

Almennar upplýsingar:

Nafn ASK Arkitektar ehf.
Erindi nr. P-2021-07-01-0003
Kennitala 4202992069
Heimilisfang GEIRSGÖTU 9
Póstnúmer 101
Símanúmer [REDACTED]
Netfang andri@ask.is
Nafn forsvarsmanns (ef um fjöleignarhús er að ræða) -
Netfang tengiliðs -

Greiðanda kenitala 6610051490
Greiðanda nafn S8 ehf.
Greiðanda netfang jh@s8.is

Framkvæmdasvæði

Heimilisfang/lóðarheiti Hlíðarendi - Reitir G og H

Umsækjandi er Í umboði eiganda

Umsækjandi Hefur kynnt sér gildandi deiliskipulag

Erindið fjallar um Breytingu á deiliskipulagi

Stutt lýsing á erindi

Sótt er um að breyta starfsemi á reitum G og H í deiliskipulagi að Hlíðarenda, úr atvinnuhúsnæði í íbúðarhúsnæði.

Meðfylgjandi gögn og upplýsingar varðandi umsókn 2 þar sem við á

Uppdrættir

Lýsandi nafn 1546-210624-HLIDARENDI-DSK-R-G-H.pdf
skjals

Greinagerð

Lýsandi nafn 1546-210629-GRG-R-G-H.pdf
skjals

Önnur gögn

Lýsandi nafn 1546-210630-lbudayfirlit.pdf
skjals

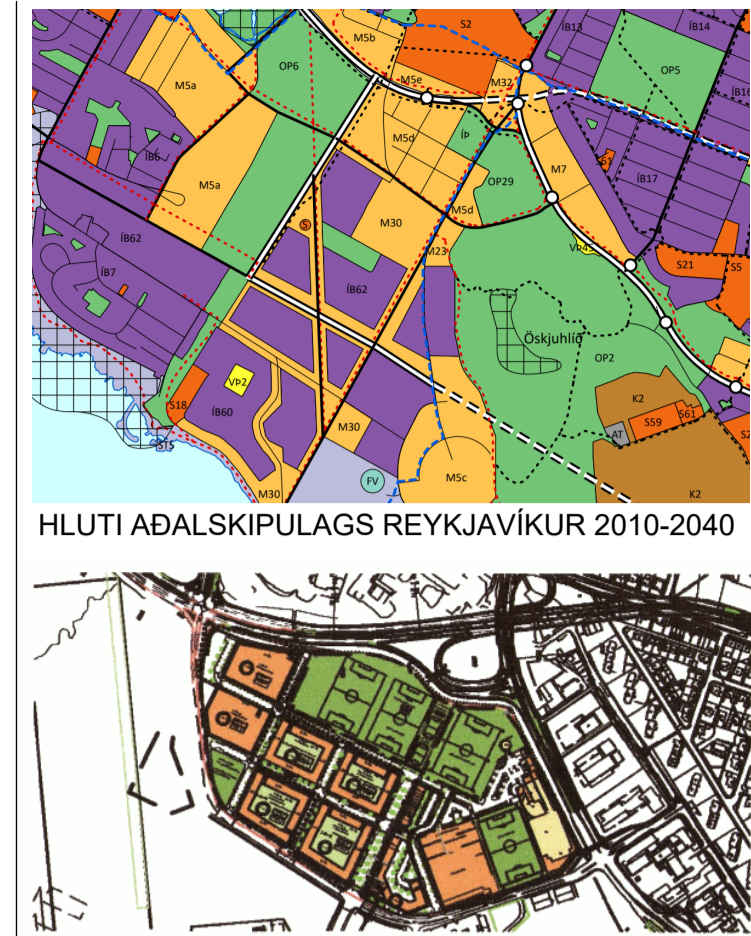
-
-

HLÍÐARENDI - REITIR G, H og I - BREYTT DEILISKIPULAG 2021



GILDANDI DEILISKIPULAG FYRIR HLÍÐARENDA, DAGS. 18.08.2017, TÓK GILDI 1.12.2017 - MKV. 1:2000

BREYTT DEILISKIPULAG FYRIR HLÍÐARENDA, DAGS. 24.06.2021 - MKV. 1:2000



HLÍÐARENDI DEILISKIPULAG 2015

Mælibló sýna lóðamörk, nákvæmar stærðir lóða, byggingarreit, innkeyslur inn á lóðir og kvæðir ef einhverjar eru.

LYKLAR

- Snúanlegt auglýsingaskilti
- Mörk skipulagssvæða
- Opin svæði til sérstakra nota
- Lóðarmörk
- Stærð lóðar í fermetrum
- Hámarks byggingarmagn
- Bindandi byggingarlína
- Óbundin byggingarlína
- Nb Núverandi byggingar
- Vb Verndað byggðamýstur
- Nyb Byggingarreitur, hámark
- Nyb Byggingarreitur, hornskorinn eða innreginn
- Bilgæmsla undir garði
- Innakstur í bilgæmslu (staðsetn. ekki bundin)
- Nýtingarhlutf. lóðar án geymsla og bilgæmsla
- 2h Fjöldi hæða í húsi
- Göngu- og hjólaðstigur
- Z Spennistöð
- Tré í göturými, fjöldi og staðsetning leiðbeinandi
- Floðýsing
- Sorgþryllur á sérstöðum, fjöldi og staðsetning ekki bundin endanleg staðsetning sbr. mæliblóð
- Deiliskipulagsbreytingarsvæði

TÖLULEGAR UPPLÝSINGAR FYRIR:

Húsnæði	m ²	hæðir	notkun	bilastæði	1/100m ²	1/1b	flokkun
Reitur G	17.500	1-5.hæð	Atvinnuhúsnæði	175			A
	1600	1-5.hæð	Svalir, þakgarðar				B
	3000	1-5.hæð	Svalir, pallar o.fl.				C
	12.000	kjallari	Bilgæmsla stv.				A(B)
	19.100,00	1-5.hæð	A og B ofanjarðar				A+B
Heild	34.100			175	0		175 stæði
Lóðarstærð	6.458						
Nýting A+B+C	5,3						
Nýting A+B ofanjarðar	2,95						
Nýting A ofanjarðar	2,71						

GILDANDI SKILMÁLAR

3.4 Svæði 02c

3.4.1 Lóð G. Atvinnuhúsnæði

Hér er heimilt að byggja allt að 17.500 m² atvinnuhúsnæði á 3-4 hæðum, auk bilgæmslu í kjöllurum. Fjórða hæðin má þekja allt að 50% af flatamáli 3.hæðar. Jarðhæð er innregnin um 150 cm á suður- og vesturlíð reits. Heimilt er að byggja svalir og útbýggingar á 30% hvernar hlíðar út um 100 cm til að brjóta upp hlíðar, að öðru leyti eru svalir innan reits. Þök eru grasilögð og flöt, að hámarki 5". Öll bilastæði 1 / 100 m² skulu vera innan lóðar. Gera má ráð fyrir tveggja hæða bilgæmslukjallara. Bilastæði á borgarlendi eru samsíða stæði í götu. Athuga skal að hæðarmunur í lóð getur verið 1-2 m og skal bygging stallast í takt við það. Staðsetning innkeysla í bilgæmslu er frjáls. Sjá nánar skilmálasníð K-K og L-L.

