aðkomu um Borgarlínutorg og göngustíg. Gera skal ráð fyrir þungum ökutækjum.

2.12.5 Svigrúm

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

Svigrúm eru staðsett milli Borgarlínubrauta og akbrauta beggja vegna. Breidd svigrúma eru mismunandi eftir aðstæðum.

2.13 Opín svæði

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

2.14 Gróður

Yfirborð lands er að mestu þakið grasi og lágróðri vestan Nauthólsvegar og Menntasveigs, en austan Nauthólsveg er yfirborð ýmist malbik eða malarplön og götur. Nokkur trjágróður er á skipulagssvæðinu austanverðu, umhverfis bílastæði.

Græn svæði eru ómissandi hluti af ásýnd Borgarlínunnar. Skilmálum deiliskipulags er ætlað að viðhalda og styrkja þess 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 trjágróður skal varðveita eins og kostur er.
- Við skipulag og framkvæmd skal lágmarka fellingu á gróðri. Ný lega götunnar mun þó hafa í för með sér að gróður þarf að víkja. Þar sem ekki er hægt að koma í veg fyrir að gróður sé felldur skal gróðursetja í staðinn í næsta nágreini, 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.



- 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. hunangsflugur 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 bekk og aðra áningarstaði.

2.15 Torgsvæði - Borgarlínutorg

Gert er ráð fyrir torgi í borgarlandi við stöðina Háskólann í Reykjavík. Torgsvæðið tengist Háskólanum í Reykjavík og aðliggjandi byggingum við Menntasveig. Heimilt er að koma fyrir yfirbyggingu/þaki/skýli yfir torgið í samráði við HR og Verkefnastofu borgarlínu. Gera skal grein fyrir vindgreiningu sem sýni fram á viðunandi aðstæður á torginu og etv. mótvægisáðgerðum við umsókn byggingarleyfis.



3 Frekari upplýsingar um Borgarlínu í Reykjavík

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.

3.9 Hvað er Borgarlína?

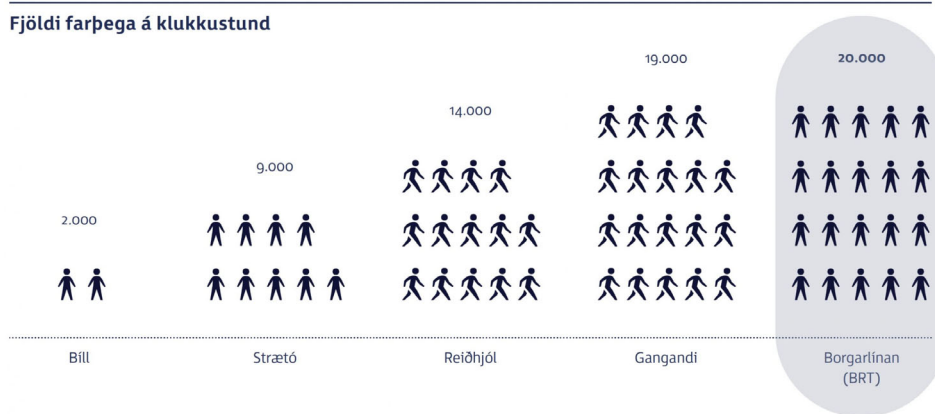
Borgarlínan er nýtt samgöngukerfi sem verður hryggjarstykkið í þróun höfuðborgarsvæðisins til ársins 2040 og lykilverkefni í samgöngum á svæðinu. Meginmarkmið Borgarlínu er að bjóða upp á betri þjónustu almenningssamgangna en áður þekktist hér á landi.

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.

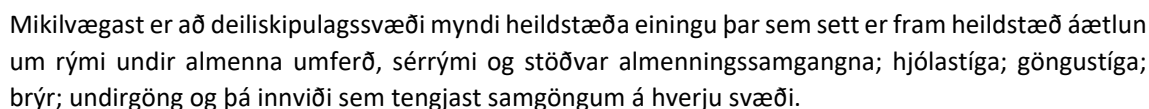
Hugmyndafræðin á bakvið BRT kerfi grundvallast af því að hugsa um hátíðni lestarkerfi í formi strætisvagna. Þá sé kerfið byggt upp þannig að vagnarnir komist óhindrað á milli stöðva og nái því að halda tíðni í samanburði við hátíðni lestarkerfis.

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.



Mynd 3:1. Afkastageta mismunandi ferðamáta á klukkutímann í 3.5 m breiðu göturými. Heimild: Frumdrög Borgarlínu.

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



3.12 Tilgangur og markmið

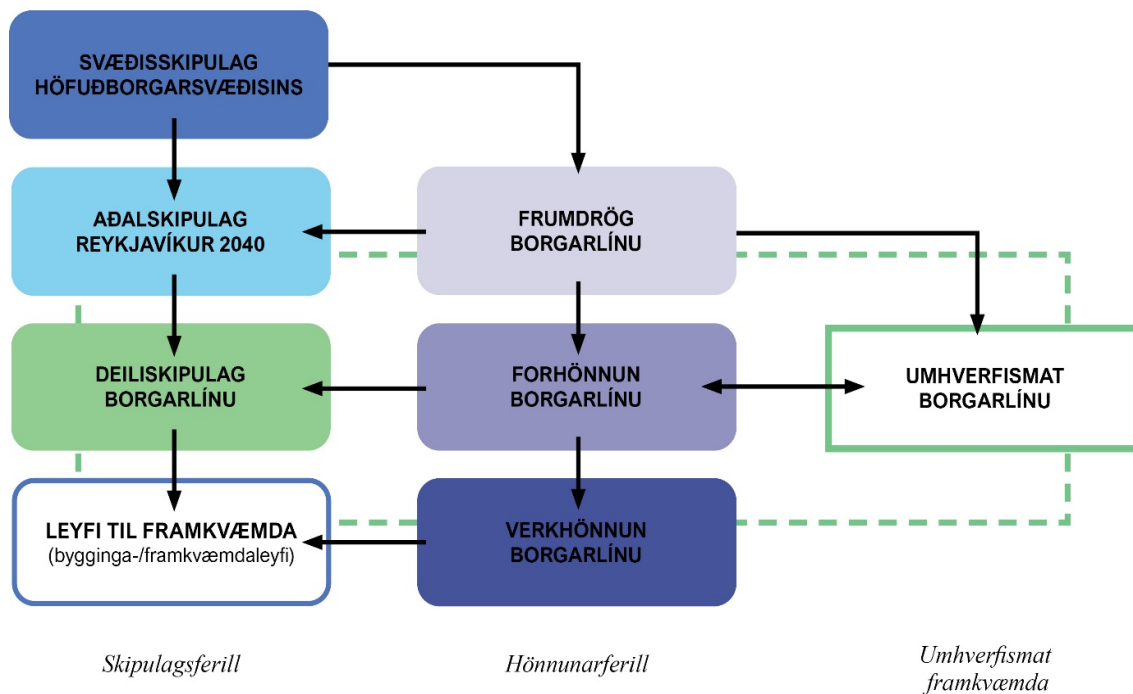
Tilgangur deiliskipulags Borgarlínu er að innleiða Borgarlínu inn í deiliskipulag í samræmi við frumhönnun, rammahluta aðalskipulags og umhverfismat. Er það gert með því að:

- 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.

3.13 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 frumhönnun, rammahluta aðalskipulags og umhverfismat. Mynd 3:2 sýnir samband skipulags, hönnunar og umhverfismats Borgarlínu.



Mynd 3:2 Samband skipulags, hönnunar og umhverfismats Borgarlínu.

3.14 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.



3.14.2 Frumdrög

Framdragaskýrsla 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.

3.14.3 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, stærð og umfang er skilgreind frekar í samræmi við umhverfi sitt hverju sinni. Samhliða forhönnun er unnið að umhverfismati.

3.14.4 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.

3.15 Hönnunarviðmið Borgarlínu

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

3.15.2 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 auðlæst. 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

3.15.3 Algild hönnun

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

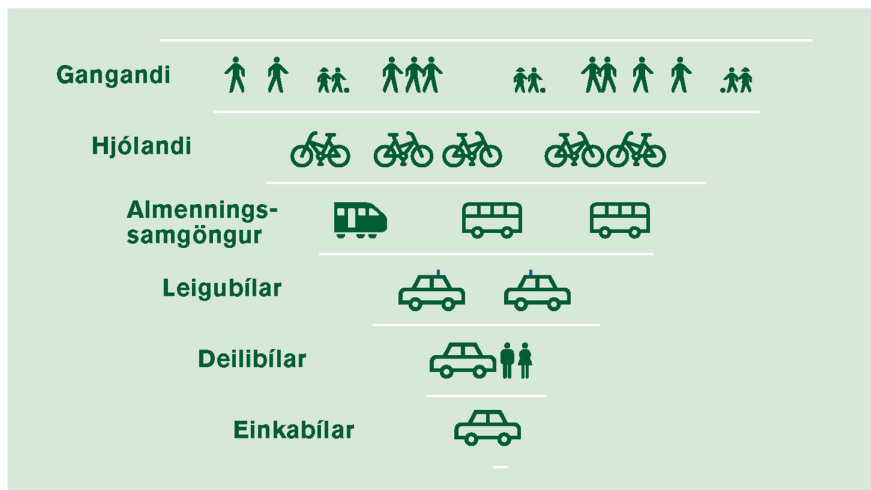


- Landhalli stöðvarpalls og niðurtekt séu samkvæmt viðmiðum
- Á stöðvum séu bekkir með bak- og armstuðningi
- Til hliðar við bekki sé autt athafnasvæði fyrir hjólastóla og barnavagna og að biðskýli séu upplýst
- Leiðalínur séu á stöðvum og að þær tengist aðliggjandi stígakerfi
- Hugað sé að staðsetningu 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

3.15.4 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 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 3:3 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 hjóla leiðin liggja fyrir framan stöðvunarlínu fyrir þvergötuna.

3.15.5 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.

3.16 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 frumhönnun, rammahluta aðalskipulags og umhverfismat.

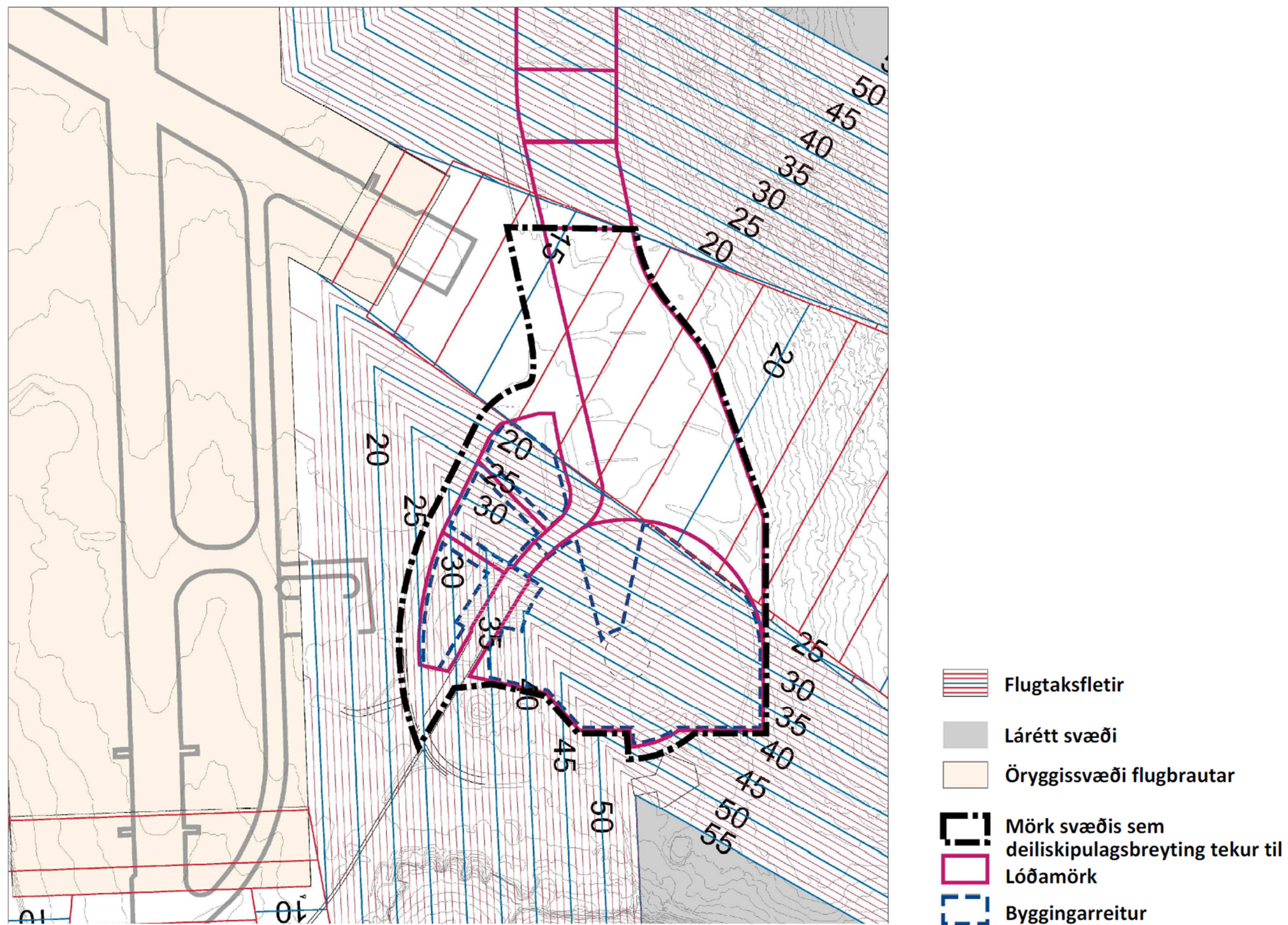
Farið er yfir samhengi þessara skjala í kaflanum hér á undan, en einnig má finna nákvæma yfirferð á forsendum Borgarlínu í 3. kafla umhverfismatsskýrslunni BORGARLÍNA-LÖGTA 1. ÁRTÚNSHÖFÐI-HAMRABERG. Þar er einnig að finna nánari upplýsingar um umhverfisáhrif Borgarlínu og því ekki fjallað frekar um þau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

4 Fylgiskjal



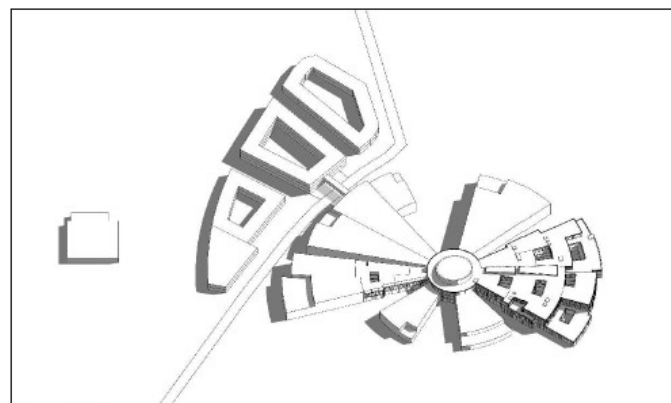
Borgarlína, göngu- og hjólaleiðir

4.1 Hindranaflétir Reykjavíkurflugvallar

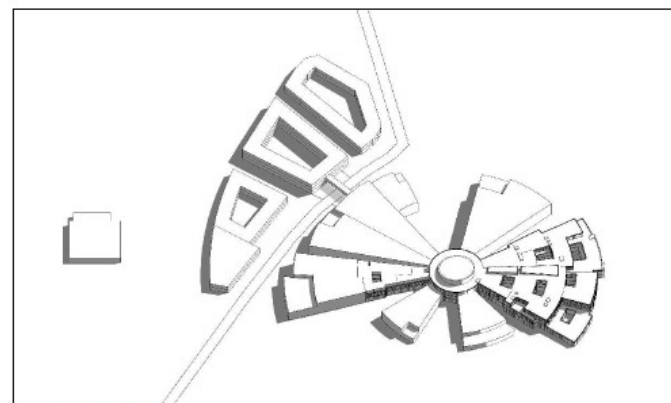


Hindranaflétir í samræmi við Skipulagsreglur Reykjavíkurflugvallar

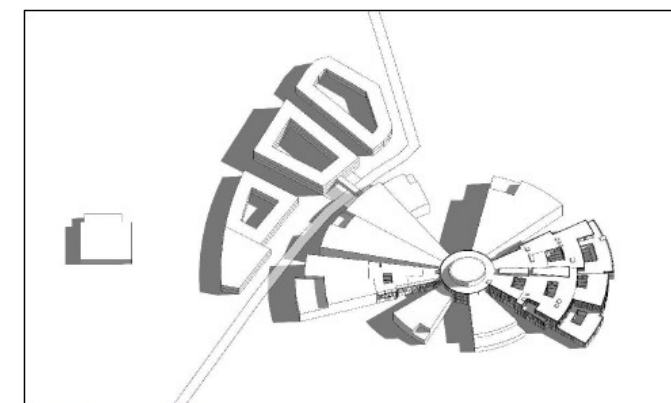
4.2 Skuggavarp



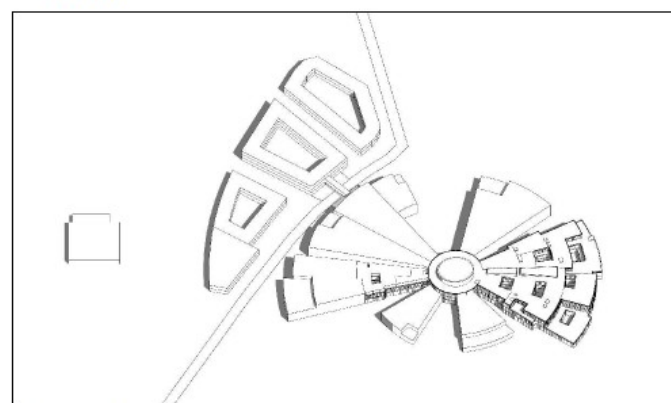
1. mai kl. 9



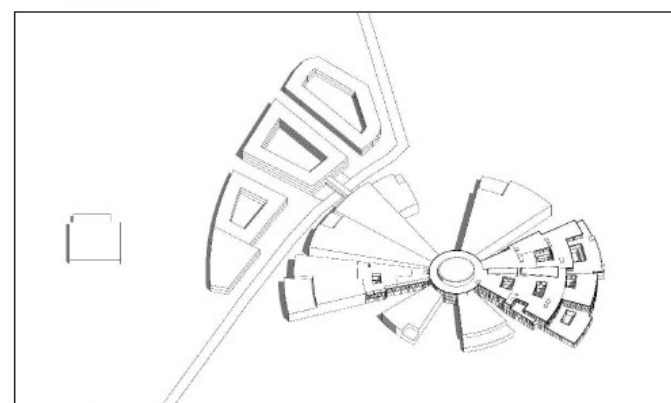
21. jūni kl. 9



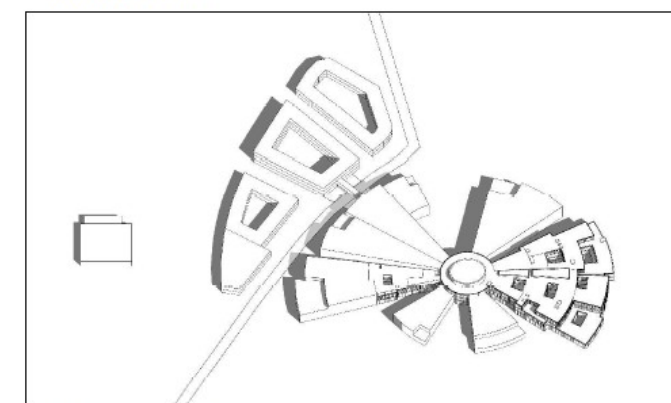
23. september kl. 9



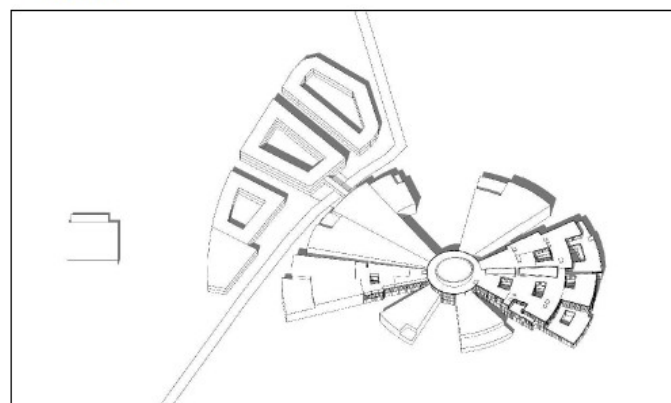
1. mai kl. 12



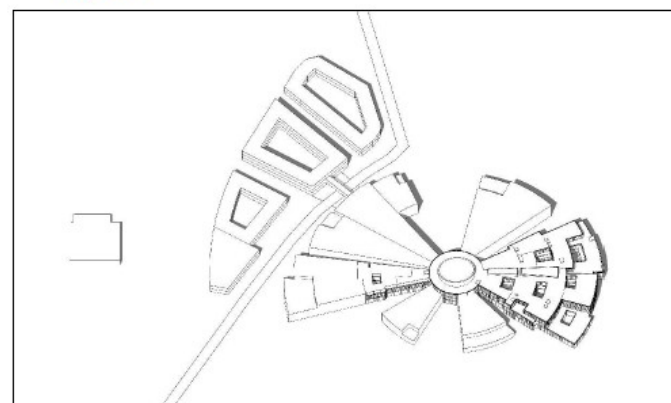
21. jūni kl. 12



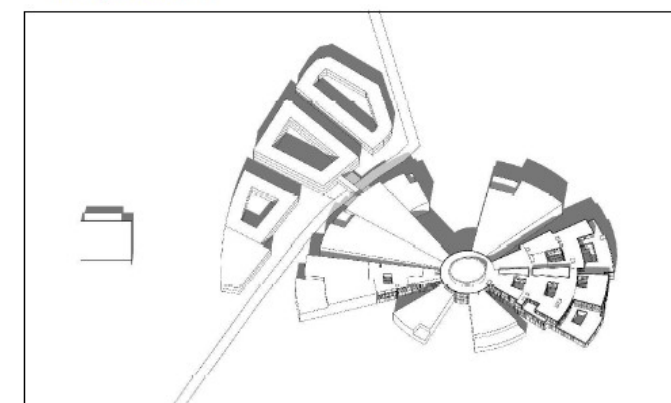
23. september kl. 12



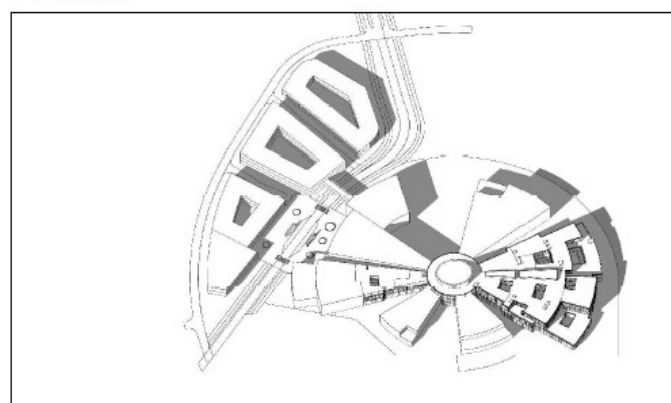
1. mai kl. 15



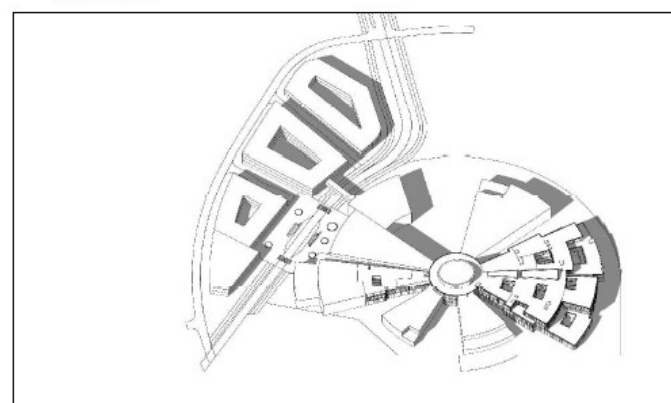
21. jūni kl. 15



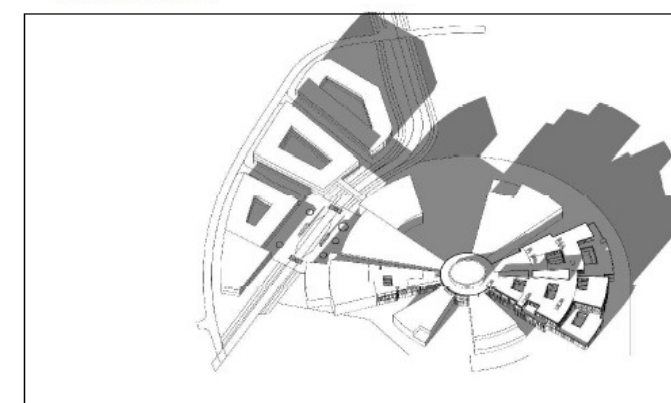
23. september kl. 15



1. mai kl. 17



21. jūni kl. 17



23. september kl. 17

4.3 Skýringamyndir



Borgarlínutorg



Deiliskipulagssvæðið horft til suðurs



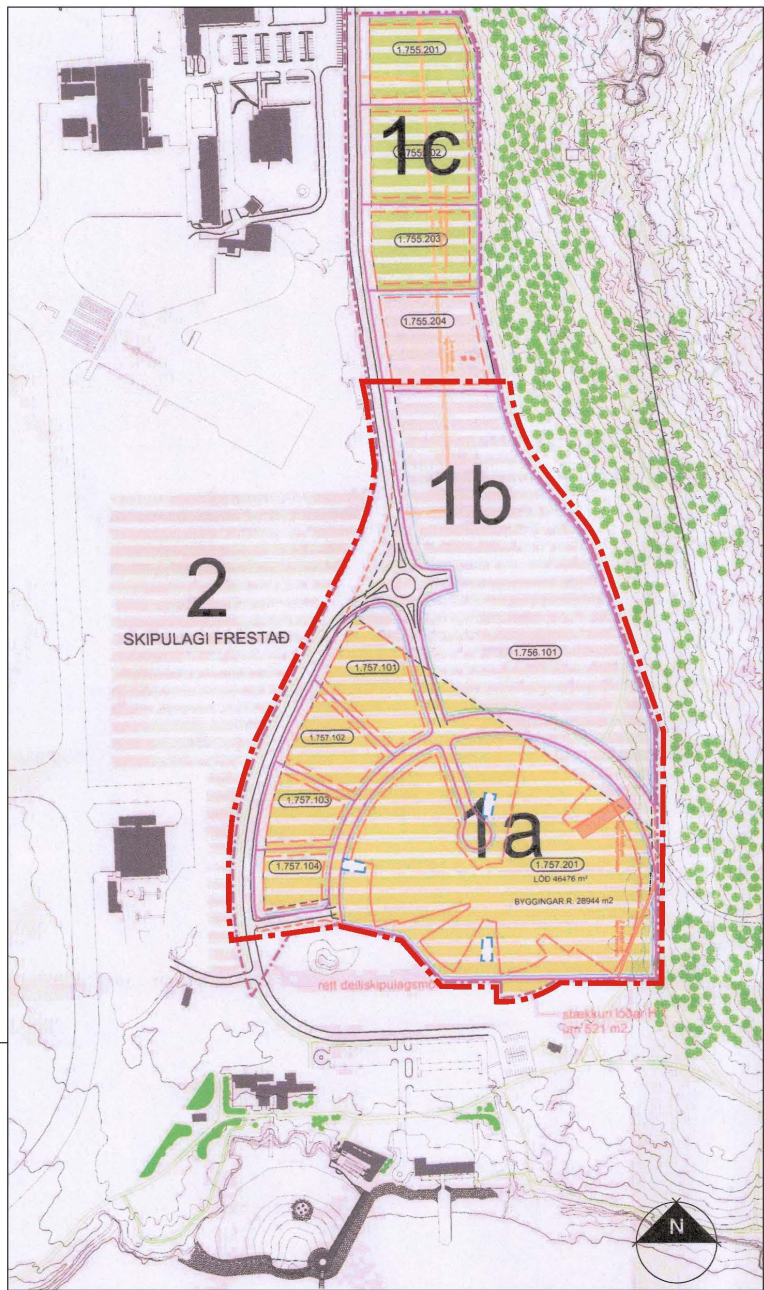
Horft yfir torgið til norðurs



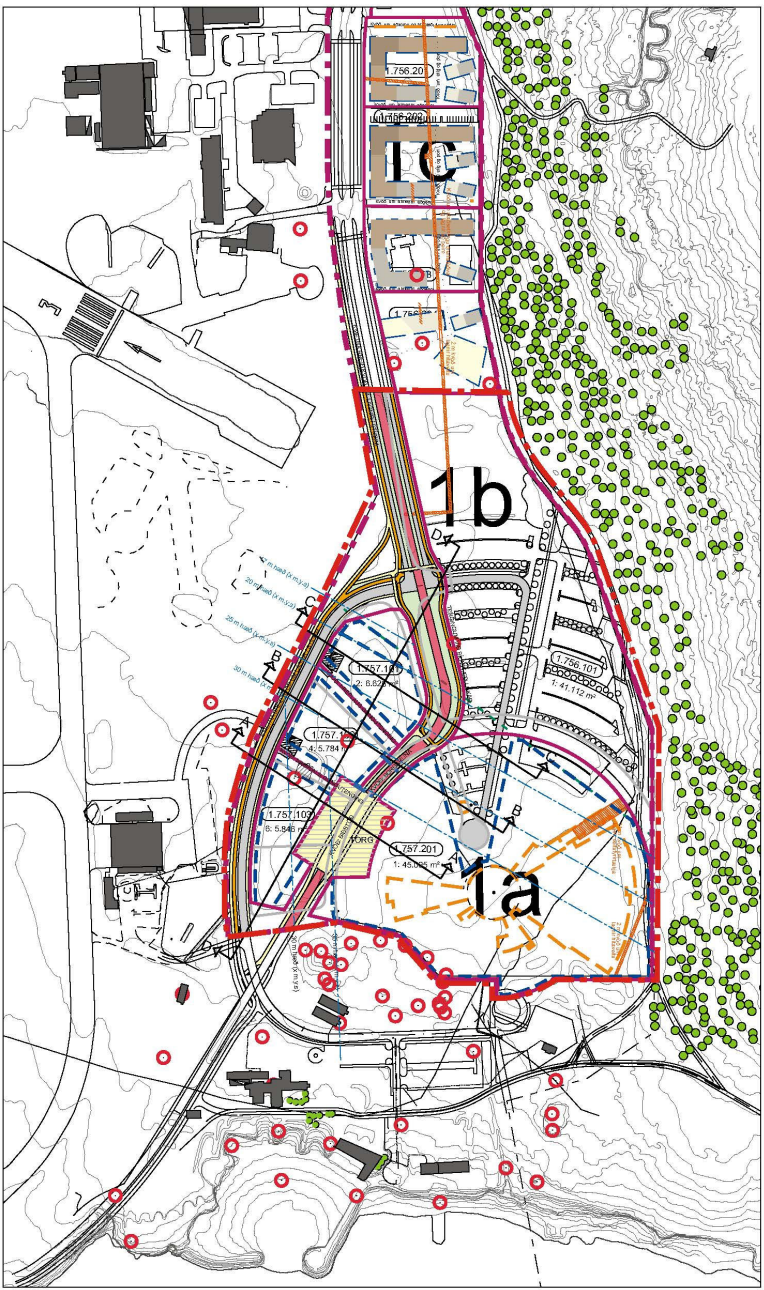
Deiliskipulagssvæðið horft til norðurs

4.4 Meðfylgjandi deiliskipulagsuppráttur

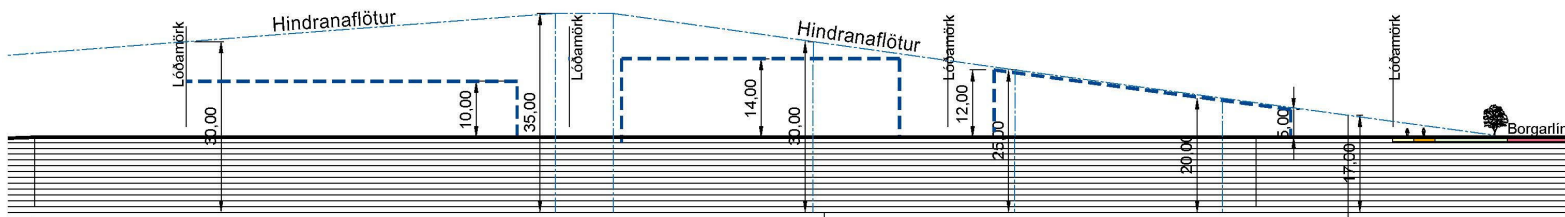
Háskólinn í Reykjavík - Breyting á deiliskipulagi vegna borgarlínu og frekari uppbyggingar á svæði 1a og 1b



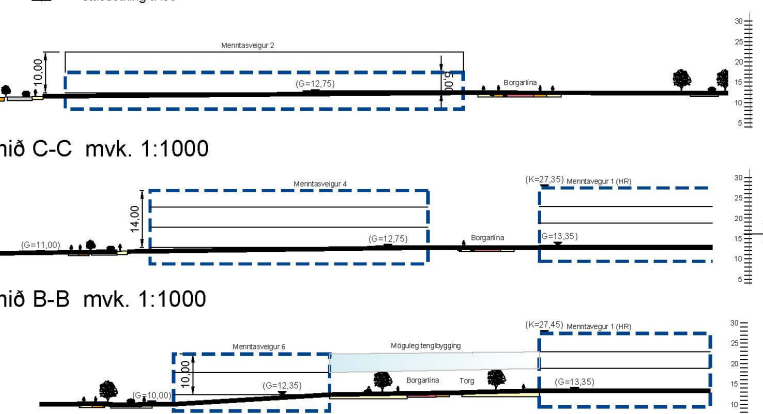
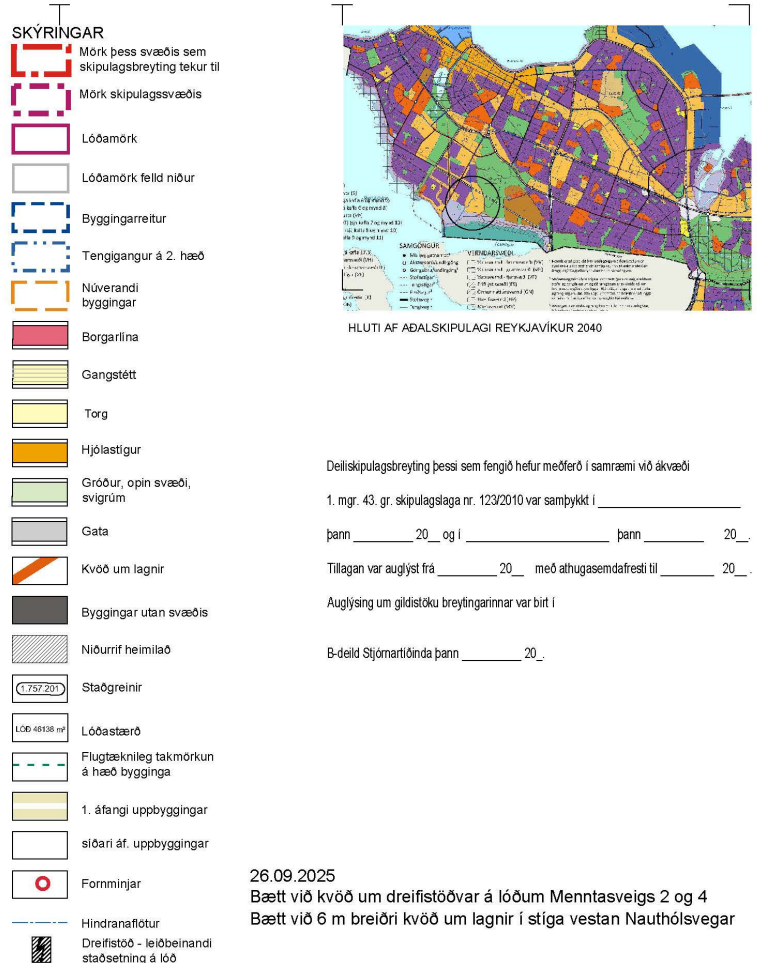
Gildandi deiliskipulag samþykkt í borgarráði 03.07.2019 mkv: 1:3500



Deiliskipulagstillaga mkv. 1:3500
Hluti af þessu deiliskipulagi er greinargerð dagsett 06.05.2025



Snið D-D mkv. 1:1000 Vegna nálægðar við flugvöll markast mesta leyfilega hæð húsa af hindranafleti flugvallar



Snið A-A mkv. 1:1000
Hæðarkótar aðkomuhæðar eru leiðbeinandi, hæðarkótar koma fram á hæðarblöðum



Háskólinn í Reykjavík breyting á deiliskipulagi vegna borgarlínu og frekari uppbyggingar á svæði 1a og 1b
DEILISKIPULAGSUPPRÁTTUR DAGS:06.05.2025
Bláðstærð A2 = 420*594
BREYTT:26.09.2025

Reykjavíkurborg
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

Reykjavík, 22. júlí 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 nefndir „lóðarhafar“) vilja koma á framfæri eftirfarandi athugasemdum og andmælum við tillögu að breytingu á deiliskipulagi HR vegna borgarlínu og frekari uppbyggingar á svæði 1a og 1b (hér eftir nefnd „deiliskipulagstillagan“), en tillagan var auglýst í Skipulagsgátt með fresti til athugasemda frá 11. júní 2025 til 23. júlí 2025.

