

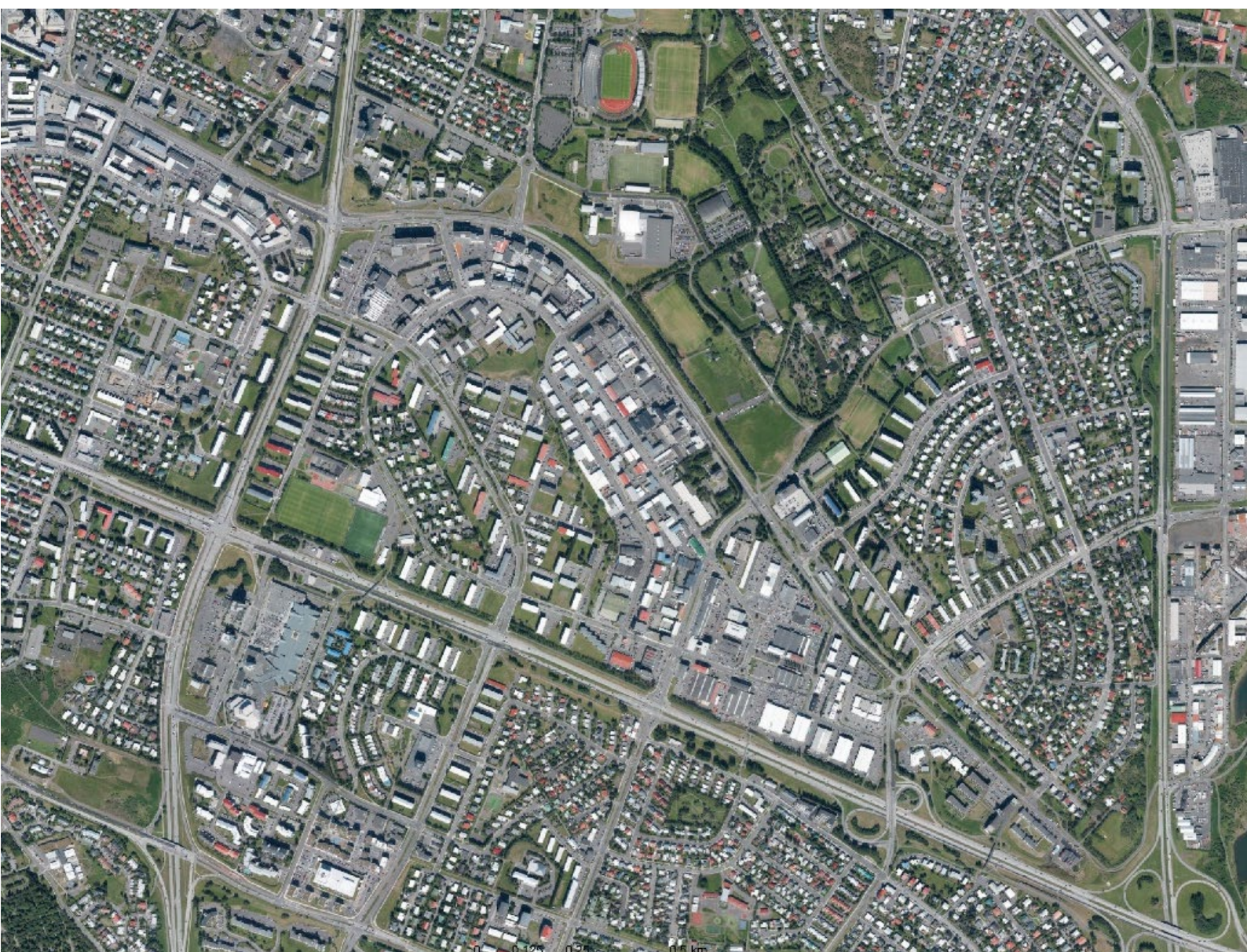


Reykjavíkurborg

Umhverfis- og skipulagssvið, skipulagsfulltrúi

Suðurlandsbraut / Laugavegur – Borgarlínan 1. lota
SKIPULAGS- OG MATSLÝSING VEGNA NÝS DEILISKIPULAGS

sbr. 40. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 og 1. mgr. 14. gr. laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021.



NÓVEMBER 2021

EFNISYFIRLIT

1.	INNGANGUR	1
2.	TILGANGUR.....	1
3.	ÁHERSLUR OG HELSTU VIÐFANGSEFNI	2
3.1	Meginmarkmið	3
4	LÝSING Á UMHVERFI OG STAÐHÁTTUM	3
4.1	Staðsetning og afmörkun svæðis	3
4.2	Deiliskipulagssvæðið	4
4.3	Mörkin og Skeifan.....	4
4.4	Laugardalur	5
4.5	Laugavegur	5
4.6	Náttúru- og Menningarminjar	6
5.	TENGL VIÐ AÐRAR ÁÆTLANIR	6
5.1	Svæðisskipulag Höfuðborgarsvæðisins 2040	6
5.2	Samgöngusáttmálinn.....	7
5.3	Samgönguáætlun 2020-2034	7
5.4	Aðgerðaráætlun ríkisstjórnarinnar í loftslagsmálum	7
5.5	Landsskipulagsstefna.....	7
5.6	Sjálfbær uppbygging.....	8
5.7	Betri samgöngur ohf.....	8
5.8	Græna planið	8
5.9	Seinni framkvæmdalotur Borgarlínunnar.....	8
5.10	Áætluð uppbyggingarverkefni við Suðurlandsbraut og Laugaveg	9
6.	SKIPULAGSÁÆTLANIR	10
6.1	Aðalskipulag Reykjavíkur 2040 – drög í kynningu	10
6.2	Gildandi deiliskipulag á svæðinu	11
6.3	Aðliggjandi deiliskipulagsáætlanir	11
7.	UMHVERFISÁHRIF ÁÆTLUNARINNAR.....	12
8.	SKIPULAGSFERLI	12
9.	HAGSMUNAÆÐILAR OG SAMRÁÐ	13
9.1	KYNNING OG SAMRÁÐ	13
9.2	SAMRÁÐS OG UMSAGNARAÐILAR	13
10	HEIMILDIR.....	14

1. INNGANGUR

Áætlanir um Borgarlínuna byggja á undirbúningi, stefnum og ákvörðunum stjórnvalda undanfarin ár. 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.

Skipulagslýsing þessi tekur til fyrirhugaðra breytinga á göturými Suðurlandsbrautar og Laugavegar vegna Borgarlínu sem eru í samræmi við markmið og stefnu í Landsskipulagsstefnu, svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2040 og tillögu að Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040.