3.4.2 Lóð H. Atvinnuhúsnæði

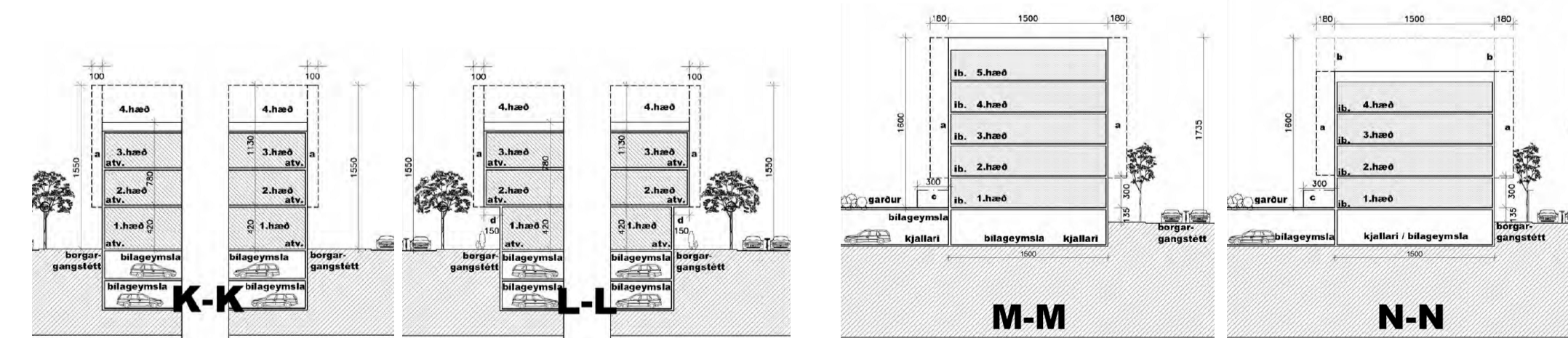
Hér er heimilt að byggja allt að 17.500 m² atvinnuhúsnæði á 3-4 hæðum, auk bilgæmslu í kjöllurum. Fjórða hæðin má þekja allt að 100% af flatamáli 3.hæðar. Jarðhæð er innregnin um 150 cm á suðurhlíð og 40% vesturlíðar reits. Heimilt er að byggja svalir og útbýggingar á 30% hvernar hlíðar út um 100 cm til að brjóta upp hlíðar, að öðru leyti eru svalir innan reits. Þök eru flöt, að hámarki 5". Öll bilastæði 1 / 130 m², skulu vera innan lóðar. Gera má ráð fyrir tveggja hæða bilgæmslukjallara. Bilastæði á borgarlendi eru samsíða stæði í götu. Athuga skal að hæðarmunur í lóð getur verið 1-2 m og skal unnið með aðlögun 1. hæðar að landi með tröppum / pöllum. Í stað hárna stoðvegga. Staðsetning innkeysla í bilgæmslu er frjáls. Sjá nánar skilmálasníð K-K og L-L.

TAFLA svæði 02c

Lóð	stærð	byggingarmagn	bilastæðabörf	N(a+b)
G	6.458m ²	17.500m ²	175	2.71
H	6.594m ²	17.500m ²	135	2.65

SKILMÁLASNÍÐ FYRIR LÓÐIR G OG H - ATVINNUHÚSNÆÐI - FYRIR:

SKILMÁLASNÍÐ FYRIR LÓÐIR G OG H - ÍBÚÐAHÚSNÆÐI - EFTIR:



a 30% hæðilár má byggja ef fyrir byggingarreiti um 100 cm. b 30% hæðilár má byggja ef fyrir byggingarreiti um 100 cm. c Jarðhæð skal vera innregnin um 150 cm frá götu. d 300 cm sérstakrar hlíðar á 1.hæð.

TÖLULEGAR UPPLÝSINGAR EFTIR:

Húsnæði	m ²	hæðir	notkun	bilastæði	flokkun
Reitur G	17.500	1-5. hæð	175-195 íbúðir	126-173*	A
	1.600	1-5. hæð	Svalir, þakgarðar		B
	3.000	1-5. hæð	Svalir, pallar o.fl.		C
	6.500	kjallari	Bilgæmsla / geymslur		A(B)
	19.100,	1-5. hæð	A og B ofanjarðar		A+B
Heild	28.600 m ²		175-195 íbúðir	126-173*	
Lóðarstærð	6.458 m ²				
Fylgjilóðir v. djúpgáma (3)	85 m ²				*Míðað við 180 íbúðir með deililubum og samnýtingu bilastæða.
Nýting A+B+C	4,4				Sjá samgöngumat um breytta landnotkun á Hlíðarenda 9.9.2021
Nýting A+B ofanjarðar	2,96				
Nýting A ofanjarðar	2,71				

Húsnæði	m ²	hæðir	notkun	bilastæði	flokkun
Reitur H	17.500	1-5. hæð	175-195 íbúðir	126-173*	A
	1.600	1-5. hæð	Svalir, þakgarðar		B
	3.000	1-5. hæð	Svalir, pallar o.fl.		C
	6.600	kjallari	Bilgæmsla / geymslur		A(B)
	19.100,	1-5. hæð	A og B ofanjarðar		A+B
Heild	28.700 m ²		175-195 íbúðir	126-173*	
Lóðarstærð	6.594 m ²				
Fylgjilóðir v. djúpgáma (3)	85 m ²				*Míðað við 180 íbúðir með deililubum og samnýtingu bilastæða.
Nýting A+B+C	4,4				Sjá samgöngumat um breytta landnotkun á Hlíðarenda 9.9.2021
Nýting A+B ofanjarðar	2,86				
Nýting A ofanjarðar	2,65				

Húsnæði	m ²	hæðir	notkun	bilastæði	flokkun
Reitur I	6.750	1-5. hæð	70 íbúðir	50*	A
	700	1-5. hæð	Svalir, þakgarðar		B
	1.400	1-5. hæð	Svalir, pallar o.fl.		C
	2.600	kjallari	Bilgæmsla / geymslur		A(B)
	7.450	1-5. hæð	A og B ofanjarðar		A+B
Heild	11.450 m ²		70 íbúðir	50 stæði*	
Lóðarstærð	2.601 m ²				
Fylgjilóðir v. djúpgáma (3)	85 m ²				*Míðað við 70 íbúðir með deililubum og samnýtingu bilastæða.
Nýting A+B+C	4,4				Sjá samgöngumat um breytta landnotkun á Hlíðarenda 9.9.2021
Nýting A+B ofanjarðar	2,86				
Nýting A ofanjarðar	2,60				

a 50% hæðilár má byggja ef fyrir byggingarreiti um 100 cm. b 50% hæðilár má byggja ef fyrir byggingarreiti um 100 cm. c 300 cm sérstakrar hlíðar á 1.hæð.