Deiliskipulagstillagan er hluti af 1. lotu Borgarlínu og nær til nýs göturýmis fyrir Nauthólsveg, Menntaveg og Menntasveg. Skipulagssvæðið afmarkast til norðurs af lóðamörkum Nauthólsvegar 83D (áður Nauthólsvegur 89), en til suðurs afmarkast svæðið af mörkum deiliskipulags við Nauthólsvík, aðkomutenging Fossvogsbúar. Umrædd tillaga nær þannig yfir lóðir og mannvirki á háskólasvæði HR og liggur að lóðarmörkum Nauthólsvegar 83 A, B, C og D (áður Nauthólsvegur 83–89), þar sem Háskólagarðar HR standa. Rétt er að áréttast að HR fagnar tilkomu Borgarlínu og vill veg hennar sem mestan auk þess sem aukning á umferð hjólandi fellur vel að stefnu HR.

Deiliskipulagstillagan felur í sér breytingar á gildandi deiliskipulagi, m.a. tilfærslu lóðamarka og byggingarreita, sem hafa í för með sér skerðingu á landi og réttindum lóðarhafa samkvæmt gildandi lóðarleigusamningum. Lóðarhöfum þykir því nauðsynlegt að gera eftirfarandi athugasemdir við deiliskipulagstillöguna og setja fram kröfur um breytingar á henni áður en hún verður afgreidd.

2 Athugasemdir vegna málsmeðferðar og skyldu til samráðs

Lóðarhafar telja þann annmarka vera á skipulagsferlinu að Reykjavíkurborg hafi við gerð deiliskipulagstillögunnar ekki gætt að skyldu sinni til samráðs við þá, sem handhafa lóðarleiguréttinda á lóðunum Menntavegur 1, L214259, Menntasveigur 1, L214258, Menntasveigur 2, L214263, Menntasveigur 4, L214262, Menntasveigur 6, L214261 og Menntasveigur 8, L214260, sem deiliskipulagstillagan nær til. Tillagan gerir ráð fyrir breytingum á deiliskipulagi sem snerta verulega hagsmuni HR, þar á meðal tilfærslu lóðamarka og nýjar kvaðir á lóðum lóðarhafa.

Samkvæmt 3. mgr. 5.2.1. gr. skipulagsreglugerðar nr. 90/2013 bar Reykjavíkurborg að hafa samráð við lóðarhafa áður en deiliskipulagstillagan var samþykkt til auglýsingar, enda tekur hún til lóða í umráðum lóðarhafa, leggur kvaðir á þær og felur í sér breytingar á stærð og legu þeirra. Ekkert samráð var haft við lóðarhafa í aðdraganda auglýsingar umræddrar deiliskipulagstillögu og var þeim ekki tilkynnt um fyrirhugaða auglýsingu hennar. Af þeim

sökum fengu lóðarhafar ekki tækifæri til að koma sjónarmiðum sínum á framfæri áður en tillagan var auglýst. Hefur því láðst að taka tillit til margra lykilpátta við gerð deiliskipulagstillögunnar og á enn eftir að leysa úr mörgum atriðum sem varða skipulag lóða HR, svo sem hvernig koma eigi til móts við þarfir HR á bílastæðum við háskólann.

Auk framangreinds ber að líta til þess að samkomulag hefur verið í gildi milli HR og Reykjavíkurborgar frá árinu 2005 um uppbyggingu háskólasvæðisins (**fskj. 1**). Í því samkomulagi var HR tryggð sjálfstæð nýting á u.þ.b. 6,2 ha svæði undir starfsemi sína og kveðið á um samráðsskyldu borgarinnar gagnvart HR um allar meiriháttar breytingar á skipulagi svæðisins, sbr. 2.3 gr. samkomulagsins. Lóðarhafar hafa því ekki fengið skýr svör frá Reykjavíkurborg um hvort og hvernig fyrirhugaðar deiliskipulagsbreytingar, sem fela m.a. í sér skerðingu á lóðum HR og íþyngjandi kvaðir um framkvæmdakostnað og þjónustu, samrýmist þessum samningsbundnu réttindum lóðarhafa.

Með hliðsjón af framangreindu er ljóst að Reykjavíkurborg hefur hvorki virt lögbundna né samningsbundna skyldu sína til samráðs við lóðarhafa. Leggja lóðarhafar ríka áherslu á að borgaryfirvöld virði framgreinda samráðsskyldu og geri breytingar á deiliskipulagstillögunni í samræmi við þau andmæli HR sem fram koma í bréfi þessu, svo að umrædd deiliskipulagsbreyting brjóti ekki í bága við réttindi skólans.

3 Andmæli við efni deiliskipulagstillögunnar

3.1 Bílastæði og gjaldskylda

Deiliskipulagstillagan gerir ráð fyrir verulegri breytingu á bílastæðaaðstöðu HR, sem mun hafa neikvæð áhrif á aðgengi að háskólanum. Samkvæmt fyrirbyggjandi deiliskipulagstillögu stendur HR frammi fyrir því að missa samtals um 250–300 bílastæði strax við upphaf framkvæmda við Borgarlínu, sem eru áætlaðar í febrúar 2026. Þar af munu hverfa um 160 bráðabirgðastæði á svæði 1b sem nú nýtast einkum nemendum við háskólann, 55 starfsmannastæði sem víkja þurfa fyrir nýrri akstursleið, um 50 stæði við rafhleðslusvæði og að auki 15 til 20 bílastæði sem tapast munu vegna nýs aðkomusvæðis við aðalinngang HR. Þessi umtalsverða fækkun bílastæða mun skerða aðgengi starfsfólks, nemenda og gesta að háskólanum til muna.

Þá er ljóst að 1. lota Borgarlínunnar verður ekki kláruð fyrr en árið 2029, þegar brú yfir Fossvog hefur verið tekin í notkun. Því mun myndast að lágmarki þriggja ára tímabil, frá 2026 til 2029, þar sem aðgengi að HR með almenningssamgöngum verður verulega takmarkað á sama tíma og núverandi bílastæðaaðstaða háskólans hefur verið skert án mótvægisáðgerða. Lóðarhafar telja umrædda skerðingu á aðgengi að HR á næstu árum óásættanlega og krefjast þess að gripið verði til áðgerða sem tryggi aðgengi að háskólanum á meðan skipt er um samgöngukerfi.

Þess er óskað að deiliskipulagstillagan verði endurskoðuð á þann hátt að öll þau bílastæði sem tapast vegna framkvæmdanna verði annaðhvort endurunnin á svæðinu eða tímabundið bætt upp á framkvæmdatímanum. Sem dæmi um mögulega lausn mætti nýta nyrsta hluta svæðis 1b (Menntasveigur 1) undir tímabundin bílastæði, á meðan jarðvegsvinna og önnur uppbygging stendur yfir á svæðinu. Væri það jafnframt í samræmi við þær áætlanir sem fram koma á bls. 15 í greinargerðinni sem fylgdi deiliskipulagstillögunni um að bílastæði verði að mestu leyti staðsett á svæði 1b. Er því farið fram á að framangreind lausn á bílastæðavanda verði lögð til grundvallar í deiliskipulaginu enda mikilvægt fyrir háskólasamfélag HR að aðgangur nemenda, starfsfólks og annarra að háskólanum sé ekki raskaður um of.

Í þessu samhengi er rétt að minna á að í gildandi deiliskipulagi fyrir Háskólann í Reykjavík, svæði 1a og 1b, sem var samþykkt af borgarstjórn 14. júní 2007 var gert ráð fyrir byggingu bílastæðahúss á svæðinu til framtíðar (**fskj. 2**). Í deiliskipulagstillögunni er hins vegar ekki nefndur möguleiki á slíku bílastæðahúsi. Lóðarhafar óska því eftir skýrum svörum frá Reykjavíkurborg við því hvort og hvenær stefnt sé að uppbyggingu slíks húss í samræmi við núgildandi skipulag, enda væri það kjörin langtímalausn til að mæta bílastæðapörf svæðisins og draga úr þörf fyrir yfirborðsstæðum.

Samkvæmt deiliskipulagstillögunni er til viðbótar gert ráð fyrir nýrri stefnu um bílastæðanotkun, þar sem öll bílastæði innan svæðisins verði gerð gjaldskyld um leið og Borgarlína hefur akstur um svæðið. Lóðarhafar gera athugasemd við þessa fyrirætlan, þar sem hún gengur þvert á forsendur og ákvæði samkomulags HR og Reykjavíkurborgar frá árinu 2005 (**fskj. 1**). Í því samkomulagi er kveðið á um að Reykjavíkurborg skuli kosta allt að 1.200 bílastæði fyrir starfsemi HR og að HR skuli hafa forgang að þeim stæðum, sbr. 5.3 gr. samkomulagsins. Þetta samningsbundna fyrirkomulag endurspeglar mikilvægi þess að tryggja næg bílastæði fyrir nemendur og starfsfólk háskólans án aukins kostnaðar fyrir þá.

Verði öll bílastæði við háskólann gerð gjaldskyld mun það augljóslega rýra þau réttindi sem HR voru tryggð með framangreindu samkomulagi við Reykjavíkurborg. Lóðarhafar telja nauðsynlegt að borgaryfirvöld taki fullt tillit til þessa. Að minnsta kosti þarf að útfæra einhverja forgangs- eða afsláttarleið fyrir nemendur og starfsmenn HR ef hefja á gjaldtöku fyrir bílastæði við háskólann, þannig að forðast megir að fólk leiti í auknum mæli út fyrir svæðið með bíla sína, t.d. í nálæg íbúðahverfi eða á óviðeigandi svæði. Þá þarf að tryggja að áfram verði til staðar sá heildarfjöldi bílastæða sem HR og Reykjavíkurborg hafa samið um, þ.e. allt að 1.200, jafnvel þótt hugsanlegt sé að samnýta þurfi bílastæði með öðrum aðilum. Lóðarhafar áskilja sér fullan rétt til að halda fram forgangsrétti sínum að bílastæðum á svæðinu í samræmi við samkomulagið frá 2005 og gera kröfu um að deiliskipulagið taki skýrt mið af því.

3.2 Hjólastæði

Lóðarhafar gera enn fremur athugasemd við það að í deiliskipulagstillögunni sé gerð afar íþyngjandi krafa um fjölgun hjólastæða á svæðinu. Samkvæmt tillögunni skulu að lágmarki 1.900 hjólastæði vera fyrir hendi innan deiliskipulagssvæðisins, þar af 590 í læstum rýmum og 655 yfirbyggð. Miðað er við að þessum stæðum verði fjölgað í áföngum samhliða uppbyggingu á svæði 1a og 1b og stækkun háskólans. Gera má ráð fyrir að um 1.310 hjólastæði af þessum 1.900 muni tilheyra HR, miðað við hlutfall byggingarmagns á lóð HR af heildarbyggingarmagni svæðisins.

Lóðarhafar styðja almennt markmið borgarinnar um að auðvelda hjólreiðar, en finna verður sanngjarnt jafnvægi í þessum efnum. Því vekur athygli að ofangreindar tölur virðast teknar upp úr samgöngumati frá 2021 án frekari greiningar eða aðlögunar. Ekki liggja fyrir upplýsingar um raunverulega þörf fyrir þennan fjölda af hjólastæðum við HR, né upplýsingar um hvort núverandi hjólastæði séu fullnýtt. Vísu má til ferðavenjukönnunar frá árinu 2019 þar sem fram kemur að einungis verulegur minnihluti fólks notar reiðhjól sem sinn aðal ferðamáta:

Tafla 4.1: Niðurstöður ferðavenjukannana HR 2019, SSH 2019 og markmið Aðalskipulags Reykjavíkur um breyttar ferðavenjur.

Ferðamáti	HR 2019 nemendur	HR 2019 starfsfólk	SSH 2019	Markmið Aðalskipulag Reykjavíkur
A einkabíl	82%	57%	60%	53%**
Farþegi í bíl	6%	5%	14%	5%**
Gangandi	1%	6%*	14%	6%***
Hjólandi	4%	22%*	5%	24%***
Almennings- samgöngur	6%	9%	5%	12%

Af reynslu HR að dæma síðastliðin ár þá hefur ofangreind tölfræði ekki breyst til muna. Lóðarhafar telja því óeðlilegt að slíkar íþyngjandi kvaðir séu settar í deiliskipulag án trausts rökstuðnings um notkun og nauðsyn.

Þá gerir deiliskipulagstillagan ráð fyrir að hjólastæði skuli öll vera innan lóðar og byggingarreita HR. Það þýðir að koma þarf fyrir hundruðum nýrra hjólastæða og geymslna á þegar þéttskipaðri lóð HR, annaðhvort inni í núverandi húsum eða með nýjum mannvirkjum á lóðinni. Slíkt mun óhjákvæmilega taka rými frá annarri starfsemi eða framtíðaruppbyggingu á lóðinni. Hvert hjólastæði í yfirbyggðum hjólaskýlum krefst að jafnaði 2–2,5 fm rýmis og leiðir það til íþyngjandi skilyrða um byggingarmagn og skipulag á lóðinni. Ljóst er að verulegur kostnaður fylgir því að reisa yfirbyggð hjólaskýli og læstar hjólageymslur í þessum mæli, auk rekstrar- og viðhaldskostnaðar til framtíðar. Engar upplýsingar er að finna í skipulagstillögunni um hvernig þessum kostnaði verði skipt eða hver beri ábyrgð á uppsetningu, rekstri og eftirliti með þessum mannvirkjum.

Lóðarhafar leggja því mikla áherslu á að kröfur deiliskipulagstillögunnar um fjölda hjólastæða verði endurskoðaðar í samræmi við raunþörf og að tryggð verði skynsamleg útfærsla sem þjónar bæði hjólréiðafólki og háskólanum án óþarfa íþyngingar. Jafnframt óskar HR eftir skýrum svörum um það hver muni bera kostnaðinn af uppsetningu og rekstri hjólaskýla og hjólageymslna samkvæmt tillögunni. Að mati lóðarhafa er rétt að Reykjavíkurborg, sem ákvað umræddar kröfur, standi straum af kostnaðinum.

3.3 Breytt aðkoma og innri flæði svæðanna

Deiliskipulagstillagan felur í sér umtalsverðar breytingar á aðkomu að háskólasvæðinu og innra fyrirkomulagi umferðar um lóð HR. Samkvæmt skipulagsuppdraetti mun núverandi aðkomuvegur að háskólalóðinni færast og breyta um legu til austurs. Nýja akstursleiðin mun liggja í gegnum svæði sem nú er að mestu bílastæði norðan við háskólabygginguna, meðfram fyrirhuguðu hjólageymsluhúsi og rafhleðslusvæði, og tengjast svo hinu upphaflega hringtorgi við aðalinngang HR. Hringtorgið sjálft við anddyri HR mun áfram vera til staðar, en umhverfi þess og aðkoma að því verður gjörbreytt.

Lóðarhafar hafa áhyggjur af því að ofangreindar breytingar geti verulega raskað innra flæði bílaumferðar og aðkomu að byggingum HR. Sérstaklega má nefna að öll starfsmannastæði

sem nú eru á afmörkuðu bílastæði við enda Menntavegar munu hverfa samkvæmt deiliskipulagstillögunni og núverandi tenging bílastæða við Menntaveg/Nauthólsveg mun breytast varanlega. Einnig mun malarstæðið sem nú er nyrst á lóð HR, og nýttist sem viðbótarbílastæði, hverfa þegar akstursleið Borgarlínu tekur yfir það svæði. Breyttri legu aðkomuvegar að HR fylgja því bæði tímabundnar og varanlegar lokanir á hluta núverandi aðkomusvæða. Leysa þarf úr því hvernig þessar breytingar verða útfærðar án þess að draga úr umferðaröryggi eða þjónustu. Til að mynda þarf að koma fyrir nýjum starfsmannastæðum annars staðar á lóðinni sem komi í stað þeirra sem hverfa, og huga þarf að því að aðföng og þjónustubílar hafi greiða leið inn á lóðina og að byggingum HR eins og nú er.

Lóðarhafar krefjast þess að Reykjavíkurborg leggi fram skýrar lausnir varðandi nýja akstursleið og umferðarskipulag á lóð HR áður en deiliskipulagið verður samþykkt. Í þeim lausnum þarf að koma fram hvernig aðkomu neyðaraksturs, vörudreifingar og annarrar nauðsynlegrar umferðar að byggingum HR verði háttað eftir breytingarnar. Einnig þarf að útfæra betur hvernig aðgangi að lóðinni verði stjórnað þannig að tryggt verði öryggi og aðgengi eingöngu fyrir heimilaða umferð um einkalóð HR. Afar mikilvægt er að lóðarhafar komi að skipulagningu þessara þátta, enda þekkja þeir best þarfir háskólans.

3.4 Tímalína Borgarlínunnar og áhrif á rekstur HR

Borgarlínustöð við HR er mikilvæg framkvæmd sem lóðarhafar styðja í grundvallaratriðum, enda getur hún bætt almenningssamgöngur að háskólanum til lengri tíma. Hins vegar vekur athygli að samkvæmt fyrirbyggjandi áætlunum verður stofnleið 1. lotu Borgarlínunnar ekki komin í fullan rekstur fyrr en árið 2029 þegar fyrirhuguð Fossvogsbrú verður reist og tengir leiðina yfir í Kópavog. Framkvæmdir við Borgarlínu munu hins vegar hefjast mun fyrr, líklega þegar á fyrri hluta árs 2026, með tilheyrandi raski og lokunum í kringum HR. Það mun því, eins og áður segir, líða a.m.k. þrjú ár þar sem háskólinn býr við þær takmarkanir að hafa fórnað stórum hluta af bílastæðum sínum og þolað umfangsmiklar framkvæmdir við lóðamörkin, án þess að njóta ávinningsins af starfandi borgarlínukerfi. Lóðarhafar gera því athugasemdir við að greinargerðin sem fylgir deiliskipulagstillögunni er þögul um lausnir fyrir þetta tímabil og tekur ekki mið af þeim áhrifum sem skerðingar á þessu tímabili hafa á rekstur HR.

Lóðarhafar leggja áherslu á að HR fái aðkomu að hönnun Borgarlínustöðvarinnar og nærliggjandi torgsvæðis, þar sem fyrirhuguð staðsetning stöðvarinnar liggur og fer í raun inn á lóð HR. Mikilvægt er að hagsmunir skólasamfélagsins séu hafðir að leiðarljósi við slíka skipulagningu, enda sýnir reynsla erlendra háskóla að samráð í slíkum málum skiptir máli. HR áformar uppbyggingu nýrrar kennslubyggingar B7, gönguleiða og torgsvæðis á þessum hluta lóðarinnar og nauðsynlegt er að sú þróun verði samræmd hönnun Borgarlínustöðvarinnar. Þá þarf að tryggja greiðar tengingar fyrir hjólandi og gangandi vegfarendur inn á lóðina og að aðkoma ökutækja að kjallara HR, t.d. vegna vöruafgreiðslu, haldist opin.

Lóðarhafar óska jafnframt upplýsinga um hvernig aðkomu HR að hönnun og framkvæmdaáætlun Borgarlínustöðvarinnar verði háttað. Þá er þess krafist að gerð verði skýrt samkomulag milli HR og Reykjavíkurborgar um skiptingu kostnaðar við framkvæmdir á torgsvæðinu sem fram kemur á bls. 19 í greinargerð deiliskipulagstillögunnar. Ljóst er að Borgarlínutorgið mun þjóna bæði tilgangi almennarýmis og styðja við starfsemi HR. Því þarf að tryggja jafnræði og sanngirni í kostnaðarskiptingu og rekstri mannvirkjanna á svæðinu.

Lóðarhafar benda loks á að Borgarlínu, sem og framkvæmdir við hana, munu óhjákvæmilega valda auknum hávaða og umferðarmengun í grennd við HR, bæði á framkvæmdatíma og síðar þegar rekstur hefst. Núverandi byggingar háskólans voru ekki hannaðar með slíkt samgöngumannvirki í huga við lóðarmörkin og því er brýnt að mótvægisáðgerðir verði skilgreindar nánar. Gæta þarf að hljóðvist í nágrenninu, meðal annars með mögulegri uppsetningu hljóðmana eða endurbótum á gluggum. Slíkar áðgerðir eru í samræmi við kröfur skipulagsreglugerðar um að tryggja að áhrif framkvæmda samræmist kröfum annarra laga, svo sem hvað varðar hávaða. Þetta atriði verður að fá fullnægjandi umfjöllun af hálfu Reykjavíkurborgar áður en deiliskipulagsbreytingin verður samþykkt.

3.5 Byggingarreitir og áhrif á uppbyggingu HR

Í deiliskipulagstillögunni eru lagðar til breytingar á byggingarreitum á svæði 1a og 1b, þar sem sumir reitir hafa verið færðir til, minnkaðir eða endurmerktir frá gildandi deiliskipulagi HR. Lóðarhafar benda sérstaklega á að byggingarreitir á lóðum Nauthólsvegar 85 og 87, þar sem stúdentaíbúðir eru fyrirhugaðar, virðast skerðast vegna fyrirhugaðrar Borgarlínu og tilheyrandi gangstétta. Þá gæti einnig reitur Nauthólsvegar 89, suðvestan við Háskólagarða, orðið þrengri en upphaflega var áætlað, ef landrými þarf að víkja fyrir Borgarlínu og tengdum mannvirkjum.

Lóðarhafar gera athugasemd við þessa mögulegu skerðingu á byggingarétti þeirra. HR hefur þegar skipulagt uppbyggingu á þessum reitum í samræmi við eldra deiliskipulag, meðal annars nýja stúdentaíbúðabyggingu á reit Nauthólsvegar 89, og er því óásættanlegt ef fækka á íbúðaeiningum eða breyta hönnun vegna tilfærslu skipulagsmarka. Lóðarhafar krefjast þess að HR haldi óskertum byggingarrétti sínum á lóðunum þrátt fyrir breytingar sem leiða af fyrirhugaðri veglínu Borgarlínu.

Jafnframt vekja lóðarhafar athygli á að framsetning á byggingarmagni í töflu á bls. 13 í greinargerð deiliskipulagstillögunnar er afar óskýr. Þannig kemur ekki nægilega skýrt fram hvar og hvernig aukið byggingarmagn kemur til, þ.e. hvort það sé ofan- eða neðanjarðar. Slíkur skortur á nákvæmni dregur úr gagnsæi og gerir HR erfitt um vik að meta raunveruleg áhrif skipulagsins á þróunarmöguleika háskólans. Nauðsynlegt er að þessi atriði verði skýrð nánar og útfærð áður en skipulagstillagan verður samþykkt.

Lóðarhafar leggja loks megináherslu á að skipulagsbreytingarnar hamli ekki framtíðarvexti og þróun HR. Háskólinn hefur skýra framtíðarsýn um stækkun og eflingu starfsemi sinnar á svæðinu, í takt við vaxandi fjölda nemenda og nýjar þarfir atvinnulífsins. Deiliskipulagstillagan verður að taka mið af því og ekki setja skorður við nauðsynlegri uppbyggingu. Er því óskað staðfestingar á því að HR geti, þrátt fyrir breytingar þær sem tillagan kveður á um, nýtt lóð sína og byggingarreitina að fullu til samræmis við langtímaáætlanir skólans, að teknu tilliti til þeirra breytinga sem samkomulag kann að nást um vegna Borgarlínu.

Þá er vakin athygli á að í fyrirliggjandi deiliskipulagstillögu er ekki fjallað um svæði 2 samkvæmt gildandi deiliskipulagi Háskólans í Reykjavík við Hlíðarfót (**fskj. 2**). Svæði 2 samkvæmt gildandi deiliskipulagi er ætlað til framtíðar fyrir starfsemi HR og byggir á samningi Reykjavíkurborgar við HR, dags. 13. febrúar 2007 (**fskj. 3**). Gæta þarf að því svæði við framtíðaruppbyggingu og skipulagningu svæðisins.

3.6 Rekstraráhætta og óvissupættir

Lóðarhafar vilja í lokin ítreka að fyrirhugaðar framkvæmdir og skipulagsbreytingar hafa í för með sér umtalsverða rekstraráhættu fyrir HR. Á næstu árum má gera ráð fyrir mikilli röskun á umferð um og við lóð HR, lokunum gatna og svæða, tilfærslu aðkomuleiða, fækkun bílastæða og öðrum truflunum sem óhjákvæmilega munu hafa bein áhrif á daglegan rekstur skólastarfsins. Háskólinn er alfarið staðsettur á umræddu svæði og hefur takmarkaða möguleika til að flytja starfsemi sína annað á framkvæmdatímanum.

Til að mynda er fyrir séð að aðgengi að lóðinni á einkabíl verði mun erfiðara en áður. Þá er enn óljóst hvernig aðkoma aðfanga og þjónustubíla að háskólanum verður tryggð í framkvæmd, sem gæti snert allt frá mótuneyti skólans til tækja og búnaðar fyrir kennslu. Jafnframt eru kynnt ný viðmið um fjölda og fyrirkomulag bíla- og hjólastæða án þess að fyrir liggi heildstæð framkvæmdaráætlun um hvernig þessum breytingum verður komið í framkvæmd og hvernig aðlögun að breyttu umhverfi skólans verði fjármögnuð. Allt þetta skapar óvissu í rekstrinum sem nauðsynlegt er að lágmarka.

Lóðarhafar leggja því til að Reykjavíkurborg og forsvarsmenn Borgarlínu framkvæmi, í samráði við HR, sérstakt áhættumat um yfirvofandi framkvæmdir á háskólasvæðinu. Í því mati verði skilgreindir helstu áhættupættir fyrir starfsemi skólans og mótvægisaðgerðir við þá. Slík áætlun myndi auka gagnsæi og traust til muna og auðvelda öllum hagsmunaaðilum að skipuleggja starfsemi sína á komandi árum.

Samkvæmt öllu framangreindu er þess óskað að Reykjavíkurborg endurskoði umrædda deiliskipulagstillögu fyrir Borgarlínu á svæði Háskólans í Reykjavík, svæði 1a og 1b, með tilliti til þeirra athugasemda og andmæla lóðarhafa, sem fram koma í bréfi þessu, og taki framangreindar kröfur lóðarhafa til greina. Þá er þess óskað að Reykjavíkurborg vinni breytingar á deiliskipulagstillögunni í samráði við HR. Eru slíkir annmarkar á tillögunni í núverandi horfi, bæði að formi og efni, að ógildingu varðar, verði kröfur lóðarhafa ekki teknar til greina.

Áskilinn er allur réttur til að krefjast skaðabóta úr hendi Reykjavíkurborgar vegna umræddrar breytingar á deiliskipulagi vegna Borgarlínu á svæði Háskólans í Reykjavík, hafi gildistaka þess í för með sér skerðingu á eignarréttindum lóðarhafa eða valdi þeim 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. Samkomulag HR og Reykjavíkurborgar, dags. 16. september 2005.
2. Gildandi deiliskipulag Háskólans í Reykjavík við Hlíðarfót.
3. Samkomulag HR og Reykjavíkurborgar, dags. 13. febrúar 2007.

Reykjavíkurborg, kt. 530269-7609 og Háskólinn í Reykjavík ehf. (HR) kt. 510105-4190
gera með sér eftirfarandi

SAMKOMULAG

um ráðstöfun á liðlega 20 hekturum lands undir starfsemi HR og tengda starfsemi. Svæðið afmarkast af útivistarsvæði við Nauthólsvík í suðri, útivistarsvæði við Öskjuhlíð í austri, flugvallarsvæði í vestri og lóð Hótels Loftleiða í norðri. Landrýmið sem um ræðir er auðkennt 1a, 1b, 1c og 2 á yfirlitskort, sjá fylgiskjal 1. Jafnframt tekur samkomulagið til ýmissa annarra þátta sem lúta að rekstri og uppbyggingu HR á umræddu svæði.

1. Forsendur samkomulagsins

Samkomulagið byggist á „samningsgrundvelli“ sem Reykjavíkurborg afhenti HR í mars 2005 (fylgiskjal 1) í tengslum við staðarval skólans. Þar til grundvallar liggur meðal annars skjalið „Reykjavík University – Statement of Space Needs“ (fylgiskjal 2) sem lýsir upphaflega áætlaðri rýmisþörf HR. Samkomulagið byggist einnig á svörum Reykjavíkurborgar við fyrirspurnum sem beint var til hennar í framhaldi af yfirferð ofangreinds samningsgrundvallar HR (fylgiskjal 3). Ber við túlkun þessa samkomulags að styðjast við þessi gögn.

2. Ráðstöfun lands

2.1 Landrými fyrir HR

Reykjavíkurborg mun úthluta byggingarrétti til háskólabygginga fyrir starfsemi HR á alls 6,2 hekturum lands sem nánar verður skilgreint í deiliskipulagi. Úthlutunin skal eiga sér stað í áföngum eða í heild þegar deiliskipulag hefur öðlast gildi og fyrir árslok 2024, samkvæmt nánari þarfagreiningu og óskum HR.

2.2 Landrými fyrir stúdentagarða

Reykjavíkurborg mun samkvæmt þessu samkomulagi úthluta byggingarrétti um 17.500 fermetrum, á um 2,4 hekturum lands, vegna stúdentagarða. Verður úthlutun til HR eða byggingarfélags sem sérhæfir sig í byggingu nemendaíbúða og þjóna mun HR. Gera skal ráð fyrir að leiga í þessum stúdentagörðum sé hagkvæm fyrir stúdenta.