Í svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins – *Höfuðborgarsvæðið 2040* er sérstaklega fjallað um að almenningssamgöngur skuli hafa forgang í gatnakerfinu. Í stefnumótun svæðisskipulagsins um samgöngur er lögð aukin áhersla á fleiri valkosti, samgöngumáta sem taldir eru hagkvæmari og vistvænni en einkabíllinn. Byggt verði upp nýtt hágæðakerfi almenningssamgangna, Borgarlína, sem flytur fjölda fólks á milli helstu kjarna og valinna þróunarsvæða. Auk þess verði kerfi strætisvagna aðlagð að og samþætt við leiðarkerfi Borgarlínunnar.

Í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 var sérstaklega lögð áhersla á öflugri almenningssamgöngur og þar skilgreindar meginleiðir almenningssamgangna þar sem strætisvagnar og önnur farartæki sem þjóna almenningssamgöngum eiga að njóta forgangs. Með forgangi í umferðinni er átt við sérakreinar, þar sem þeim verður við komið, og forgang á ljósastryðum gatnamótum. Í tillögu að Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 hefur verið skerpt enn frekar á þessum áætlunum og lega stofnleiða Borgarlínunnar teiknaðar inn á þéttbýlisuppdrátt aðalskipulagsins. Meðal annars liggur hún upp með Suðurlandsbraut og efri hluta Laugavegar frá Sæbraut að Katrínartúni.

Frumdragaskýrsla að fyrstu lotu Borgarlínunnar kom út 4. febrúar 2021. Í henni er að finna fyrstu heildstæðu tillögurnar að útfærslu Borgarlínunnar frá Ártúnshöfða að Hamraborg. Skýrslan leggur fram vel ígrundaðar tillögur sem leggja grunn að frekari skipulags- og hönnunarvinnu við fyrstu lotu Borgarlínunnar. Skýrslan er þannig mikilvægur grunnur fyrir þau formlegu ferli sem eru nauðsynlegur undanfari að endanlegri ákvörðun um fyrirhugaðar framkvæmdir. Byggir þessi skipulagslýsing að talsverðu leiti á þeirri vinnu sem unnin var við gerð frumdragaskýrslunnar.

Í 40. gr. í skipulagslögum nr. 123/2010 segir að þegar vinna við gerð deiliskipulags hefst skuli sveitarstjórn taka saman lýsingu á skipulagsverkefninu þar sem fram kemur hvaða áherslur hún hafi við deiliskipulagsgerðina. Deiliskipulagið fellur einnig undir lög um umhverfismat framkvæmda og áætlana og er umfangi og áherslum umhverfismats lýst í kafla 7 - *Umhverfisáhrif áætlunarinnar* í samræmi við 1. mgr. 14. gr. laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021.

2. TILGANGUR

Samkvæmt frumdragaskýrslu að fyrstu lotu Borgarlínunnar er lagt til að Borgarlínan verði öll í sérrými á Suðurlandsbraut og efri hluta Laugavegar. Samhliða þeim breytingum á göturýminu er gert ráð fyrir að akreinum fyrir aðra akandi umferð muni fækka, fyrirkomulagi bílastæða úti við Suðurlandsbraut

breytt og þeim fækkað og aðgengi virkra ferðamáta við götuna bætt. Gert er ráð fyrir fimm borgarlínustöðvum á svæðinu sem fyrirhuguð deiliskipulagsbreyting nær til; við Skeifuna, Laugardal, Laugardalshöll, Lágmúla og Hátún.

Fyrirhugaðar breytingar á umhverfi og samgönguskipulagi við Suðurlandsbraut með tilkomu Borgarlínunnar hafa áhrif á ásýnd og umgjörð göturýmisins. Kallar það á samráð við hagsmunaaðila á svæðinu sem hafa ólíkra hagsmuna að gæta og tengingu við aðra fyrirhugaða skipulagsgerð í og við fyrirhugað skipulagssvæði.

Í skipulagslýsingu þessari eru helstu áskoranir og markmið skipulagsgerðar á svæðinu dregnar fram auk þess sem skilgreindur er hópur hagsmunaaðila á svæðinu sem mikilvægt er að hefja samtal við.

3. ÁHERSLUR OG HELSTU VIÐFANGSEFNI

Suðurlandsbraut og Laugavegur hafa frá samþykkt Aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030 verið tvær af þeim stofn- og tengigötum í Reykjavík sem stefnt er að verði endurhannaðar sem borgargata þar sem leggja skal áherslu á vistvænar samgöngur og hönnun og fegrun göturýmisins.

Í frumdragaskýrslu *Borgarlínunnar* er lagt út með þá útfærslu að akreinum fyrir bílaumferð verði fækkað úr fjórum akreinum í tvær. Gert er ráð fyrir að sérrými borgarlínunnar verði að mestu miðlæg og ein akrein í hvora átt fyrir bílaumferð. Sú breyting er einnig lögð til að vinstri beygjur verði ekki lengur mögulegar nema á hluta gatnamóta.

Samhliða breytingum á göturýminu er gert ráð fyrir að bílastæðum fækki við Suðurlandsbraut. Þær aðgerðir sem lagðar eru til samhliða þessum breytingum eru til þess fallnar að auka gæði umhverfisins og bæta aðgengi við götuna. Er þá ekki síst horft á aðgengi virkra ferðamáta meðfram Borgarlínunni og að henni frá aðliggjandi hverfum.

Meðfram skipulagssvæðinu eru fjölmargir þróunarreitir þar sem gert er ráð fyrir talsverðri uppbyggingu íbúða, skrifstofu og þjónustu. Einnig eru mikil tækifæri til að virkja suðurhluta Laugardalsins og tengja hann betur við nærumhverfi sitt sunnan við Suðurlandsbraut.

Frumdragaskýrsla fyrstu lotu Borgarlínunnar er mikilvægur grunnur að fyrirhugaðri deiliskipulagsgerð Borgarlínunnar við Suðurlandsbraut. Mikilvægt er þó að rýna þau gögn frekar og hafa til hliðsjónar mögulegar breyttar forsendur eða nýjar hugmyndir um uppbyggingu við götuna. Má í því samhengi nefna tvö atriði sem ekki hafa verið útkljáð með skýrum hætti og eru að hluta til óafgreidd í umræddri frumdragaskýrslu:

- Fækkun akreina fyrir bílaumferð við Suðurlandsbraut er stór breyting frá núverandi aðstæðum og liggur fyrir að þessi tiltekna breyting er ekki óumdeild. Skýra þarf hvaða valkostir eru til staðar og sýna hvernig óbreytt umferðarrýmð fyrir bíla á götunni hefði áhrif á greiðfærni borgarlínunnar og gæði borgarumhverfisins við Laugardal.
- Fjöldi og nákvæm staðsetning Borgarlínustöðva við Suðurlandsbrautina er ekki að fullu útkljáð í frumdragaskýrslunni. Eru þrjár stöðvar af fimm á leggnum merktar með opinni staðsetningu og eins óljóst hvernig og hvar seinni lotur borgarlínunnar muni tengjast við stöðvarnar í fyrsta lotunni. Kallar þetta á dýpri rýni um fjölda stöðva og staðsetningar þeirra með tilliti til tenginga

við aðliggjandi hverfi, uppbyggingarreiti og seinni lotur Borgarlínunnar. Verður sú greining unnin í samvinnu við hönnunarteymið sem vinnur að forhönnun fyrstu lotu Borgarlínunnar.