LÝSING BREYTINGA:

Aimenn

Gildi er deiliskipulag fyrir Hlíðarenda, dags. 28.4.2014, sem tók gildi 14.01.2015, með síðari breytingum. Í kjölfar á samþykkuð breyttu aðalskipulagi Reykjavíkur 2010 - 2040 er hér verið að fylgja íbúðum með breytti notkun á lóðum G og H, úr atvinnulóðum í íbúðalóðir. Framtíðarbyggingareitirinn sunnan lóðar G verður lóð I fyrir íbúðir. Auk þess felur tillagan í sér breytingar á sérskilmálum ofangreindra lóða og breyttum bilastæðakröfum í samræmi við bíla- og hjólastæðastefnu Reykjavíkurborgar.

Breytingin felur í sér 6 megin þætti:

- Lóðum G og H breytt úr atvinnulóðum í íbúðalóðir og bráðabíðga opnu svæði sunnan lóðar G breytt í íbúðalóð I.
- Fylgjilóðir íbúða um 420 - 460.
- Bilastæðakröfur á lóðum G, H og I í samræmi við bíla- og hjólastæðastefnu Reykjavíkurborgar.
- Fyrirkomulagi bilastæða á Haukahlíð breytt í samsíða stæði.
- Fylgjilóðum fyrir djúpgámum komið fyrir í borgargötum. Staðsetning leiðbeinandi.
- Lóð undir spennistöð bætt inn vestan lóðar G.

- Lóðum G og H breytt úr atvinnulóðum í íbúðalóðir ásamt viðbætti lóð I.** Heimilt er að byggja 17.500 m² af íbúðarhúsnæði í stað atvinnuhúsnæðis og á lóðum G og H. Byggingarmagn ofan- og neðanjarðar helst óbreytt. Fjöldi lóða breytist úr 3-4 í 3-5. Kvæðir um hærrí lofthæð á jarðhæð og innregnar suður og vestur hlíðar aðs á jarðhæð og felldar úr gjldi. Þess í stað munu skilmálar íbúðalóða innan skipulagssvæðisins einnig gilda um lóðir G og H. Lóð I búið til á opna bráðabíðga svæðinu sunnan við lóð G. Heimilt að byggja á lóðinni 6.750 m² af íbúðarhúsnæði. Gert er ráð fyrir lóð I verði stærri til framtíðar (líkt og núverandi randbygging á svæðinu) og því þarf öll hönnun að taka mið af því.
- Fylgjilóðir íbúða um 420 - 460.** Íbúðilóðir eru 175-195 á lóðum G og H. Míðað við að stærð íbúða sé að meðaltali 90-100 m² og fjöldi íbúða á lóð I er 70. Ath. hámarksfjöldi ekki skilyrtur. Forðast ekki einseitar íbúðagerðir og er lóð 6 áhersla á fjölbreyttar stærðir íbúða. Míða skal við eftirfarandi íbúðastærðir:
 - Hlutfall tveggja herbergja íbúða eða minni verði á bilinu 15 - 35%
 - Hlutfall þriggja herbergja íbúða verði á bilinu 20 - 45%
 - Hlutfall fjögurra herbergja íbúða verði á bilinu 15 - 40%
 - Hlutfall fimm herbergja íbúða eða stærri verði á bilinu 5 - 10%

Í samræmi við áform Reykjavíkurborgar um félagslega blöndun skulu um 20% íbúða vera leigjubúðir, stúdentalbúðir, leigjubúðir Félagsbústaða hf., búseturfarbúðir og leða íbúðir fyrir aldrau. Í samræmi við samningsmarkmið Reykjavíkurborgar hefur Félagsbústaðir hf. kaupað á 5% íbúða í húsum á hverri lóð. Gera skal sérstakan samning um byggingu þessara íbúða.

Hönnuðir skulu skila inn íbúðayfirliti með byggingarnefndartekningum þar sem þeir sýna hvernig fjölbreytileikinn birtist. Öheimilt er að vera með gluggalaus íveru og dvalaryrmi (svæfherbergi, stofu og eldhúsi).

3. Bilastæðakröfur á lóðum G, H og I í samræmi við bíla- og hjólastæðastefnu Reykjavíkurborgar.
Féld er úr gjldi bilastæðakröfra gildandi deiliskipulags um 1 stæði pr. íbúð og er þess í stað farið eftir bíla- og hjólastæðastefnu Reykjavíkurborgar í samræmi við bilastæðakröfu samgöngumats um breytta landnotkun á Hlíðarenda, dags. 9.9.2021. Bilastæði skulu leyst innan lóðar í blakjallara og hjólastæði í kjallara eða í þar til gerðum hjólastýlum í inngarði. Gera skal ráð fyrir 2 hjólastæðum per íbúð að lágmarki.

4. Fyrirkomulagi bilastæða á Haukahlíð breytt í samsíða stæði. Bilastæði samræmd öðrum bilastæðum á svæðinu og snúningsstorgi bætt við enda botnlanga. Stæðum fækka úr 30 í 17.

5. Fylgjilóðum fyrir djúpgámum komið fyrir í borgargötum. Nánari staðsetning fylgjilóða verði ákveðin á mæliblóðum.

6. Lóð undir spennistöð bætt inn vestan lóðar G. 35 m² á lóð undir spennistöð komið fyrir vestan lóðar G. Nýtingarhlutfall lóðar er 1,0 og heimil byggingarmagn er 35 m².

BREYTTIR SKILMÁLAR

3.4 Svæði 02c

3.4.1 Lóðir G, H og I. Íbúðir
Hér er heimilt að byggja 17.500 m² á lóðum G og H, en 6.750 m² á lóð I, auk bilgæmslu ásamt geymslu í kjallara, sjá kennisnið M og N. Engin atvinnustærðir eru á reitnum. Íbúðir á neðstu hæð eru hálfri hæð yfir götukóta til að skapa þeim friðlegi. Heimilt er að byggja útbýggingar út fyrir bundna byggingarlínu gatnemegin um 180 sm og 180 sm út fyrir óbundna línu inngarðsmegin sem nemur 50% af lengd húshlíða, þó ekki á jarðhæð. Svalir mega vera innan eða utan byggingarreits. Heimilt er að gera þakgarða á þakflötum. Leyflegt er að gera ráð fyrir svalagöngum á tveimur hlöðum reita inn á móti inngörðum, ekki út á móti götum. Svalagangar mega ekki vera lengri en 50% af heildarlengd innri byggingarreits.

Þök eru grasilögð (þó ekki 5.hæð) og flöt, að hámarki 5". Gert er ráð fyrir 3,0 m salarhæð í íbúðahúsum. Öll bilastæði skulu vera innan lóðar. Inngarðar eru ofan á bilgæmslum. Ekki skal gera ráð fyrir bilastæðum í inngörðum. Heimilt er að opna ljósofni niður í bilgæmslur. Trjágróður með rætur í opnum bilgæmslum getur vaxið upp í inngarðana, sjá nánar 2.19 í almennum skilmálum. Bilgæmslur geta einnig verið lokaðar. Inngarðar eru í raun þakskylli bilgæmsla og skal ganga frá gróðri, trjáum og runnum, grasi o.sfrv í þeim, hvort sem um er að ræða opnar geymslur eða lokaðar, sjá nánar greinar 2.9, 2.10 og 2.19 í almennum skilmálum. Gera skal grein fyrir frágangi inngarða á aðaluppdráttum.