2.3 Landrými fyrir háskólastofnanir, rannsóknastofnanir og þekkingarfyrirtæki

Reykjavíkurborg mun skilgreina 5-6 hektara svæði undir háskólastofnanir, rannsóknastofnanir og þekkingarfyrirtæki sem vilja njóta nálægðar við HR og aðra þekkingarstarfsemi í Vatnsmýri. Þetta svæði mun tengjast með ýmsum hætti starfsemi HR sem lykilaðila á heildarsvæðinu og mun Reykjavíkurborg því hafa samráð við skólann um skipulag, uppbyggingu og úthlutun á þessu 5-6 hektara svæði.

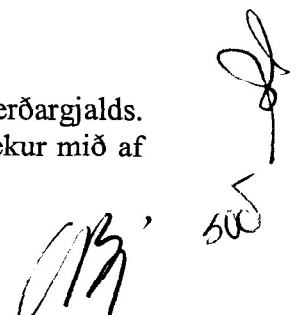
2.4 Frekara landrými

Að auki mun Reykjavíkurborg taka frá 5,5 hektara landrými til að tryggja stækkunarmöguleika HR og stúdentagarða samkvæmt samningsgrundvelli og nánari skilgreiningu í deiliskipulagi. Við gerð deiliskipulags og/eða heildarskipulags Vatnsmýrarinnar verður jafnframt metið hverjar þarfir HR og tengdra aðila kunna að verða til lengri framtíðar. Verður tekið tilliti til þess í skipulagsvinnu Vatnsmýrarsvæðisins eins og kostur er.

3. Skilmálar og kjör

3.1 Úthlutun byggingarréttar og gatnagerðargjöld.

Byggingarrétti til HR verður úthlutað án annars endurgjalds en gatnagerðargjalds. Fjárhæð gatnagerðargjalds er í samræmi við almennar reglur þar um, og tekur mið af



heimiluðu byggingarmagni samkvæmt deiliskipulagi. Gatnagerðargjaldið fyrir hverja úthlutun skal greitt í þrennu lagi, þriðjungur innan eins mánaðar frá úthlutun byggingarréttar samkvæmt gr. 2.1 og 2.2 og eftirstöðvarnar með tveimur jöfnum greiðslum 3 og 6 árum síðar. Eftirstöðvarnar verða bundnar byggingarvísitölu, en bera ekki vexti. Sama tilhögun gildir um framtíðarlóðir HR, u.þ.b. 5-6 hektara, skv. gr. 2.4.

3.2 Heimildir Háskólans í Reykjavík

Á grundvelli úthlutaðs byggingarréttar hefur HR heimild til að byggja sjálfur eða fela öðrum að byggja húsnæði undir starfsemi skólans og leigja það til lengri eða skemmri tíma.

3.3 Götur, stígar, torg og annað almenningsrými á svæði HR

Reykjavíkurborg mun leggja götur og stiga og annast frágang á svæðinu utan skilgreindra lóða. Jafnframt mun Reykjavíkurborg skv. nánara samkomulagi við HR taka þátt í kostnaði við gerð stíga, torga sem opin eru almenningi og annarra almenningsrýma á svæði HR skv. gr. 2.1 og 2.2 Þessar framkvæmdir skulu haldast í hendur við uppbyggingu svæðisins og skal gerð um þær sérstök framkvæmdaáætlun í samráði við skólann. Sama gildir um framtíðarlóðir HR skv. gr. 2.4. Kostnaðarþátttaka Reykjavíkurborgar miðast við 8.000.- kr. fyrir hvern fermetra úthlutaðs byggingarréttar á lóð HR, og er þessi upphæð bundin byggingarvísitölu frá dagsetningu þessa samkomulags. Upphæðin greiðist af Reykjavíkurborg þegar kostnaður af skilgreindri framkvæmd hefur sannanlega fallið til. Sama tilhögun gildir um framtíðarlóðir HR. skv. gr. 2.4.

3.4 Fasteignaskattar

Menntastofnanir eru skv. lögum undanþegnar fasteignasköttum. Verði lögum breytt þannig að fasteignaskattar verði almennt innheimtir af húsnæði menntastofnana mun Reykjavíkurborg fyrir sitt leyti tryggja að HR búi hvað þetta varðar við sömu kjör og aðrir háskólar í Reykjavík.

3.5 Kjör annarra háskóla, rannsóknastofnana, hátækni- og þekkingarfyrirtækja og skyldrar starfsemi

Aðilar eru sammála um að bjóða öðrum háskólum, rannsóknarstofnunum og skyldri starfsemi að byggja sig upp á svæðinu, sbr. gr. 2.3. Reykjavíkurborg mun jafnframt leggja sérstaka áherslu á að sprotafyrirtæki og fyrirtæki á sviði þekkingar og hátækni verði á svæðinu.

Ráðstöfun lands og úthlutun byggingarréttar til þessara aðila verður samkvæmt sérstökum samningum Reykjavíkurborgar og viðkomandi háskóla, stofnunar eða fyrirtækis. Í því skyni að laða að framangreinda starfsemi hyggst Reykjavíkurborg, í samráði við HR, útfæra almennar reglur um hvernig andvirði byggingarréttar af lóðum fyrir slíka starfsemi, auk annars hugsanlegs stuðnings Reykjavíkurborgar verði varið til hagsbóta fyrir uppbyggingu svæðisins í heild, sjá ennfremur gr. 7.1.

4. Byggingar og framkvæmdaáætlun

4.1 Kennileiti, stærð bygginga og kvaðir

HR og Reykjavíkurborg eru sammála um að þróa svæðið þannig að landnýting verði góð og hagkvæm, að húsbyggingar falli vel að umhverfinu og hæð bygginga verði í hóf stillt. Gert er ráð fyrir 2-3 hæða byggingum, hugsanlega 4-6 hæða á afmörkuðum svæðum. Mikilvægt er að HR verði ákveðið „kennileiti“ og hafi þá ásynd að eftir sé tekið. Engar kvaðir eða takmarkanir eru annars á byggingarmagni eða útliti umfram þær sem fram koma í samningsgrundvelli frá Reykjavíkurborg og skilgreindar verða í deiliskipulagi. Samkomulag þetta felur í sér að aðilar eru tilbúnir að skoða möguleika á

500

auknu byggingarmagni ef áhugavert reynist. Ef Reykjavíkurlugvöllur fer úr Vatnsmýrinni á næstu árum eða áratugum eru aðilar sammála um að deiliskipulag svæðisins verði endurskoðað m.a. með tilliti til aukins byggingarmagns og betri nýtingar á svæðinu.

4.2 Framkvæmdatími

Aðilar stefna að því að framkvæmdir við fyrsta áfanga háskólabyggingar HR geti hafist eigi síðar en í ágúst 2006 og ljúki að mestu vorið 2008, þannig að skólastarf geti hafist í ágúst 2008. Þessar tímasetningar sæta þó endurskoðun þegar líður lengra á árið 2005 og áform HR um uppbyggingu skólans liggja nánar fyrir. Tefjist verkið um meira en 12 mánuði vegna vanefnda af hálfu Reykjavíkurborgar skal borgin bæta HR þann kostnað sem fylgir öðru húsnæði og beinan kostnað sem rakinn verður til seinkunarinnar, þar til HR getur flutt í nýtt húsnæði.

Tímasetningar og ferli einstakra viðfangsefna, m.a. við gerð deiliskipulags og hönnun bygginga verða í aðalatriðum í samræmi við meðfylgjandi framkvæmdaáætlun á fylgiskjali 4. Reykjavíkurborg og HR munu leggja sig fram um að tímasetningar standist. Verði veruleg töf af ástæðum tilgreindum í 1. mgr. eða vegna óska HR um breytingar sem leiða til endurskoðunar á deiliskipulagi eða hönnun mannvirkja skulu tímasetningar í framkvæmdaáætlun jafnhliða endurmetnar.

5. Innviðir og umhverfi

5.1 Ljósleiðaratengingar

Tryggt verður, HR að kostnaðarlausu, að lagt verði ljósleiðaranet sem tengir byggingar á svæðinu í samræmi við þarfir háskóla og rannsóknar- og hátæknifyrirtækja.

5.2 Umferðarmál og aðgengi

Reykjavíkurborg mun tryggja gott almennt aðgengi að háskólasvæðinu og leggja götur og stíga að lóðamörkum. Borgin mun knýja á um framkvæmdir við fyrsta áfanga Hlíðarfótar frá Hringbraut að svæði HR í samræmi við samgönguáætlun 2005-2008, þannig að framkvæmdum verði lokið eigi síðar en í ágúst 2008. Síðari áfangi Hlíðarfótar sem lagður verður í göngum mun einnig verða mikilvægur fyrir aðgengi að svæði HR. Aðilar eru sammála um að við hönnun þessa mannvirkis, framkvæmd og tímasetningu skuli tekið tillit til þarfa HR.

Reykjavíkurborg mun bæta tengingu við svæði HR um Flugvallarveg frá Bústaðarvegi til að tryggja aðgengi til og frá svæðinu frá upphafi starfsemi HR á þessum stað. Gott almennt aðgengi að svæðinu verður tryggt með götum, stígum og gönguleiðum fyrir gangandi og hjólandi. Sameiginlegur skilningur aðila er að tryggja góðar samgöngutengingar innan Vatnsmýrarsvæðisins, bæði samhliða upphaflegri uppbyggingu HR og ef/þegar flugvöllurinn fer.

5.3 Bílastæðamál

Reykjavíkurborg er tilbúin að kosta gerð um 1.200 bílastæða á lóðum HR enda verði tryggt sameiginleg nýting fyrir aðra starfsemi á svæðinu, svo sem útivist og íþróttir. HR mun hafa forgang að þessum bílastæðum á venjulegum annatíma skólans að deginum. Í framtíðinni verður það skoðað hvort skynsamlegt er að hafa gjaldskyldu á bílastæðum á svæðinu að hluta eða öllu leyti. Gert er ráð fyrir að byggja þurfi bílastæðahús fyrir svæðið eftir 10-15 ár Reykjavíkurborg er tilbúin að taka þátt í byggingu og rekstri bílastæðahúss þar sem um gjalddöku yrði að ræða. Miðað er við að bílastæðapörf fyrir HR og tengda starfsemi verði að hluta mætt í þessum húsum og að nemendur og starfsmenn hafi forgang að ákveðnum fjölda stæða gegn greiðslu.

53. 505

5.4 Almenningsamgöngur

Reykjavíkurborg mun tryggja góðar almenningssamgöngur við háskólasvæðið frá upphafi starfsemi HR í Vatnsmýrinni. Gert er ráð fyrir sérstakri leið strætisvagna til að þjóna háskólasvæðinu og tengja það við önnur uppbyggingarsvæði í Vatnsmýrinni en þó einkum við miðborg Reykjavíkur og almennt við leiðakerfi Strætó bs.

5.5 Útivistarsvæði

Reykjavíkurborg mun halda áfram uppbyggingu útivistarsvæðis við Nauthólsvík á viðbótarlandsvæði sem ætlað er til útivistar norður af því. Er að því stefnt að sú uppbygging haldist í hendur við og verði samræmd uppbyggingu háskólasvæðisins. Unnið verði að skipulagningu þess svæðis samhliða skipulagningu háskólasvæðisins.

5.6 Hljóðvist

Reykjavíkurborg mun tryggja eftir því sem í hennar valdi stendur að hljóðstig vegna flugumferðar á landrými HR verði innan þeirra marka sem starfsleyfi Reykjavíkurflugvallar kveður á um frá upphafi starfsemi HR í Vatnsmýrinni. Reykjavíkurborg mun standa fyrir fullnægjandi rannsóknum á hljóðstigi HR svæðisins í tengslum við vinnu deiliskipulags og gera tillögur um aðgerðir ef tilefni er til.

6. Önnur þjónusta

6.1 Leikskólar

Í tengslum við stúdentagarða á svæðinu mun Reykjavíkurborg byggja og reka leikskóla jafnframt því sem gert er ráð fyrir nýjum leikskóla á Hlíðarendasvæðinu. Reykjavíkurborg mun fyrir sitt leyti tryggja að börn háskólanema úr öðrum sveitarfélögum eigi aðgang að plássu á Leikskólum Reykjavíkur á jafnréttisgrundvelli við börn þeirra háskólanema sem búa í Reykjavík. Forsendan er sú að sveitarfélag þar sem barn á lögheimili greiði niður leikskóladvölinu með sama hætti og Reykjavíkurborg niðurgreiðir leikskólavistun fyrir reykvísk börn.

6.2 Samgöngumiðstöð og Hótel Loftleiðir

Reykjavíkurborg skal við gerð skipulags á svæði samgöngumiðstöðvar og/eða Hótel Loftleiða gera ráð fyrir að þar byggist upp þjónustu- og verslunarkjarni, og önnur sú starfsemi sem nýtist HR svæðinu.

7. Ýmis stefnumarkandi atriði

7.1 Aðdráttarafl fyrir þekkingarstarfsemi

Reykjavíkurborg leggur áherslu á að heildarsvæðið laði að fyrirtæki og stofnanir á sviði þekkingar og hátækni. Borgin mun vinna með HR og öðrum hagsmunaaðilum á svæðinu að stefnumörkun til að stuðla að samlegðaráhrifum með staðsetningu stofnana- og fyrirtækjaklasa á sviði hátækni, rannsókna- og háskólastarfsemi á heildarsvæðinu. Meðal þess sem stefnt verði að er, að andvirði byggingarréttar á heildarsvæðinu, auk annars hugsanlegs stuðnings Reykjavíkurborgar, renni að hluta eða öllu leyti til sérstaks félags sem verði samstarfsvettvangur um framkvæmdir og uppbyggingu á svæðinu. Stefnt skal að því að þessum athugunum og skilgreiningu á hugsanlegu samstarfi verði lokið eigi síðar en í apríl 2006.

7.2 Skipulagsvinna

Reykjavíkurborg mun kosta nauðsynlega breytingu aðalskipulags og gerð deiliskipulags á landrými HR í samræmi við framkvæmdaáætlun á fylgiskjali 4 og er sú vinna þegar hafin. Reykjavíkurborg mun láta gera athugun á fornleifum á svæðinu. Hún mun fyrir sitt leyti ljúka nauðsynlegum breytingum á aðalskipulagi Reykjavíkur 2001-2024 eigi síðar en í janúar 2006 og deiliskipulagi í apríl 2006. Reykjavíkurborg

Handwritten signature and initials.

mun hafa náið samráð við HR í skipulagsvinnu Vatnsmýrarsvæðisins í heild. Er gert ráð fyrir virkri þátttöku HR í þeirri vinnu og að tekið verði tillit til þarfa skólans.

7.3 Reykjavíkurflygvöllur

Aðilar þessa samkomulags eru sammála um að tilvist Reykjavíkurflygvallar setur starfsemi HR, þróun þekkingarsamfélags og íbúðabyggðar í Vatnsmýrinni skorður. Reykjavíkurborg lýsir vilja til að fylgja eftir áformum um að draga úr umsvifum Reykjavíkurflygvallar í Vatnsmýrinni í áföngum fram til ársins 2024. Einnig mun Reykjavíkurborg vinna að því að takmarka óæskileg áhrif vallarins á starfsemi HR og þróun háskóla- og þekkingarstarfsemi á svæðinu. Þetta á m.a. við um samgöngutengingar innan Vatnsmýrarinnar, hljóðvist og vaxtarmöguleika HR til framtíðar.

8. Fyrirvarar, gildistími og lausn ágreiningsefna

8.1 Fyrirvarar

Reykjavíkurborg þarf að semja um afnot af landi í eigu ríkisins á svæði 1c, gera ráðstafanir varðandi afnot af landi á svæði 2 og 1a sem nú er innan flugvallargirðingar, ljúka skráningu fornleifa á svæðinu samkvæmt þjóðminjalögum og gera breytingar á aðalskipulagi áður en deiliskipulag verður samþykkt. Reykjavíkurborg mun vinna að þessum málum án tafar og tryggja eins hraða afgreiðslu þeirra og kostur er.

Fari svo að niðurstöður þessara mála breyti af óviðráðanlegum ástæðum í einhverju þeim forsendum sem liggja samkomulagi þessu til grundvallar sbr. gr. 2, mun Reykjavíkurborg tryggja að HR fái annað landrými sem nýtist uppbyggingu skólans með sambærilegum hætti, í staðinn fyrir landrými á svæði 1c og land innan flugvallargirðingar.

8.2 Gildistími samkomulags

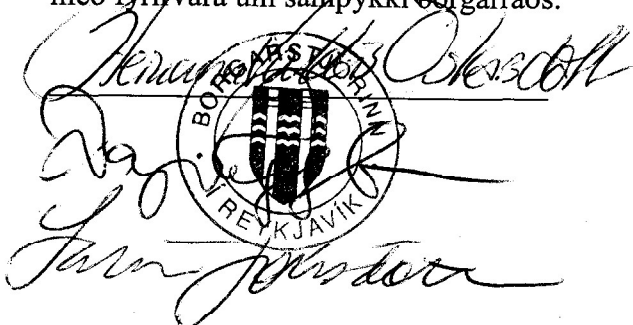
Samkomulag þetta tekur til uppbyggingar á starfsemi HR og tengdrar starfsemi í Vatnsmýrinni og innviða eins og lýst hefur verið. Reiknað er með að uppbygging sem samkomulagið nær til verði að stórum hluta á árunum 2007-2020. Tímabilið er þó ekki bundið í samkomulaginu, og getur uppbygging orðið hraðari eða hægari án þess að það hafi áhrif á grundvallarskuldbindingar í samkomulaginu nema báðir aðilar samþykki. Breytist tímaforsendur munu báðir aðilar þó leggja sig fram um að laga sig að breyttum forsendum. Verði uppbyggingu á því liðlega 20 ha svæði, sem skilgreint er í inngangi samkomulags þessa, ekki lokið fyrir árslok 2024 skulu samningsforsendur endurskoðaðar.

8.3 Ágreiningsmál

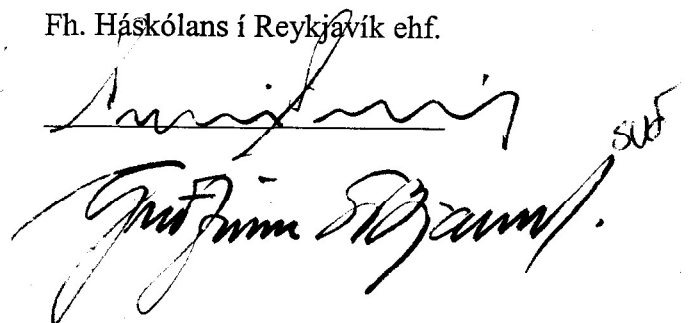
Rísi ágreiningur milli aðila um efni samkomulags þessa eða framkvæmd þess skal reynt að leiða hann til lykta með viðræðum aðila í milli. Takist það ekki getur hvor aðila vísað ágreiningnum til gerðardóms skv. lögum um samningsbundna gerðardóma nr. 53/1989. Gerðardómurinn skal skipaður þremur mönnum, einum skipuðum af hvorum aðila en sá þriðji, formaður gerðardómsins, skal skipaður af Héraðsdómi Reykjavíkur.

Reykjavík, 16. september 2005

Fh. Reykjavíkurborgar,
með fyrirvara um samþykki borgarráðs.



Fh. Háskólans í Reykjavík ehf.



Fylgiskjal 2

Working document
Confidential

Reykjavík University
Statement of Space Needs

I. Working Vision

The opening segment of the strategic vision, currently under development, reads as follows:

The university's vision is to become internationally recognized as a first class educational campus, which attracts both Icelandic and foreign students and faculty, and provides outstanding education as well as facilities and a research environment of an international standard.

II. Current Enrollment

The current combined headcount enrollment for Reykjavík University and the Technical University of Iceland campuses is 2,440. This includes 1,381 students at RU and 1,059 students at TUI. This represents a combined total of approximately 1,830 full-time equivalent students, or roughly 75 percent of the headcount number.

III. Projected Enrollment and Programs

It is anticipated that by 2015-20 a unified campus will contain the academic subdivisions and the projected headcount enrollment distribution as follows:

Business: 1,500

Education: 1,000

Engineering: 2,000

Law: 500

As a result of the campus merger, some program areas will be combined, such as Engineering and Computer Science. It is also anticipated that some program areas may be reassigned, such as health-related programs, although this remains to be determined. Other programs, including arts-related programs, may be eventually added.

It is anticipated that the merged campus will need to accommodate approximately 5,000 students (or approximately 3,750 full-time equivalents) within 10 to 15 years. This represents a doubling of current headcount. It will also eventually include an estimated 20 percent international students, or about 1,000 students of the 5,000 total.

Growth is anticipated to continue after that, although at a slower pace. A maximum figure and outside timeframe have not yet been established, so an allowance for additional students should be made. A total of 1,000 additional headcount students (750 full-time equivalents) has been assumed here for planning purposes, bringing the potential future target to 6,000 headcount students (4,500 full-time equivalents).

IV. Staffing

Future staffing needs have not yet been projected, but have been extrapolated here based upon current ratios. At present, there are 262 headcount staff at both campuses, combined, supporting 2,440 headcount (1,830 full-time equivalent) students. This includes 118 full-time individuals (professors, administrators, and specialists), which equates to a ratio of roughly one full-time staff member for each 15 full-time equivalent students. There are also 144 part-time individuals (lecturers and adjuncts), which is the equivalent of approximately one part-time staff member for each 12 full-time equivalent students. While there will be some efficiencies with a combined and enlarged campus, new programs and services may well require an expanded personnel base. The simple increase in numbers of students will also generate the need for additional teaching and support staff.

Using the same ratio as currently exists – or one full-time personnel member for each 15 full-time equivalent students – then an estimated 250 full-time personnel will be required. The application of the part-time ratio – or one part-time personnel member for each 12 full-time students – then an estimated 300 part-time personnel will be required. It is assumed, however, that some of the responsibilities previously assumed by part-time personnel will be managed by full-time personnel, so a lower figure of 250 part-time personnel has been projected here for discussion purposes.

The staffing projection of 500 headcount (250 full-time and 250 part-time) on a merged campus with 5,000 headcount students still remains to be vetted, however. The final figure will be influenced by how administrative structures are combined and academic programs are reorganized.

V. Space Projections

The following summarizes proposed order-of-magnitude space projections, based upon current knowledge. This is subject to change as planning work continues.

- a. **Core Space:** Combined, the two campuses now contain an estimated total of 18,000 gross square meters (almost evenly split). This is roughly the equivalent of 10 gross square meters per full-time equivalent student. A review of current space tended to show very intense space use at Reykjavík University whereas there appeared to be some additional capacity available at the Technical University of Iceland. The majority of the space at Reykjavík University is currently dedicated to office and instructional purposes.

It is assumed as the campuses combine – and the number of students increases – there will be a need and a desire to increase the amount of support space. Doing so will be critical if the University is to achieve its goal of attracting a significant number of international students. Space that would be desirable in the future might include a large auditorium, an exhibition area, or student recreational space, as some examples. Research space, whether departmentally-based or externally-supported, is also critical. These potential support components will be determined when the detailed space programming is completed for the campus as a whole, but an allowance for additional support space has been made here to support future planning flexibility.

Based upon this assumption, a multiplier of 15 gsm per full-time equivalent student has been applied. Using this multiplier, it is assumed that a total of 67,500 gsm is required to accommodate the projected 6,000 headcount students (4,500 full-time equivalents) at full build-out. If 4,000 headcount students are assumed for the near-term, then the need is for 45,000 gsm in the near-term. An additional 22,500 gsm will be required in the long-term to support an increase of 2,000 headcount students.

- b. **Student Housing:** Student housing is excluded from the above figures, although the availability of student housing will figure

prominently as the number of international students grows. The target goal is that 20 percent of the future students will be international in origin, or 1,000 to 1,200 headcount students. If housing is not readily available in the immediate vicinity for these students, it will need to be constructed. Other students, particularly if they come from across Iceland, may also desire proximate housing.

The type of housing has not yet been determined and will also vary upon the site ultimately selected for the University. If it is traditional residence hall style – multiple bedrooms in a suite arrangement with a shared kitchenette and bath – then an allowance of 14,000 gross square meters (for an estimated 500 residence hall beds) will need to be made.

If the decision is made to provide two-bedroom apartments, each with its own kitchen and living area, that could be occupied by two students or a couple with children, then a more substantial allowance would need to be made. This style of housing would require an estimated 56,000 gross square meters for 500 units. It is clear that the number, type, and mix of units will vary depending upon the site ultimately selected.

For planning purposes, the assumption made here is that half of each housing type would be developed, if not otherwise available in the immediate vicinity. This equates to 35,000 gross square meters.

- c. **Research Institutes:** There is a desire to be located in close proximity to various research institutes, and potentially these institutes may situate themselves on the proposed campus itself. Collectively, an estimated allowance of 10,000 gross square meters is thought to be adequate in the near-term. Within 15 years, however, the ability to expand an additional 5,000 gsm to a total of 15,000 gsm would be desirable.
- d. **Other Universities:** The option should exist to invite other universities and institutions of higher learning to locate on the proposed site. At this time, an estimate of 10,000 gsm is projected as a possible need within 10 years, and an additional 10,000 gsm within 15 years, for a total of 20,000 gsm.
- e. **Parking:** The availability of adequate parking is also a key consideration and the potential investment can be substantial, depending upon the underlying assumptions. Given the cost

associated with the development of parking, both in terms of monies and land, an effort has been made to minimize the need without compromising access.

Assuming 6,000 headcount students, as well as the projected faculty and staff numbers, there is a projected need for 2,800 parking spaces, although this is subject to further discussion. This figure was developed as follows and would apply in 2020 or sometime thereafter:

6,000 students x 33%: 2,000
250 full-time personnel x 80%: 200
250 part-time personnel x 20%: 50
150 research institute staff x 100%: 150
1,200 other university students x 33%: 400

In terms of student spaces, it is assumed that 20 percent would be international students and would not maintain vehicles, while another 10 percent of the student population would live on campus without vehicles. It is also assumed that as the enrollment grows, so too will evening use of the facilities. This will help spread out parking demand.

- f. **Space Summary:** For the purpose of this space needs statement, it is assumed that there is a near-term (10 years, 2015) need for 82,500 gross square meters and 1,800 parking spaces. The longer-term (15 years, 2020) need is for an *additional* 55,000 gross square meters and an *additional* 1,000 parking spaces. At the end of 15 years, this reflects a combined potential total of 137,500 gsm and 2,800 parking spaces, although both the space needs and the number of parking spaces could vary significantly, depending upon the interim decisions made. These are therefore intended to be order-of-magnitude projections.

The near-term need assumes an enrollment of 4,000 headcount students at Reykjavík University, half the student housing, half of the other university space, and the presence of the research institutes at their current size. The longer-term need assumes 6,000 headcount students at RU, the balance of the space needed to support the research institutes, the balance of the student housing, and the expansion of the other higher education institutions. This is summarized below.

Space Needs Table

Space Type	Near-Term (2015): <i>Base for 4,000 students</i>	Longer-Term (2020): <i>Additional for +2,000 students</i>	Total Projected GSM for 6,000 students
Reykjavík University	45,000	22,500	67,500
Student Housing (Residence Hall)	3,500	3,500	7,000
Student Housing (Apartment)	14,000	14,000	28,000
Research Institutes	10,000	5,000	15,000
Other Universities	10,000	10,000	20,000
Total Projected GSM	82,500	55,000	137,500
Hectares Required	11.8 - 16.5	7.9 - 11.0	19.7 - 27.5
Parking Spaces	1,800	1,000	2,800
Hectares Required	2.0	1.1	3.1
TOTAL PROJECTED HECTARES REQUIRED	13.8 - 18.5	9.0 - 12.1	22.8 - 30.6

- g. **Land Summary:** Given the potential space need of 82,500 gsm near-term and 137,500 gsm long-term, along with associated parking requirements, it is suggested that approximately 14 to 19 usable hectares are required for the near-term, while 9 to 12 *additional* hectares are required to meet longer-term requirements. This brings the total need to 23 to 31 hectares, overall. The range reflects differing assumptions regarding site density: 5,000 gsm/ha was assumed for the low range, and 7,000 gsm/ha for the high range.

In terms of parking, it was assumed that one-third of the parking will be located beneath occupied buildings, while two-thirds will be located in double-decker parking to maximize density (600 decked vehicles per hectare). This will preserve green space where possible.

VI. Space Distribution

A comprehensive space program, identifying and detailing all space requirements on a room-by-room basis, will need to be developed at a later date as a prelude to the design stage. For the purpose of this document, the following space distribution is proposed for the 67,500 gross square meters associated directly with Reykjavík University at full build-out. This distribution excludes residential space, any space that may be associated with colocated higher education institutions, as well as research institute space that may be located elsewhere on campus. These needs were detailed previously.

Proposed Space Distribution Table

Space Category	GSM	Comments
Instructional, Classrooms	10,500	general-purpose classrooms
Instructional, Specialized	7,500	computer and science labs
Offices	10,000	includes offices, conference rooms, & supporting space
Library and Academic Support	12,300	may be less, depending upon electronic access
Campus Support Services	6,200	includes central storage, maintenance space, etc.
Subtotal, Core Space	46,500	
Student Center	6,200	may be less, depending upon availability in area
Recreational & Fitness	4,500	may be less, depending upon availability in area
Auditorium	4,300	may be less, depending upon availability in area
Child Care/Kindergarten	2,000	appropriate size TBD; may be available in area
Miscellaneous Support	4,000	TBD; may include exhibit area, retail space, etc.
Subtotal, Extended Space	21,000	
GRAND TOTAL GSM	67,500	

These figures are intended to provide a broad sense of the proposed space distribution associated with the University at full build-out. It represents one potential scenario. The gross square meter estimates are subject to modification during the detailed programming phase as specific needs are explored and quantified with individual occupants. The figures presented here are based upon potential areas of need.

It is also likely that some of the space will be phased in at different rates. Student fitness and recreational space, for example, may be added at a later date or perhaps not at all, if appropriate facilities are available in reasonable proximity to the campus. This distinction is made above where space is considered either "core" (approximately two-thirds of the space) or "extended" (approximately one-third of the space).

VII. Selection Criteria

Various site selection criteria have been established as desirable for the relocation of Reykjavík University, although these criteria are still under review and clarification. These criteria include the following (in no particular order):

1. To what extent is there ready access to affordable student housing, either on-site or off?

The goal is that at least 20 percent of the 5,000 to 6,000 future headcount students will be international in origin and will therefore require housing. Since these students will not have vehicles, the housing will need to be either on campus, in close proximity, or accessible via public transit. Other students, including Icelandic students beyond commuting distance, may also desire housing. It is estimated that this may represent 10 percent of total enrollment.

The suggestion here is for a *minimum* of 500 housing units, either developed or available. Potentially, half of these units would be small apartments and half would be dormitory-style.

Data to be provided as part of the submission process: a description of the availability of rental housing in the immediate vicinity, including appropriateness for students, or ability to develop housing on campus.

2. To what extent is there access to research institutes/incubator facilities, whether on-site or nearby?

The University would like to develop and promote a synergistic relationship with the various research institutes. Ideally, these institutes would be either collocated with the University or in close proximity. This entails a provision for 10,000 gross square meters by 2015 and 15,000 gross square meters by 2020, along with associated parking (100 spaces near-term, 150 spaces long-term). In addition to the research institutes, access to business incubator space is most desirable.

Data to be provided as part of the submission process:
appropriateness of the site to support research institutes, business incubator space, etc. or, alternatively, the ability to develop such facilities nearby.

3. To what extent is it possible to construct and occupy a critical mass of facilities by August 2007? What opportunities exist to expand the campus in the future, particularly with minimal disruption to ongoing operations?

There is a projected need for 45,000 gross square meters for the University alone by 2015, with an possible *additional* 22,500 gross square meters after 2020. It is anticipated that the campus should be able to open and operate by August 2007 with a basic complement of facilities, although this specific array has yet to be determined. It could be unrealistic that the facilities can be build up that fast and 2008 could be a more realistic date. (The two campuses collectively occupy approximately 18,000 gsm meters at present.)

Furthermore, the opportunity should exist to expand the campus to the full build-out capacity, and all future construction should pose minimal disruption to ongoing operations to the extent possible. This should include the construction of allied facilities, including housing, research institutes, and associated university space.

Data to be provided as part of the submission process:
electronic site plan of currently and potentially available property, showing total hectares as well as potential vehicular access points and area amenities and features.

4. What does the site offer in terms of its ability to establish and foster a distinct institutional identity?

The merger of the two campuses provides a unique opportunity for the expression of a distinct culture and institutional identity. Ideally,

the site should allow for the clear delineation of University space as separate and distinct from adjacent spaces. This is not to imply that there cannot be a close relationship with nearby facilities, only that the University space should be clearly identifiable as such. This can be accomplished through architectural style, clear institutional and building style, and physical separation, by way of examples.

Data to be provided as part of the submission process:
please identify how institutional identity can be established.

5. Is there good vehicular access, either by car or via public transit?

It is desirable that the campus be located no more than 20 minutes away from a major population center, and preferably less. This could include travel via private vehicle or public transit. It also implies that the campus will be ideally situated along, or at the intersection of, a significant roadway or interchange.

Data to be provided as part of the submission process:
see Number 3, above.

6. Is there reasonable proximity to amenities (shopping, culture, fitness facilities, etc.) and to institutional support facilities (conference space, judicial courts, etc.)?

Ideally, various support facilities should be in close proximity. This may include access to retail opportunities, fitness facilities, and art and music venues, as well as access to facilities that will support the academic enterprise, such as conference space.

The array of available facilities may, in turn, influence the level of construction required on the campus proper and thereby result in a capital cost reduction. Nearby fitness facilities, for example, may preclude the development of gymnasium space on the campus.

Data to be provided as part of the submission process:
see Number 3, above.