3.1 Meginmarkmið

Horfa þarf til fjölmargra atriða við gerð deiliskipulags fyrir Borgarlínuna um Suðurlandsbraut og Laugaveg. Eftirfarandi atriði verða höfð til hliðsjónar sem helstu meginmarkmið við skipulagsgerðina:

- Vinna tillögu að nýju deiliskipulagi fyrir göturými Borgarlínunnar. Grunnurinn af þeirri vinnu eru þær hönnunartillögur sem lagðar voru fram í *Frumdragaskýrslu fyrstu lotu Borgarlínunnar*. Einnig verða hafðar til grundvallar tillögur frá hönnunarteymi Borgarlínunnar eftir því sem forhönnun vindur fram. (tenging við hönnunarteymi Borgarlínunnar).
- Göturýmið verði endurhannað sem borgargata í samræmi við áætlanir í aðalskipulagi.
- Rými fyrir fjölbreyttari ferðamáta – Greiðar hagkvæmar og skilvirkar samgöngur á höfuðborgarsvæðinu með jafnri uppbyggingu innviða allra samgöngumáta.
- Aukið umferðaröryggi – Stuðla að auknu umferðaröryggi með það að markmiði að draga úr umferðarslysum. Ákvarða útfærslur á gatnamótum sem tryggja greiðfærni Borgarlínunnar og bætt öryggi fyrir virka vegfarendur
- Að bæta aðstöðu gangandi og hjólandi meðfram Borgarlínunni og úr aðliggjandi borgarhverfum eins og kostur er.
- Jaðarsvæði Borgarlínunnar verði skilgreind og lagður grunnur að því að tengingar á milli Borgarlínunnar og aðliggjandi svæða verði sem virkastar og bestar. Horft verði til að skapa góð dvalarsvæði við götuna þar sem við á.
- Bæta græna ásýnd götunnar með auknum gróðri og betra gegndræpi.

4 LÝSING Á UMHVERFI OG STAÐHÁTTUM

4.1 Staðsetning og afmörkun svæðis

Fyrirhuguð deiliskipulagsgerð mun taka á göturými Suðurlandsbrautar og efri hluta Laugavegar og þeim breytingum sem fyrirhugaðar eru í göturýminu og á aðliggjandi jaðarsvæðum. Skipulagssvæðið afmarkast af austurenda Suðurlandsbrautar við leikskólann Steinahlíð og Katrínartúni í vestri. Er þessi leggur Borgarlínunnar um 3,3 km að lengd. Skipulagssvæðið er á milli gildandi deiliskipulagsáætlana norðan og sunnan Suðurlandsbrautar og Laugavegar og má gera ráð fyrir að breyta þurfi afmörkun þeirra samhliða gerð mismunandi deiliskipulagsreita (sjá nánar í viðauka 6.3 og í *Viðauka A*). Á **mynd 1** er sýnd tillaga að afmörkun skipulagssvæðis.

Til hliðsjónar skipulagsgerðinni eru tillögur að útfærslum á göturými Suðurlandsbrautar og Laugavegar sem fram koma í frumdragaskýrslu Borgarlínu.

4.2 Deiliskipulagssvæðið

Deiliskipulagssvæðið er borgarland sem í dag nær yfir Suðurlandsbraut og hluta Laugavegar, auk aðliggjandi hjóla- og göngustíga. Umhverfið er fjölbreytt en því má skipta í þrennt út frá ólíkum einkennum; Suðurlandsbraut við Mörkina og Skeifuna, Suðurlandsbraut meðfram Laugardalnum og efri hluti Laugavegar frá Katrínartúni að Kringlumýrarbraut.



Mynd 1. Afmörkun skipulagssvæðis.

4.3 Mörkin og Skeifan

Svæðið á milli Miklubrautar og Suðurlandsbrautar er vel afmarkað. Austast í Mörkinni hefur á síðustu árum risið myndarleg og þétt byggð af íbúðum fyrir eldri borgara og hjúkrunarheimili þeim tengdum. Vestar, við gatnamót Suðurlandsbrautar og Skeiðarvogs, er lágreist og gisin þjónustubbyggð, umkringd fjölda bílastæða. Með tilkomu Borgarlínunnar má reikna með breytingum á gatnamótum Suðurlandsbrautar og Skeiðarvogs. Samhliða þeim breytingum mætti huga að frekari þróun þessa svæðis og aukinni uppbyggingu. Æskilegt væri, til lengri tíma litið, að byggðin tengdist betur við Suðurlandsbraut en einnig mætti huga að því að tengja svæðið betur við Faxafen og Skeifuna.

Í Skeifunni hafa lengi verið hugmyndir um breytingar á svæðinu og fyrirbyggjandi er rammaskipulag frá árinu 2018 sem gerir ráð fyrir töluverðri uppbyggingu íbúða í bland við verslun og þjónustu. Hluti af umbreytingunni er hafin með samþykktu deiliskipulagi fyrir um 200 íbúðir á horni Grensásvegur og Suðurlandsbrautar.

Norðan við Suðurlandsbraut er grænn ás sem teygir sig frá Elliðaárdalnum og upp að Laugardal sem er vinsælt útivistarsvæði. Mikilvægt er að gæta að hlutverki hans og styrkja á þeim köflum þar sem þrengt hefur verið að honum. Þar þarf þó að huga að því að bæta tengingar frá íbúðahverfunum í Voga- og Heimahverfi við stöðvar Borgarlínunnar á þessum kafla. Helst felast tækifæri í því að umbreyta notkun bensínstöðvarlóðar við Álfheima í blandaðan reit af íbúðum og verslun- og þjónustu. Einnig mætti tengja verslunar- og þjónustukjarnann í Glæsibæ með virkari hætti við Suðurlandsbrautina og þar með Borgarlínuna og mögulega borgarlínustöð.