Bilastæði á borgarlendi eru samsíða stæði í götu. Athuga skal að hæðarmunur í lóð getur verið 1-2 m og skal bygging stallast í takt við það. Staðsetning innkeysla í bilgæmslur er ráðgerð skuggamegin göturýmis, þar sem það er hægt. Íbúðir mega vera tveggja hæða. Íbúðir mega vera allt að 195 talins á lóðum G og H en 70 á lóð I.

Stent er að fjölbreytileika í útliti húsa á svæðinu. Í því samhengi skal ekki líta á einstaka reiti sem eina heild, heldur skal þeim skipt upp í minni einingar. Gert er ráð fyrir að hvert stíghúsa eða íbúðahluti hafi sitt sjálfstæða yfirbragð og má ekki endurtaka sömu útfærslu á sömu hlíð reits. Deila skal norður- og suðurhlíð í minnst 5 einingar og austur- og vesturlíð í minnst 4 einingar. Hver húshlíð reits skal stallast í 3, 4 og 5 hæðir og skal sú stóllum koma fram á öllum 4 hlöðum reits. Meist mega standa hlíð við hlíð 2 húsa einingar í sömu hönd. Þetta er gert til þess að koma í veg fyrir samfelldan einseilan vegg. Varast skal endurtekingar í efnisvæli og litavali. Sjá nánar skilmálasníð M-M og N-N.

Gera skal grein fyrir hjiðvíst við byggingar og tryggja með aðgerðum að hjiðstígt verði innan marka samkvæmt gildandi reglugerð.

TAFLA svæði 02c

Lóð	stærð	byggi.magn	bilastæði	fjöldi íb.
G	6.458 m ²	17.500 m ²	126-173*	175-195
H	6.594 m ²	17.500 m ²	126-173 *	175-195
I	2.601 m ²	6.750 m ²	50	70

*Míðað við 180 íbúðir með deililubum og samnýtingu bilastæða. Sjá samgöngumat um breytta landnotkun á Hlíðarenda 9.9.2021.

Breytingar þessar eru í samræmi við breytt aðalskipulag.

Að öðru leyti gilda eldri skilmálar og uppdrátt, sjá kafa um almenna skilmála 2.0 - 2.19, fyrir utan bilastæðakröfur.

ASK ARKITEKTAR EHF
GABRISÓTU 1, 101 REYKJAVÍK
SMÍ 515 0300 FAX 515 0319
www.ask.is



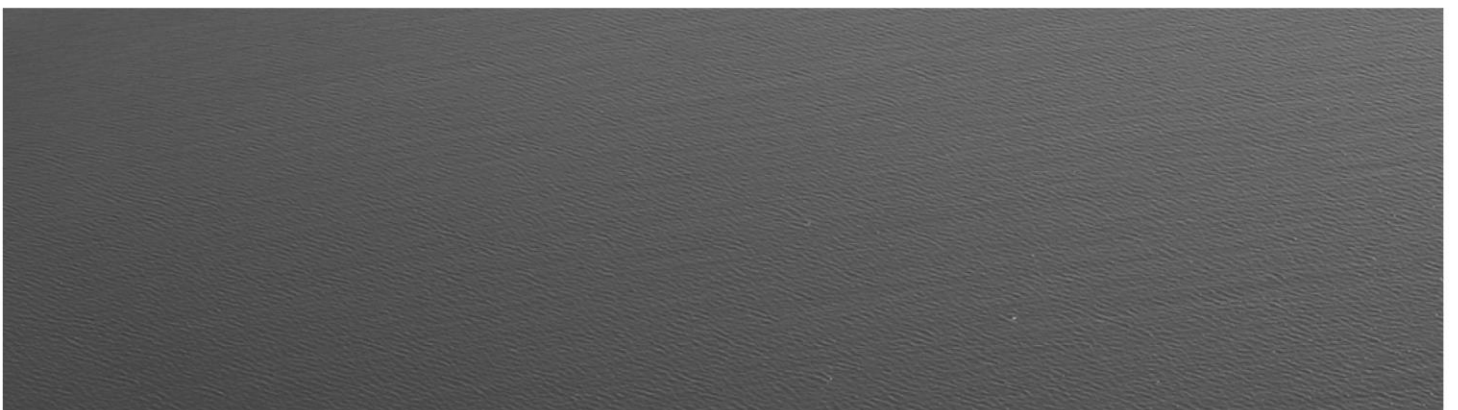
VERKEFNI HLÍÐARENDI REITIR G, H og I	MKV.1.AT. 1.2000@A1
TEGUNGINGAR DEILISKIPULAGSBREYTING	MANNA AK
HEIT TEGUNGAR DEILISKIPULAG	TEKNIKI AK
	YFIR PG
	DAÐS 24.06.2021
VERK NR. 1546	ADRENNI - NÚMÉR TEGUNGAR 05-01



BREYTT LANDNOTKUN Á HLÍÐARENDA

Samgöngumat unnið skv. leiðbeiningum Reykjavíkurborgar

1.10.2021



SAMGÖNGUMAT - GREINARGERÐ

SKJALALYKILL

9180-002-SKY-001-V01

DAGS

1. október 2021

SENDANDI

Berglind Hallgrímsdóttir

Andri Rafn Yeoman

VERKHEITI

Breytt landnotkun á Hlíðarendi – samgöngumat

VERKKAUPI

S8

DREIFING

- Opin
- Dreifing með leyfi verkkaupa
- Trúnaðarmál

MÁLEFNI

Samgöngumat vegna breyttrar landnotkunar á lóðum G, H og I á Hlíðarenda

EFNISYFIRLIT

EFNISYFIRLIT	3
FORSENDUR	5
Sviðsmyndir	7
NÚVERANDI UMFERÐ	7
Aðrir ferðamáta	8
FERÐASKÖPUN	10
Landnotkun	10
Ferðamátadreifing	11
AFKASTAREIKNINGAR	12
Bílaumferð	12
Gatnamót	14
Önnur umferð	16
BÍLA- OG HJÓLASTÆÐI	17
Fjöldi og notkun	17
Dreifing notkunar og samnýting	18
Stæði fyrir deilibíla	19
Fyrirkomulag og gerð hjólastæða	20
GÖNGU – OG HJÓLALEIÐIR	21
ALMENNINGSSAMGÖNGUR	24
Núverandi staða	24
Borgarlína og nýtt leiðakerfi Strætó	26
UMFERÐARÖRYGGI	27
Hámarkshraði	27
Göngu- og hjólastígar	28
Gatnamót	28
VIÐBURÐIR	28
LEIÐIR TIL AÐ AUKA HLUTDEILD VISTVÆNNA FERÐAMÁTA	28
Deililausnir	29
NIÐURSTÖÐUR OG UMFJÖLLUN	30
HEIMILDIR	31