7. To what extent can the total cost associated with the development of the campus as a whole be ameliorated?

It is anticipated that some of the development costs may be borne by other entities. This may include some of the infrastructure development, for example.

Data to be provided as part of the submission process:
potential development costs, including both total and net (after anticipated financial contributions).

In addition to the site criteria, various desirable design-related criteria have also been expressed. Key among these was the preference for a sheltered environment and potentially interconnected facilities. Aesthetic concerns, especially a professional-looking and inspiring environment, and quality-of-life issues, such as the on-site inclusion of daycare, were also raised. Ultimately, the design should foster faculty and student interaction and promote interdisciplinary synergies.

University of Reykjavík

3rd February 2005

Fylgiskjal 3

Ýmsar spurningar til Reykjavíkurborgar vegna vinnu við staðarval (31. mars 2005) – Svör Reykjavíkurborgar 6. apríl 2005 (sá einnig fylgigögn).

1. Fær HR yfirráðarétt yfir þeim 137.500 m² sem þarfagreining gerir ráð fyrir og getur stjórnað hraða uppbyggingar á þeim? Fari flugvöllurinn, hefur HR þá yfirráðarétt yfir svæði 1.b?

Markmið samningsgrundvallar Reykjavíkurborgar er að greiða götur markvissrar uppbyggingar Háskólans í Reykjavík, rannsóknastofnana, hátæknifyrirtækja og skyldrar starfsemi á því landi sem um ræðir, í samræmi við þarfagreiningu HR. Um er að ræða 20,5 ha lands sem rúmað geta um 149.500 m² m.v. meðal brúttónýtingarhlutfallið 0,73. HR hefur yfirráðarétt á því byggingarmagni sem ætlað er fyrir háskólastarfsemi (67.500 m²) og eftir atvikum fyrir stúdentaíbúðir (35.000 m²; ef það félag er undir yfirstjórn HR). Þeim 47.000 m² sem gætu hýst aðra háskóla, rannsóknastofnanir og þekkingarfyrirtæki auk þjónustu, verður úthlutað samkvæmt sérsamningum (sbr. tl. 2 í tillögu að samningsgrundvelli) í anda ofangreinds markmiðs. Slíkir sérsamningar verða að teljast eðlilegir þar sem um þriðja aðila getur oft verið að ræða. Til að undirstrika að Reykjavíkurborg telur að markviss uppbygging svæðisins sé sameiginlegt hagsmunamál HR og borgarinnar er Reykjavíkurborg tilbúin til viðræðna um leikreglur um úthlutun viðkomandi lóða og útilokar heldur ekki að yfirráðaréttur yfir þeim lóðum og byggingarmagni gæti orðið í höndum félags sem bæði HR og Reykjavíkurborg ættu hlutdeild í, sbr. liður 4 í tillögu að samningsgrundvelli. Hugsanleg uppbygging á svæði 1.b. mætti meðhöndla með svipuðum hætti og lýst er hér að ofan, þ.e. með sérsamningum og félagi um uppbyggingu. Hvaða leiðir verða valdar í þessu efni velta á vilja Háskólans í Reykjavík.

2. Eru takmarkanir á notkun húsnæðis HR? Getur HR leigt húsnæði til skamms tíma, sem enn er ekki þörf á fyrir?

Engar takmarkanir eða kvaðir verða lagðar á húsnæði HR af Reykjavíkurborgar hálfu. HR hefur yfirráðarétt yfir því húsnæði sem hann byggir skv. byggingarrétti sem honum verður úthlutað sbr. svar hér að ofan.

3. Hvaða starfsemi er í nágrenni svæðis HR og hvaða starfsemi ætla sveitarfélögin að verði í nágrenni eftir 15 ár?

Háskólar, hátæknisjúkrahús, rannsóknastofnanir og þekkingarfyrirtæki eru megin kjarni þeirrar starfsemi sem er á Vatnsmýrarsvæðinu í dag og sú starfsemi sem skapar svæðinu aðdráttarafl. Öll stefnumörkun borgarinnar miðar að því að efla þann ás rannsókn- og þekkingarfyrirtækja sem nú þegar hefur skapast á svæðinu. Það endurspeglast meðal annars í skipulagi vísindagarða við Háskóla Íslands, samningum Reykjavíkurborgar við ríkið um skipulag og sameiningu hátæknisjúkrahús þjóðarinnar við Hringbraut og almennt í stefnumörkun aðalskipulags Reykjavíkur (AR2001-2024). Með tilkomu HR á þessum þekkingarárs, skapast nýr vaxtarpóll sem gæti haft margfeldisáhrif á aðdráttarafl svæðisins og

gert það samkeppnisfært á heimsvísu að laða til sín fyrirtæki og hugvit. Innan 15 ára ætti þetta svæði því að geta verið daglegur vinnustaður milli 20 og 30 þúsund starfsfólk og nemenda í þekkingar- og háskólastarfsemi. Þá er ljóst að með enn frekari takmörkun á flugstarfsemi opnast enn frekari tækifæri til að auka aðdráttarafl þekkingarsamfélagsins í Vatnsmýrinni.

Einn meginstyrkur Vatnsmýrarinnar er nálgæðin við eftirsóttasta íbúðarsvæði landsins, miðborg Reykjavíkur. Þá sýndi nýleg könnun að 60% Reykvíkinga kysu helst að búa í Vatnsmýri. Á næstu árum verða tekin skref til að gera þennan draum fjölmargra að veruleika. Í 4. kafla greinargerðar Reykjavíkurborgar (A. Skipulag og umhverfi) og á 3. mynd er lýst uppbyggingu á einstökum svæðum, sem mynda bakland háskólasamfélagsins, á fyrstu árum HR í Vatnsmýrinni það sem verður í næsta nágrenni við HR svæðið á næstu árum er blandað svæði íbúða, atvinnu- og íþróttastarfsemi í Hlíðarenda, blönduð starfsemi á Loftleiðasvæðinu (Flugmálastjórn, hótél, skrifstofur, verslun og þjónusta og samgöngumiðstöð) og útivistarsvæðið í Öskjuhlíð, Nauthólsvík (stækkað og endurbætt svæði) og með Skerjafirði/Fossvogi. Væntanleg íbúðarbyggð í "Nýja-Skerjafirði" verður einnig innan seilingar með göngu- og hjóleiðaleiðinni meðfram sjávarsíðunni. Ennfremur íbúðarbyggðin í Suðurhlíðum með skógarstígum í Öskjuhlíðinni og stofnstígunum með Fossvogi. Miðstöð innanlandsflugs og flugvöllurinn verða einnig í nágrenni HR svæðis á næstu árum. Að 15 árum liðnum hafa væntanlega opnast frekari uppbyggingarmöguleikar á flugvallarsvæðinu með minnkandi umfangi flugstarfseminnar, m.a. fyrir rannsóknastofnanir, þekkingarfyrirtæki og íbúðarbyggð.

4. Hvernig hyggst Reykjavíkurborg bregðast við, gangi áætlanir ekki upp hvað varðar uppbyggingu svæða, þ.e. önnur en uppbygging háskólaþorps?

Reykjavíkurborg mun vinna ótullega að uppbyggingu svæðanna í samvinnu við hagsmunaaðila á svæðinu. Svæði í nágrenni eru þegar í uppbyggingu eða uppbygging í undirbúningi (færsla Hringbrautar, LSH, Valssvæði, samgöngumiðstöð). Ekki er talið minnsta tilefni til að ætla, að skortur verði á eftirspurn eftir byggingarrétti á þessu svæði.

5. Hvaða áætlanir hefur Reykjavíkurborg um verð á landi á nærliggjandi svæðum, þ.e. svæðum sem er næst háskólaþorpinu? Er miðað við 283 m.kr./ha?

Land í Vatnsmýri er mjög eftirsótt og verðmat þess verður að taka tillit til markaðar hverju sinni. Reykjavíkurborg lætur land til HR endurgjaldslaust og til annarra háskóla skv. sérsamningum og auk þess fá rannsóknarstofnanir land á sérstökum kjörum. Verð fyrir bygginarrétt er því háð því hvaða starfsemi á í hlut. Kjör til HR endurspegla þá trú Reykjavíkurborgar að uppbygging þekkingarstarfsemi gegni lykilhlutverki við að efla lífgæði og lífskjör til lengri tíma. Ef sama landi yrði úthutað til íbúðarbyggðar er varlegt mat á sölu byggingarréttar þess á bilinu 5-7 milljarðar króna miðað við núverandi markaðsaðstæður.

6. Hvers konar kjör verða í boði fyrir rannsóknarstofnanir, sprotafyrirtæki og aðra háskóla?

Markmið Reykjavíkurborgar er að gera svæðið í heild aðlaðandi fyrir háskólastarfsemi, rannsóknar- og þekkingariðnað. Kjör fyrir aðrar rannsóknarstofnanir, sprotafyrirtæki og aðra

háskóla verður háð sérstökum samningum. Þar kann að skipta máli hvort um er að ræða rannsóknarstofnanir sem þegar eru til staðar í borginni (hugsanleg skipti á lóðum kunna að auðvelda uppbyggingu), erlendar rannsóknarstofnanir eða ný fyrirtæki. Til að undirstrika að í þessu efni telur borgin að stefna hennar og hagsmunir HR fari saman er Reykjavíkurborg er tilbúin til samstarfs við HR um leikreglur við úthlutun lóða til slíkra fyrirtækja og viðræðna um stofnun félags um uppbyggingu á svæðinu, sem lýtur að því að auka aðdráttarafl svæðisins fyrir fyrirtæki og stofnanir af þessu tagi (sbr. tl. 4 í tillögu að samningsgrundvelli).

7. Hvað áætlanir hefur Reykjavíkurborg um framboð á atvinnu-, hátækni-, rannsóknar- og skrifstofuhúsnæði? Þ.e.a.s. í sveitarfélaginu í heild.

Í aðalskipulagi Reykjavíkur 2001-2024 er þrjú megin svæði skilgreind fyrir hátækni- og þekkingarfyrirtæki: 1) Vatnsmýri (M5, miðsvæði og stofnanasvæði LSH og Háskóla Íslands), þar sem eru nokkur svæði (sbr. lýsing í greinargerð Reykjavíkurborgar vegna staðarvalsins), sem alls gætu rúmað yfir 300 þús. fermetra (m.v. fullbyggð svæði) þó enn sé tveggja brauta flugvöllur í Vatnsmýrinni; 2) Keldur og Keldnaholt (M5 miðsvæði) sem gætu rúmað yfir 200 þús. fermetra; 3) Borgartúnssvæðið (M5) þar sem viðbótaruppbygging gæti numið um 60 þúsund fermetrum (einkum á Vélamiðstöðvarreit og SVR-lóð) en þar er einkum gert ráð fyrir þekkingarfyrirtækjum á sviði fjármála. Ljóst er að Reykjavíkurborg mun leggja höfuðáherslu á uppbyggingu þekkinga og hátæknifyrirtækja í Vatnsmýrinni.

8. Fá nýjustu áætlanir og tímasetningar fyrir flugvöllinn.

Vísað er til minnisblaðs borgarstjóra og samgönguráðherra frá 11. febrúar s.l. Þar kemur fram að NA/SV brautinni verði aflögð í lok þessa árs. Í minnisblaðinu kemur ennfremur fram að hert verði á eftirfylgni fyrri stefnumörkunar um að æfinga-, kennslu- og einkaflugi verði fundin aðstaða á öðrum flugvelli utan höfuðborgarsvæðisins. Sú stefnumörkun kemur fram í gildandi aðalskipulagi 2001-2024 (AR2001-2024). Er gert ráð fyrir að uppbygging á svæði Fluggarðanna geti orðið á tímabilinu 2010 til 2016. Hvað varðar aðrar áætlanir og tímasetningar þá er vísað til AR2001-2024, þar sem gert er ráð fyrir að N-S brautin verði lögð af eftir 2016. Rétt er þó einnig að vísa í yfirstandandi vinnu stýrihóps um skipulag Vatnsmýrar, sem nú stendur yfir, og til 6. tl. í fyrrnefndu minnisblaði þar sem samkomulag er við samgöngufyrirvöld um flugtæknilega, rekstrarlega og skipulagslega úttekt á flugvöllinum sem unnin verður af sjálfstæðum aðila.

9. Fá upplýsingar um öryggiskröfur fyrir flugvöll og þær takmarkanir sem eru á byggð og starfsemi í nágrenni vallarins. Er hugsanlegt að öryggiskröfur verði strangari á næstu 10 til 15 árum? Fá upplýsingar um hljóðvistarútreikninga við flugvöllinn og spá fyrir um hljóðvist með fækkun flugbrauta.

Við mótun skipulagshugmyndarinnar var tekið mið af kröfum um helgunarsvæði flugbrautanna (þ.e. öryggisfjarlægð annarsvegar frá aðal flugbraut, N-S braut og hinsvegar A-V braut) og kröfum um flugöryggislínur vegna aðflugs (einkum að A-V braut; kröfurnar setja takmörk á hæðir bygginga, sjá meðfylgjandi mynd). Afmörkun aðalbyggingarsvæðisins (svæði 1a) miðast við að á því svæði verði forsvaranlegt að reisa 3ja hæða byggingar (og hærri þegar fjær dregur flugbraut ef vilji er til), sbr. 3. tl í 3. kafla (A. Skipulag og umhverfi). Af

Þessum sökum er eingöngu gert ráð fyrir bílastæðum á svæði 1b, jafnvel þó að mögulegt sé að reisa 2ja hæða byggingar eða lægri á því svæði að hluta (þ.e. fjærst flugbrautarendanum).

Ekki er ólíklegt að kröfur um öryggi muni aukast í framtíðinni en á móti kemur væntanleg þróun í flugtækni auk þess sem væntanleg úttekt (sbr. minnisblað) gæti leitt fram forsendur til breytinga á umfangi flugvallarstarfseminnar.

Athugun á byggð við flugvöllinn, í tengslum við gerð svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins, fól m.a. í sér úttekt á hljóðvist miðað við mismunandi valkosti á flugvellinum, fyrir þáverandi umferð og spá um umferð 2020 (sjá skýrslu Línuhönnunar febrúar 2001). Frekari útreikninga verður væntanlega að gera í tengslum við deiliskipulag á einstökum uppbyggingarsvæðum í nágrenni flugvallarsins. Við gerð þeirra er mikilvægt að greina á milli hljóðstigs frá áætlanarflugi og einkaflugi (þar sem ljóst er að draga mun verulega úr áhrifum einkaflugs á allra næstu árum, sbr. fyrrnefnd stefnumörkun)¹ og taka mið af mismunandi valkostum um breytingar á umfangi flugstarfseminnar, líkt og gert var í útreikningum Línuhönnunar í byrjun árs 2001. Auk þess verður að gera ráð fyrir einhverri aukningu flugumferðar áætlanarflugs á næstu árum þó allnokkar sveiflur hafi verið í farþegafjölda á undanförunum árum og fyrri spár um aukningu hafi ekki gengið eftir.² Þá er rétt að hafa í huga að á undanförunum árum hefur dregið úr hávaði frá flugvélum og er spáð að sú þróun haldi áfram.

Samkvæmt niðurstöðum úttektar ráðgjafa samvinnunefndar um svæðisskipulag (sjá skýrslu Línuhönnunar (febrúar 2001) og skýrslu Ramböll (janúar 2001))³, ætti að vera mögulegt að tryggja ágæta hljóðvist á skipulagssvæðinu, fyrir kennslustofur og íbúðarhúsnæði⁴, einkum þegar dregið hefur verulega úr einkaflugi á flugvellinum. Til að tryggja hljóðvist mætti gera ráð fyrir því í innra skipulagi svæðisins að kennslustofur verði að mestu staðsettar fjærst hugsanlegum hljóðmengunarvöldum og njóti þess "skjóls" sem skrifstofuhlutar háskólans, rannsóknastofnanir og þekkingarfyrirtæki geta hugsanlega veitt. Skipulagshugmyndin gerir einnig ráð fyrir því að stúdentabyggðir séu fjærst flugvellinum og njóti hugsanlegs "skjóls" frá öðrum byggingum á svæðinu. Hljóðvist innandyrna má síðan auðveldlega tryggja með byggingartæknilegum lausnum.

Rétt er að undirstrika að ekki er einfalt mál að meta hljóðstig frá flugumferð og áhrif þess á nærliggjandi byggð (þ.e. umreikna það yfir í jafngildis hljóðstig líkt og gert er fyrir bílumferð). Til marks um það eru engin viðmiðunarmörk að finna í reglugerð um hávaða, varðandi hljóðstig frá flugumferð. Einnig er áréttað að setja má skilyrði um flugumferð, þ.e. stýra

¹ Flugumferð vegna áætlunarflugs er aðeins um 30% allra flughreyfinga á svæðinu. Sjá umfjöllun um áhrif einkaflugsins m.a. í *Reykjavíkurlugvöllur-sambýli flugs og byggðar* (Samgönguráðuneyti 1991).

² Sjá hljóðvistarúttekt í tengslum við staðsetningu samgöngumiðstöðvar á sk. norðaustursvæðið við Hlíðarfót og áhrif bíl- og flugumferðar (einkum hljóðstig frá flugvélum á flughlaði samgöngumiðstöðvar), þar sem gert er ráð fyrir 2% og 3% árlegri aukningu flugumferðar til 2016 (sjá skýrsluna "Hljóðvist við fyrirhugaða Samgöngumiðstöð. Unnið fyrir undirbúningshóp um samgöngumiðstöð", Línuhönnun (sept. 2004)).

³ Ramböll (janúar 2001, 2. udgave): *Analyse af tre alternativer for Reykjavík Lufthavn*. Þar kemur fram, samkvæmt lauslegu mati að svæði 1a, 1b og 1c (sjá skipulagshugmynd) eru innan við 55 db línuna en svæði 2 er milli 55 db og 60 db línanna (sjá Bilag B3b. Alternativ 1). Þar er gert ráð fyrir að flugumferð verði mun minni um A-V braut. Í úttekt Línuhönnunar er gert ráð fyrir 50/50 skiptingu milli aðalflugbrautanna, meira álagi á suðurhluta N-S brautar en norðurhlutann en jöfnu álagi milli austur- og vesturhluta A-V brautar.

⁴ Þegar horft er til niðurstöðu Verkræðistofnunar Háskóla Íslands (áfangaskýrsla frá 1997) og lokaverkefnis Harðar Gauta Gunnarssonar frá sama ári (*Hávaði vegna flugumferðar um Reykjavíkurlugvöll*), um hljóðstig vegna allrar flugumferðar ársins 1996 (einkaflug þ.m.t.; DNL hljóðspor) þá eru hljóðgæði á skipulagssvæði HR að stærstum hluta sambærileg eða betri (án bættra áhrifa vegna hljóðskermunar vegna bygginga) en eru á svæði stúdentagarða Háskóla Íslands. Einnig er rétt að benda á skipulagstillögur sem Flugmálastjórn lét vinna í byrjun árs 2001, þar sem gert var ráð fyrir íbúðarbyggð í næsta nágrenni við tveggja flugbrauta flugvöll, m.a. á Fluggarðasvæðinu sem er mun erfiðar hljóðvistarlega (skv. athugun Verkræðistofnunar HÍ frá 1997) en svæði HR, án nokkurs fyrirvara um hljóðvist (sjá tillögu 2, dagsett 18.01 2001.).

umferðinni þannig að hún valdi sem minnstri truflun fyrir aðliggjandi byggð, sbr. útgáfa starfsleyfis fyrir Reykjavíkflugvöll (dags. 15. janúar 2002) og frekari úrskurð Umhverfissráðuneytis þar um (dags. 12. nóvember 2001).⁵

Vegna hljóðvistarmála verður ráðgjöfum HR útveguð viðeigandi gögn og skulu ráðgjafar snúa sér beint til Framkvæmdasviðs og Skipulags- og byggingarsviðs borgarinnar varðandi það. Mögulegt væri að viðkomandi ráðgjafar og sérfræðingar funduðu sérstaklega til að fara yfir þessi gögn.

10. Nýjustu áætlanir og tímasetningar fyrir breytingar á samgöngumannvirkjum sem tengjast svæðinu, sérstaklega hvað varðar eftirfarandi :

Hlíðarfót

Öskuhlíðargöng

Við er til minnisblaðs borgarstjóra og samgönguráðherra (liður 1) og tillögu að samgönguáætlun 2005-2008, þar sem gert er ráð fyrir lagningu Hlíðarfótar að gangamunna Öskjuhlíðarganga á umræddu tímabil. Þessi framkvæmd mun njóta sérstaks forgangs vegna uppbyggingar samgöngumiðstöðvar á svæðinu og uppbyggingar LSH við Hringbraut og uppbygging HR í Vatnsmýri mun væntanlega ýta enn frekar á eftir þeirri framkvæmd Samkvæmt framvinduáætlun ætti að vera mögulegt að ljúka framkvæmdum við Hlíðarfót síðla sumars 2007. Varðandi Öskjuhlíðargöng er gert ráð fyrir að undirbúningur þeirrar framkvæmdar hefjist þegar á tímabilinu 2005-2008, þ.e. samkvæmt tillögu samgönguáætlun, en gert ráð fyrir að framkvæmd verði á næstu 12 ára samgönguáætlun. Rétt er að undirstrika að þessar framkvæmdir eru á ábyrgð ríkisvaldsins, sjá einnig svör við spurningum nr. 30 og 31.

11. Fá nýjustu umferðarspár fyrir svæðið, t.d. vegna tvöföldunar Hringbrautar. Er gert ráð fyrir 20 til 30 þús. manna athafnasvæði í Vatnsmýrinni í umferðarspám?

Sú umferðarspá sem lögð er til grundvallar var unnin vegna gerð svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins og aðalskipulags Reykjavíkur 2001-2024. Skipulagstalnagrunnur vegna staðbundinna umferðarspáa hefur þó verið uppfærður nokkrum sinnum síðan viðkomandi skipulagsáætlanir voru gerðar.⁶ Viðkomandi ráðgjafar HR geta snúið sér beint til Skipulags- og byggingarsviðs vegna þessara gagna, ef þörf er á.

Í umferðarspá svæðisskipulags til 2024 var í skipulagstalnagrunninum gert ráð fyrir um 2200 íbúðum⁷ og 200 þús fermetrum atvinnuhúsnæðis á Vatnsmýrarsvæðinu, þ.e. uppbygging sem kláraðist fyrir 2024. Heildarbyggingarmagn sem gert er ráð fyrir í umferðarspám er því um 500

⁵ Til að gulltryggja snurðulaust skipulagsferli mætti líta á skipulagssvæðið sem nýbyggingarsvæði í eldri byggð (flugvallarsvæðið hefur verið hluti af byggðinni í Reykjavík í rúm 60 ár) og uppbyggingin þar með meðhöndluð, ef því er að skipta sem frávik II (sjá viðauka við reglugerð um hávaða), þó hljóðvist á svæðinu verði í raun tryggð samkvæmt frekari kröfum. Þetta væri þó háð samþykki umhverfissráðs borgarinnar

⁶ Hljóðvistarathugun vegna staðsetningar samgöngumiðstöðvar kallaði m.a. á umferðarspá á Hlíðarfæti til 2016 og 2024 (sjá "Hljóðvist við fyrirhugaða Samgöngumiðstöð. Unnið fyrir undirbúningshóp um samgöngumiðstöð", Línuhönnun (sept. 2004)). Einnig úttekt VST, "Hlíðarendi, hljóðvist í fyrirhuguðu nýbyggingarhverfi" (mars 2003) og greinargerð umhverfis- og tæknisviðs (Stefán Finnsson og Signý Sig Sigurðardóttir, dagsett 2. júlí 2004)), "Hljóðvist á Hlíðarenda".

⁷Við útreikning á byggingarmagni íbúðarhúsnæðis var miðað við 130 m² meðalbrúttótæð.

þús. fermetrar á Vatnsmýrarsvæðinu, þ.a. um 350 þús fermetrar á austursvæði Vatnsmýrar (byggðasvæði nr. 5, sjá töflur 3.1. og 3.2. á bls. 47-48 í greinargerð svæðisskipulags).

Sú uppbygging (140 þús. fermetrar) sem gæti orðið á svæði HR rúmast vel innan þess “byggingarkvóta” sem svæðisskipulagið gerði ráð fyrir og umferðarspár byggðust á. Varðandi staðbundin áhrif uppbyggingar á HR svæðinu, gætu hún leitt til um 10 þúsund bíla sólarhrings umferð árið 2015 og 15-20 þúsund bíla umferð þegar til lengri tíma er lítið. Til þess að taka við þessari umferð þarf tveggja akreina veg með stefnugreindum gatnamótum (skv. mati Framkvæmdasviðs) Rétt væri þó að gera ráð fyrir stækkunarmöguleikum hennar í 4 akreinar, eins og bent er á í greinargerð (3. kafli, liður 2, A. Skipulag og umhverfi).

Talan sem vísað er til í spurningu kemur fram í inngangsorðum greinargerðar Reykjavíkurborgar, og þar er átt við alla nemendur HÍ (beggja vegna Suðurgötu m.v. fjölgun nemenda HÍ) og fjölgun nemenda í HR auk starfa á LSH (beggja vegna gömlu Hringbrautar) og annarra framtíðarstarfa á Vatnsmýrarsvæðinu.

12. Hvar verður samgöngumiðstöðin og hvenær eru verklok áætluð?

Samgöngumiðstöðin verður staðsett á Hótel Loftleiðum (m/viðbyggingu) eða í nýrri byggingu norðan hótelsvæðisins. Ákvörðun um staðsetningu verður væntanlega tekin á næstunni en gert er ráð fyrir framkvæmdum strax í upphafi tímabils samgönguáætlunar 2005-2008. Sjá að öðru leyti skýrslu samgönguráðuneytis <http://www.samgonguraduneyti.is/frettir/nr/667> og svar við spurningu 32.

13. Eru önnur opinber gjöld en gatnagerðargjöld sem leggjast á uppbyggingu HR? Hvernig verður staðið að álagningu fasteignagjalda með hliðsjón af nýrri tekjuskiptingu ríkis og sveitarfélaga?

Menntastofnanir eru undanþegnar fasteignagjöldum skv. gildandi lögum, en verða það ekki þegar nýlegt samkomulag ríkis og sveitarfélaga hefur verið staðfest með lögum. Ekki er ljóst hvort slík lög myndu heimila undanþágur frá slíkri álagningu og ekki hefur verið mörkuð stefna í því efni af Reykjavíkurborgar hálfu. Reykjavíkurborg lítur þó svo á að slík atriði geti komið til skoðunar í viðræðum um leikreglur um kjör og úthlutun lóða og/eða varðandi hlut Reykjavíkurborgar að stofnun félags um uppbyggingu svæðisins ef vilji er til slíks af hálfu HR.

14. Hver eru upphæð gatnagerðargjalda? Hvernig nýtast gatnagerðargjöldin? Götur, torg, bílastæði o.fl.? Eða almenn uppbygging sem gatnagerðargjöld standa venjulega undir? Í greinargerð kemur fram að Reykjavíkurborg muni byggja götur og stíga að lóðamörkum. Mun borgin taka þátt í byggingu gatna og stíga innan lóðamarka?

Lauslega áætlað gætu gatnagerðargjöld⁸ numið rúmum 1.000 milljónum fyrir fullbyggt svæði, þar af um 600 milljónir vegna uppbyggingar fyrir 2015. . Ætla má að þessar fjárhæðir séu ekki fjarri kostnaði borgarinnar af gatnagerð, stígagerð, frágangi opinna svæða og öðrum nauðsynlegum undirbúningi á svæðinu. Umfang uppbyggingar borgarinnar á svæðinu mun að öðru leyti ráðast m.a. af því hvernig mörk almenningssvæða og einkalóða verða skilgreind í væntanlegu deiliskipulagi, sbr. 3. tl. í tillögu að samningsgrundvelli.

⁸ Samkvæmt gjaldskrá í apríl 2005 er gjald á fermetra íbúða í fjölbýli kr. 4.781 og kr. 8.293 á fermetra í öðru húsnæði en íbúðarhúsnæði.

15. Fara gatnagerðargjöld vegna stúdentaíbúða til uppbyggingar á svæðinu?

Gert er ráð fyrir að gatnagerðargjöld nýtist til uppbyggingar á svæði stúdentagarða þar sem þeir verða. Rétt er þó að nefna að gatnagerðargjöld eru venjulega ekki eyrnamerkur tekjustofn til að sinna framkvæmdum í einstökum hverfum.

16. Bílastæði : Hvaða starfsemi er fyrirhugað að samnýti bílastæði með HR? Ef bílastæði eingöngu fyrir HR er Reykjavíkurborg þá ekki reiðubúin til að taka þátt í kostnaði?

Gert er ráð fyrir að bílastæði samnýtist þeirri útivistarstarfsemi sem er á svæðinu. Ekki er gert ráð fyrir að Reykjavíkurborg taki þátt í gerð bílastæða sem ekki nýtast að einhverju marki í almannapágu.

17. Bílastæðahús : Eru til lauslegar áætlanir um kostnað vegna bílastæðahúss og nauðsynlegra tekna til að byggja og reka slíkt hús?

Texti frá Stefáni Haraldssyni, sbr. tölvupóstur frá 4. apríl:

Almennt er gert ráð fyrir að stæði í kjallara geti kostað um 3 Mkr, 1-2 Mkr í sérstöku bílahúsi (sem þá nær nokkrar hæðir upp úr jörðinni, hefur hæfilegt "footprint" og er sérhannað sem bílahús), og svo 150-200 þús kr. þegar rætt er um stæði á yfirborði.

Þetta ætti að geta gefið vísbendingu um þann afskriftakostnað sem tekjur þyrftu að standa undir miðað við hinar ýmsu útfærslur, hjá bílastæðastjóð er miðað við 25 ára afskriftatíma. Því til viðbótar kemur svo auðvitað rekstrarkostnaður hann getur verið mjög mismunandi, allt eftir því hvernig tekst til með hönnun bygginganna með tilliti til reksturs og viðhalds, og svo því þjónustustigi sem stendur til að halda uppi. Þar kemur við sögu kostnaður vegna lýsingar, hreinsunar, viðhalds, mannahalds osfrv osfrv, auk hlutdeildar í sameiginlegum kostnaði. Í drögum að ársreikningi Bílastæðasjóðs f. 2004 kemur fram kostnaður pr. stæði á bilinu 40 - 172 þúsund krónur pr. stæði á ári, allt eftir kostnaðarstað. Þar er um að ræða 7 aðskilda staði með 9 - 270 stæði hvern. Þjónustustigið er jafn fjölbreytilegt og stærðirnar, allt frá því að vera föst útleiga á 9 stæðum í kjallara sem að mestu er í eigu annarra, yfir í eigið bílahús bílastæðasjóðs með 270 stæðum sem er opið og með gæslu 16 tíma á dag á tvískiptum vöktum.

18. Hversu stórt landsvæði er í eigu ríkisins og er það tilbúið til að afhenda það til uppbyggingar fyrir HR/stúdentaíbúðir?

Umrætt land (austur af athafnasvæði Flugmálastjórnar) er innan við 1 ha. Ráðstöfun á þessu landi verður ákveðin í tengslum við samkomulag ríkis og borgar um land sem losnar vegna NA-SV brautar og breyttrar staðsetningar fyrirhugaðrar samgöngumiðstöðvar, sbr. minnisblað borgarstjóra og samgönguráðherra frá 11. febrúar s.l.

19. Mun Reykjavíkurborg kosta aðal- og deiliskipulagsvinnu vegna svæðis fyrir HR?

Reykjavíkurborg mun kosta breytingu aðalskipulags og gerð lögformlegs deiliskipulags á svæðinu.

20. Fá upplýsingar um veðurfar í Vatnsmýrinni (s.s. vindrósir, hitastig, úrkoma o.fl.).

Gögn sýna að flest bendir til að svæðið sem HR býðst getur talist með einhverjum veðursælustu reitum á höfuðborgarsvæðinu. Meðfylgjandi veðurfarsupplýsingar (sjá fylgiskjal) eru fengnar frá Veðurstofu Íslands og eru úr sjálfvirku veðurathugunarstöðinni á Reykjavíkurlugvelli. Stöðin er í 16 m. hæð y.s.m en svæðið sem ætlað er undir Háskóla Reykjavíkur er í um 11 m hæð y.s.m og í skjóli við útivistarsvæðið í Öskjuhlíð og verður upplýsingum um vind því að taka með þeim fyrirvara. Í fylgiskjalinu er einnig að finna töflu með ýmsum veðurfarsupplýsingum úr veðurathugunarstöðinni við Bústaðaveg allt frá árinu 1961.

21. Koma opinberir aðilar að leyfisveitingum, aðrir en borgaryfirvöld?

Nei, en einstaka opinberar aðilar geta haft umsagnarrétt sbr. viðkomandi lög og reglugerðir.

22. Er heimilt að nota niðurstöður ferðavenjukönnunar til að kortleggja ferðavenjur Háskólastúdenta? Ef svo er þá þarf að fá lykil að númerum skóla frá skipulags- og byggingarsviði Reykjavíkurborgar.

Ekkert er því til fyrirstöðu að niðurstöður ferðavenjukönnunar verði nýttar, sbr. nýting þeirra við endurskoðun leiðakerfis Strætó bs. Ráðgjafar HR geta snúið sér beint til Skipulags- og byggingarsviðs vegna þessa.

23. Er heimilt að nota umferðarlíkan fyrir Höfuðborgarsvæðið og þau gögn sem tengjast því?

Engir meinbugir eru á því að ráðgjafar nýti sér umferðarlíkanið, ef ástæða er til. Ráðgjafar HR geta snúið sér beint til Framkvæmdasviðs og Skipulags- og byggingarsviðs vegna þessa.