4.4 Laugardalur

Laugardalurinn er stærsti borgargarður höfuðborgarsvæðisins og eitt vinsælasta útivistarsvæði borgarinnar. Hann er jafnframt mikilvæg miðstöð íþróttaiðkunar, fræðslu og skemmtunar. Ýmis áform hafa verið til umræðu um frekari uppbyggingu íþróttastöðu í Laugardalnum. Mun uppbygging af þeim toga styrkja borgargarðinn enn frekar og auka aðdráttarafl hans og mikilvægi fyrir borgina í heild sinni. Hafa verður að leiðarljósi að ganga ekki á virk græn svæði dalsins og þau frekar aukin og styrkt. Í dag er það dalsins víða illa nýttur en hann mætti styrkja með uppbyggingu tengdri starfsemi dalsins og mótun á landslagi með auknum gróðri og dvalarsvæðum.

Í tillögu að Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 er Suðurlandsbraut skilgreind sem borgargata. Gatan er þannig ein af stofn- og tengibrautum borgarinnar sem lögð hefur verið áhersla á að verði endurhönnuð sem virkt almenningssými og sem umferðaræð fyrir alla ferðamáta. Byggð sunnan við Suðurlandsbraut, frá Grensásvegi að Kringlumýrarbraut, er í dag að miklu leyti aðskilin frá dalnum og lítil tenging þar á milli. Eru þar að mestu leyti skrifstofur, verslun og þjónusta en gert er ráð fyrir að íbúðum í Múlahverfinu muni fjölga, þar með talið á svokölluðum Orkureit, sem staðsettur er á horni Grensásvegur og Suðurlandsbrautar.

Umhverfis byggingarnar eru bílastæði og þröngar gangstéttar sem eru mikið þveraðar af innkeyrslum og er töluverður hæðarmunur á milli lóða. Innviðir fyrir virka ferðamáta sunnan götunnar eru því lélegir og þveranir yfir í dalinn sömuleiðis. Samhliða breytingum á göturýminu gefst tækifæri á að bæta úr tengingum núverandi byggðar við útivistarsvæðið í Laugardalnum.

4.5 Laugavegur

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

Sunnan götunnar frá Nóatúni að Bolholti liggur fyrir rammaskipulag um uppbyggingu og þróun svæðisins, þar með talið svokallaðan Heklureit þar sem einnig liggur fyrir tillaga um uppbyggingu svæðisins. Þarna er gert ráð fyrir nokkuð þéttari randbyggð þar sem íbúðum og blandaðri starfsemi er fléttuð saman. Einnig er gert ráð fyrir að stækka gamla Sjónvarpshúsið við Laugaveg 176 og vera þar með hótelfarfsemi.

Frekari möguleikar til uppbyggingar og þróunar borgarumhverfisins við Laugavegin eru þó ekki takmarkaðir við ofangreint svæði sunnan Laugavegar. Svæðið norðan við götuna er í dag einungis aðgengilegt frá Hátúni og hefur litla tengingu við Laugavegin. Þrátt fyrir mikinn hæðarmun milli Laugavegar og Hátúns eru þar möguleikar til að flétta aukna byggð inn á svæðið saman við þau hús sem standa þar í dag.

4.6 Náttúru- og Menningarminjar

Ekki er talið að framkvæmdir muni hafi áhrif fornleifar, hús í verndarflokki eða jarðfræði eða aðrar náttúrminjar á svæðinu. Gerð verður fornleifaskráninga fyrir allan þann hluta Borgarlínunnar sem skipulagslýsingin fjallar um. Gerð verður húsakönnun fyrir aðlægt hús við Borgarlínuna eftir því sem þörf krefur.

5. TENGLI VIÐ AÐRAR ÁÆTLANIR

Gæta þarf samræmis á milli skipulagsstiga og annarra áætlana. Við gerð deiliskipulags fyrir svæðið verður horft til áherslna og stefnumiða í eftirfarandi stefnum og áætlunum:

5.1 Svæðisskipulag Höfuðborgarsvæðisins 2040

Árið 2015 samþykktu öll sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu svæðisskipulag til ársins 2040. Þar kemur fram sú stefna að Borgarlínan skuli gegna lykilhlutverki við að byggja upp samgöngu- og þróunarárs, sem tengi kjarna sveitarfélaganna saman og bjóði upp á umhverfi þar sem íbúar geti gengið að hágæða almenningssamgöngukerfi og ferðast með fljótum hætti um höfuðborgarsvæðið. Fyrsta lota Borgarlínunnar er í samræmi við samgöngusáttmálann.

Við gerð svæðisskipulagsins var unnin sviðsmyndagreining um þróun byggðar og samgangna og leiddi sú vinna ásamt félagshagfræðilegri greiningu á sviðsmyndunum til breiðrar samstöðu sveitarfélaganna um að breyta þyrfti stefnu í samgöngumálum og styrkja þyrfti almenningssamgöngur verulega.

Í svæðisskipulaginu er kveðið á um að skipulag samgöngukerfis höfuðborgarsvæðisins skuli tryggja skilvirkar samgöngur fyrir íbúa, atvinnulíf og sífellt fleiri gesti. Áhersla er lögð á eflingu hagkvæmra, vistvænna ferðamáta sem auka ekki álag á stofnvegakerfið. Stofnleiðir vega, gatna, almenningssamgangna, göngu og hjólræða myndi heilstæð kerfi sem tengja sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu og stærri hverfiseiningar vel saman. Þessi stofnkerfi eru samþætt þannig að vegfarendur eiga auðvelt með að nota fleiri en einn ferðamáti í hverri ferð kjósi þeir það.

Í svæðisskipulaginu eru sett fram eftirfarandi markmið fyrir árið 2040:

- *Hlutdeild almenningssamgangna í öllum ferðum verði a.m.k. 12%.*
- *Hlutdeild göngu og hjólræða í öllum ferðum verði a.m.k. 30%.*

Borgarlínan og lega samgöngu- og þróunarása var útfærð nánar með sérstakri breytingu svæðisskipulagsins sem samþykkt var af öllum sveitarfélögum á höfuðborgarsvæðinu árið 2018. Með breytingunni var lagður grunnur að legu, viðmiðum um borgarlínubrautir í göturými og vægi svokallaðra stærri tengistöðva. Jafnframt voru sett skýrari viðmið um aukna uppbyggingu meðfram Borgarlínunni á samgöngu og þróunarásum. Borgarlínan er afrakstur umfangsmikils og náins samstarfs

sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu þar sem að baki liggja greiningar á framtíð samgangna á höfuðborgarsvæðinu. Í svæðisskipulaginu kemur fram að mikilvægt sé að umgjörð Borgarlínunnar og byggt umhverfi stuðli að notkun hennar. Það verði gert með þéttingu byggðar á samgöngu- og þróunarásum sem og með mótun umhverfis sem hvetur til aukinnar notkunar almenningssamgangna og annarra vistvænna samgangna.