MYNDASKRÁ

MYND 1	Fyrirhugaðar deiliskipulagsuppráttur, svartir hringir afmarka lóðir með breytta landnotkun.	6
MYND 2	Mat á ársdagsumferð frá árunum 2018/2019 og staðsetning gatnamót sem eru skoðuð í matinu.	8
MYND 3	Sólahringsumferð í september 2019 fyrir hjólandi og gangandi vegfarendur.	9
MYND 4	Dreifing ferða sem eiga upphaf í póstnúmer 101 þ.m.t. Hlíðarendasvæðinu, gögn úr ferðavenjukönnun 2019.	12
MYND 5	Mat á ársdagsumferð m.t.t. fyrirhugaðar uppbyggingar.	13
MYND 6	Dreifing bílastæðaparfar milli og innan daga.	19
MYND 7	Mynd sem sýnir stofnleiðir hjólastíga í hjólreiðaáætlun Reykjavíkur.	21
MYND 8	Göngu- og hjólastígar innan 20 mínútna radíusar uppbyggingarsvæðisins.	22
MYND 9	Yfirlit Strætóleiða (litaðar línur) og biðstöðva (hvítir hringir) við skipulagssvæðið (svartur hringur).	25
MYND 10	Leið fyrstu lotu Borgarlínu um Hlíðarenda og nærliggjandi svæði.	26
MYND 11	Fyrirhuguð götummynd þar sem Borgarlína fer um Hlíðarenda.	27

TÖFLUSKRÁ

TAFLA 1	Fyrirhugað byggingarmagn við skipulagsbreytingu.	5
TAFLA 2	Hlutdeild ferðamáta og fjölda ferða vegna fyrirhugaðar uppbyggingar miðað við. núverandi ferðamátadreifingu.	12
TAFLA 3	Samantekt á breytingu umferðar vegna fyrirhugaðar uppbyggingar á lóðum G og H.	14
TAFLA 4	Samantekt á umferð fyrir og eftir uppbyggingu á nærliggjandi gatnamótum.	15
TAFLA 5	Hlutdeild ferðamáta og fjölda ferða vegna fyrirhugaðar uppbyggingar – sviðsmynd 1.	16
TAFLA 6	Hlutdeild ferðamáta og fjölda ferða vegna fyrirhugaðar uppbyggingar – sviðsmynd 2.	16
TAFLA 7	Viðmið um fjölda bíla- og hjólastæða úr bíla- og hjólastæðastefnu Reykjavíkurborgar.	17
TAFLA 8	Fyrirhugaðar gerðir íbúða á lóðum G og H.	17
TAFLA 9	Fyrirhugaðar gerðir íbúða á lóð I.	18
TAFLA 10	Áætlaður fjöldi bíla- og hjólastæði vegna fyrirhugaðar uppbyggingar á Hlíðarenda.	18
TAFLA 11	Fjöldi stæða m.t.t. samnýtingar.	19
TAFLA 12	Samantekt á fjölda bíla- og hjólastæða.	20
TAFLA 13	Tafla úr hönnunarleiðbeiningum fyrir hjólreiðar.	23

FORSENDUR

Á undanförunum árum hefur átt sér stað uppbygging á íbúðarbyggð á Hlíðarenda í Reykjavík. Auk nýrra og tilvonandi uppbyggingar má þar finna íþróttasvæði Vals sem hefur verið staðsett á Hlíðarenda í lengri tíma. Í þessari greinargerð er sett fram samgöngumat vegna breyttra áforma um landnotkun á svæðinu. Í matinu er m.a. fjallað um ferðasköpun vegna fyrirhugaðar uppbyggingar, áhrif aukinnar umferðar á afkastagetu gatnakerfisins, umferðaröryggi og leiðir til að stuðla að notkun vistvænna ferðamáta. Samgöngumatið er byggt á leiðbeiningum Reykjavíkurborgar sem lagðar eru fram í bíla- og hjólastæðustefnu borgarinnar „Reglur um fjölda bíla- og hjólastæða í Reykjavík“. Reglurnar tóku gildi árið 2019. Gildandi deiliskipulag Hlíðarendasvæðisins tók gildi í ágúst 2017, áður en reglur Reykjavíkurborgar tóku gildi. Nú er unnið að breytingum á deiliskipulaginu þar sem fyrirhugaðri uppbyggingu atvinnuhúsnæða er breytt í íbúðarbyggð auk þess sem á að nýta óskilgreinda lóð undir frekari íbúðarbyggð. Samkvæmt leiðbeiningum borgarinnar fellur uppbyggingin undir skilyrði um framkvæmd samgöngumats. Er það t.a.m. vegna þess að fleiri en 50 íbúðir eru fyrirhugaðar á svæðinu. Í leiðbeiningunum er Reykjavík skipt í svæði I og II, þar sem mismunandi markmið varðandi breyttar ferðavenjur er lagðar til og eru talin frekari tækifæri til að minnka hlutdeild einkabílsins á svæði I. Hlíðarenda tilheyrir svæði I.

Í samgöngumatinu er fjallað um áhrif breyttrar landnotkunar tveggja lóða (lóðir G og H) innan Hlíðarendasvæðisins á nærliggjandi samgöngukerfi sem og uppbyggingu á áður óskilgreindri lóð (lóð I). Óhjákvæmilegt er að fjalla um uppbygginguna án þess að líta til núverandi notkunar svæðisins og tekur matið því tillit til þeirrar uppbyggingar sem þar hefur átt sér stað á undanförunum árum. Fyrirhugaðar eru breytingar á lóðum G og H þar sem áður var gert ráð fyrir allt að 17.500 m² af atvinnuhúsnæði auk bílageymslum í kjöllum á hvorri lóð fyrir sig (sjá mynd 1). Í yfirstandandi skipulagsbreytingum er gert ráð fyrir sama byggingarmagni en að það nýtist sem íbúðarhúsnæði. Auk breytinga á lóðum G og H er gert ráð fyrir um 6.750 m² íbúðarbyggð á lóð I en hún hefur áður verið skilgreind sem opið svæði til bráðabirgða en hugsuð sem framtíðar byggingarreit. Fjöldi íbúða á lóðum G og H er um 175-195 (miðað við 180 íbúðir samkvæmt lýsingu á íbúðardreifingu) á hvorri lóð eða um 350-390 í heildina og meðalstærð um 90-100 m². Á lóð I er gert ráð fyrir um 70 íbúðum og sambærilegum stærðum íbúða. Heildarfjöldi íbúða er því um 420-460. Litið er til þess að á svæðinu verði fjölbreyttar íbúðir m.t.t. stærðar og fjölda herbergja. Fyrirhugaða uppbyggingu má sjá í töflu 1.

TAFLA 1 Fyrirhugað byggingarmagn við skipulagsbreytingu.

GERÐ	FERMETRAFJÖLDI [M ²]
Íbúðir - samtals	41.750
Þar af:	
Lóð G	17.500
Lóð H	17.500
Lóð I	6.750

Í matinu er lögð áhersla á að skoða ferðasköpun vegna fyrirhugaðra skipulagsbreytinga, þ.e. áhrif breyttrar landnotkunar á ferðasköpun og samgöngur á svæðinu. Ekki liggur fyrir samgöngumat eða umferðargreiningar vegna gildandi deiliskipulags svæðisins sem samþykkt var 2017. Á mynd 1 má sjá fyrirhugaðan deiliskipulagsupprátt.



MYND 1 Fyrirhugaðar deiliskipulagsuppráttur, svartir hringir afmarka lóðir með breytta landnotkun.