24. Mun Reykjavíkurborg taka við börnum í leikskóla úr öðrum sveitarfélögum?

Svar frá Bergi Felixsyni dagsett 5. apríl:

Almenna reglan gagnvart öðrum sveitarfélögum er sú að börn háskólanema fá pláss á Leikskólum Reykjavíkur á jafnréttisgrunni með því skilyrði að viðkomandi sveitarfélag sé reiðubúið að greiða sinn hluta kostnaðar. Þetta hefur ekki gilt almennt gagnvart nágrannasveitarfélögum, en þar er í gildi samningur varðandi flutning milli sveitarfélaga, en þá má barnið ljúka sinni leikskóladvöl á gamla staðnum. Standi vilji HR til þess er Reykjavíkurborg þó tilbúinn að sömu reglur verði teknar upp fyrir börn nemenda skólans þótt þeir búi í nágrannasveitarfélögum.

25. Fyrirspurn til Strætó bs. Hvaða breytingar yrðu á leiðakerfi strætó ef að HR yrði staðsettur í Vatnsmýrinni?

Eftirfarandi kemur fram í tölvupósti (dagsettur 4. apríl) frá Ásgeiri Eiríkssyni hjá Strætó bs.: "Það liggur beint við að verði HR staðsettur í Vatnsmýri munum við þjóna skólasvæðinu með því að framlengja akstursleið leiðar 16 að Nauthólsvík. Leið 16 ekur skemmstu leið að Hlemmi, og er þar með komin í góða tengingu við allt leiðakerfið, m.a. allar stofnleiðirnar. Við

sjáum fyrir okkur að endastöð þessarar leiðar verði þá allt árið um kring í Nauthólsvík, en fyrirhugað var að hafa endastöðina þar yfir sumarmánuðina. Til að tryggja að þetta gangi sem best þarf þegar í upphafi að huga vel að aðgengi fyrir strætó að svæðinu...”

26. Gert er ráð fyrir að 20 til 30 þús. einstaklingar vinni og stundi nám í Vatnsmýrinni innan fárra ára. Gengur það gegn þeirri stefnu í AR að tryggja vaxtarskilyrði fyrir þekkingarþorp til lengri framtíðar?

Slíkt gengur ekki gegn stefnu AR2001-2024. Þvert á móti verður markmiðum þessarar stefnu náð fyrr ef HR ákveður að velja sér stað í Vatnsmýrinni. Einn helsti kostur Vatnsmýrarinnar er að þegar til framtíðar er litið er verulegt landrými sem tryggir vaxtarmöguleika og þróun þekkingarstarfsemi á svæðinu, sbr. meðfylgjandi myndir.

27. Hefur íþróttafélagið Valur áhuga á að samnýta mannvirki með HR?

Í samtölum forráðamanna íþróttafélagsins Vals við sviðsstjóra Skipulags- og byggingarsviðs hefur komið fram áhugi á að samnýta mannvirki með HR, bæði hvað varðar aðstöðu til íþróttaiðkana og varðandi samnýtingu á bilastæðum.

28. Hvernig verður háttað innri tengingum í Vatnsmýrinni, þ.e. tengingar HR við HÍ, rannsóknarstofnanir- og fyrirtæki, vísindagarð og LSH? Er mögulegt að byggja undirgöng undir flugvöllinn?

Sú hugmynd að byggja göng undir flugvöllinn hefur ekki verið rannsökuð enda gert ráð fyrir að hann víki í áföngum og umferð verði á yfirborði. Ástæða getur þó verið til að skoða þennan möguleika nánar í ljósi mikillrar uppbyggingar beggja vegna flugvallarins þótt ljóst sé að þau þyrftu að vera býsna löng vegna breiddar helgunarsvæða flugbrautanna.

29. Fær HR aðgengi að heildarskipulagi Vatnsmýrarinnar.

Sem einn mikilvægasti hagsmunaaðilinn á svæðinu, myndi HR hafa fulla aðkomu að heildarskipulagi fyrir Vatnsmýrina.

30. Getur Reykjavíkurborg staðfest að lagningu fyrri hluta Hlíðarfótar að gangamunna verða lokið skv. hugmynd að framvinduáætlun ef HR flyst í Vatnsmýrina, þ.e. um mitt ár 2007?

Framkvæmdin mun verða forgangsverkefni, bæði vegna samgöngumiðstöðvar og ekki síst ef HR velur sér stað í Vatnsmýrinni. Í tillögu að samgönguáætlun 2005-2008 kemur eftirfarandi fram: “Lagt er til að Hlíðarfótar verði lagður frá Hringbraut að samgöngumiðstöð samkvæmt þessari áætlun.” Samkvæmt tillögunni er gert ráð fyrir fjárútlátum vegna framkvæmdarinnar á árunum 2006 og 2007. Framvinduáætlunin tekur mið af þessu og gerir ráð fyrir að hægt verði að ljúka framkvæmdum að samgöngumiðstöð/gangamunna síðla sumars 2007. Rétt er að undirstrika að þessar framkvæmdir eru á ábyrgð ríkisvaldsins. Sjá einnig svar við spurningu nr. 10 og spurningu nr. 31 hér að neðan.

31. Hvenær er fyrirhugað að lagningu Hlíðarfótar í göngum að Kringlumýrarbraut verða lokið?

Í tillögu að samgönguáætlun 2005-2008 kemur eftirfarandi fram: "Lagt er til að Hlíðarfótur verði lagður frá Hringbraut að samgöngumiðstöð samkvæmt þessari áætlun. Jafnframt verði unnin tillaga um framhald hans til Kringlumýrarbrautar í göngum á tímabili tólf ára samgönguáætlunar 2007–2018. Um er að ræða mjög stórt verkefni sem taka þarf afstöðu til á þessu tímabili." Að öðru leyti er vísað til svars við spurningu nr. 10

32. Má skilja samkomulag borgarstjóra og samgönguráðherra skv. minnisblaði frá 11. febrúar 2005 þannig að öruggt sé að samgöngumiðstöð rísi í Vatnsmýrinni? Hvenær eru lok þeirrar framkvæmdar þá fyrirhuguð?

Minnisblaðið er staðfesting á því sem fram kemur í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2001-2024 og samgönguáætlun Alþingis 2003-2014. Í báðum þessum áætlunum er gert ráð fyrir samgöngumiðstöð í Vatnsmýri. Sá fyrirvari sem borgaryfirvöld hafa haft á þessari framkvæmd eru að nauðsynlegar samgöngutengingar verði framkvæmdar sbr. svör 30-31. Þessi áform eru hins vegar óháð framtíð flugstarfsemi í Vatnsmýri.

Í tillögu að samgönguáætlun 2005-2008 kemur eftirfarandi fram varðandi samgöngumiðstöð: "Ákveðið hefur verið að framkvæmdir við samgöngumiðstöð fyrir Reykjavík hefjist í upphafi áætlunartímabilsins. Sérstök nefnd á vegum samgönguráðuneytisins, með aðild borgaryfirvalda og hagsmunaaðila, hefur lokið störfum og komist að þeirri niðurstöðu að til greina komi að byggja slíka stöð á austursvæði Reykjavíkurflugvallar. Hún mun þjóna bæði flugi og farþegaflutningum á landi og tengja þannig saman helstu æðar almenningssamgangna í landinu. Tvær staðsetningar þykja koma til greina í þessu sambandi. Er önnur í Loftleiðahótelinu og hin norðanaustan við skrifstofur Flugleiða hf. Hugmynd er uppi um að fjármögnun og bygging samgöngumiðstöðvarinnar verði boðin út."

33. Getur Reykjavíkurborg sagt nánar til um þróun Reykjavíkurflugvallar. Í hvaða röð flugbrautirnar munu fara og hvenær?

Vísað er til Aðalskipulags Reykjavíkur 2002-2024 og samkomulags borgarstjóra og samgönguráðherra dags. 11.02.2005. Gert er ráð fyrir að NA-SV-braut verði lögð niður fyrir árslok 2005 og í aðalskipulagi er gert ráð fyrir að N-S flugbraut verði aflögð fyrir 2016, sjá að öðru leyti svar við spurningu nr. 8

34. Þegar til kemur að NA-SV flugbrautin verði lögð af, eins og gert er ráð fyrir í lok þessa árs, munu helgunarsvæði annarra flugbrauta breytast?

Helgunarsvæði annarra flugbrauta munu ekki breytast þegar NA-SV brautin verður lögð af, sbr. deiliskipulag flugvallarins.

35. Getur Reykjavíkurborg tryggt að starfsemi flugvallarins þróist ekki með íþyngjandi hætti gagnvart starfsemi HR í Vatnsmýrinni – til skemmri og lengri tíma.

Öll stefnumörkun borgarinnar varðandi Vatnsmýrina og flugvöllinn miðar að því að draga úr umfangi flugvallarstarfseminnar og umhverfisáhrifum hennar, sbr. minnisblað borgarstjóra og samgönguráðherra frá 11. febrúar s.l. Uppbygging á svæðum sem losna undan flugvallarstarfsemi, mun almennt ýta undir að flugvallarstarfsemin verði ekki íþyngjandi á svæðinu. Sjá að öðru leyti svör við spurningu nr. 8.

36. Hvernig verður lóð og umhverfi skilað til háskólans af hálfu Reykjavíkurborgar? Að hvaða marki tekur borgin þátt í kostnaði á lóðinni sjálfri?

Lóðum verður skilað byggingarhæfum til HR og gert er ráð yfir að þá verði lokið nauðsynlegum framkvæmdum á grunnkerfum (infrastrúktúr) og frágangi aðliggjandi svæða. Að öðru leyti er vísað til svars við spurningum 14-16.

37. Getur borgin verið meira afgerandi um kostnaðarþátttöku í bílastæðum auk stíga og torga á svæðinu. Verða gatnagerðargjöld eingöngu notað til uppbyggingar innan lóðamarka eða á svæðinu í heild?

Sjá svör við spurningum 14-16.

38. Getur komið til lóðaleiga eða annar kostnaður Háskólans í Reykjavík af landi háskólans í framtíðinni?

Ekki er gert ráð fyrir öðrum kostnaði af landinu. Ekki er innheimt leiga af lóðum sem er úthlutað sem byggingarrétti.

39. Ráðgerir Reykjavíkurborg að leggja fasteignaskatt á byggingar háskólans?

Sem menntastofnun væri háskólinn undanþegin greiðslu fasteignaskatta, þ.e. samkvæmt gildandi lögum, en verður það ekki þegar nýlegt samkomulag ríkis og sveitarfélaga hefur verið staðfest með lögum (taka væntanlega gildi 1. janúar 2006). . Ekki er ljóst hvort ný lög heimila undanþágur frá slíkri álagningu og ekki hefur verið mörkuð stefna í því efni af Reykjavíkurborgar hálfu. Reykjavíkurborg lítur þó svo á að slík atriði geti komið til skoðunar í viðræðum um leikreglur um kjör og úthlutun lóða og/eða varðandi hlut Reykjavíkurborgar að stofnun félags um uppbyggingu svæðisins ef vilji er til slíks af hálfu HR. Sjá einnig svar við spurningu nr. 13.

40. Geta komið til önnur gjöld til Reykjavíkurborgar á byggingartíma? Ef svo er þá tilgreinið þau og upphæðir.

Ekki er gert ráð fyrir öðrum gjöldum á byggingartíma.

41. Eru einhverjar kvaðir á byggingarlandinu um nýtingahlutföll lands eða takmarkanir á mögulegum hárestum byggingum?

Sjá svar við spurningu nr. 9 og meðfylgjandi myndir. Á þessu verður tekið nánar við gerð deiliskipulags á svæðinu.

42. Hvað er mögulegt að óvissuþættir og fyrirvarar um land í eigu ríkisins, athugun á fornleifum, ráðstöfun lands borgarinnar innan flugvallargirðingar og breyting á aðalskipulagi Reykjavíkur 2001-2024 geti tafið að lóðir verði byggingarhæfar? Getur Reykjavíkurborg tryggt ákveðna dagsetningu?

Framvinduáætlunin er sett þannig upp að tekið verður á þessum óvissuþáttum strax í byrjun ferlisins. Þessir þættir eru nefndir óvissir vegna þess að aðrir aðilar en Reykjavíkurborg geta haft áhrif á framvindu mála, en ekkert bendir til þess að þeir verði tafsamir þættir í því skipulags- og hönnunarferli sem þarf að fara í gegnum.

43. Í fyrsta áfanga er gert ráð fyrir því að Reykjavíkurborg láti HR í té 6,2ha land undir háskólabyggingu sem og 2,4ha land undir stúdentaíbúðir. Í töflu kafla B.2 kemur einnig fram að til skamms tíma verða landsvæði úthlutað fyrir aðra háskóla, rannsóknastofnanir, þekkingarfyrirtæki og aðra þjónustu, eða til viðbótar um $2 \times 1,4 + 0,7 + 0,1 = 3,6$ ha. Er hægt að fá nánari uppdrátti er sýna nákvæmlega um hvaða svæði er að ræða, merkt inn á kort hvert fyrir sig? Hvaða svæði verða afhent og hvenær.

44. Í seinni hluta töflu kafla B.2 eru alls 8,4ha svæði talin upp án þess að tilgreina staðsetningu nákvæmlega. Er hægt að fá nánari uppdrátti er sýna nákvæmlega um hvaða svæði er að ræða, merkt inn á kort hvert fyrir sig? Hvaða svæði verða afhent og hvenær.

Svar við spurningum nr. 43-44: Ekki er tímabært að sýna afmörkun einstakra lóða á svæðinu. Afmörkun verður gerð í fyrirhugaðri deiliskipulagsvinnu borgarinnar og HR, ef HR velur sér stað í Vatnsmýrinni. Leiðarljósið verður að HR njóti forgangs og velji og afmarka sína lóð, samkvæmt þörfum um landstærð og annað, enda ljóst að háskólabyggingar HR verða þungamiðja svæðisins (sbr. skipulagshugmynd Teiknistofu Ingimundar Sveinssonar). Reykjavíkurborg mun kappkosta í samvinnu við HR að fá aðra samstarfsaðila, s.s. rannsóknarstofnanir og skóla, að uppbyggingu svæðisins þegar í upphafi. Gera verður ráð fyrir þær stofnanir og skólar sem vilja fylgjast að við HR í framkvæmdahraða, taki virkan þátt í endanlegu skipulagi ásamt HR og setji fram sínar þarfir. Jafnframt ætti að vera svigrúm til að koma til móts við óskir þeirra um staðsetningu á svæðinu í samræmi við þá hugsun að svæðið byggist upp út frá ákveðnum kjarna. Önnur svæði, þ.e. á reitum 1a, 1b og 1c geta verið byggingarhæf um leið og land HR.

45. Fram kemur í gögnum Reykjavíkurborgar að af fyrirhuguðum 2.800 bílastæðum er gert ráð fyrir á svæði 3 – Hlíðarendu um 242 stæðum ofanjarðar og 40 stæðum neðanjarðar. Hvar eru þessi stæði fyrirhuguð? Eru þau að einhverju leyti samnýtt annarri starfsemi að Hlíðarendu?

Þessi tala bílastæða á Hlíðarendasvæðinu er tilkomin vegna hugsanlegra stúdentalbyggðar á því svæði en geta má þess að forsvarsmenn íþróttafélagsins Vals hafa lýst yfir áhuga á samstarfi við HR (sjá svar við spurningu nr. 27) ef af flutningi hans verður í Vatnsmýrina (sjá

deiliskipulag

Hlíðarendasvæðis

[http://www.skipbygg.is/upload/files/](http://www.skipbygg.is/upload/files/Deiliskipulagstillaga%20%2020-08-04%20allar.pdf)

[Deiliskipulagstillaga%20%2020-08-04%20allar.pdf](#)

Varðandi bílastæði á HR svæðinu er rétt að geta þess að svigrúm verður fyrir enn fleiri bílastæði en getið er um í lýsingu á skipulagshugmyndinni.

46. Hvaða áhrif hafa fyrirhugaðir Vísindagarðar í grennd við Háskóla Íslands (með fyrirhugað u.þ.b. 50.000m² byggingarmagn) á þróun Vatnsmýrarinnar sem og stuðning Reykjavíkur til uppbyggingar á þekkingarþorpi í nágrenni við HR?

Uppbygging Vísindagarða við HÍ falla vel að hugmyndum Reykjavíkurborgar um uppbyggingu í Vatnsmýrinni og styrkja höfuðborgarhlutverk Reykjavíkur. Vísindagarðar munu treysta uppbyggingu á þekkingarþorpi í nágrenni HR þar sem samlegðaráhrif og nálægð við helstu vísindastofnanir landsins (HÍ og LSH) hafa aðdráttarafl á starfsemi af skyldum toga. Sjá einnig svar við spurningu nr. 3.

47. Hvaða leikreglur gilda á báðum stöðum um ráðstöfun lóða og gerð sérsamninga við einstök fyrirtæki eða stofnanir? Getur Reykjavíkurborg gert nánari grein fyrir hvernig kjör borgin hyggst bjóða samstarfsaðilum HR á háskólasvæðinu og tengdum fyrirtækjum og stofnunum varðandi lóðir, gatnagerðargjöld og fasteignagjöld til framtíðar?

Reykjavíkurborg mun greiða götu hátækni- og þekkingarfyrirtækja sem setjast vilja að í Vatnsmýrinni, sem og rannsóknastofnana, eins og dæmi sanna (deCode). Reykjavíkurborg er tilbúin til samstarfs við HR um leikreglur við úthlutun lóða til slíkra fyrirtækja og stofnana og viðræðna um stofnun félags um uppbyggingu á svæðinu, sem lýtur að því að auka aðdráttarafl svæðisins fyrir fyrirtæki og stofnanir af þessu tagi (sbr. tl. 4 í tillögu að samningsgrundvelli) (sjá einnig svar við spurningu nr. 6)

Utkast til Mandat for nordisk arbeidsgruppe 2005/2006 med tema:
"Byenes betydning for regional utvikling i et europeisk og nordisk perspektiv."

Fra utkast til mandat fra NM. Av 20. juni 2005:

Arbeidsgruppen skal understøtte erfaringsutveksling mellom de nordiske land ved å arbeide sammen om aktuelle utredningsoppgaver og strategiutvikling. Gruppen skal undersøke forskjellige by- og regionalpolitiske strategier og en differensiert politikk med utgangspunkt i ulike bysystemer og regioner. Innledningsvis skal det gjøres en statusrapport om differensiert by- og regionpolitikk i Norden. Byenes betydning for regionalutviklingen skal belyses på tre nivå: Storbyer, mellomstore byer og mindre byer/regionsentre.

Mandatet for arbeidet - Noen generelle problemstillinger:

Det er behov for å spesifisere den gitte rammen for oppgaven noe nærmere. Et fruktbart utgangspunkt vil være å ta utgangspunkt i de ulike landenes behov for påfyll, stimulans og faglige nye perspektiver i forhold til de respektive landenes pågående prosesser. Hvor langt vi skal gå i bredden eller dybden på arbeidet avhenger noe av hva en sluttrapport til NERP skal resultere i. Det er viktig på et tidlig tidspunkt i arbeidet å komme "på rett spor" i forhold til forventet og ønsket resultat. Følgende problemstillinger bør diskuteres før mandatets faglige innhold defineres nærmere:

- **Ønsket resultat:**

- Anbefalinger til NERP om a) utredningsbehov, b) politiske veivalg, c) etablering av nettverk d) anbefalinger til NERP etter 2006 og dermed til Finland som tar over formannskapet, e) annet?
- Forholdet fag versus policy?
- Hvor omfattende skal rapporten være (dybde/bredde)?

NERP har i mandatet bedt oss belyse tre ulike nivå; storbyer, mellomstore byer og mindre byer/regionsentre. Vi trenger en definisjon av avgrensning mellom dem. Videre bør vi ta en diskusjon av muligheten for å inkludere metropolitan areas (som særlig Finland er opptatt av) som en del av fokuset på storbyer.

Forslag:

Ca 30 siders rapport med kildehenvisning til offentlige dokumenter, forskningslitt. etc. presenteres NERP høsten 2006. Rapporten skal kunne brukes offentlig. Rapportens hovedmål er å gjøre kjent på en enkelt måte komplekse spørsmål knyttet til landenes differensiert by – og regionalpolitikk. Rapporten skal angi handlingsalternativer for en mer systematisk satsing på utvikling av ulike typer byregioner og komme med forslag om hvilken rolle NERP/NR kan spille i dette arbeidet.

▪ **Arbeidsform og Møtefrekvens:**

Forslag:

Alle medlemmene bidrar med innspill til rapporten etter nærmere definerte problemstillinger. Forslagsvis inntil 4-5 møter avholdes på omgang med medlemslandene som vertskap i løpet av gruppens arbeidsperiode. Vertsland har hovedansvar for regi inkludert faglige innspill el.l. under møtet i dialog med Norge som har formannskapet.

I etterkant av det første møtet må det lages et utkast til en mer detaljert arbeidsplan og fremdriftsplan med milepæler og tidsfrister.

▪ **Budsjett:**

Gruppen har fått 200 000,- til disposisjon av NM til utredninger og faglige innspill. Vi kan også dekke bevertning i forbindelse med møter om det skulle være nødvendig. Det blir viktig i en tidlig fase å avdekke behov for ekstern faglig bistand for å sikre et kvalitativt godt utfall. Så tidlig som mulig må vi sette opp et detaljert budsjett for bruken av disse midlene. Reise- og oppholdskostnader for medlemmene dekkes av det enkelte medlemsland.

Rapportens tematiske innhold:

1. Gruppen bes om å lage en statusrapport om differensiert by- og regionpolitikk i Norden rent innledningsvis. Både storbyer, mellomstore byer og mindre byers betydning for regional utvikling skal belyses. Oppgaven kan oppfattes rent beskrivende; alle svarer på hvilket fokus landene har hatt på å utvikle eller øke vekstpotensialet i byregioner av ulik størrelse og hvilken politikk som evt. er initiert/utviklet med dette for øye.
- Er det andre problemstillinger som bør belyses i denne delen av rapporten?
 2. Hvordan resten av rapporten skal bygges opp vil kanskje bero på hva de ulike landene ser på som særskilte utfordringer innenfor de ulike kontekstene vi opererer innenfor. Vi skal undersøke ulike by- og regionalpolitiske strategier og ulike aspekter ved byutvikling på regionalt nivå: Dette kan favne vidt:
 - a. Næringsmiljø og innovasjonspolitikkk – "business climate"
 - b. Arbeidsmarkedspolitikk, utdanningspolitikk
 - c. Miljø- og sosiale spørsmål
 - d. Fysiske aspekt: infrastruktur og regionforstørring
 - e. Estetiske aspekt: byfornyelse, stedsutvikling, identitet
 - f. Kulturelle aspekt, trivsel, utvikling, "people climate"
 - g. Tjenesteyting for by og omland:
 - h. Arbeidsmarked og integreringspolitikk
- *Skal arbeidsgruppen samle seg rundt noen utvalgte tema (eks. Næringspolitikk for byer med omland evt. Strategier for regionforstørring)?*
- *Eller skal vi nettopp fokusere på det uensartede?*

Sept. 2005, Oslo.

- *Finnes det felles problemstillinger som kan engasjere alle? (byutvikling og forvaltningsstruktur, systematisk by og regionutvikling og behovet for sektorsamordning på nasjonalt nivå?)*
- *Språk? Engelsk eller norsk?*

Forslag:

Arbeidsgruppen går løs på fase en først. Dette vil så danne utgangspunkt for neste delen av arbeidet og klargjøre mulige tema det vil være fruktbart for alle 5 land å arbeide videre med.

Nyttig bakgrunnsdokumentasjon – denne listen bør fylles ut

- "Implementering av bypolitikk i Norden". TemaNord 2005:502 utgitt av Nordisk Ministerråd

Fylgiskjal 4

ID	Task Name	Start	Finish	2006												2007												2008																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
				Aug	Sep	Oct	Nov	Dec	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
1	Ljúka samningi HR og Reykjavíkurborgar	Mon 12.9.05	Thu 22.9.05																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																													

Reykjavíkurborg, kt. 530269-7609 og Háskólinn í Reykjavík ehf. (HR) kt. 510105-4190
gera með sér eftirfarandi

SAMKOMULAG

um ráðstöfun á liðlega 20 hekturum lands undir starfsemi HR og tengda starfsemi á sviði þekkingar, rannsókna, hátækni eða nýsköpunar. Svæðið afmarkast af útivistarsvæði við Nauthólsvík í suðri, útivistarsvæði við Öskjuhlíð í austri, flugvallarsvæði í vestri og lóð Hótels Loftleiða/Flugmálastjórnar í norðri. Landrýmið sem um ræðir er auðkennt M5b og M5c á yfirlitskorti, sjá fylgiskjal 4. Jafnframt tekur samkomulagið til ýmissa annarra þátta sem lúta að rekstri og uppbyggingu HR á umræddu svæði.

1. Forsendur samkomulagsins

Reykjavíkurborg mun leggja til liðlega 20 hektara lands undir starfsemi HR og tengda starfsemi. Samkomulagið gerir ráð fyrir því að HR byggi upp á landi þessu starfsemi sína og ráðstafi jafnframt, í samráði við Reykjavíkurborg, lóðum til skyldrar starfsemi eins og nánar greinir í samkomulagi þessu. Nýtingarhlutfall bygginga á svæði M5b verði um 1,0 en nýtingarhlutfall á framtíðarsvæði HR M5c hefur ekki verið ákvarðað en yrði þó ávallt að lágmarki 1,0, þó verði hæð bygginga ávallt innan öryggiskrafna vegna flugvallarins eins og þær verða þegar byggt er á svæðinu og bílageymslur eru undanskildar í nýtingarhlutfalli. Að öðru leyti byggist samkomulagið á „samningsgrundvelli“ sem Reykjavíkurborg afhenti HR í mars 2005 (fylgiskjal 2) í tengslum við staðarval skólans. Þar til grundvallar liggur meðal annars skjalið „Reykjavík University – Statement of Space Needs“ (fylgiskjal 3) sem lýsir upphaflega áætlaðri rýmisþörf HR. Samkomulagið byggist einnig á svörum Reykjavíkurborgar við fyrirspurnum sem beint var til hennar í framhaldi af yfirferð ofangreinds samningsgrundvallar HR (fylgiskjal 4). Ber við túlkun þessa samkomulags að styðjast við þessi gögn.

2. Ráðstöfun lands

2.1 Landrými fyrir HR

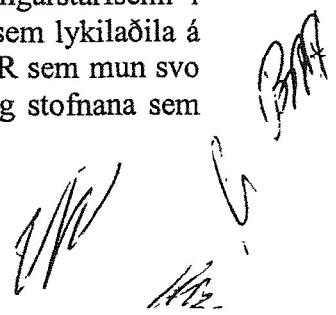
Reykjavíkurborg mun úthluta byggingarrétti til háskólabygginga fyrir starfsemi HR á alls 6,2 hekturum lands (innan reits M5b) sem nánar verður skilgreint í deiliskipulagi. Úthlutunin skal eiga sér stað í áföngum eða í heild þegar deiliskipulag hefur öðlast gildi og fyrir árslok 2024, samkvæmt nánari þarfagreiningu og óskum HR.

2.2 Landrými fyrir stúdentagarða

Reykjavíkurborg mun samkvæmt þessu samkomulagi úthluta byggingarrétti um 24.000 fermetrum, á um 2,4 hekturum lands, vegna stúdentagarða (innan reits M5b). Verður úthlutun til HR eða byggingarfélags sem sérhæfir sig í byggingu nemendaíbúða og þjóna mun HR. Gera skal ráð fyrir að leiga í þessum stúdentagörðum sé hagkvæm fyrir stúdenta.

2.3 Landrými fyrir háskólastofnanir, rannsóknastofnanir og þekkingarfyrirtæki

Reykjavíkurborg mun í nánú samráði við HR skilgreina í deiliskipulagi á svæði M5b og síðar M5c byggingar undir háskólastofnanir, rannsóknastofnanir og þekkingarfyrirtæki sem vilja njóta nálægðar við HR og aðra þekkingarstarfsemi í Vatnsmýri. Þetta svæði mun tengjast með ýmsum hætti starfsemi HR sem lykilaðila á heildarsvæðinu. Verður landsvæði undir þessa starfsemi úthlutað til HR sem mun svo ráðstafa landinu áfram í samráði við Reykjavíkurborg til fyrirtækja og stofnana sem



uppfylla skilyrði að fá aðstöðu fyrir starfsemi sína í Vatnsmýrinni. Munu HR og Reykjavíkurborg vinna slíka skilmála um byggingarrétt eða lóðaúthlutanir á svæðinu þar sem fram koma nánar tilgreind skilyrði þess að fyrirtæki og stofnanir geti fengið byggingarrétt á svæðinu. HR er heimilt að selja eða leigja byggingarrétt til þeirra aðila sem um ræðir enda nýti HR andvirði byggingarréttarins til uppbyggingar háskólabygginga og háskólasvæðisins. Skal HR, ef því er að skipta, skila árlegri greinargerð um ráðstöfun söluandvirðis byggingar- eða leiguréttar. Heimild HR til ráðstöfunar á landi þessu nær til ársins 2024. Því landi sem hefur þá ekki verið ráðstafað til annarra aðila í samræmi við samkomulag þetta ber HR að skila til Reykjavíkurborgar án endurgjalds nema HR geri skýra grein fyrir því hvernig það skuli byggt upp á næstu árum þar á eftir.

2.4 Frekara landrými

Að auki mun Reykjavíkurborg taka frá 5,5 hektara landrými til að tryggja stækkunarmöguleika fyrir starfsemi HR og tengdra aðila. Leitast verður við að tryggja það landrými á svæði nær flugvælinum, merkt M5c í fylgiskjali 1, og með betri landnýtingu við enda austur-vestur flugbrautar. Umfang uppbyggingar á svæðum þessum verður ákveðið á grundvelli þágildandi öryggiskrafna vegna nálægðar við flugbrautir auk krafna um hljóðvist.. Um ráðstöfun þessa lands munu gilda sömu reglur og í grein 2.3. Við gerð deiliskipulags og/eða heildarskipulags Vatnsmýrarinnar verður jafnframt metið hverjar þarfir HR og tengdra aðila kunna að verða til lengri framtíðar. Verður tekið tillit til þess í skipulagsvinnu Vatnsmýrarsvæðisins eins og kostur er.

3. Skilmálar og kjör

3.1 Úthlutun byggingarréttar og gatnagerðargjöld.

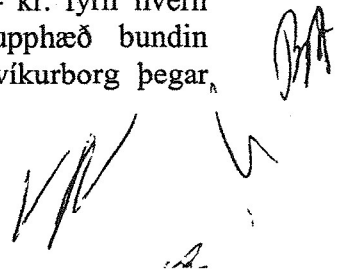
Byggingarrétti til HR verður úthlutað án annars endurgjalds en gatnagerðargjalds. Fjárhæð gatnagerðargjalds er í samræmi við almennar reglur þar um, og tekur mið af heimiluðu byggingarmagni samkvæmt deiliskipulagi. Gatnagerðargjaldið fyrir hverja úthlutun skal greitt í þrennu lagi, þriðjungur innan eins mánaðar frá úthlutun byggingarréttar samkvæmt gr. 2.1 og 2.2 og eftirstöðvarnar með tveimur jöfnum greiðslum 3 og 6 árum síðar. Eftirstöðvarnar verða bundnar byggingarvísitölu, en bera ekki vexti. Sama tilhögun gildir um framtíðarsvæði HR, u.þ.b. 5-6 hektara svæði á M5c, skv. gr. 2.4.

3.2 Heimildir Háskólans í Reykjavík

Á grundvelli úthlutaðs byggingarréttar hefur HR heimild til að byggja sjálfur eða fela öðrum að byggja húsnaði undir starfsemi skólans og leigja það til lengri eða skemmri tíma.

3.3 Götur, stígar, torg og annað almenningsrými á svæði HR

Reykjavíkurborg eða HR í umboði Reykjavíkurborgar mun leggja götur og stíga og annast frágang á svæðinu utan skilgreindra lóða. Jafnframt mun Reykjavíkurborg leggja safngötur sem samkvæmt deiliskipulagi munu liggja innan lóða. Þá mun borgin skv. nánara samkomulagi við HR taka þátt í kostnaði við gerð stíga og torga sem opin eru almennungi og annarra almenningsrýma á svæði HR skv. gr. 2.1 og 2.2 Þessar framkvæmdir skulu haldast í hendur við uppbyggingu svæðisins og skal gerð um þær sérstök framkvæmdaáætlun í samráði við skólann. Sama gildir um framtíðarsvæði HR skv. gr. 2.4. Kostnaðarþátttaka Reykjavíkurborgar miðast við 8.000.- kr. fyrir hvern fermetra úthlutaðs byggingarréttar á svæði HR, og er þessi upphæð bundin byggingarvísitölu í september 2005. Upphæðin greiðist af Reykjavíkurborg þegar,



kostnaður af skilgreindri framkvæmd hefur sannanlega fallið til enda hafi uppbyggingaráform HR eða tengdra aðila gengið eftir í samræmi við áætlanir og úthlutaðan byggingarrétt. Sama tilhögun gildir um framtíðarlóðir HR. skv. gr. 2.4.

3.4 Fasteignaskattar

Menntastofnanir voru skv. lögum undanþegnar fasteignasköttum. Lögum hefur nú verið breytt þannig að fasteignaskattar verða almennt innheimtir af húsnæði menntastofnana. Reykjavíkurborg mun fyrir sitt leyti tryggja að HR búi hvað þetta varðar við sömu kjör og aðrir háskólar í Reykjavík.