5.2 Samgöngusáttmálinn

Borgarlínan er hluti af samgöngusáttmála ríkis og sveitarfélagana á höfuðborgarsvæðinu sem felur í sér sameiginlega framtíðarsýn og heildarhugsun um fjölbreyttar samgöngur. Markmið samgöngusáttmálans er að auka umferðaröryggi, bæta samgöngur fyrir alla ferðamáta og minka tafir, stórefla almenningssamgöngur, draga úr mengun af völdum svifryks og losun gróðurhúsalofttegunda til að standa við loftlagsmarkmið stjórnvalda og sveitarfélaga. Samgöngusáttmálin nær einnig til margvíslegra stofnvegaframkvæmda á höfuðborgarsvæðinu.

5.3 Samgönguáætlun 2020-2034

Samgönguáætlun 2020-2034 var samþykkt í júní 2020 af Alþingi og setur fram stefnu ríkisins og markmið um uppbyggingu samgönguinnviða og forgangsörðun. Aðgerðaráætlun 2020-2024 tekur til fyrsta fimm ára tímabils samgönguáætlunar. Framkvæmdáætlun samgöngusáttmálans er hluti af samgönguáætluninni. Í samgönguáætlun er m.a. lögð áhersla á að jafna vægi milli ferðamáta í þéttbýli með það að markmiði að breyta ferðavenjum. Í áætluninni er jafnframt lögð áhersla á að flýta ákveðnum framkvæmdum á höfuðborgarsvæðinu, þ.m.t. framkvæmdum vegna Borgarlínunnar. Samgönguáætlun og aðgerðaráætlun gera grein fyrir framlagi ríkisins til samgöngumála og einstakra framkvæmda, þ.m.t. Borgarlínunnar.

5.4 Aðgerðaráætlun ríkisstjórnarinnar í loftslagsmálum

Í áætluninni er aðgerðum Íslands til að ná markmiðum Parísarsamningsins lýst. Henni er ætlað að stuðla að samdrætti í losun gróðurhúsalofttegunda og leggja grunninn að markmiði stjórnvalda um kolefnishlutleysi Íslands árið 2040. Þar kemur m.a. fram markmið um að draga úr losun frá vega- og gatnasamgöngum. Í aðgerðunum er lögð áhersla á að breyta ferðavenjum. Annars vegar er aðgerð A.1 um innviði fyrir virka ferðamáta og hins vegar aðgerð A.3 um eflingu almenningssamgangna. Markmiðið með aðgerðunum er að losun frá samgöngum á landi árið 2030 hafi dregist saman um 26 þúsund tonn af CO₂ ígildum m.v. árið 2005. Borgarlínunni er ætlað mikilvægt hlutverk við að ná fram þessu markmiði.

5.5 Landsskipulagsstefna

Landsskipulagsstefna felur í sér stefnu ríkisins í skipulagsmálum og almenn sjónarmið til leiðbeiningar við skipulagsgerð sveitarfélaga. Í landsskipulagsstefnu eru m.a. markmið um samgöngur í þéttbýli. Þau snúa að því að sveitarfélögin marki í skipulagi samþætta stefnu um byggð og samgöngur, að áhersla verði lögð á göngu- og hjólavænt umhverfi og að tvinna saman almenningssamgöngur og

byggðaskipulag. Loks segir að gatnaskipulag og gatnahönnun miði að því að skapa bæjarrými og umferðarrými fyrir akandi, hjólandi og gangandi vegfarendur.

5.6 Sjálfbær uppbygging

Í september 2020 lýsti ríkisstjórnin og meginhluti íslensks fjármáلامarkaðar yfir vilja til að nýta fjármagn til að viðhalda sjálfbærri þróun og að taka tillit til alþjóðlegra skuldbindinga Íslands og þeirra viðmiða sem íslensk stjórnvöld hafa sett sér. Þar má nefna markmiðið um kolefnishlutlaust Ísland 2040, markmið Parísarsamkomulagsins og heimsmarkmið Sameinuðu þjóðanna um sjálfbæra þróun 2030.

5.7 Betri samgöngur ohf.

Alþingi samþykkti á vorþingi 2020 lög um heimild til að stofna opinbert hlutafélag um uppbyggingu samgönguinnviða á höfuðborgarsvæðinu. Í byrjun október 2020 gengu ríkið og sex sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu, Garðabær, Hafnarfjörður, Kópavogur, Mosfellsbær, Reykjavík og Seltjarnarnes, frá stofnun opinbers hlutafélags um uppbyggingu samgönguinnviða á höfuðborgarsvæðinu. Tilgangur félagsins, Betri samgöngur ohf. er að hrinda í framkvæmd uppbyggingu samgönguinnviða í samræmi við samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins. Nýja félagið mun hafa yfirumsjón með framkvæmdum vegna uppbyggingar samgangna og fjármögnun þeirra. Ríkið mun eiga stærstan hlut í félaginu, eða 75%, en sveitarfélögin sex 25% hlut sem skiptist eftir íbúafjölda þeirra.

5.8 Græna planið

Græna planið er sóknaráætlun Reykjavíkurborgar sem dregur saman á einn stað helstu lykilverkefni og grænar fjárfestingar í borginni á komandi 10 árum. Það er framtíðarsýn um borgarsamfélag sem einkennist af heilnæmu umhverfi, jöfnum tækifærum og öflugu atvinnulífi sem gengur ekki á náttúruauðlindir.

Borgarlínan er eitt af lykilverkefnum Reykjavíkurborgar á sviði grænna fjárfestinga. Uppbygging á samgönguinnviðum um alla borg mun skila sér í betri samgöngum fyrir alla. Lögð verður áhersla á bjóða fólki upp á fjölbreyttari samgönguvalkosti með minna kolefnisfótspori og hagkvæmni fyrir heimilin í huga. Stærstu uppbyggingarsvæði borgarinnar verða tengd með Borgarlínu og hjólastígum auk þess sem bíllausar samgöngur innan hverfa verða bættar til þess að bæta umferð og lífsgæði innan hverfanna.