Á Hlíðarendasvæðinu í heild sinni er fyrirhuguð uppbygging blandaðrar byggðar, þ.e. atvinnuhúsnæðis, þjónustu og verslunar í sambland við íbúðarbyggð. Umferðarukning vegna uppbyggingarinnar er metin og litið til áhrifa aukinnar bílaumferðar á eftirfarandi nærliggjandi gatnamót:

1. Flugvallarvegur – Nauthólsvegur (Arnarhlíð til norðurs inn í Hlíðarendasvæði).
2. Nauthólsvegur – Hringbrautar.
3. Flugvallarvegur – Bústaðavegur.
4. Hringbrautar – Njarðargötu.
5. Bústaðavegur – Litluhlíð.

Sjá má staðsetningu gatnamótanna m.t.t. skipulagsvæðisins á mynd 2. Auk gatnamóta er litið til umferðarukningar á helstu götum við uppbyggingarsvæðið, þ.e. Flugvallarvegi, Nauthólsvegi, Hringbraut og Bústaðavegi. Margskonar starfsemi er í nærumhverfi svæðisins (utan skipulagssvæðisins) sem felur í sér umfangsmikla ferðasköpun, má þar t.d. nefna Háskóla Reykjavíkur, Reykjavíkflugvöll, íþróttastöðu Vals, Landspítalann á Hringbraut og Háskóla Íslands. Starfsemi flestra ofantalinna staða er þess valdandi að ákveðnir álagstímar verða ár- og síðdegis. Því skapast mikil umferð á stærstu götum í nærumhverfi svæðisins s.s. Hringbraut og Bústaðavegi á þeim tímum dags.

Sviðsmyndir

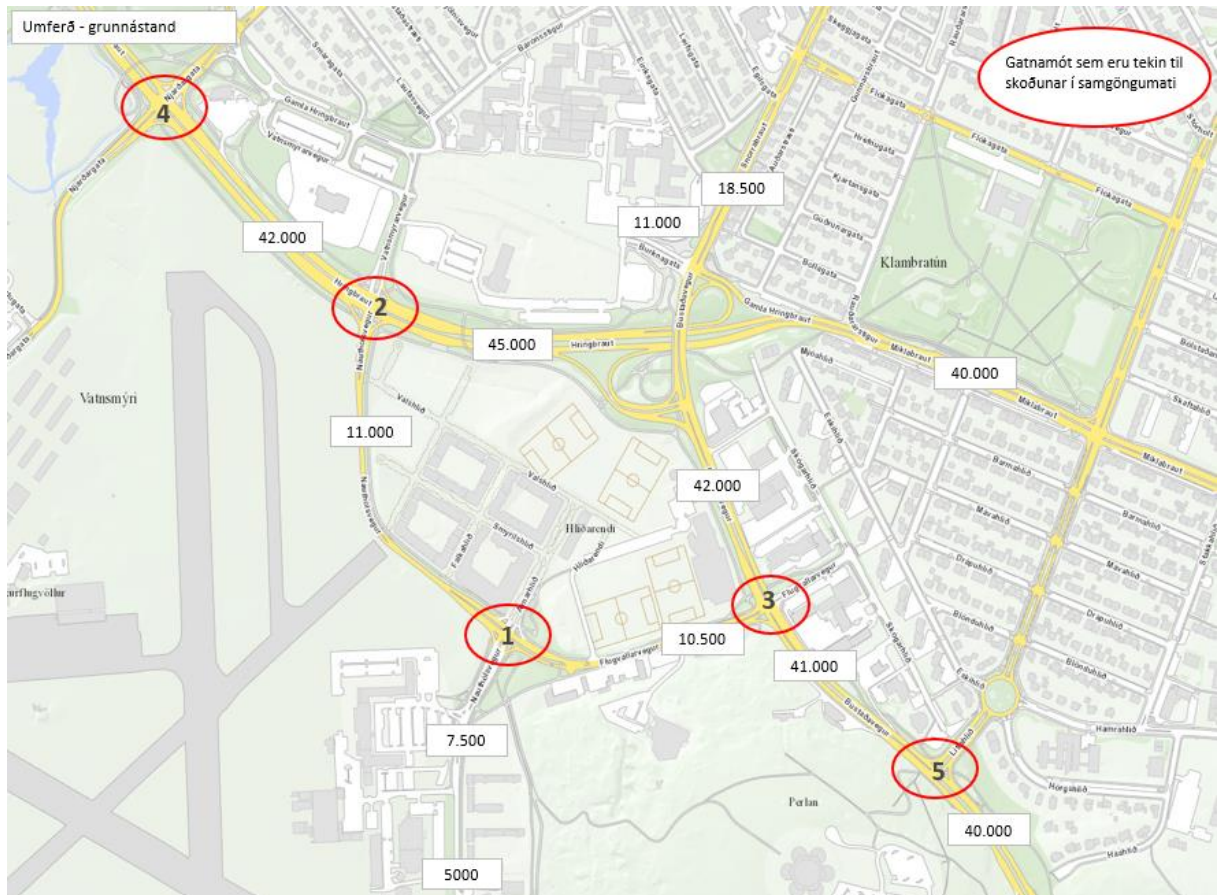
Í samgöngumatinu eru settar fram tvær sviðsmyndir sem fela í sér mögulega þróun til framtíðar varðandi ferðavenjur og ferðasköpun:

1. **Sviðsmynd:** Ferðavenjur haldast óbreyttar og gert er ráð fyrir að fjöldi íbúa sé 2,2 á hverja íbúð (í samræmi við meðalfjölda íbúa á íbúð í fjölbýli sem notast er við í umferðarlíkani höfuðborgarsvæðisins og byggir á upplýsingum Hagstofu og ferðavenjukönnunar).
2. **Sviðsmynd:** Núverandi umferð helst óbreytt en viðbótar umferð vegna uppbyggingar er í samræmi við markmið Reykjavíkurborgar um breyttar ferðavenjur. Það felur í sér að hlutdeild gangandi, hjólandi og almenningsgangna eykst og gert er ráð fyrir að 20% færri bílferðir skapist vegna ferðasköpunar á svæðinu. Fjöldi íbúa er 2,2 í hverri íbúð.

NÚVERANDI UMFERÐ

Til þess að meta núverandi umferð á svæðinu útvegaði Reykjavíkurborg talningar við helstu umferðargötur og gatnamót við svæðið (s.s. áðurnefnd gatnamót og götur). Flestar talningarnar eru frá 2018 en talningar við gatnamót Bústaðavegar og Litluhlíð eru frá 2016 og aukatalningu frá árinu 2021 er aðgengileg fyrir Flugvallarveg/Nauthólsveg (vegna umtalsverða breytinga á svæðinu með tilkomu uppbyggingar á Hlíðarenda).