3.5 Kjör annarra háskóla, rannsóknastofnana, hátækni- og þekkingarfyrirtækja og skyldrar starfsemi

Aðilar eru sammála um að bjóða öðrum háskólum, rannsóknarstofnunum, þekkingarfyrirtækjum og skyldri starfsemi að byggja sig upp á svæðinu, sbr. gr. 2.3. Munu HR og Reykjavíkurborg í sameiningu beina sjónum þess konar aðila að þeim tækifærum sem felast í því að þau byggji upp starfsemi sína á svæðinu.

HR er, í samráði við Reykjavíkurborg heimilt að ráðstafa landi og selja byggingarrétt til þessara aðila í samræmi við sérstaka skilmála um byggingarrétt eða lóðaúthlutanir, sem unnir verða af HR og Reykjavíkurborg. Andvirði byggingarréttar skal renna til uppbyggingar háskólabygginga HR og háskólasvæðisins í heild. Reykjavíkurborg mun innheimta gatnagerðargjöld af byggingum í samræmi við gildandi reglur og gjaldskrár fyrir gatnagerðargjöld.

4. Byggingar og framkvæmdaáætlun

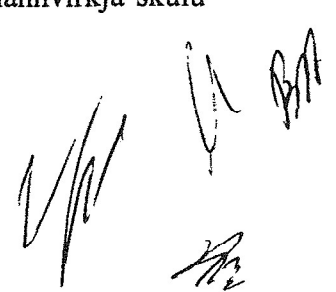
4.1 Kennileiti, stærð bygginga og kvaðir

HR og Reykjavíkurborg eru sammála um að þróa svæðið þannig að landnýting verði góð og hagkvæm, að húsbyggingar falli vel að umhverfinu og hæð bygginga verði í hóf stillt. Gert er ráð fyrir 2-3 hæða byggingum, og 4-6 hæða á afmörkuðum svæðum og að nýtingarhlutfall bygginga á M5b í heild verði um 1,0. Mikilvægt er að HR verði ákveðið „kennileiti“ og hafi þá ásynd að eftir sé tekið. Engar kvaðir eða takmarkanir eru annars á byggingarmagni eða útliti umfram þær sem fram koma í samningsgrundvelli frá Reykjavíkurborg og skilgreindar verða í deiliskipulagi. Samkomulag þetta felur í sér að aðilar eru tilbúnir að skoða möguleika á auknu byggingarmagni ef áhugavert reynist. Ef Reykjavíkurflygvollur fer úr Vatnsmýrinni á næstu árum eða áratugum eru aðilar sammála um að deiliskipulag svæðisins verði endurskoðað m.a. með tilliti til aukins byggingarmagns og betri nýtingar á svæðinu.

4.2 Framkvæmdatími

Aðilar stefna að því að framkvæmdir við fyrsta áfanga háskólabyggingar HR geti hafist eigi síðar en í apríl 2007 og ljúki að mestu sumarið 2009 þannig að skólastarf geti hafist í ágúst 2009. Þessar tímasetningar sæta þó endurskoðun á fyrri hluta árs 2007 þegar framkvæmdaáætlun HR um uppbyggingu skólans liggur nánar fyrir.

Tímasetningar og ferli einstakra viðfangsefna, m.a. við gerð deiliskipulags og hönnun bygginga verða í aðalatriðum í samræmi við meðfylgjandi framkvæmdaáætlun á fylgiskjali 5. Reykjavíkurborg og HR munu leggja sig fram um að tímasetningar standist. Verði veruleg töf af ástæðum tilgreindum í 1. mgr. eða vegna óska HR um breytingar sem leiða til endurskoðunar á deiliskipulagi eða hönnun mannvirkja skulu tímasetningar í framkvæmdaáætlun jafnhliða endurmetnar.



5. Innviðir og umhverfi

5.1 Ljósleiðaratengingar

Tryggt verður, HR að kostnaðarlausu, að lagt verði ljósleiðaranet sem tengir byggingar á svæðinu í samræmi við þarfir háskóla og rannsóknar- og hátæknifyrirtækja.

5.2 Umferðarmál og aðgengi

Reykjavíkurborg mun tryggja gott almennt aðgengi að háskólasvæðinu og leggja götur og stíga að lóðamörkum. Auk þess mun Reykjavíkurborg leggja safngötur sem gert er ráð fyrir að liggi innan skilgreindra lóða. Borgin mun knýja á um framkvæmdir við fyrsta áfanga Hlíðarfótar frá Hringbraut að svæði HR í samræmi við samgönguáætlun 2005-2008, þannig að framkvæmdum verði lokið eigi síðar en í ágúst 2009. Auk þess mun Reykjavíkurborg tryggja aðgengi bifreiða að byggingarsvæðinu þegar jarðvinna hefst síðla árs 2007. Síðari áfangi Hlíðarfótar sem lagður verður í göngum mun einnig verða mikilvægur fyrir aðgengi að svæði HR. Aðilar eru sammála um að við hönnun þessa mannvirkis, framkvæmd og tímasetningu skuli tekið tillit til þarfa HR.

Reykjavíkurborg mun bæta tengingu við svæði HR um Flugvallarveg frá Bústaðarvegi til að tryggja aðgengi til og frá svæðinu frá upphafi starfsemi HR á þessum stað. Gott almennt aðgengi að svæðinu verður tryggt með götum, stígum og gönguleiðum fyrir gangandi og hjólandi. Sameiginlegur skilningur aðila er að tryggja góðar samgöngutengingar innan Vatnsmýrarsvæðisins, bæði samhliða upphaflegri uppbyggingu HR og ef/þegar flugvöllurinn fer.

5.3 Bílastæðamál

Reykjavíkurborg mun kosta gerð um 1.000 bílastæða á yfirborði svæðis HR samkvæmt nánara samkomulagi um fyrirkomulag stæða enda verði tryggt sameiginleg nýting fyrir aðra starfsemi á svæðinu, svo sem útivist og íþróttir. Lögð verði áhersla á að frágangur og fyrirkomulag þessara stæða sé snyrtilegt og í samræmi við umhverfið á svæðinu. HR mun hafa forgang að þessum bílastæðum á venjulegum annatíma skólans að deginum. Skoðað verði hvort hafa eigi gjaldskyldu á bílastæðum á svæðinu að hluta. Reykjavíkurborg mun þó ekki krefjast gjaldskyldu nema aðrir háskólar í Reykjavík hafi almennt tekið upp þá stefnu. Gert er ráð fyrir að byggja þurfi bílastæðahús fyrir svæðið eftir 10-15 ár. Reykjavíkurborg er tilbúin að taka þátt í byggingu og rekstri bílastæðahúss þar sem um gjalddöku yrði að ræða. Miðað er við að bílastæðapörf fyrir HR og tengda starfsemi verði að hluta mætt í þessum húsum og að nemendur og starfsmenn hafi forgang að ákveðnum fjölda stæða gegn greiðslu.

5.4 Almenningsamgöngur

Reykjavíkurborg mun tryggja góðar almenningsamgöngur við háskólasvæðið frá upphafi starfsemi HR í Vatnsmýrinni. Gert er ráð fyrir sérstakri leið strætisvagna og stoppustöð við háskólann til að þjóna háskólasvæðinu og tengja það við önnur uppbyggingarsvæði í Vatnsmýrinni en þó einkum við miðborg Reykjavíkur og almennt við leiðakerfi Strætó bs.

5.5 Útivistarsvæði

Reykjavíkurborg mun halda áfram uppbyggingu útivistarsvæðis við Nauthólsvík á viðbótarlandsvæði sem ætlað er til útivistar norður af því. Er að því stefnt að sú uppbygging haldist í hendur við og verði samræmd uppbyggingu háskólasvæðisins. Unnið verði að skipulagningu þess svæðis samhliða skipulagningu háskólasvæðisins.

5.6 Hljóðvist

Reykjavíkurborg mun tryggja eftir því sem í hennar valdi stendur að hljóðstig vegna flugumferðar á landrými HR verði innan þeirra marka sem starfsleyfi

BA

[Handwritten signature]

Reykjavíkurflogvallar kveður á um frá upphafi starfsemi HR í Vatnsmýrinni. Reykjavíkurborg mun standa fyrir fullnægjandi rannsóknum á hljóðstigi HR svæðisins í tengslum við vinnu deiliskipulags og gera tillögur um aðgerðir ef tilefni er til.

6. Önnur þjónusta

6.1 Leikskólar

Í tengslum við stúdentagarða á svæðinu mun Reykjavíkurborg byggja og reka leikskóla jafnframt því sem gert er ráð fyrir nýjum leikskóla á Hlíðarendasvæðinu. Reykjavíkurborg mun fyrir sitt leyti tryggja að börn háskólanema úr öðrum sveitarfélögum eigi aðgang að plássu á Leikskólum Reykjavíkur á jafnréttisgrundvelli við börn þeirra háskólanema sem búa í Reykjavík. Forsendan er sú að sveitarfélag þar sem barn á lögheimili greiði niður leikskóladvölinu með sama hætti og Reykjavíkurborg niðurgreiðir leikskólavistun fyrir reykvísk börn.

7. Ýmis stefnumarkandi atriði

7.1 Aðdráttarafl fyrir þekkingarstarfsemi

Reykjavíkurborg leggur áherslu á að HR geti byggt upp starfsemi sína í samræmi við markmið sín og þarfir, sem m.a. koma fram á fylgiskjali 3, og að heildarsvæðið laði jafnframt að fyrirtæki og stofnanir á sviði þekkingar og hátækni sem styrkja munu HR og svæðið í heild. Í því skyni hefur Reykjavíkurborg ákveðið að HR hafi ráðstöfunarrétt yfir þeim byggingarrétti sem ætlaður er undir aðra starfsemi en HR sbr. gr. 2.3. Reykjavíkurborg mun í deiliskipulagi fyrir svæðið, í samvinnu við HR stuðla að samlegðaráhrifum með staðsetningu stofnana- og fyrirtækjaklasa á sviði hátækni, rannsókna- og háskólastarfsemi á þessu 20 hektara svæði. Með sama hætti heimilar Reykjavíkurborg HR að selja eða leigja byggingarrétt á svæðinu enda renni andvirðið til uppbyggingar háskólabygginga og háskólasvæðisins í heild, sbr. gr. 3.5.

7.2 Skipulagsvinna

Reykjavíkurborg hefur samþykkt breytingu aðalskipulags. Þá mun Reykjavíkurborg auglýsa deiliskipulag fyrir svæði HR í ársbyrjun 2007. Reykjavíkurborg mun hafa náið samráð við HR í skipulagsvinnu Vatnsmýrarsvæðisins í heild. Er gert ráð fyrir virkri þátttöku HR í þeirri vinnu og að tekið verði tillit til þarfa skólans.

7.3 Reykjavíkurflogvöllur

Reykjavíkurborg mun vinna að því að takmarka óæskileg áhrif flugvallarins á starfsemi HR og þróun háskóla- og þekkingarstarfsemi á svæðinu. Þetta á m.a. við um samgöngutengingar innan Vatnsmýrarinnar, hljóðvist og vaxtarmöguleika HR til framtíðar.

8. Fyrirvarar, gildistími og lausn ágreiningsefna

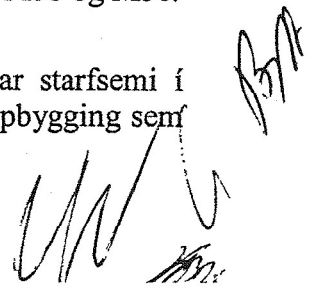
8.1 Fyrirvarar

Reykjavíkurborg þarf að semja um afnot af u.þ.b. eins hektara skika í eigu ríkisins á svæði M5b og gera ráðstafanir varðandi framtíðarsvæði HR og tengdra aðila á svæði M5c.

Fari svo að niðurstöður þessa máls eða þessara mála almennt breyti af óviðráðanlegum ástæðum í einhverju þeim forsendum sem liggja samkomulagi þessu til grundvallar sbr. gr. 2, mun Reykjavíkurborg tryggja annað landrými sem nýtist til frekari þróunar háskóla- og þekkingarstarfsemi tengt HR í staðinn fyrir landrými á svæði M5b og M5c.

8.2 Gildistími samkomulags

Samkomulag þetta tekur til uppbyggingar á starfsemi HR og tengdrar starfsemi í Vatnsmýrinni og innviða eins og lýst hefur verið. Reiknað er með að uppbygging sem



samkomulagið nær til verði að stórum hluta á árunum 2007-2020. Tímabilið er þó ekki bundið í samkomulaginu, og getur uppbygging orðið hraðari eða hægari hjá aðilum á svæðinu án þess að það hafi áhrif á grundvallarskuldbindingar í samkomulaginu nema báðir aðilar samþykki. Breytist tímaforsendur munu báðir aðilar þó leggja sig fram um að laga sig að breyttum forsendum. Verði uppbyggingu á því liðlega 20 ha svæði, sem skilgreint er í inngangi samkomulags þessa, ekki lokið fyrir árslok 2024 skulu samningsforsendur endurskoðaðar, sbr. einnig lokamálslið gr. 2.3 um skyldu HR til að skila landi, sem ekki hefur verið ráðstafað til annarra aðila í samræmi við samkomulag þetta, til Reykjavíkurborgar án endurgjalds.

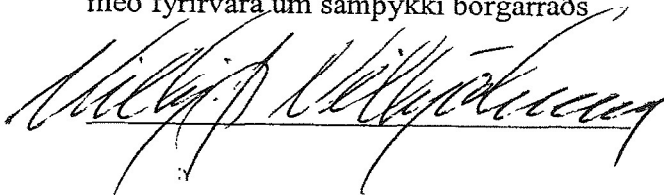
8.3 Ágreiningsmál

Rísi ágreiningur milli aðila um efni samkomulags þessa eða framkvæmd þess skal reynt að leiða hann til lykta með viðræðum aðila í milli. Takist það ekki getur hvor aðila vísað ágreiningnum til gerðardóms skv. lögum um samningsbundna gerðardóma nr. 53/1989. Gerðardómurinn skal skipaður þremur mönnum, einum skipuðum af hvorum aðila en sá þriðji, formaður gerðardómsins, skal skipaður af Héraðsdómi Reykjavíkur.

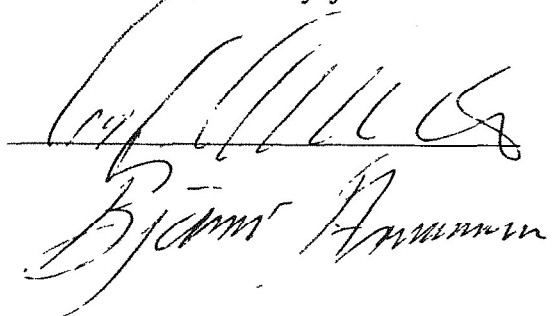
Við undirritun samnings þessa fellur jafnframt úr gildi samningur aðila undirritaður 16. september 2005.

Reykjavík, 13. febrúar 2007

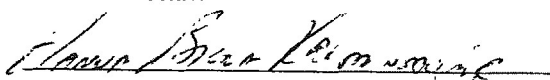
Fh. Reykjavíkurborgar,
með fyrirvara um samþykki borgarráðs



Fh. Háskólan í Reykjavík ehf.



Vitundarvottar:



HÁSKÓLINN Í REYKJAVÍK - SAMGÖNGUMAT

Breyting á deiliskipulagi vegna
Borgarlínu

Samgöngumat
Febrúar 2021



20409

<https://vsoradgjof.sharepoint.com/sites/workpoint/Project847/Documents/Greinargerð/20409-sk201031-HRsamgongumat.docx>

Nr. útg.	Dagsetning	Unnið	Yfirfarið	Samþykkt
1	31.10.2020	KEP	SÓ	SÓ
2	09.02.2021	KEP	SÓ	SÓ

Unnið af:

VSÓ Ráðgjöf
Borgartúni 20, 105 Reykjavík

www.vso.is

Unnið fyrir:



Reykjavíkurborg
Umhverfis- og skipulagssvið

Efnisyfirlit

1	Inngangur	3
2	Núverandi aðstæður	4
3	Deiliskipulagsbreyting	5
4	Núverandi umferð	6
5	Framtíðarumferð	9
6	Bílastæðamat	11
7	Hjólástæðamat	15
8	Kolefnislosun	17
9	Niðurstöður	18
10	Heimildir	19
11	Heimildaskrá mynda	20

1 Inngangur

Reykjavíkurborg hefur falið VSÓ Ráðgjöf að útfæra samgöngumat vegna breytingar á deiliskipulagi á lóð Háskólans í Reykjavík sem er í vinnslu.

Deiliskipulagsbreytingin er tilkomin vegna uppbyggingar á svæðinu og gerð yfirbyggðar Borgarlínustöðvar á reitnum.

1.1 Forsendur

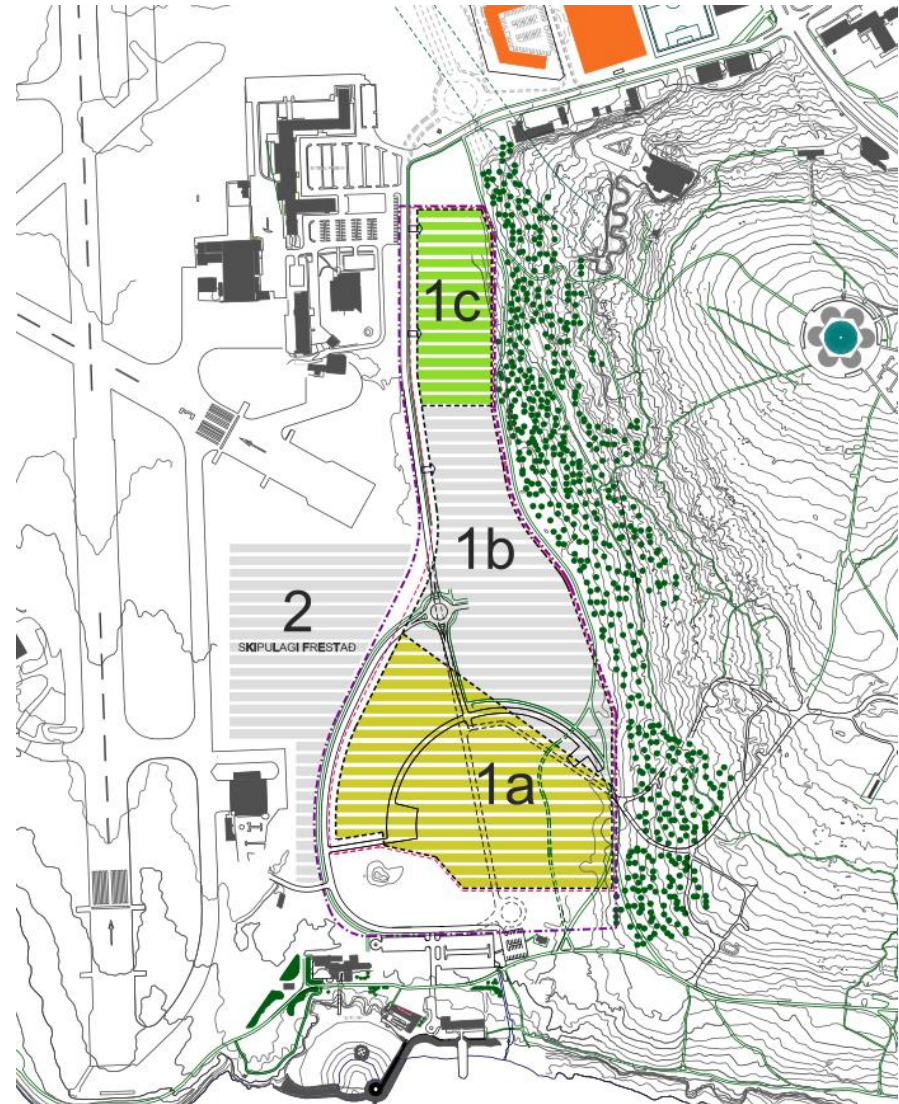
Núgildandi deiliskipulag nær til svæðis í Vatnsmýri sem nær frá Nauthólsvík í suðri til Hótel Loftleiða í norðri. Til austurs afmarkast svæðið af útivistarsvæðinu í Öskjuhlíð en til vesturs af breytti afmörkun flugvallarsvæðisins.

Deiliskipulagsbreytingin sem um ræðir og sem þetta samgöngumat tekur til nær yfir svæði 1a og 1b, sjá mynd 1.1.

Mikil uppbygging er fyrirhuguð á Vatnsmýrarsvæðinu öllu sem hefur í för með sér áskorarnir er kemur að umferðarsköpun og ferðavenjum. Það þykir ljóst nú þegar að mikilvægt er að stuðla að breyttum ferðavenjum til að mæta aukinni umferðarsköpun á svæðinu og hefur fyrri greiningarvinna á Vatnsmýrarsvæðinu stutt við þá niðurstöðu.

1.2 Verkefnistöð

Núverandi aðstæður og fyrirhuguðu deiliskipulagi á reitnum verður lýst stuttlega, áhrif á umferðarsköpun og hlutdeild ferðamáta verður metin sem og bíla- og hjólastæðapörf fyrir svæðið vegna uppbyggingarinnar. Að auki verður kolefnislosun í samgöngum áætluð gróflega.



Mynd 1.1 Deiliskipulagsreitir- Háskólinn í Reykjavík. Yfirlitsmynd.

2 Núverandi aðstæður

Loftmynd sem sýnir núverandi aðstæður er á mynd 2.1.

Á svæði 1a (sjá mynd 1.1) stendur í dag bygging Háskólans í Reykjavík sem er alls 29.600 m² að stærð. Á svæði 1b er bílastæði skólans.

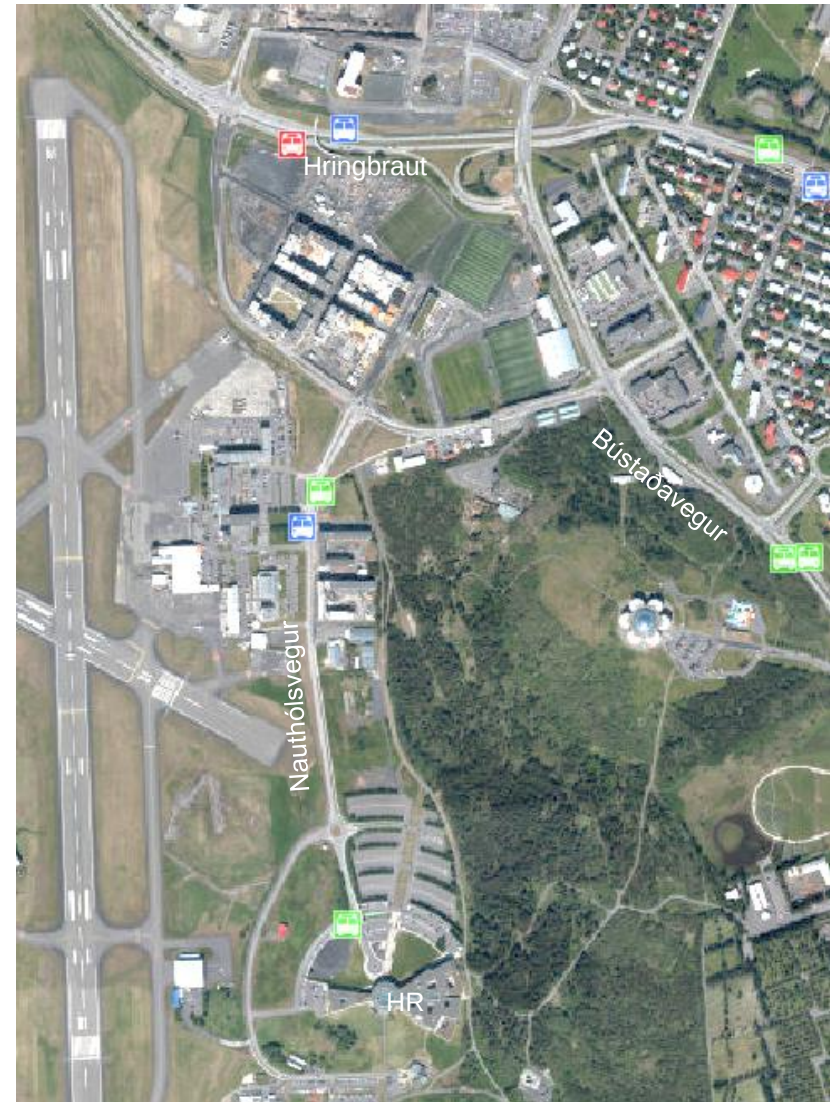
Í dag eru 1.084 bílastæði á lóð skólans, af þeim eru 5 fyrir hreyfihamlaða og 52 eru gjaldskyld. Í borgarlandi innan 500 m fjarlægðar frá skólanum eru 204 bílastæði. Samtals 1.288 bílastæði.

Samkvæmt tölum frá Háskólanum í Reykjavík er fjöldi starfsfólks og nemenda eftirfarandi:

- Fastráðið starfsfólk: 300-350
- Lausráðið starfsfólk: 350-400
- Nemendur: 3.500-4.000
- Nemendur í Opna Háskólanum og Skemu: 1.000-1.500

Heildarfjöldinn er því á bilinu 5.150-6.250. Hins vegar er ljóst að ekki eru allir með viðveru samtímis í skólanum og er mikilvægt að skoða umferðartölur og ferðavenjukannanir til að átta sig á fjöldanum sem fer um svæðið að jafnaði.

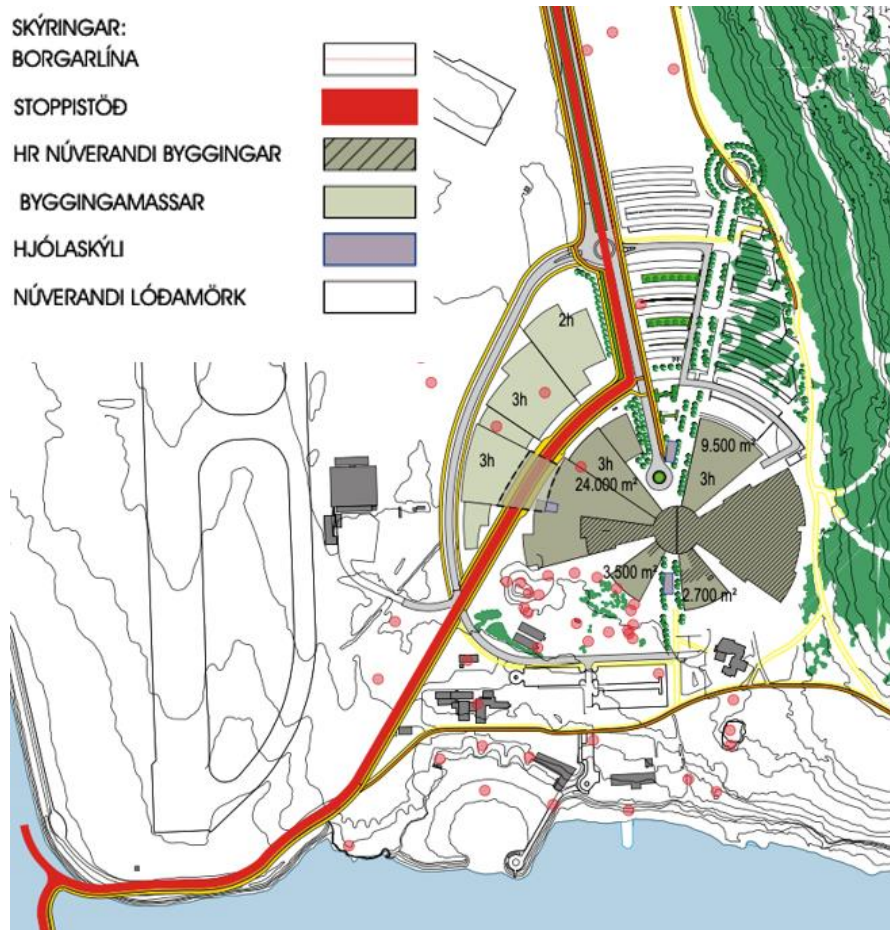
Nauthólsvegur (1+1 gata) tengir svæðið á ljósagatnamótum við Flugvallarveg. Nauthólsvegur heldur svo áfram til norðvesturs að Hringbraut en Flugvallarvegur til austurs að Bústaðavegi. Stoppistöð strætó er við skólann en ein leið ekur að skólanum í dag virka daga, leið 8, og ein leið um helgar, leið 5, nánari útlistun á strætóleiðum má sjá í kafla 4.4.



Mynd 2.1

Loftmynd af núverandi aðstæðum. Nauthólsvegur liggur að svæðinu.

3 Deiliskipulagsbreyting



Mynd 3.1 Deiliskipulagsuppráttur. Tillaga á vinnslustigi.

Samgöngumatið gengur út frá breytingartillögu deiliskipulagsins eins og hún var 31.10.2020. Samkvæmt tillögunni er ráðgert að Borgarlína aki í gegnum reitinn og verði með veglega yfirbyggða stoppistöð, sjá mynd 3.1. Á svæði 1a eru heimildir til uppbyggingar á Menntasveigi 2-8 (vestan við núverandi háskólabyggingu) og á Menntavegi 1. Í núverandi deiliskipulagstillögu er gert ráð fyrir uppbyggingu á Menntasveigi 2-8. Þar eiga að rísa Nýsköpunargarðar. Deiliskipulagstillagan gerir ráð fyrir aukningu í byggingarmagni umfram núverandi heimildir.

Byggingarmagn með núverandi byggingarheimildum og aukningu samkvæmt deiliskipulagstillögu er eftirfarandi:

- Núverandi stærð skólabyggingar: 29.600 m²
- Byggingarheimildir á Menntavegi 1 og Menntasveigi 2-8 (núverandi bygging meðtalin): 67.667 m²
- Aukning á Menntasveigi 2-8 skv. deiliskipulagstillögu: 12.000-15.000 m²

Samtals eru því byggingarheimildir með aukningu samkvæmt tillögu á bilinu 79.667-82.667 m².

Vegna stækkunar skólans má gera ráð fyrir að fjöldi starfsfólks og nemenda tvöfaldist frá því sem nú er og telji því um 8.000 manns. Við Nýsköpunargarða má gera ráð fyrir starfsfólki á bilinu 500-1000 manns til viðbótar við starfsfólk skólans.

Í tillögu að breyttu deiliskipulagi er lögð áhersla á vistvæna ferðamáta. Í núgildandi deiliskipulagi er kveðið á um eitt bílastæði á hverja 50 m² en ekki er kveðið á um fjölda hjólastæða. Í þessu samgöngumati verður fjöldi bíla- og hjólastæða metinn samkvæmt reglum Reykjavíkurborgar um fjölda bíla- og hjólastæða.

Á mynd 3.1 sést að gert er ráð fyrir að bílastæði vestan megin við skólabygginguna falli út.

4 Núverandi umferð

4.1 Umferðartalningar

Frá Reykjavíkurborg fengust talningar frá síðustu 1-3 árum á götunum við svæðið. Talið var á annatíma og sólarhringsumferð umreiknuð út frá þeim tölum. Umferðin er gefin upp sem hversdagsumferð eða HVDU. Á legnum milli leikskóla Hjallastefnunnar og Háskólans í Reykjavík er áætluð umferð því um **6.260** bílar á sólarhring (HVDU) sem er langt innan viðmiða um afkastagetu 1+1 vegar.

4.2 Ferðavenjur

Ferðavenjukönnun gerð af Maskínu fyrir Háskólann í Reykjavík var lögð fyrir nemendur dagana 16. október til 11. nóvember 2019. Í úrtakinu voru alls 3.163 nemendur, svarendur voru 1.061 sem er 33,55% svarhlutfall.

Flestir svöruðu, eða 82%, að þeir ferðuðust oftast á eigin bíl sem þeir leggja á bílastæði skólans. Aftur á móti svöruðu rúmlega helmingur að þeir gætu hugsað sér að nota annan ferðamáta oft en þeir gera nú. Flestir gátu þá hugsað sér að koma hjólandi eða 36% og 28% gátu hugsað sér að koma með strætó.

Í vinnustaðagreiningu Háskólans í Reykjavík frá árinu 2019 voru lagðar sambærilegar spurningar fyrir starfsfólk skólans. Spurt var þar hversu oft í viku viðkomandi starfsmaður mætti með ákveðnum ferðamáta. Af 374 svarendum sögðust 35% þeirra alltaf mæta á bíl, 22% 3-4 sinnum í viku á bíl, 17% 1-2 sinnum í viku, 16% sjaldnar en einu sinni í viku og 10% sögðu aldrei mæta á bíl. Jafnframt hafði þeim sem sögðust koma með bíl 3-5 sinnum í viku fækkað frá árinu 2018.

Niðurstöður ferðavenjukannana nemenda og starfsfólks voru teknar saman í töflu 4.1. Ferðavenjur starfsfólks eru settar fram út frá því hvernig það ferðaðist oftast í skólann, eða 3-5 sinnum í viku.

Til samanburðar má sjá niðurstöður ferðavenjukönnunar fyrir íbúa höfuðborgarsvæðisins árið 2019 (SSH 2019) þar sem spurt er um

ferðavenjur fyrir tiltekinn dag. Þar sem að nemendur og starfsfólk koma úr mismunandi sveitarfélögum er ekki hægt að horfa á einstakt hverfi eða sveitarfélag. Ferðavenjukannanirnar eru einnig bornar saman við markmið Aðalskipulags Reykjavíkur. 2010-2030

Tafla 4.1: Niðurstöður ferðavenjukannana HR 2019, SSH 2019 og markmið Aðalskipulags Reykjavíkur um breyttar ferðavenjur.