5.9 Seinni framkvæmdalotur Borgarlínunnar

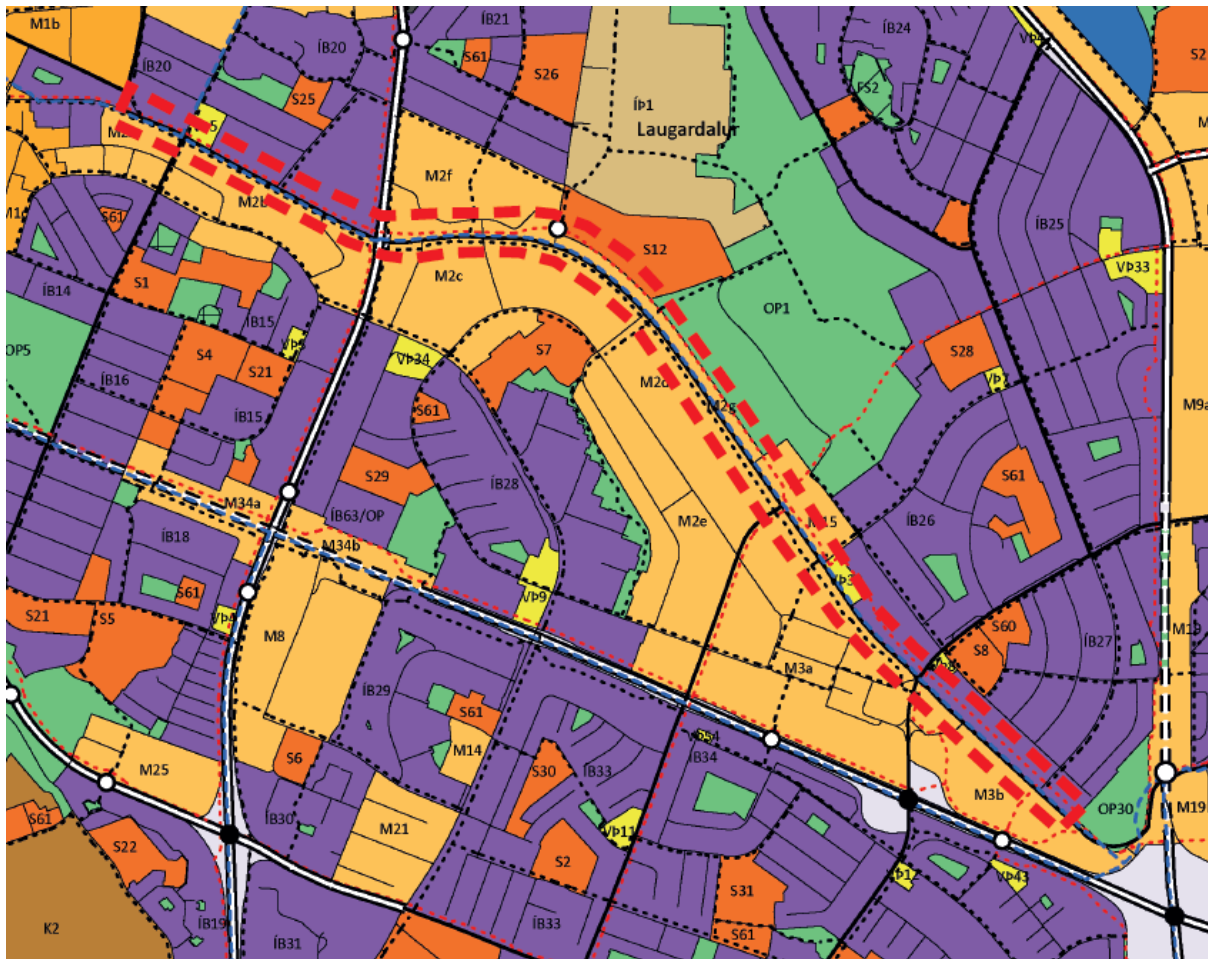
Á tveimur stöðum við Suðurlandsbraut er gert ráð fyrir tengingum við seinni lotur Borgarlínunnar. Annarsvegar er gert ráð fyrir tengingu yfir að stofnleið Borgarlínunnar um Miklubraut. Hinsvegar mun Borgarlínan fara niður með Kringlumýrarbraut og beygja til vesturs inn Laugaveg. Hafa þarf í huga tengingar við þessar lotur Borgarlínunnar við ákvörðun á staðsetningu stöðva og með tillit til mögulegrar rýmisþarfar í kringum stöðvarnar. Ekki hafa verið unnar frumdragaskýrslur fyrir þessar lotur Borgarlínunnar en vonandi verður þeirri vinnu lokið eða að einhverju leiti hafin áður en deiliskipulagsvinnu Borgarlínunnar við Suðurlandsbraut er lokið.

5.10 Áætluð uppbyggingarverkefni við Suðurlandsbraut og Laugaveg

Við Suðurlandsbraut og Laugaveg er fjöldi uppbyggingarverkefna áætluð sem mikilvægt er að horfa til þegar festa á í skipulagi samgönguinnviði á borð við Borgarlínuna. Geta slík verkefni haft áhrif á staðarval fyrir stöðvar Borgarlínunnar og fjölda þeirra með tilliti til þess að aðgengi verði sem best. Eins geta slík verkefni haft áhrif á útfærslur á stígakerfi meðfram Borgarlínunni og að henni.

Eftirfarandi uppbyggingarverkefni eru við þennan hluta Borgarlínunnar. Listinn er ekki tæmandi en dregur fram stærstu verkefnin sem gætu haft áhrif á ætlanir tengdum Borgarlínunni eða öfugt.

- Uppbygging á horni Grensásvegar og Suðurlandsbrautar – Orkureitur og Grensásvegur 1
- Uppbygging í Skeifunni í samræmi við rammaskipulag Skeifunnar – aukin blöndun íbúða og þjónustu.
- Endurnýjun og þétting eldri byggðar í Múlahverfinu með aukinni blöndun íbúða og starfsemi
- Uppbygging á horni Kringlumýrarbrautar og Suðurlandsbrautar – Lágmulí C40
- Uppbygging á Hekllureit og í Holtunum.



Mynd 2. Úrklippa af þéttbýlisupprætti úr tillögu að Aðalskipulagi Reykjavíkur til 2040.

6. SKIPULAGSÁÆTLANIR

6.1 Aðalskipulag Reykjavíkur 2040 – drög í kynningu

Fyrirhugað deiliskipulag er í samræmi við tillögu að Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040. Á mynd 2 má sjá úrklippu af uppfærðum þéttbýlisuppdraetti aðalskipulagsins og er þar lega Borgarlínunnar merkt inn á Suðurlandsbraut og Laugaveg með blárrí punktalínu. Liggur hún að og innan fjölmargra svæða með ólíka landnotkun. Skipulagsvæðið er einnig merkt inn á myndina.

Neðangreint er nánari upptalning og lýsing á svæðunum úr Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040.

ÍB. Íbúðarbyggð, ÍB27 – Vogar, ÍB26 – Heimar, ÍB20 – Tún;

Svæði fyrir íbúðarhúsnæði og nærþjónustu sem því tengist, auk minniháttar atvinnustarfsemi sem samrýmist búsetu eftir því sem nánar er kveðið á um í stefnu skipulagsins.