Með tilliti til gatna er helst litið til áhrifa aukinnar umferðar á Nauthólsveg, Flugvallarveg, Bústaðaveg og Hringbraut auk hverfisgatna innan Hlíðarenda. Alla jafnan fer mikil umferð um Hringbraut og Bústaðaveg þar sem göturnar tengja saman miðbæ Reykjavíkur og aðra hluta höfuðborgarsvæðisins. Umferð um Nauthólsveg samanstendur að mestu af umferð vegna starfsemi Háskóla Reykjavíkur. Umferð um veginn mun þó aukast til framtíðar, t.a.m. vegna uppbyggingar námsmannaíbúða við Nauthólsveg og uppbyggingar í Skerjafirði. Einnig mun brú yfir Fossveg beina umferð, þ.e. gangandi, hjólandi og almenningsgangum um Nauthólsveg. Finna má upplýsingar um sólarhringsumferð á virkum dögum árið 2019 í frumdragaskýrslu fyrstu lotu Borgarlínu fyrir Hringbraut, Nauthólsveg, Flugvallarveg og Bústaðaveg sem og umferðarspá fyrir árið 2024. Einnig eru aðgengilegar upplýsingar um metnar sólarhringsumferð á götum í umsjón Vegagerðarinnar. Út frá ofangreindum gögnum er mat lagt á sólarhringsumferð nærliggjandi gatnakerfis og sjá má þær á mynd 2. Einnig eru þau gatnamót sem tekin eru til skoðunar í matinu merkt inn á myndina.



MYND 2 Mat á ársdagsumferð frá árunum 2018/2019 og staðsetning gatnamót sem eru skoðuð í matinu.

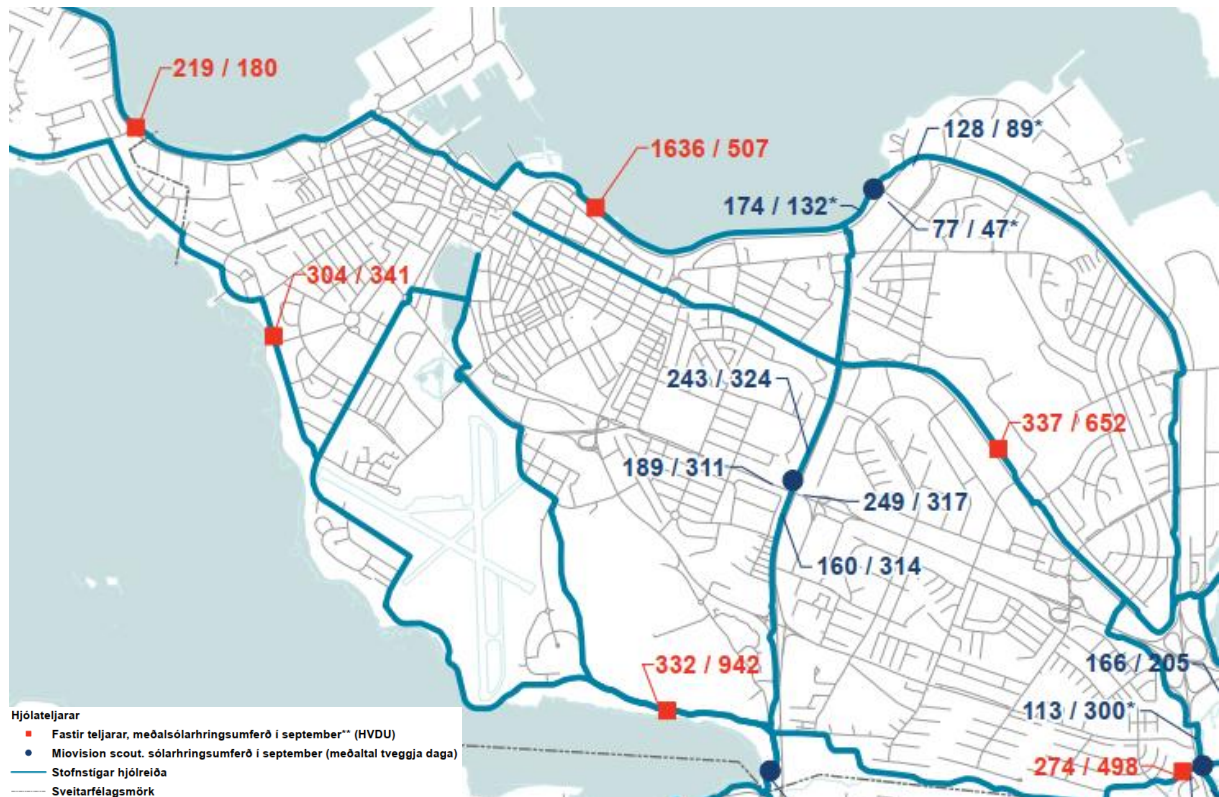
Aðrir ferðamáta

Ekki eru til mælingar fyrir umferð annarra ferðamáta en akandi innan Hlíðarendasvæðisins. Reykjavíkurborg stendur þó fyrir mælingum á eftirfarandi göngu- og hjólastígum í næsta nágrenni þess:

- Háskóla Reykjavíkur.
- Nauthólsvík.
- Bústaðavegur við Veðurstofuna.
- Hringbraut.
- Ægisíða.

Upplýsingar nýtast til að greina notkun ákveðinna stíga en gefa ekki skýra mynd af notkun annarra ferðamáta til kerfisbundinna ferða innan uppbyggingarsvæðisins. Flestir staðirnir eru vinsæl útivistarsvæði og nýtast því í ýmsum tilgangi. Stígarnir eru alla jafnan mikið notaðir og hafa mikið gildi fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur á höfuðborgarsvæðinu. Á mynd 3 má sjá yfirlit yfir sólahringsumferð hjólandi og gangandi á næstu talningarstöðum við skipulagssvæðið. Út frá því má áætla að töluverður fjöldi fer hjólandi um svæðið, t.d. eftir Nauthólsvík og Skerjafirði inn Nauthólsvæg að Háskóla Reykjavíkur. Til þess að átta sig á hlutdeild annarra ferðamáta nýttist ferðavenjukönnun frá árinu 2019 og má sjá umfjöllun um hana undir umræðu um ferðasköpun. Að auki er sérstaklega litið til göngu- og hjólaleiða á svæðinu í síðari köflum. Svæðið er í dag ágætlega tengt almenningssamgöngum

en þær munu spila veigamikið hlutverk á svæðinu til framtíðar þar sem svæðið er á skilgreindum samgöngu- og þróunarás höfuðborgarsvæðisins. Fyrsta lota Borgarlínu mun liggja um svæðið og auka þjónustustig almenningssamgangna til muna. Nánar er fjallað um núverandi og framtíðaráform almenningssamgangna í greinargerðinni.



MYND 3 Sólarhringsumferð í september 2019 fyrir hjólandi og gangandi vegfarendur.

FERÐASKÖPUN

Ferðasköpun vegna uppbyggingaráforma á svæðinu er metin með ferðasköpunarjöfnu sem notuð er í samgöngulíkani höfuðborgarsvæðisins. Í tilfelli Hlíðarenda er hún einfölduð þar sem ekki er talin þörf á að aðgreina ferðir eftir tilgangi þeirra. Að auki er einungis um uppbyggingu fjölbýlishúsa að ræða og ekki er þörf á að gera greinarmun á því hvort einstaklingar hafi aðgengi að bíl þar sem stuðst er við niðurstöður ferðavenjukönnunar varðandi ferðarmátadreifingu. Út frá gefnum forsendum má því reikna fjölda ferða sem skapast vegna uppbyggingarinnar á eftirfarandi hátt:

$$F = \sigma \cdot X \cdot \beta$$

Þar sem eftirfarandi breytur standa fyrir:

F = heildarfjöldi skapaðra ferða.