Ferðamáti	HR 2019 nemendur	HR 2019 starfsfólk	SSH 2019	Markmið Aðalskipulags Reykjavíkur
Á einkabíl	82%	57%	60%	53%**
Farþegi í bíl	6%	5%	14%	5%**
Gangandi	1%	6%*	14%	6%***
Hjólandi	4%	22%*	5%	24%***
Almennings-samgöngur	6%	9%	5%	12%

*Í ferðavenjukönnuninni var starfsfólk ekki beðið um að greina á milli þess hvort ferðast var með hjóli eða gangandi. Skiptingin milli þessara tveggja ferðamáta var ákvörðuð út frá hlutföllum nemendakönnunar.

**Markmið AR er að ekki fleiri en 58% ferða séu farnar á bíl, ekki er greint á milli þess hvort það sé ökumaður eða farþegi í bíl. Þessi skipting er nálgðuð út frá ferðavenjukönnunum HR.

***Markmið AR er að a.m.k. 30% ferða verði farnar gangandi eða hjólandi, en ekki gefin nákvæmari skipting þar á milli. Þessi skipting er nálgðuð út frá ferðavenjukönnunum HR.

4.3 Ferðamyndun

Ferðamyndun að/frá reitnum sem HR er á var ákvörðuð með ferðamyndunarjöfnu þar sem stuðlar eru settir á fermetramagn starfsemi innan reita. Reiturinn sem um ræðir sést á mynd 4.1. Í reitnum „Háskólinn í

Reykjavík“ eru ekki aðeins reiknaðar ferðir að háskólanum heldur einnig að annarri starfsemi innan þess reits.



Mynd 4.1 Reitaskipting umferðarlíkans á Vatnsmýrarsvæði.

Ferðamyndunin var fengin út með eftirfarandi ferðamyndunarjöfnu:

$$0,14 \cdot \text{m}^2 \text{ verslun/skrifstofuhúsnæði} + 0,04 \cdot \text{m}^2 \text{ annað húsnæði} = \text{ferðamyndun reits}$$

Til að áætla umferð bíla þarf svo að tvöfalda ferðamyndunina þar sem gert er ráð fyrir að einstaklingar sem fara úr reitnum komi í hann aftur samdægurs og öfugt (ferðir að og ferðir frá reit).

Fermetrar skrifstofa, veitingahúsa og helmings háskólabyggingar á reitnum voru flokkuð sem verslun/skrifstofuhúsnæði og hinn helmingur háskólans ásamt vörugeymslum sem annað húsnæði.

Umferð að reitnum var því áætluð eftirfarandi:

$$(0,14 \cdot 16.296 \text{ m}^2 + 0,04 \cdot 21.547 \text{ m}^2) \cdot 2 = \mathbf{6.290 \text{ HVDU}}$$

Áætluð umferð út frá ferðamyndunarjöfnu stemmir því vel við áætlaða umferð út frá talningum.

4.4 Almenningsamgöngur

Í dag er stoppistöð upp við skólann, sjá mynd 2.1 og 4.2. Aðrar stöðvar eru í meiri en 600 m göngufjarlægð. Virka daga gengur leið 8 á milli skólans og BSI/Landspítalans. Frá sjö á morgnana til hálfssjö á kvöldin er ekið án tillits til tímatöflu með tíðni að jafnaði um 10 mínútur. Eftir það er tíðnin samkvæmt tímatöflu á hálf tíma fresti til hálf tólf að kvöldi.

Um helgar ekur leið 5 að/frá skólanum. Leiðin er með upphafsstöð í Norðlingaholti og ekur um Árbæ og eftir Suðurlandsbraut að BSÍ þar sem hún er með endastöð þegar leið 8 er í akstri. Tíðnin er á hálf tíma fresti samkvæmt tímatöflu og gengur vagninn frá morgni seint fram á kvöld.

Áætluð rýmd leiðar 8 á annatíma m.v. 12 m langan strætisvagn má sjá í töflu 4.2.

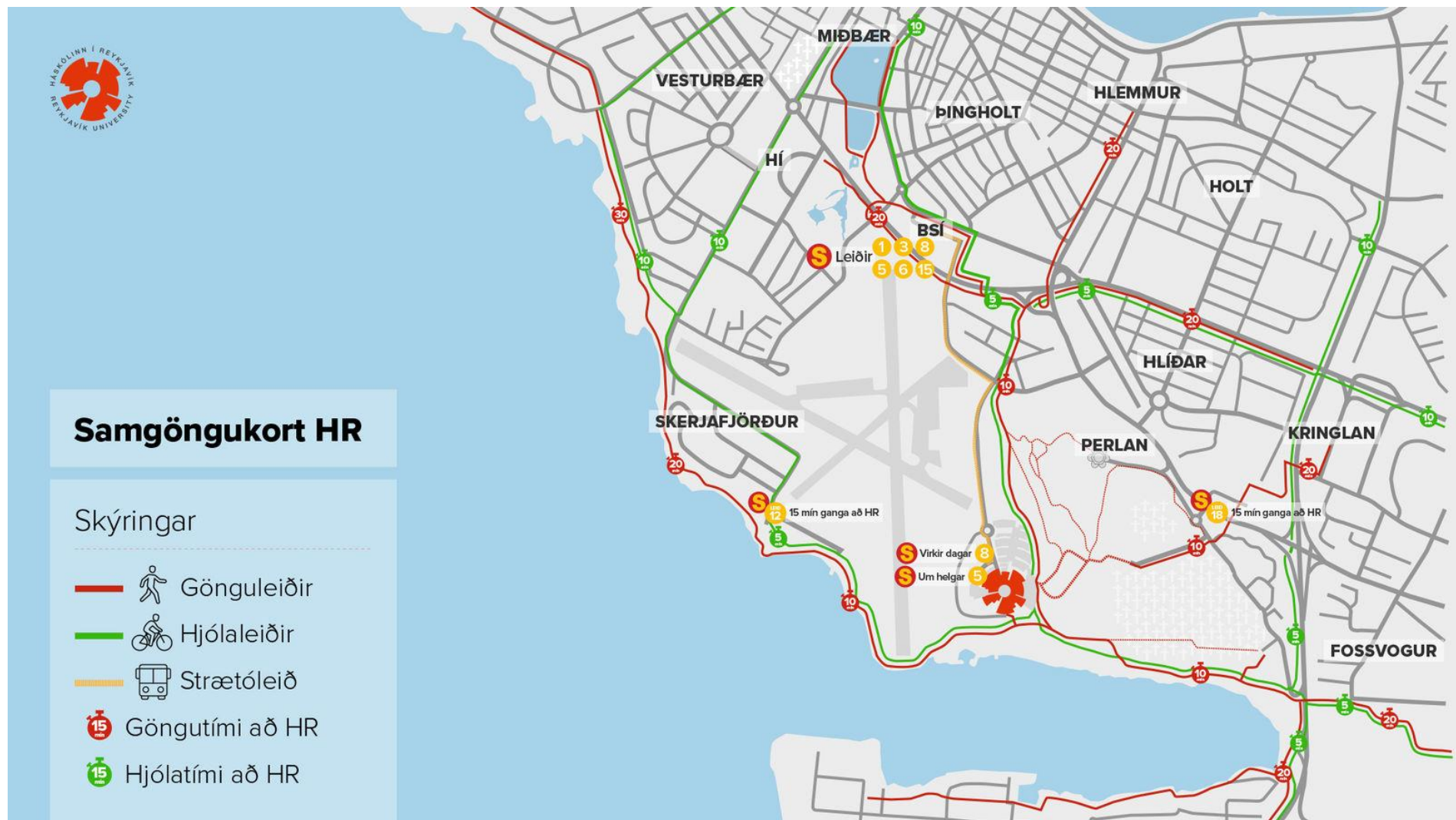
Tafla 4.2: Rýmd strætóleiðar 8 á klukkustund á annatíma

Nr. leiðar	Fjöldi vagna á klst á annatíma	Fjöldi sæta	Þægileg hámarksrýmd	Hámarksrýmd	Rýmd á klst
8	6	35	50	60	210-360

Sé skoðað hlutfall ferða með strætó í töflu 4.1 og umferðarsköpunina í kafla 4.3 eru um 630 ferðir með strætó að/frá reitnum á hverjum degi. Ef helmingur ferðanna er á annatíma á morgnana og hinn helmingurinn á annatíma síðdegis er rýmd strætóleiðarinnar fullnægjandi.

4.5 Göngu- og hjólastígakerfi

Á mynd 4.2 sést kort af göngu- og hjólaleiðum í 20 mínútna fjarlægð frá skólanum. Staðsetningar strætóstoppistöðva eru einnig á kortinu.



5 Framtíðarumferð

5.1 Umferðarsköpun og dreifing ferða

Umferðarsköpun að reitnum vegna uppbyggingarinnar var fundin með sömu ferðamyndunarjöfnu og í kafla 4.3 en hér hefur magni uppbyggingarinnar í fermetrum verið bætt við. Gert er ráð fyrir að önnur starfsemi haldist óbreytt.

$$(0,14 \cdot (41.302 - 42.802) \text{m}^2 + 0,04 \cdot (46.580 - 48.080) \text{m}^2) \cdot 2 =$$

15.290-15.830 HVDU

Umferðarsköpunin hér miðar við bíla og óbreyttar ferðavenjur. Miðað er við að svör úr ferðavenjukönnunum nemenda og starfsfólks lýsi dreifingu ferða m.v. óbreytt ástand og var fundið meðaltal milli þessara tveggja kannana til að áætla ferðadreifingu.

Vegna markmiða Aðalskipulags um breyttar ferðavenjur og samþykktum deiliskipulagsáætlunum og uppbyggingaráætlunum á Vatnsmýrarsvæðinu verður að skoða umferðina m.v. að markmið um breytingu ferðavenja hafi gengið eftir.

Tafla 5.1: Áætluð ferðamyndun miðað við óbreyttar og breyttar ferðavenjur til samanburðar við núverandi áætlaða ferðamyndun.

Ferðamátar	Núv. ferðir á sólarhring	Ferðir á sólarhring Óbreyttar ferðavenjur	Ferðir á sólarhring Breyttar ferðavenjur
Bíll	6.260 (75%)	15.830 (75%)	12.242 (58%)
Gangandi	334 (4%)	844 (4%)	1.266 (6%)
Hjólandi	1.085 (13%)	2.744 (13%)	5.066 (24%)
Alm.samg.	668 (8%)	1.689 (8%)	2.533 (12%)
Samtals	8.347	21.107	21.107

Fjöldi ferða að og frá reitnum fyrir hvern ferðamáta í kjölfar uppbyggingar og miðað við annars vegar óbreyttar ferðavenjur og hins vegar breyttar ferðavenjur má sjá í töflu 5.1, einnig eru núverandi ferðir í töflunni.

5.2 Almenningsamgöngur – framtíðarkerfi

Helsta breytingin í framtíðarkerfi er tilkoma Borgarlínu, stofnleið A, með 7 mínútna tíðni á annatíma og ekur hún frá Kópavogi að miðbæ Reykjavíkur með viðkomu í HR. Einnig er gert ráð fyrir tveimur leiðum, I og N, sem fara annars vegar frá Granda að HR og hins vegar frá Garðabæ að HR. Þær leiðir munu aka á 15 mínútna tíðni frá morgni til kvölds á virkum dögum. Reiturinn verður því ekki tengdur með beinum leiðum við úthverfi Reykjavíkur né við Hafnarfjörð, en hins vegar er þetta bæting frá því sem er í dag þar sem einungis ein leið ekur að HR frá BSÍ. Sumir notendur þurfa því líklegast áfram að skipta um vagna á leiðinni þó þeim fækki sem þurfa að skipta.

Fyrirhuguð stofnleið A verður fyrsti leggur Borgarlínunnar og verður stoppistöðin í HR yfirbyggð. Leiðin mun aka yfir fyrirhugaða brú yfir Fossvog. Um brúna mega aðeins fara almenningsvagnar, hjólandi og gangandi. Strætóleið N mun einnig fara yfir brúna.

Rýmd leiðanna á annatíma var áætluð, miðað var við 12 m langan vagn fyrir leið I og N en 24 m langan vagn fyrir leið A (Borgarlínu). Sjá töflu 5.2.

Tafla 5.2: Rýmd strætóleiða á klukkustund á annatíma

Nr. leiðar	Fjöldi vagna á klst á annatíma	Fjöldi sæta	Þægileg hámarksrýmd	Hámarksrýmd	Rýmd á klst
I	4	35	50	60	140-240
N	4	35	50	60	140-240
A	8	55	110	130	440-1040

Ef helmingurinn af um 2.500 ferðum á sólarhring með almenningsamgöngum er farinn á annatíma á morgnana er hægt að gera

ráð fyrir um 1.250 ferðum á annatíma á morgnana. Hér er ekki átt við 1.250 vagna heldur 1.250 ferðir einstaklinga. Með Borgarlínu er eftirspurninni annað. Hins vegar þarf að hafa í huga að hér er þá miðað við hámarksrýmd en mikilvægt er að skoða að auka tíðnina og/eða nota stærri vagna til að rýmdin sé þægileg.

5.3 Áhrif umferðarsköpunar á núverandi samgöngukerfi

Eins og kom fram í kafla 5.1 mun umferð bíla að/frá svæðinu aukast með uppbyggingunni. Þrátt fyrir breyttar ferðavenjur mun bílferðum að/frá reitnum fjölga en þó vera innan viðmiða um afkastagetu 1+1 vegar. Þess ber að geta að samkvæmt tengiliðum við Háskólann í Reykjavík þykir gatnakerfið við skólann nú þegar undir miklu álagi og miklar raðir bíla myndast eftir Nauthólsvegi á annatíma þrátt fyrir að heildarumferð í dag sé langt undir viðmiðum um afkastagetu 1+1 vegar. Hins vegar bætist umferð frá öðrum reitum við norðar á Nauthólsvegi. Gera má ráð fyrir að miðað við þessa umferðaraukningu og ástand gatnamóta við Flugvallarveg að skoða þurfi stækkun gatnamóta eða aðrar aðgerðir þar.

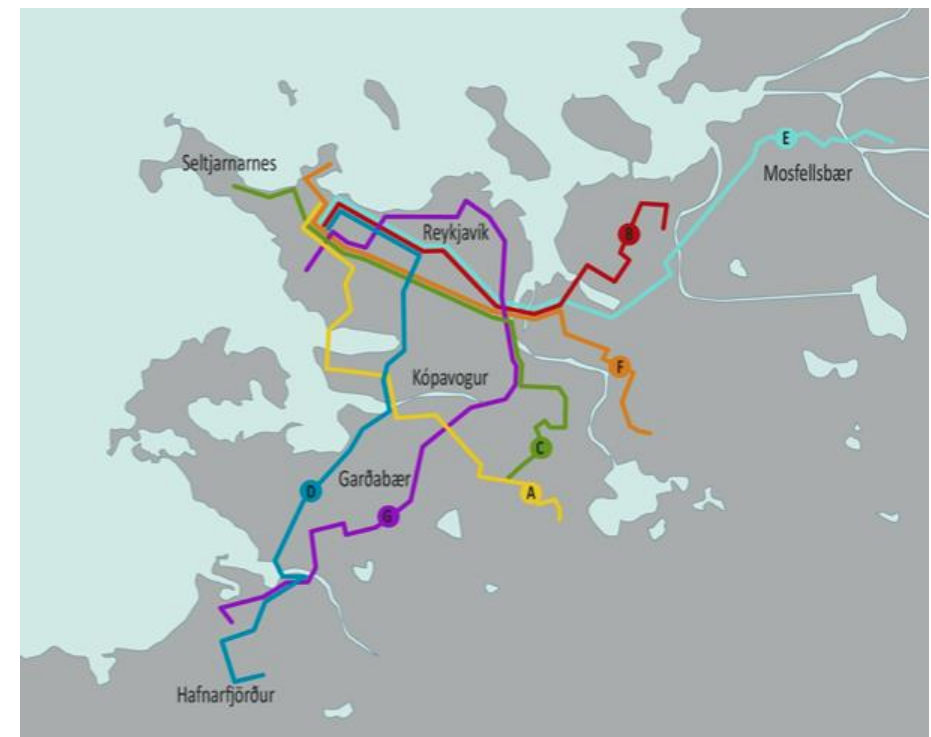
Ferðum með almenningssvögnum mun einnig fjölga umtalsvert en með tilkomu Borgarlínu ætti almenningssamgöngukerfið að anna aukinni eftirspurn. Mikilvægt er að kerfið tengi sem flesta við svæðið og vagnar séu ekki fastir í almennri umferð. Hins vegar munu margir notendur alltaf þurfa að skipta um vagn vegna staðsetningu reitsins og er mikilvægt að þær skiptingar verði eins fljótlegar og einfaldar og mögulegt er.

Þá er einnig talið að göngu- og hjólastígakerfi muni ráða við aukna umferð gangandi og hjólandi vegfarenda að og frá lóðinni þar sem gott stígakerfi er á þessu svæði sem mun batna enn frekar með hjólabrú yfir Fossvog.

Til að stemma stigu við aukinni umferð þarf að leita leiða til að breyta ferðavenjum. Nýta þarf aðgerðir eins og samgöngusamninga við starfsfólk, niðurgreidd nemakort í almenningssamgöngur, bílastæðastýringu með gjaldskyldu, sveigjanleika í vinnutíma, fjarvinnu, deilibíla, góða aðstöðu fyrir hjólreiðafólk og hágæða almenningssamgöngur. Ákveðinn lærdómur hefur

nú þegar verið dreginn af fjarvinnu starfsfólks og nemenda vegna Covid-19 faraldurins.

Notast var við markmið Aðalskipulags Reykjavíkur um fjölda bílferða. Ljóst er að til að ná þessu markmiði innan Reykjavíkur verða bílferðir að vera færri á stöðum með góðar almenningssamgöngur, hjóla- og gönguleiðir þar sem ekki er unnt að ná markmiðinu á öðrum stöðum sem eru verr tengdir. Á þessum reit er gert ráð fyrir Borgarlínu sem og öðrum strætóleiðum, hjólabrú og gönguleiðum. Því væri í raun að mörgu leyti eðlilegt að gera ráð fyrir lægra hlutfalli bílferða en 58% á þessum reit sem mun búa að mun betri möguleikum til vistvænna ferðamáta en flest önnur svæði.



Mynd 5.1 Hugmyndir að stofnleiðaneti. Gula línan er stofnleið A sem áætlað er að verði fyrsti leggur Borgarlínu.

6 Bílastæðamat

6.1 Núverandi notkun

Samkvæmt bílastæðavefsjá Reykjavíkurborgar eru í dag 1.084 bílastæði á lóð skólans, sjá mynd 6.1. Flest stæðanna eru á malbikaða svæðinu fyrir framan skólann. Á vesturhlið skólans er malarplan annars vegar og malbikað plan hins vegar, samkvæmt deiliskipulagstillögu er gert ráð fyrir að þessi bílastæði falli út, þetta eru u.þ.b. 200 bílastæði.

Bílastæði í borgarlandi innan 500 m fjarlægð frá skólanum eru 204 talsins. Þau þjónusta veitingastaði og aðra starfsemi í Nauthólsvík en horfa mætti til samnýtingar á þeim stæðum þó þau séu fyrir utan þetta deiliskipulag.

Vegna ástandsins í þjóðfélaginu sem og í heiminum, fjarvinna og fjarkennsla vegna Covid-19, var ekki hægt að fara í vettvangsferð og meta notkun á bílastæðinu í dag. En samkvæmt spjalli við notendur virðast bílastæðin vera fullnýtt yfir daginn í venjulegu árferði. Bílastæðin nyrst á bílaplaninu fyllast þó síðast og bílastæði í borgarlandi við Nauthólsvík virðast ekki vera notuð af nemendum og starfsfólki háskólans.

Umferðartölur og ferðavenjukannanir verða því að varpa ljósi á notkun bílastæða í dag við skólann. Í kafla 4 var farið í núverandi ferðavenjur nemenda og starfsfólks sem og ferðamyndun að reitnum. Miðað við hlutfall þeirra sem koma á eigin bíl á móti þeim sem koma sem farþegar í bíl með öðrum er áætlað að fjöldi bíla sem leggja á öllum reitnum (starfsemi og veitingahús í Nauthólsvík með talin) á degi hverjum sé eftirfarandi:

$$6.260/2 \times 0,93 = 2.925 \text{ bílar}$$

Alls eru 1.084 bílastæði á lóð háskólans, 204 í opnu borgarlandi og 40 á einkalóð (lokuð með hliði), s.s. samtals 1.328 bílastæði sem eru færri en áætlaður fjöldi bíla sem leggur á reitnum daglega. Fjöldinn sem kemur á bílum dreifist því yfir daginn og þurfa því ekki allir bílastæði samtímis. Einnig er mögulegt að einhverjir leggi ólöglega finni þeir ekki bílastæði. Þessar tölur eiga við um allan reitinn og starfsemi á honum.



Mynd 6.1 Fjöldi bílastæða við Háskólann í Reykjavík. Tölur úr bílastæðavefsjá RVK.

Dreifinguna á nýtingu bílastæða á reitnum má því finna út frá umferðartölum og fjölda bílastæða:

$$1.328 \text{ bílastæði} / 2.925 \text{ bílar} = 0,45 \text{ bílastæði á bíl}$$

Gera má því ráð fyrir að hvert bílastæði á reitnum sé nýtt af u.þ.b. tveimur bílum yfir daginn og að svipuð nýting sé á bílastæði Háskólans í Reykjavík.

Alls eru bílastæði við Háskólann í Reykjavík 1.084, gert er ráð fyrir að þau séu í fullri nýtingu að jafnaði. Til að meta notkun starfsfólks og nemenda Háskólans í Reykjavík á bílastæðum skólans hverju sinni eru skoðaðar tölur um fjölda nemenda og starfsfólks og svör úr ferðavenjukönnunum. Aðspurðir segjast 82% nemenda koma með einkabíl sem þeir leggja við skólann og 57% (3-5 sinnum í viku) starfsfólks. Alls eru 3.500 nemendur skráðir í skólann og 650 starfsmenn, þar af 300 fastráðnir og 350 lausráðnir.

Gert verður hér ráð fyrir að fastráðnir mæti daglega og helmingur lausráðinna, og er því hlutfall starfsfólks sem mætir daglega óháð ferðamáta metið með eftirfarandi:

$$(300 \text{ (fastráðnir)} + 175 \text{ (50\% lausráðinna)}) / (300 + 350 \text{ (fastráðnir + lausráðnir)}) = 0,73 \text{ (hlutfall starfsfólks sem mætir daglega)}$$

Erfiðara er að meta hlutfall nemenda sem mætir daglega til skólans en ljóst er að nemendur eru skráðir í mismörg námskeið við skólann og því með mismunandi viðveru. Hlutfall nemenda sem mætir daglega verður því fundið út með því að einangra x í eftirfarandi jöfnu, en hér hefur fjöldi nemenda og starfsfólks, ferðavenjur og nýtingarhlutfall á bílastæðum verið tekin saman:

$$(0,73 * 650 * 0,57 + x * 3500 * 0,82) * 0,45 = 1.084$$

$x = 0,745$, hlutfall nemenda sem mæta daglega til skólans óháð ferðamáta.

Samkvæmt ofangreindum forsendum er því áætlað að jafnaði **122 bílastæði** séu í notkun starfsfólks og **962 bílastæði** í notkun nemenda hverju sinni, alls 1.084 bílastæði.

Þetta þýðir ekki að einungis 1.084 komi á bíl daglega, heldur er þetta fjöldinn sem leggur bíl hverju sinni við skólann yfir daginn.

Í þessum reikningum eru ótaldir nemendur í Opna Háskólanum og Skemu en nemendur Skemu eru oftast á sumrin og um helgar. Námskeið Opna

Háskólans eru iðulega á virkum dögum en ekki var greint sérstaklega á milli þessara hópa í uppgefnum tölum og þeir því ekki teknir sérstaklega fyrir í bílastæðagreiningu.

6.2 Kröfur um fjölda stæða

Samkvæmt reglum Reykjavíkurborgar um fjölda bíla- og hjólastæða í Reykjavík skal meta í samgöngumati bílastæði fyrir starfsfólk og nemendur háskóla. Til viðmiðunar má gera ráð fyrir 0,2-0,5 bílastæði á hvert starf, en ekki eru gefin út nein viðmið fyrir nemendur.

Háskólinn í Reykjavík er á svæði 1 í fyrrgreindum reglum. Þar sem gert er ráð fyrir að fyrsti leggur Borgarlínu mun liggja í gegnum reitinn yfir brú við Fossvog sem mun einnig nýtast gangandi, hjólandi og öðrum strætóleiðum og góð aðstaða er fyrir starfsfólk er kemur hjólandi telst ásættanlegt að nota viðmiðið **0,2 bílastæði á starf**.

Fjöldi bílastæða fyrir starfsfólk í kjölfar uppbyggingar var áætlaður eftirfarandi:

$$\text{hlutfall starfsfólks sem mætir daglega óháð ferðamáta} * \text{fjöldi starfsfólks} * 0,2 = \text{Fjöldi bílastæða fyrir starfsfólk}$$

$$0,73 * (600 + 650 + 500) * 0,2 = \mathbf{263 \text{ bílastæði}}$$

Hér var m.v. að fjöldi fastráðsins og lausráðsins starfsfólks myndi tvöfaldast samkvæmt heimildum skólans, sjá kafla 3. Búist er við að 500-1000 manns muni vinna við Nýsköpunargarða, m.v. var hér við neðri mörk þar sem tölurnar eru á breiðu bili og áætlanir um byggingarmagn enn á vinnslustigi.

Eins og áður sagði eru ekki gefin upp viðmið í reglum yfir fjölda bílastæða fyrir nemendur. Erlendis er oft ekki gert ráð fyrir bílastæðum fyrir nemendur. Til að ná fram breyttum ferðavenjum á reitnum og til að umferð aukist ekki um of verður óhjákvæmilegt að leggja gjaldskyldu á bílastæðin. Einnig mun aðgengi og gæði almenningssamgangna að/frá reitnum bætast til muna með Borgarlínu. Hjólaleiðir eru góðar og bætast enn frekar með hjólabrú. Læst hjólageymsla er á lóðinni og á deiliskipulagstillögu er gert ráð fyrir fleiri

læstum hjólageymslum. Námsmannaíbúðir eru nálægt og hefur farið fram umræða um niðurgreidd nemakort í almenningssamgöngur í Háskóla Íslands og Háskólanum í Reykjavík.

Með tilliti til ofangreinds er lagt til hlutfallið 0,17 bílastæði á nemendur á reitnum.

Fjöldi bílastæða fyrir nemendur er því eftirfarandi:

*hlutfall nemenda sem mætir daglega óháð ferðamáta * fjöldi nemenda * 0,17*
= Fjöldi bílastæða fyrir nemendur

$0,745 \cdot 7.000 \cdot 0,17 = 887$ bílastæði

Hér er m.v. að fjöldi nemenda myndi tvöfaldast, sjá kafla 3.

Grunnþörf bílastæða er því metin sem svo að 263 bílastæði þurfi fyrir starfsfólk og 887 fyrir nemendur, samtals **1.150 bílastæði**.

Í köflum 6.3-6.6 verður skoðað hvort fækki mega bílastæðum frá grunnútreikningum í samræmi við reglur Reykjavíkurborgar.

6.3 Samnýting bílastæða

Þar sem að sama starfsemi, háskóli, er á lóðinni er ekki hægt að skoða samnýtingu milli ólíkrar starfsemi innan lóðarinnar og þess fyrir utan segir samkvæmt reglum Reykjavíkurborgar að miða skuli við 100% nýtingu bílastæða fyrir skóla á virkum dögum (morgnar og síðdegis). Hins vegar eru í borgarlandi bílastæði við Nauthólsvík fyrir þjónustu og veitingahús. Líklegt er að sjóbaðsaðstaðan sé að mestu notuð um helgar og þegar vel viðrar en þó er ákveðinn fjöldi sem stundar sjósund allt árið. Veitingahús eru í mestri notkun á kvöldin. Eftirfarandi viðmið fyrir nýtingarhlutföll eru notuð fyrir þjónustuna í Nauthólsvík:

Virkir dagar			Laugardagar	
Morgun	Síðdegis	Kvöld	Morgun/Síðdegis	Kvöld
30%	60%	90%	90%	90%

Miðað við fyrrgreind nýtingarhlutföll væri því vel hægt að samnýta með háskólanum 70% af bílastæðunum í borgarlandi á morgnana og 40% síðdegis sem þýðir að fækka megi bílastæðum um **82-143**.

Heildarþörf bílastæða er því **1.007 - 1.068 bílastæði**.

6.4 Deilibílar og rafskútuleigur

Í dag býður Zipcar deilibílaþjónusta upp á að leigja bíl frá Háskólanum í Reykjavík. Frátekin eru 2 bílastæði fyrir deilibíla.



Mynd 6.2 Deilibílastæði Zipcar við Háskólann í Reykjavík.

Í reglum Reykjavíkurborgar um fjölda bíla- og hjólastæða kemur fram að rannsóknir hafi sýnt fram á að einn deilibíll geti komið í staðinn fyrir 5-20 einkabíla. Deilibílarnir nýtast starfsfólki og nemendum yfir daginn ef þörf er á að reka erindi á bíl.

Skipta má út 3-5 bílastæðum fyrir eitt deilibílastæði. Þar sem 2 deilibílastæði eru á lóðinni er því hægt að fækka bílastæðum um 10.

Heildarþörf bílastæða er því $(1.199 - 1.260) - 10 + 2 = 999 - 1.060$ bílastæði.

Einnig ber að hafa í huga að margar rafskútuleigur hafa riðið sér til rúms í Reykjavík og eru oftast rafskútur fyrir utan háskólann tilbúna til leigu. Þetta býr til sveigjanleika og valmöguleika í ferðavali.

6.5 Samgöngustefna vegna samgöngusamninga

Við Háskólann í Reykjavík er rekin samgöngustefna sem stuðlar að aukinni notkun vistvænna ferðamáta á meðal starfsfólks fyrirtækisins. Sem liður í þeirri stefnu getur starfsfólk sem hjólar, gengur eða tekur strætó í og úr vinnu að jafnaði þrjá daga í viku átt kost á samgöngustyrk frá skólanum. Styrkirnir eru í boði fyrir starfsfólk í a.m.k. 50% starfi. Í dag nýta 57 starfsmenn sér þennan styrk.

Með innleiðingu samgöngustefnu fyrir svæði eða starfsemi á viðkomandi svæði er mögulegt að draga úr fjölda bílastæða sem nemur 10%. Ef bílastæðum er fækkað vegna samgöngustefnu, skal innleiðing stefnunnar vera hluti af ákvæðum skipulags.

Í skýrslu VSÓ Ráðgjafar *H-kort í Vatnsmýri* kom í ljós að nemakort í strætó og samgöngusamningar séu líkleg til að stuðla að hærri hlutdeild strætó og annarra vistvænna ferðamáta. H-kort eru að erlendri fyrirmynd og væru afhent nemendum í upphafi skólaárs og kostnaður þeirra felldur inn í skólagjöld. Vilji nemendur ekki nýta sér þau hafa þeir frest til að skila þeim inn og fá endurgreitt. H-kort væru á afsláttarkjörum eins og nemakort Strætó í dag og mætti túlka sem samgöngusamning milli nemenda og skólans.

Bílastæðum var ekki fækkað vegna samgöngusamninga eða mögulegs H-korts þar sem slíkir samningar eru aðeins við starfsfólk í dag.

6.6 Nálægð við almenningssamgöngur

Fyrir íbúðahúsnæði á svæði 1 má fækka bílastæðum um 10% ef uppbygging er í innan við 400 – 600 metra göngufjarlægð frá tveimur stoppistöðvum sem veita aðgengi að tveimur leiðum með gott/hátt þjónustustig almenningssamgangna.

Ekki er gefið upp í reglum Reykavíkurborgar hvernig fækka má bílastæðum fyrir aðra starfsemi vegna nálægðar við almenningssamgöngur. Í kafla 6.2 voru breytingar í almenningssamgöngum og þá sérstaklega gerð Borgarlínu og brúar yfir Fossvog hafðar í huga við mat á kröfum um grunnfjölda bílastæða. Hér verður því ekki fækkað bílastæðum vegna þessa liðar.

6.7 Niðurstöður bílastæðamats

Grunnpörf bílastæða er **1.150 bílastæði**. Vegna samnýtingar og deilibílaþjónustu mætti fækka bílastæðum niður í **999 – 1.060 bílastæði**.

Í dag eru 1.084 bílastæði á lóð skólans en hins vegar er gert ráð fyrir í deiliskipulagstillögu að um 200 bílastæði falli út vestan megin við háskólann vegna uppbyggingarinnar. Í borgarlandi eru 204 bílastæði en vegna starfsemi í Nauthólsvík er ekki hægt að ganga að vísu að nota öll þau stæði fyrir starfsemi við háskólann. Alls eru því í boði að hámarki 1.088 bílastæði en vegna samnýtingar með starfsemi í Nauthólsvík eru um 1.027 bílastæði í boði á morgnana og 966 síðdegis. Bílastæðaþörf Háskólans var metin 999-1.060 bílastæði og er því talið að núverandi stæði anni því.

Til að uppfylla ákvæði byggingarreglugerðar skal gera ráð fyrir 11 bílastæðum fyrir hreyfihamlaða af þeim 884 bílastæðum sem eftir verða á lóð skólans. Fyrir atvinnuhúsnæði skal eitt stæði af hverjum 5 vera útbúið tengibúnaði fyrir hleðslu rafbíla. Að auki skal vera tengibúnaður við öll bílastæði ætluð hreyfihömluðum.