M2. Hlemmur – Grensás (M2a-M2g):

Fyrst og fremst rýmisfrekar smásöluverslanir, skrifstofur, stofnanir, ýmis ráðgjafar- og þjónustufyrirtæki, hótél og veitingastaðir. Í Múlum er auk þess gert ráð fyrir léttum iðnaði eins og útgáfustarfsemi, prentiðnaði og verkstæðum. Annar iðnaður er almennt víkjandi. Þar sem aðstæður leyfa er íbúðarhúsnæði heimilt, einkum á efri hæðum bygginga [...].

M3. Skeifan – Sogamýri (M3a-M3b):

Miðsvæði (M3a,b). Einkum gert ráð fyrir verslun og þjónustu, skrifstofum, stofnunum og íbúðum. Léttur iðnaður er heimill, en iðnaðarstarfsemi skal almennt vera víkjandi. Á svæði M3b er heimilt að byggja hjúkrunaríbúðir og íbúðir fyrir aldraða.

M15. Glæsibær - Borgarhlutakjarni:

Fjölbreytt verslun, m.a. sérvöruverslun og þjónusta og starfsemi sem þjónar heilum borgarhluta. Verslun og þjónusta, skrifstofur, stofnanir, afþreying og íbúðir, einkum á efri hæðum bygginga.

OP1. Opið svæði – Laugardalur:

Svæði fyrir útivist, aðallega í tengslum við þéttbýli, með aðstöðu sem almennri útivist tilheyrir, svo sem stígum og áningarstöðum, auk þjónustu sem er veitt á forsendum útivistar.

S12. Samfélagsþjónusta – Laugardalshöll

Einkum stofnanir og skrifstofur í tengslum við íþróttastarfsemi og útivist á svæðinu. Þéttleiki nýrrarbyggðar taki almennt mið af yfirbragði núverandi byggðar og nýtingarhlutfalli á aðliggjandi lóðum, sbr. ákvarðanir þar um í hverfis- og eða deiliskipulagi. Stærð svæðis 7,3 ha

VP. Verslun og þjónusta – VP32 (Álfheimar 49 – Nærþjónustukjarni), VP5 (Nóatún – Hverfiskjarni):

Svæði þar sem gert er ráð fyrir verslun og þjónustu, þ.m.t. hótélum, gistiheimilum, gistiskálum, veitingahúsum og skemmtistöðum. (gr. 6.2.c. í skipulagsreglugerð). Á verslun- og þjónustusvæðum í Reykjavík er einkum gert ráð fyrir fjölbættri verslun- og þjónustu og veitingastöðum auk þrífalegar atvinnustarfsemi. Íbúðir eru heimilar, einkum á efri hæðum bygginga.

6.2 Gildandi deiliskipulag á svæðinu

Ekki er í gildi deiliskipulag fyrir götukassa Suðurlandsbrautar og efri hluta Laugavegar.

6.3 Aðliggjandi deiliskipulagsáætlanir

Við skipulagsgerðina verður skoðað hvort og hversu mikið skipulagsmörkum aðliggjandi deiliskipulagsáætlana þarf að breyta. Nái mögulegar breytingar á skipulagsmörkum yfir einhverjar heimildir inni á lóðum verða þær heimildir rýndar samhliða nýju deiliskipulagi.

Eftirfarandi deiliskipulagsáætlanir eiga skipulagsmörk að fyrirhuguðu skipulagssvæði. Alls eru umræddar áætlanir um 16 talsins. Samantekt af deiliskipulagsuppdráttunum er að finna í viðauka A.

Yfirlit yfir þær skipulagsáætlanir sem nýtt deiliskipulag mun hafa áhrif á:

1. Deiliskipulag stgr. 1.471, Suðurlandsbraut 58-76 samþ. 7.7.2016 - síðast breytt 8.9.2017.
2. Deiliskipulag stgr. 1.471, Sogamýri samþ. 16.3.1999 – Síðast breytt árið 2017.
3. Deiliskipulag Vogahverfis samþ. 1.9.2010 – Síðast breytt árið 2020.
4. Deiliskipulag Heimahverfis, skipulag í Langholti, Álfheimar, Goðheimar samþ. 3.2.1956 - síðast breytt árið 2020.
5. Deiliskipulag Álfheimar 74, Glæsibær samþ. 27.3.2001 – Síðast breytt árið 2006.
6. Deiliskipulag Skeifan – Fenin Stgr. 1.46 samþ. 6.11.2001 – Síðast breytt árið 2020.
7. Deiliskipulag Laugardals samþ. 30.1.1987 – síðast breytt árið 2015.
8. Deiliskipulag Suðurlandsbrautar 30,32 og 34 og Ármúla 29 og 31 samþ. 25.7.2000 - síðast breytt árið 2006.
9. Deiliskipulag Suðurlandsbrautar 18-24 og Ármúla 15-27 samþ. 21.8.2001 - síðast breytt árið 2017.
10. Suðurlandsbraut 34/ Ármúli 31 – Orkureitur – í skipulagsferli
11. Deiliskipulag Suðurlandsbrautar, Hallarmúla, Ármúla og Vegmúla samþ. 20.3.2002 - síðast breytt árið 2019.
12. Deiliskipulag Suðurlandsbrautar 2 samþ. 26.9.2000 – síðast breytt árið 2018.
13. Deiliskipulag Sigtúnsreitar Stgr. 1.366 samþ. 14.5.1985 – síðast breytt árið 2020.
 - breyting vegna nýrrar lóðar veitna samþ. 02.07.2020
14. Deiliskipulag fyrir Hátún 10, 12 og 14 samþ. 07.12.1993 – síðast breytt árið 2008.
15. Deiliskipulag Laugavegar 180 samþ. 10.12.1999.
16. Deiliskipulag Laugavegs 168-176 samþ. 01.07.2021.
 - breyting á deiliskipulaginu vegna Hekluareits (Laugavegur 168-174a) er í skipulagsferli.

7. UMHVERFISÁHRIF ÁÆTLUNARINNAR

Heimild til framkvæmda við Borgarlínu sem verður til við gerð deiliskipulagsins fellur undir lög um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021 í flokk B. samkvæmt tl. 10.14 viðauka I. Slíkar framkvæmdir kunna vera háðar mati á umhverfisáhrifum og skulu tilkynntar til Skipulagsstofnunar.