7 Hjólastæðamat

Fyrir háskóla skal gera að lágmarki ráð fyrir 30-60 hjólastæðum á hverja 100 nemendur samkvæmt reglum Reykjavíkurborgar. Að auki skal gera ráð fyrir að 20% hjólastæða séu í læstu rými (langtímastæði) og að 80% stæða séu staðsett næst inngangi (skammtímastæði). Mælt er með því að helmingur hjólastæða við inngang sé yfirbyggður.

Þar sem gert er ráð fyrir um 7.000 nemendum í nýju skipulagi þyrfti m.v. fyrrgreind viðmið 2.100-4.200 hjólastæði fyrir nemendur. Hér hafa ekki verið taldir með nemendur Opna Háskólans og Skemu en námskeið Skemu eru t.d. oftast haldin um helgar og á sumrin þegar aðrir nemendur eru ekki við skólann. Fjöldi hjólastæða fyrir kennara er ekki tekinn sérstaklega fyrir í reglum Reykjavíkurborgar en raunhæft er að áætla að sama gildir um starfsfólk og nemendur, framtíðarstarfsmannafjöldi með fastráðnum, lausráðnum og starfsfólki nýsköpunargarða er áætlaður 1.750 manns og þyrfti því 525-1.050 hjólastæði fyrir starfsfólk.

Eins og komið var inn á í kafla 6.1 er ekki talið að allir nemendur og starfsfólk komi til skólans daglega og var áætlað að um 74% mæta daglega óháð ferðamáta. Því mætti endurskoða hjólastæðapörfina út frá því.

$$((7.000+1.750)*0,74) *(0,3-0,6) = \mathbf{1.943-3.885 \text{ hjólastæði}}$$

Í dag er ný læst 60 m² hjólageymsla á tveimur hæðum fyrir nemendur og starfsfólk nálægt inngangi skólans, geymslan rúmar 80 hjól og sést á mynd 7.1. Að auki er í kjallara skólans læst hjólageymsla fyrir starfsfólk skólans sem rúmar um 100-200 hjól.

Á mynd 3.1 í kafla 3 sést að gert er ráð fyrir tveimur hjólageymslum til viðbótar samkvæmt tillögum deiliskipulags. Séu þær að sömu stærð og geymslan á mynd 7.1 bætast við 160 hjólastæði í læstum geymslum. Samtals ættu þá að vera rými fyrir allt að 440 hjól í læstum geymslum.

Í ljósi þess fjölda hjóla sem nú er hægt að geyma í læstum geymslum og fyrirhuguðum læstum geymslum á svæðinu þykir raunhæft að hafa fjölda

hjólastæða í læstu rými hærri en reglur Reykjavíkurborgar segja til um, eða um 30%.

Fjöldi hjólastæða samkvæmt viðmiðum Reykjavíkurborgar og með endurskoðuðum viðmiðum má sjá í töflu 7.1.

Tafla 7.1 Viðmið um fjölda hjólastæða við Háskólann í Reykjavík.

Viðmið RVK	Endurskoðað viðmið	Langtímastæði (30%)	Skammtímastæði (70%)
2.625-5.250	1.943-3.885	583-1.166	1.360-2.720

Ef skoðaður er fjöldi ferða með hjóli að og frá reitnum í tilfelli breyttra ferðavenja, sjá dálk lengst til hægri í töflu 5.1, má sjá að áætlað er að u.þ.b. 2.500 kæmu hjólandi að reitnum á sólarhring og er því hér talið heppilegra að miða við neðri mörk hjólastæða. Þær tölur miða þó við áætlað uppbyggingarmagn en ekki fyrirhugaðan nemenda- og starfsmannafjölda. Einnig mætti gera ráð fyrir að það sé svipað nýtingarhlutföll á hjólastæðum, eins og á bílastæðum í dag, eða 0,45%.

Samkvæmt ofangreindu þyrfti **583 langtímahjólastæði** í læstri geymslu og mætti því bæta við einni læstri hjólageymslu að auki við fyrirhugaðan fjölda geymslna samkvæmt mynd 3.1 til að ná því viðmiði.

Vegna þeirrar gríðarlegu aukningu sem hefur orðið í notkun og aðgengi á leigu á rafskútum og rafhjólum ætti að skoða skammtímahjólastæði með það í huga. Í kafla 6.4 var komið inn á deilibíla og að rannsóknir hafi sýnt að einn deilibíll komi í stað 5-20 einkabíla og í reglum Reykjavíkurborgar er talað um að eitt deilibílastæði komi í stað 3-5 bílastæða. Ef gert er að ráð fyrir að á reitnum sé lagt um 5-10 rafskútum í 400 m radíus að jafnaði mætti því fækka skammtímahjólastæðum um allt að 25-50. Gert er því ráð fyrir að rými og aðstaða fyrir deilihjól og rafskútur samnýtist öðrum skammtíðahjólastæðum á lóðinni. Samkvæmt þessu þarf því **1.310 skammtímahjólastæði** á yfirborði nálægt inngöngum skólans, helmingur þeirra eða **655 hjólastæði** skulu vera yfirbyggð.

Heildarfjöldi hjólastæða þarf því að vera samtals **1.893 hjólastæði** sé gert ráð fyrir að deilihjól og rafskútur nýtist með skammtímastæðum.



Mynd 7.1 Ný læst hjólageymsla á tveimur hæðum við Háskólann í Reykjavík.

Við hönnun hjólastæða er mikilvægt að hafa í huga að notendur þeirra þurfa að upplifa sig og hjólin sín örugg, en það getur m.a. verið tryggt með góðri lýsingu. Einnig er mikilvægt að hjólastæði styðji vel við hjólið og að hægt sé að læsa stölinu föstu, t.d. við hjólaboga.

8 Kolefnislosun

Samkvæmt Umhverfisstofnun Evrópu (EEA) var meðal útblástur nýrra bíla árið 2018 um 120 g CO₂/km. Samkvæmt umferðarspá svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins, sviðsmynd B2 sem gerir ráð fyrir að markmið um breyttar ferðavenjur gangi að mestu eftir, fyrir árið 2030, er meðallengd bílferða áætluð 5,77 km. Miðað við áætlaða ferðamyndun vegna uppbyggingarinnar, 12.242 ferðir á sólarhring (sjá töflu 5.1), mun kolefnislosun vegna bílferða verða um 8.480 kg CO₂ á sólarhring. Til samanburðar er losunin í dag áætluð 4.360 kg CO₂ á sólarhring og ef gert er ráð fyrir að ferðavenjur breytist ekki frá núverandi ástandi væri losunin 10.960 kg CO₂ á sólarhring í kjölfar uppbyggingarinnar.

Áætlaður útblástur frá strætisvögnum er 101 g CO₂ á hvern farþegakílómetra (ECF, 2011). Útreiknuð ferðamyndun vegna uppbyggingarinnar er 2.533 ferðir á sólarhring með almenningssamgöngum (sjá töflu 5.1, breyttar ferðavenjur). Gert er ráð fyrir að meðallengd ferða með strætó sé um 6 km, því ef þær eru styttri er líklegra að fólk gangi eða hjóli frekar en að taka strætó. Út frá þessum forsendum fæst að kolefnislosun vegna uppbyggingarinnar verði um 1.530 kg CO₂ á sólarhring vegna almenningssamgangna. Hér er gert ráð fyrir að allar ferðir verði farnar með dísel vögnum sem er óraunhæft þar sem stefnt er að því að lokið verði við orkuskipti Strætó eigi síðar en 2040 og að nú þegar eru 14 þeirra rafmagnsvagnar.

Áætlaður útblástur vegna hjólræða er 21 g CO₂/km, þar sem tekið er mið af kolefnislosun við framleiðslu hjóla og orkunnar sem hjólræðamaður notar í að hjóla (ECF, 2011). Niðurstaða dreifilíkans VSÓ Ráðgjafar fyrir hjólræðar leiddi í ljós að áætluð meðallengd ferða hjólandi er 4,7 km. Útreiknuð ferðamyndun vegna uppbyggingarinnar er 5.066 ferðir á sólarhring hjólandi (sjá töflu 5.1, breyttar ferðavenjur). Því má áætla að útblástur frá hjólræðum vegna uppbyggingarinnar sé um 500 kg CO₂ á sólarhring. Líklegt er að þetta sé ofmat þar sem margar þessara ferða gætu verið styttri en 4,7 km.



Mynd 8.1 Hugmynd að brú yfir Fossvog.

9 Niðurstöður

Deiliskipulagstillagan gerir ráð fyrir uppbyggingu á lóð Háskólans í Reykjavík og heimildir eru til fyrir meiri uppbyggingu. Gert er ráð fyrir að fjöldi starfsfólks og nemenda tvöfaldist frá því sem er í dag.

Nauthólsvegur tengir bíla og strætisvagna við reitinn og þykir gatnakerfið undir töluverðu álagi í dag með röðum á annatíma. Fyrirhugað er að leggja brú yfir Fossvog fyrir almenningssamgöngur, hjólandi og gangandi. Mun sú framkvæmd bæta mikilvægri tengingu við reitinn. Fyrsti leggur Borgarlínu mun fara í gegnum reitinn með yfirbyggðri stoppistöð við skólann.

Samgöngumatið leiðir í ljós að ferðir að og frá reitnum munu aukast til muna í kjölfar uppbyggingarinnar. Þrátt fyrir að markmið um breyttar ferðavenjur gangi eftir mun bílferðum að og frá reitnum fjölga. Umferðarmagnið er þó talið innan afkastagetu 1+1 vegar. Hins vegar bætist umferð frá öðrum reitum við norðar á Nauthólsvegi, fyrir utan reitinn sem samgöngumatið náði til. Ástæða er til að áætla að umferðaraukningin norðar á Nauthólsvegi leiði af sér að skoða þurfi stækkun gatnamóta við Flugvallarveg.

Samkvæmt ferðavenjukönnunum ferðast flestir nemendur með einkabíl að skólanum í dag. Hins vegar mælist vilji fyrir því að breyta um ferðamáta í sömu könnunum. Rúmlega helmingur af starfsfólki skólans segist ferðast oftast með einkabíl og því töluverður fjöldi sem ferðast með öðrum ferðamátum en einkabíl til skólans. Fjöldi starfsfólks sem segist mæta með bíl þrisvar í viku eða oftar hefur fækkað á milli ára í ferðavenjukönnunum starfsfólks.

Þær leiðir sem stuðla að því að forsendur samgöngumatsins um breyttar ferðavenjur gangi eftir eru:

- Bílastæðastýring með gjaldskyldu
- Hágæða almenningssamgöngur
- Samgöngusamningar við starfsfólk

- Niðurgreidd strætókort fyrir nemendur sem eru felld inn í skólagjöld
- Sveigjanleiki í vinnutíma
- Fjarvinna að hluta
- Góð aðstaða fyrir hjólréiðafólk

Lagt var mat á fjölda bíla- og hjólastæða fyrir reitinn vegna uppbyggingarinnar samkvæmt reglum Reykjavíkurborgar um fjölda bíla- og hjólastæða í Reykjavík.

Áætluð bílastæðapörf fyrir nemendur og starfsfólk var metin **999-1.060 bílastæði**. Í dag eru 1.288 bílastæði við skólann ef tekin eru með bílastæði í borgarlandi en samkvæmt deiliskipulagstillögu munu um 200 bílastæði falla út við uppbygginguna og eftir standa því 1.088 bílastæði. Því er talið að núverandi bílastæðafjöldi sé fullnægjandi og ekki þurfi að fjölga bílastæðum.

Hjólastæði fyrir starfseminna þurfa að vera að lágmarki **1.893** og skulu **583** af þeim vera í læstu rými.

Ferðum með almenningssvögnum mun einnig fjölga umtalsvert en með tilkomu Borgarlínu ætti almenningssamgöngukerfið að anna aukinni eftirspurn en mikilvægt er að skoða að auka tíðni leiða og/eða stækka vagna til að rýmdin í vögnunum sé þægileg.

Þá er einnig talið að göngu- og hjólastígakerfi muni ráða við aukna umferð gangandi og hjólandi vegfarenda að og frá lóðinni þar sem gott stígakerfi er á þessu svæði sem mun batna enn frekar með brú yfir Fossvog.

Kolefnislosun vegna samgangna að/frá reitnum var metin vegna uppbyggingarinnar og mun losun frá umferð bíla næstum tvöfaldast frá því sem er í dag. Ef ferðavenjum verður ekki breytt mun losunin aukast enn frekar. Það er því mikilvægt að stuðla að vistvænum ferðamátum um reitinn og mun tilkoma Borgarlínu, gerð brúar yfir Fossvog og aðgerðir við skólann sem upptaldar voru hafa mikið að segja.

10 Heimildir

Arkís arkitektar (2020). *Breyting á deiliskipulagi Háskólans í Reykjavík vegna Borgarlínu*. Deiliskipulagsupprættir á vinnslustigi sendir í tölvupósti (Björn Guðbrandsson, starfsmaður Arkís arkitekta), september 2020.

European Cyclists Federation ASBL. (2011). *Cycle more Often 2 cool down the planet!: Quantifying CO2 savings of cycling*. Belgía

European Environmental Agency. (2019). *Average carbon dioxide emissions from new passenger cars*. Sótt af https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/daviz/average-emissions-for-new-cars-5#tab-chart_1

Gallup (2020). *Ferðir íbúa höfuðborgarsvæðisins, október- nóvember 2019*. Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið, Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, Vegagerðin, Samgöngustofa og Isavia. Sótt af https://www.stjornarradid.is/library/01--Frettatengt--myndir-og-skrar/SAM/02_Hofudborgarsvæðið.pdf

Háskólinn í Reykjavík (2020). Háskólinn í Reykjavík, vinnustaðagreining starfsfólks 2019. Gögn fengin í tölvupósti (Hákon Örn Arnþórsson, starfsmaður Háskólans í Reykjavík), október 2020.

Háskólinn í Reykjavík (2020). Tölur um fjölda starfsfólks og framtíðaruppbygging. Gögn fengin í tölvupósti (Hákon Örn Arnþórsson, starfsmaður Háskólans í Reykjavík), október 2020.

Maskína (2019). *Ferðavenjukönnun fyrir nemendur Háskólans í Reykjavík*, lögð fyrir dagana 16. október til 11. nóvember 2019.

Mbl.is/Árvakur hf. (2020). *Tveggja hæða yfirbyggð hjólastæði við HR*. Frétt frá 01.10.2020, sótt af: https://www.mbl.is/frettir/innlent/2020/10/01/tveggja_haeda_yfirbyggd_hjolaestadi_vid_hr/?fbclid=IwAR2hCKzQD1nM4YkikvA2XYQWiCYMmARSynX2YuqOiXLssirpaOEvKzwXTz8

Reykjavíkurborg. (2007) *Deiliskipulag Háskólinn í Reykjavík Yfirlitsmynd*. Febrúar 2007. Sótt af:

https://lukurskjol.reykjavik.is/skipulagssja/upplysingar/DSK_PDF/HR_2007.pdf

Reykjavíkurborg. (2014). *Aðalskipulag Reykjavíkur 2010 – 2030*. Reykjavík: Umhverfis- og skipulagssvið.

Reykjavíkurborg. (2018). *Reglur um fjölda bíla- og hjólastæða í Reykjavík*. Reykjavík.

Reykjavíkurborg. Umferðartalningar í nágrenni HR síðastliðin 1-3 ár. Gögn fengin í tölvupósti (Björg Helgadóttir, starfskona Reykjavíkurborgar), október 2020.

Reykjavíkurborg. Bílastæði í Reykjavík – vefsíða fyrir starfsmenn.

Strætó Bs. Gagnvirkt kort af nýju leiðaneti. Sótt af:

<https://platform.remix.com/map/c4cedc1?lang=is&layer=hifi&latlng=64.11286,-21.96385,11.85>

Strætó Bs. Tímatöflur. Sótt í október 2020 af: <https://straeto.is/is/timatoflur/1>

VSÓ ráðgjöf (2016). *Hjólalíkan, Dreifilíkan fyrir hjólandi umferð*. Rannsóknarverkefni fyrir Vegagerðina.

VSÓ Ráðgjöf. (2017). *Umferðarspá fyrir 2030 vegna svæðisskipulagsbreytinga: Forsendur og niðurstöður*. Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, Reykjavík.

VSÓ Ráðgjöf (2020). *H-kort í Vatnsmýri*. Unnið fyrir Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar, skrifstofu Samgöngustjóra og borgarhönnunar.

Þjóðskrá Íslands. Fasteignaskrá. Tölur um byggingarmagn, sótt af <https://www.skra.is>

11 Heimildaskrá mynda

Forsíðumynd: Háskólinn í Reykjavík. Mynd sótt af forsiðu heimasíðu HR
<https://www.ru.is>

Mynd 1.1. Reykjavíkurborg (2007). *Deiliskipulag Háskólinn í Reykjavík*
Yfirlitsmynd. Febrúar 2007.

Mynd 2.1 Loftmynd úr Borgarvefsjá.

Mynd 3.1 Arkís arkitektar (2020). *Breyting á deiliskipulagi Háskólans í*
Reykjavík vegna Borgarlínu. Deiliskipulagsuppdættir á vinnslustigi sendir í
tölvupósti (Björn Guðbrandsson, starfsmaður Arkís arkitekta), september
2020.

Mynd 4.1 Mynd unnin í umferðarlíkani VSÓ með kort frá
<https://www.google.is/maps> undir.

Mynd 4.2 Háskólinn í Reykjavík. Samgöngukort HR. Sótt í október
2020 af <https://www.ru.is/lifid-i-hr/samgongukort/>

Mynd 5.1 Strætó Bs. Hugmyndir að leiðakerfi. Sótt í október 2020 af
<https://www.straeto.is/is/um-straeto/nytt-leidanet>

Mynd 6.1 Reykjavíkurborg. Bílastæði í Reykjavík – vefsja fyrir
starfsmenn.

Mynd 6.2 Kristjana Erna Pálsdóttir. Ljósmynd af bílastæði HR.

Mynd 7.1 Kristjana Erna Pálsdóttir. Ljósmynd af hjólageymslu við HR.

Mynd 8.1 Vegagerðin (2020). Mynd úr frétt Vegagerðarinnar frá
06.08.20, sótt af: [http://www.vegagerdin.is/upplýsingar-og-utgafa/frettir/mat-](http://www.vegagerdin.is/upplýsingar-og-utgafa/frettir/mat-metid-huglaegt)
metid-huglaegt



Umhverfis- og skipulagssvið
Borgartúni 12-12
105 Reykjavík

Reykjavík 23. júlí 2025
2025070243

Umsögn Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur um mál nr. 786/2025 í skipulagsgátt, Háskólinn í Reykjavík - Breyting vegna borgarlínu og frekari uppbyggingu á svæði 1a og 1b - SN220056

Vísað er til máls nr. 786/2025 í skipulagsgátt, Háskólinn í Reykjavík - Breyting vegna borgarlínu og frekari uppbyggingu á svæði 1a og 1b - SN220056. Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur (HER) hefur farið yfir málið og gögn þess og gefur eftirfarandi umsögn

HER vill benda á að við uppbyggingu háskólasvæðisins kom í ljós talsverð olíumengun á svæðinu og var mengaður jarðvegur fluttur í burtu til meðhöndlunar annarsstaðar. Á þeim tíma fóru ekki fram eins umfangsmiklar rannsóknir á jarðvegsmengun og gerð er krafa um í dag. Þó umtalsverð jarðvegsskipti hafi farið fram á svæðinu er ekki hægt að útiloka að jarðvegsmengun finnist á svæðum sem þegar hefur verið raskað en jafnframt er gert ráð fyrir í skipulaginu að raskað verði svæðum sem eru óröskuð eftir fyrri framkvæmdir. Kanna þarf hversu umfangsmikil jarðvegsskipti voru á svæðinu og meta hvort þörf sé á frekari jarðvegsrannsóknum á röskuðum svæðum, eins þarf að kanna hvort mengun sé til staðar á þeim svæðum sem stendur til að raska skv. breyttu deiliskipulagi. Jarðvegur þarf að uppfylla skilyrði í reglugerð nr. 1400/2020 um mengaðan jarðveg.

HER vill einnig benda á að skýrt þarf að vera í skilmálum hver skuli annast um viðhald og rekstur blágrænna ofanvatnslausna sem fyrirhugað er að koma fyrir skv. deiliskipulagstillögunni.

Virðingarfyllt

f.h. Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur

Svava S. Steinarsdóttir
Verkefnastjóri



Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar
Borgartún 12-14
105 Reykjavík

Reykjavík 22. júlí 2025

Efni: Umsögn Veitna vegna um breytingu á deiliskipulags Háskólans í Reykjavík – Breyting vegna Borgarlínu og frekari uppbyggingar á svæði 1a og 1b

Mál 786/2025

Veitur hafa fengið til umsagnar deiliskipulagstillögu Háskólans í Reykjavík. Í breytingartillögunni sem lögð er til felst breyting deiliskipulags Háskólans í Reykjavík vegna legu borgarlínu í gegnum svæðið og frekari uppbyggingar við háskólann.

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

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

Í ljósi fyrirhugaðrar þéttingar og aukinnar starfsemi á svæðinu mun raforkuþörf aukast verulega. Veitur telja nauðsynlegt að gera ráð fyrir nýrri dreifistöð til að anna eftirspurn rafmagns. Veitur óska eftir að skilgreind verði 5x7 metra lóð fyrir dreifistöð við suðvesturhorn reits 1.757.102, eða eins nálægt því svæði og mögulegt er. Staðsetning lóðar þarf að vera ákveðin í nánú samráði við Veitur.

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

Virðingarfyllst,
f.h. Veitna

Helga Rún Guðmundsdóttir



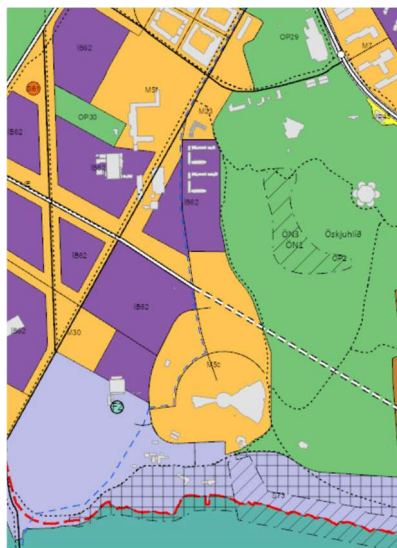
Reykjavík, 30. september 2025
SN220056 (SS)

Háskólinn í Reykjavík

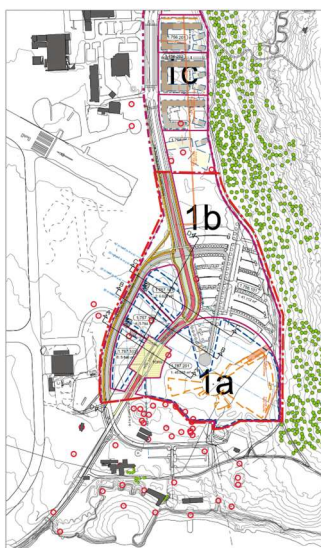
Breyting á deiliskipulagi vegna svæðis 1a og 1b

Athugasemdir og svör

Að lokinni auglýsingu er lögð fram að nýju tillaga að breytingu deiliskipulags Háskólans í Reykjavík vegna legu borgarlínu í gegnum svæðið og frekari uppbyggingar við háskólann, samkvæmt uppdrætti og greinargerð Arkís arkitekta dags. þann 6. maí 2025. Einnig er lagt fram samgöngumat VSÓ ráðgjafar, dags. febrúar 2021.



AR 2040



Deiliskipulagstillaga



Loftmynd

Tillagan var auglýst frá 11. júní 2025 til og með 23. júlí 2025. Athugasemdir og umsagnir bárust frá eftirtöldum aðilum:

- Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur
- Veitur
- LEX f.h. Grunnstoða og Háskólans í Reykjavík

Samantekt athugasemda

Athugasemdir Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur

HER bendir á að olíumengun hafi komið í ljós við uppbyggingu háskólans og bendir á að kanna þurfi vel og meta hvort þörf sé á frekari jarðvegsrannsóknnum á röskuðum svæðum. Eins þurfi að kanna ástand á jarðvegi á þeim svæðum sem stendur til að raska skv. tillögunni. Jarðvegur þurfi að uppfylla skilyrði í reglugerð nr. 1400/2020 um mengaðan jarðveg.



Reykjavík



Svar skipulagsfulltrúa

Tekið hefur verið tillit til þessara athugasemda og greinargerð uppfærð. Eftirfarandi kafla hefur verið bætt við skilmála:

1.2.5 Mengun í jarðvegi

Við uppbyggingu háskólasvæðisins kom í ljós talsverð olíumengun á svæðinu og var mengaður jarðvegur fluttur í burtu til meðhöndlunar annarsstaðar. Kanna þarf hversu umfangsmikil jarðvegsskipti voru á svæðinu og meta hvort þörf sé á frekari jarðvegsrannsóknnum á röskuðum svæðum. Eins þarf að kanna hvort mengun sé til staðar á þeim svæðum sem stendur til að raska skv. tillögunni. Jarðvegur þarf að uppfylla skilyrði í reglugerð nr. 1400/2020 um mengaðan jarðveg.

Athugasemdir Veitna

Veitur leggja áherslu á að lagnaleiðir verði sýnilegar og skýrt skilgreindar í deiliskipulaginu og að kvaðir fyrir þær verði sýndar á uppdráttum. Tryggja þurfi að veitukerfi geti þjónað framtíðarþörfum svæðisins án óþarfa raskana eða tafar og mikilvægt sé að veitur og innviðir séu í samræmi við þróun svæðisins. Veitur telja þörf á að gert sé ráð fyrir nýrri dreifistöð til að anna aukinni eftirspurn eftir rafmagni á svæðinu.

Veitur þakka fyrir gott samráð við Borgarlínuteymið og leggja ríka áherslu á áframhaldandi gott samstarf við hönnun og útfærslu verkefnisins.

Svar skipulagsfulltrúa

Skipulagsfulltrúi hefur átt samtalið við Veitur um ábendingarnar og í kjölfarið hafa gögn verið lagfærð. Skilmálakafli **2.8 Veitur** hefur verið uppfærður og skerpt á skilmálum er varða lagnir og dreifistöðvar.

Leiðbeinandi staðsetning dreifistöðvar hefur verið merkt inn á uppdrátt og sömuleiðis 6 m breið kvöð fyrir lagnir á stígum vestan Nauthólsvegar, í samræmi við ósk frá Veitum. Þá er mikilvægt að útfærsla dreifistöðvar innan byggingar sé unnin í nánú samráði við bæði lóðarhafa og Veitur og vísað er í Handbók um dreifistöðvar í byggingum annarra.

Athugasemdir LEX f.h. Grunnstoða og Háskólans í Reykjavík

LEX f.h. Grunnstoða og Háskólans í Reykjavík setur fram athugasemdir við tillöguna í nokkrum liðum. Gerð er athugasemd vegna málsmeðferðar og skyldu til samráðs þar sem samráð hafi skort í aðdraganda auglýsingar tillögunnar. Efnislegar athugasemdir fjalla í megindráttum um samgöngumál á svæðinu, aðgengismál, rask og rekstraráhættu á framkvæmdatíma, auk áhrifa á uppbyggingu háskólans.

Lóðarhafar taka það fram að borgarlínustöð við HR sé mikilvæg framkvæmd sem þeir styðji í grundvallaratriðum, enda geti hún bætt almenningssamgöngur að háskólanum til lengri tíma. Stofnleið 1. lotu borgarlínu verði þó ekki komin í fullan rekstur fyrr en eftir nokkur ár og bent er á þær áskoranir sem geta komið upp varðandi aðgengi að háskólanum á framkvæmdatíma. Í



greinargerðinni séu lausnir á þessu ekki ávarpaðar en grípa verði til aðgerða sem tryggi aðgengi að háskólanum á meðan skipt er um samgöngukerfi.

Tillagan feli í sér umtalsverðar breytingar á aðkomu að háskólasvæðinu og innra fyrirkomulagi umferðar um lóð HR. Núverandi aðkoma bifreiða að skólanum færir til austurs og mun liggja í gegnum bílastæðasvæðið. Gera megir ráð fyrir miklu raski á svæðinu næstu árin og þannig beinum áhrifum á daglegan rekstur skólustarfsins. Fjöldi bílastæða verði fjarlægður við upphaf framkvæmda borgarlínu og tryggja þurfi agengi, umferðaröryggi og þjónustu að skólanum á framkvæmdatíma. Lóðarhafar leggja til að Reykjavíkurborg og forsvarsmenn borgarlínu vinni sérstakt áhættumat um yfirvofandi framkvæmdir á svæðinu, í samráði við HR, ásamt því að skilgreina mótvægisáðgerðir.

Lóðarhafar gera athugasemd við áform um gjaldskyldu bílastæða þegar borgarlínan verður tekin í notkun. Þá er gerð athugasemd við þann mikla fjölda hjólastæða sem tillagan gerir ráð fyrir og lögð áhersla á að fjöldinn verði endurskoðaður. Hjólastæði innan mannvirkja taki rými frá annarri starfsemi. Þó er tekið fram að lóðarhafar styðji almennt markmið Reykjavíkurborgar um að auðvelda hjólréiðar.

Lóðarhafar leggja megináherslu á að tillagan hamli ekki framtíðarvexti og þróun HR en skólinn hafi skýra framtíðarsýn um stækkun og eflingu starfsemi sinnar á svæðinu. Þá sé í tillögunni ekki fjallað um það svæði sem merkt er sem „Svæði 2“ á gildandi uppdrætti.

Lóðarhafar undirstrika mikilvægi þess að samræma alla hönnun sem á sér stað á svæðinu; borgarlínustöð, uppbyggingu háskólans o.s.frv. Þá þurfi öll kostnaðarskipting vegna framkvæmda að vera skýr.

Svar skipulagsfulltrúa

Tillagan hefur verið samvinnuverkefni Reykjavíkurborgar og Háskólans í Reykjavík undanfarin ár (2020-2025). Háskólinn hefur átt fulltrúa í starfshóp á öllum vinnslutímanum og hefur samstarf verið gott. Í apríl 2025, áður en tillagan var samþykkt til auglýsingar, var hún lögð fyrir fulltrúa HR til rýni. Skipulagsfulltrúi hefur farið yfir framangreindar athugasemdir með fulltrúum Háskólans í Reykjavík og eru aðilar sammála um mikilvægi þess að eiga áfram gott samtal við uppbyggingu og þróun svæðisins.

Annað af tveimur meginmarkmiðum breytingartillögunnar er að skilgreina legu nýrrar borgarlínu í gegnum svæðið, auk nýrrar biðstöðvar við torg vestan skólabyggingarinnar. Áhersla er á að tryggja flæði borgarlínu og hlutverk hennar sem meginamgöngumáti á svæðinu. Við þessa breytingu eru öll samgöngumál á svæðinu endurskoðuð, hér á meðal fjöldi og fyrirkomulag bíla- og hjólastæða. Unnið var samgöngumat fyrir svæðið (VSÓ 2021) og byggir tillagan á þeim greiningum sem þar eru gerðar.

Sá fjöldi bílastæða sem þarf að víkja við upphaf framkvæmda gerir það vegna staðsetningar bílastæðanna í vegstæði og/eða innan framkvæmdasvæðis borgarlínu og nýs torgs. Önnur bílastæði eru óbreytt. Áform um að gjaldskylda verði sett á bílastæði þegar borgarlínan hefur akstur um svæðið hafa verið rædd við lóðarhafa í ferlinu og legið fyrir um nokkurt skeið.

Skipulagsfulltrúi tekur undir mikilvægi þess að tryggja aðgengi að svæðinu og skólanum á öllum framkvæmdatímanum. Fleiri uppbyggingarverkefni eru í ferli meðfram Nauthólsvegi og mikilvægt



að samræma tímalínur og kortleggja hjáleiðir. Vinna við samræmingu og lausnir á umferðarflæðinu á framkvæmdatíma stendur yfir og hafa fulltrúar HR að sjálfsögðu sæti við borðið í því samtali, ásamt öðrum hag- og framkvæmdaaðilum. Það samtal hefur þó ekki áhrif á framsetningu þeirrar breytingartillögu sem hér er til umfjöllunar.

Annað af tveimur skilgreindum meginmarkmiðum breytingartillögunnar er að „*endurskilgreina byggingarheimildir við Háskólann í Reykjavík og styrkja svæðið sem öflugan kjarna fyrir háskólastofnanir og tengd þekkingar- og rannsóknarfyrirtæki.*“ Byggingarreitir, eins og þeir eru settir fram í tillögunni, byggja á óskum HR um stækkun á skólanum og þróun hans til framtíðar. Verði breytingar á þeim áformum hvetur skipulagsfulltrúi lóðarhafa til þess að óska eftir samtali um þær.

Svæðið sem merkt er sem „Svæði 2“ á gildandi deiliskipulagsuppdraetti er utan marka deiliskipulags Háskólans í Reykjavík en innan gildandi deiliskipulags fyrir Reykjavíkurflogvöll.

Niðurstaða

Lagt er til að tillagan verði samþykkt eins og hún er sett fram í lagfærðum gögnum Arkís arkitekta dags. 6. maí 2025 **og síðast breytt 26. september 2025.**

Eftirfarandi breytingar hafa verið gerðar á gögnum sbr. framangreint og eru þær listaðar í greinargerð:

- Kafla 1.2.5 um mengun í jarðvegi bætt við greinargerð.
- Skerpt á framsetningu og skilmálum um staðsetningu og útfærslu dreifistöðva og lagna Veitna í kafla 2.8 *Veitur* og á uppdraetti.

Skipulagsfulltrúi Reykjavíkur



Reykjavík