Helstu umhverfisáhrif á þessum legg snúa að breytingum á ásýnd göturýmisins vegna Borgarlínunnar og áhrif á loftgæði og hljóðvist vegna bílaumferðar sem fer eftir Suðurlandsbraut og Laugaveg. Ef dregur úr bílaumferð eins og markmiðið er með breytingu á umhverfi götunnar og aukinni notkun almenningssamgangna mun draga talsvert úr hávaða og loftgæði batna.

Óverulegt rask er áætlað á opnum grænum svæðum í Laugardalnum og við Mörkina. Eitt af markmiðunum við hönnun göturýmisins er að bæta græna ásýnd götunnar með meiri gróðri og aukinni gegndræpu yfirborðsins. Aukin gróður við götuna mun bæta loftgæði, draga úr vindstrengjum og auka líffræðilegan fjölbreytileika í borginni.

Unnin verður umhverfismatsskýrsla samhliða deiliskipulaginu þar sem eftirfarandi umhverfisþættir verða meðal annars til skoðunar:

- Ásýnd borgarrýma
- Hljóðvist og loftgæði
- Lýðheilsa
- Skuggavarp og vindafar
- Vistkerfi - gróður og líffræðilegur fjölbreytileiki
- Menningarminjar
- Íbúasamsetning og -fjöldi
- Samgöngur og umferðaröryggi
- Landnotkun - verslun, þjónusta og samfélagsþjónusta
- Veitumannvirki
- Áfangaskipting og tengdar framkvæmdir

Við umhverfismatið verður stuðst við umhverfisviðmið og markmið í stefnuskjölum stjórnvalda, lögum og reglugerðum sem varða viðfangsefni deiliskipulagsins. Við vinnslu deiliskipulagsins verður litið til fyrirliggjandi gagna í matsferli og hönnun Borgarlínunnar. Ef umhverfismatið leiðir í ljós neikvæð áhrif deiliskipulagsins á tiltekna umhverfisþætti verður brugðist við því með breytingu á tillögu eða aðgerðum til að draga úr áhrifum svo sem skilmálum um mótvægisaðgerðir, eftir því sem þörf er á.

8. SKIPULAGSFERLI

Stefnt er að því að deiliskipulagssvæðinu verði skipt upp í 3-5 deiliskipulagsreiti sem unnir verða í áföngum eftir því sem forhönnun fyrir göturými Borgarlínunnar vindur fram.

Eftirfarandi eru drög að skipulagsferlinu og helstu tímasetningum, birt með fyrirvara um breytingar sem kunna verða vegna uppskiptingar skipulagsvinnunar og samþættingu við forhönnun Borgarlínunnar á þessum kafla.

Tímasetning helstu verkáfanga og kynninga fyrir almenning

Nóvember 2021	Lýsing samþykkt til auglýsingar í Skipulags- og samgönguráði og Borgarráði og í framhaldinu gerð aðgengileg á vef Reykjavíkurborgar.
Nóvember 2021	Lýsing send til umsagnar Skipulagsstofnunar og annarra umsagnaraðila.
Nóvember 2021 – Janúar 2022	Deiliskipulagstillaga í vinnslu unnin.
Febrúar 2022	Deiliskipulagstillaga afgreidd og samþykkt á afgreiðslufundi skipulagsfulltrúa, fundi Skipulags- og samgönguráðs og borgarráðs.
Febrúar 2022 - Mars 2022	Deiliskipulagstillaga kynnt og auglýst.
Apríl 2022	Athugasemdom svarað, svörin afgreidd í Skipulags- og samgönguráði.
Apríl 2022	Svör tekin fyrir í borgarráði.
Maí 2022	Tillaga send Skipulagsstofnun.
Júní 2022	Tillaga auglýst í B-deild Stjórnartíðinda, skipulag tekur gildi.

9. HAGSMUNAAÐILAR OG SAMRÁÐ

9.1 KYNNING OG SAMRÁÐ

Með kynningu skipulagslýsingar er umsagnaraðilum, hagsmunaaðilum og almenningi gefinn kostur á að leggja fram sjónarmið og ábendingar sem að gagni gætu komið við mótun tillögu að deiliskipulagi. Skipulagslýsingin verður send Skipulagsstofnun og öðrum umsagnaraðilum.

Skipulagslýsingin verður auglýst í blöðum og verður aðgengileg samhliða á vef Reykjavíkurborgar <https://reykjavik.is/skipulag-i-kynningu>.

Á kynningartíma verður almenningi og umsagnaraðilum gefinn kostur á að leggja fram sjónarmið og ábendingar sem að gagni gætu komið við gerð skipulagsins. Tekið verður við athugasemdom með tölvupósti á netfangið skipulag@reykjavik.is.

9.2 SAMRÁÐS OG UMSAGNARAÐILAR

Óskað verður eftir umsögnum frá umsagnar- og hagsmunaaðilum við þessa skipulagslýsingu og á öðrum stigum í skipulagsferlinu. M.a verður horft til umsagna frá eftirtöldum:

- Skipulagsstofnun
- Umhverfisstofnun
- Minjastofnun Íslands
- Borgarsögusafn Reykjavíkur
- Vegagerðin
- OR/Veitur
- Svæðisskipulagsnefnd höfuðborgarsvæðisins

- Framkvæmdanefnd Vatnsverndar á höfuðborgarsvæðinu
- Strætó bs.
- Slökkvilið höfuðborgarsvæðisins
- Lögreglan á höfuðborgarsvæðinu
- Eftirfarandi deildir og svið Reykjavíkurborgar:
 - Heilbrigðiseftirlitið
 - Skóla og frístundasvið
 - Skrifstofa borgarstjóra og borgarritara
 - Skrifstofa Samgöngustjóra og Borgarhönnunar
 - Skrifstofa umhverfisgæða
 - Skrifstofa framkvæmda og viðhalds
 - Skrifstofa rekstrar og umhirðu borgarlands
- Lóðarhafar og eigendur fasteigna við Suðurlandsbraut
- Íbúaráð Háleitis- og Bústaðahverfis
- Íbúaráð Laugardals
- Íbúaráð Hlíðahverfis
- Íþróttasambönd og -félög með aðstöðu í Laugardal
 - Sér sambönd ÍSÍ með aðstöðu í Laugardal
 - Þróttur, Ármann, TBR.

Umsagnir óskast sendar á: skipulag@reykjavik.is. Skila þarf inn umsögnum og athugasemdum fyrir þann 15. desember 2021.

Bent er á að ábendingum eða athugasemdum við lýsinguna verður ekki svarað formlega eftir kynningu.

10 HEIMILDIR

Borgarlínan 1. lota forsendur og frumdrög

Svæðisskipulagið höfuðborgarsvæðið 2040

Tillaga að Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040

Græna planið – Sóknaráætlun Reykjavíkurborgar til 2030

Betri samgöngur ohf.