σ = meðalfjöldi íbúa í hverri íbúð, í fjölbýli er miðað við 2,2 íbúa á íbúð (samkvæmt útreikningum gagna um fjölda íbúa og íbúða á höfuðborgarsvæðinu).

X = fjöldi fjölbýlisíbúða á uppbyggingarsvæði, 180 á lóðum G og H og 70 á lóð I, eða 430 í heildina.

β = fjöldi skapaðra ferða fyrir einstakling í fjölbýli. Út frá líkani höfuðborgarsvæðisins eru það 4,1 ferðir á dag (hver ferð skapar eitt ökutæki). Það er einnig í samræmi við niðurstöður ferðavenjukönnunar frá árinu 2019 fyrir svarendur búsetta í Hlíðum og Fossvogi.

Miðað við áætlaðan fjölda íbúða má áætla að heildarferðasköpun sé um 3.879 ferðir, sem munu leita til og frá svæðinu á sólarhring (hér eftir miðað við 3.900 ferðir). Ef miðað er við fyrri áform, þ.e. sama byggingarmagns nema atvinnuhúsnæði í stað íbúðarbyggðar (á lóðum G og H) og gert ráð fyrir að stærsti hluti uppbyggingarinnar sé nýttur undir skrifstofur en að öðru leyti fyrir þjónustu og verslun verður ferðasköpun umtalsvert meiri (hér er eingöngu verið að bera saman ferðasköpun við fyrri áform á lóðum G og H). Í umferðarlíkani höfuðborgarsvæðisins eru lagðar fram forsendur fyrir ferðasköpun (byggt á sænskum stöðlum) og út frá þeim má áætla að 17.900 ferðir hefðu skapast daglega, þar af um 12.700 fyrir akandi umferð fyrir blandaða atvinnustarfsemi. Hefði því uppbygging atvinnuhúsnæðis á svæðinu falið í sér umfangsvert meiri umferð og sett mikið álag á nærliggjandi samgöngukerfi. Sviðsmynd 2 gerir ráð fyrir að breyttum ferðavenjum, þ.e. að ferðarmátadreifing breytist til framtíðar og fleiri ferðir verði farnar með vistvænum ferðarmátum en að ferðasköpun haldist óbreytt.

Landnotkun

Eins og fyrr segir felast fyrirhugaðar skipulagsbreytingar á umræddum lóðum eingöngu í uppbyggingu íbúða (í stað atvinnuhúsnæðis á lóðum G og H). Aftur á móti er landnotkun á að- og nærliggjandi lóðum þess eðlis að þær hafa áhrif á samgöngukerfi svæðisins. Því er þörf á að taka tillit til þeirra þó þær séu ekki teknar með beinum hætti inn í útreikninga á ferðasköpun (tekið er tillit til þeirra í umfjöllun um núverandi umferð og í umræðu um áhrif uppbyggingarinnar á nærliggjandi götur og gatnamót).

Íbúðir

Gera má ráð fyrir að umferð sem skapast vegna íbúða dreifist að stórum hluta út úr hverfinu sjálfu en lítil hluti ferða sé innan þess. Því er metið að bróðurpartur umferðarinnar muni leita á Hringbraut og Bústaðaveg. Á ákveðnum tímum dags, sér í lagi ár- og síðdegis verður því umtalsvert álag á gatnakerfi svæðisins. Mun bílaumferðin beinast um gatnamót Flugvallarveggar og Bústaðavegar annars vegar og Nauthólsveggar og Hringbrautar hins vegar. Umferð annarra ferðamáta fer að líklega að stærstum hluta um undirgögn undir Bústaðaveg við Flugvallaveg, yfir göngubrú yfir Hringbraut og á nýjum stígum meðfram Borgarlínu eða í vögnum á sérrými Borgarlínu. Með því að leggja áherslu á fjölbreytta ferðamáta, s.s. aðgengi að göngu- og hjólastígum sem og góðu aðgengi að almenningssamöngum má draga úr álagi bílaumferðar vegna fyrirhugaðar íbúðabyggingar.

Atvinnuhúsnæði og verslun/þjónusta

Gert er ráð fyrir verslunar- og atvinnuhúsnæði á svæðinu en þó ekki innan þeirra lóða sem hér er fjallað um. Verslun og önnur þjónusta mun nýtast íbúum hverfisins og skapa styttri ferðir sem auðvelt er að fara gangandi og hjólandi. Að sama skapi mun starfsemin laða til sín ferðir úr nærliggjandi byggðum og því skapa umferð. Atvinnuhúsnæði mun skapa umferð til og frá svæðinu (t.d. vegna vinnu), þar sem skrifstofuhúsnæði og sambærileg starfsemi skapar alla jafnan kerfisbundnar ferðir sem eru að mestu farnar ár- og síðdegis.

Íþróttaaðstaða

Umferð tengd íþróttastarfsemi mun að öllum líkindum dreifast að stórum hluta innan hverfisins sjálfs. Stærsti hluti akandi umferðar vegna íþróttaaðstöðunnar mun enda á bílastæðum við aðstöðuna, annað hvort til að losa farþega eða leggja ökutækjum. Hagkvæmt getur verið að skilgreina sértök „skutlstæði“ þar sem hægt er að skutla og sækja íþróttafólk af æfingum. Umferð sem skapast vegna íþróttaaðstöðunnar mun ekki hafa mikil áhrif á álagstíma árdegis, en hefur einhver áhrif á síðdegisumferðina. Að auki mun töluverð umferð fylgja stærri viðburðum sem eru reglulega haldnir á svæðinu.

Ferðamátadreifing

Reykjavíkurborg hefur sett sér markmið um breyttar ferðavenjur. Uppbyggingarsvæðið á Hlíðarenda er vegna staðsetningar sinnar vel til þessa fallið að styðja við þá hugmyndafræði borgarinnar. Uppbygging á svæðinu er tiltölulega ný hafin en niðurstöður ferðavenjukönnunar árið 2019 gefur góða hugmynd um ferðahegðun einstaklinga á nærliggjandi svæðum. Þar má sjá niðurstöður þeirra sem hafa búsetu í Hlíðunum, sem ætti að endurspegla vel fyrirhugað uppbyggingarsvæði. Að jafnaði fóru einstaklingar á svæðinu 4,1 ferðir á dag, fleiri ferðir en meðaltal höfuðborgarsvæðisins, þ.e. 3,8 ferðir á dag. Um 64% ferða svarenda voru farnar akandi, annað hvort sem bílstjóri eða farþegi, 20% ferða voru farnar fótgangandi, 10% á reiðhjóli og 5% með strætisvagni Hlutdeild vistvænna ferða er tiltölulega hátt í samanburði við önnur hverfi höfuðborgarsvæðisins, þó minna en t.d. í Vesturbænum og miðbæ Reykjavíkur. Hverfið er staðsett við samgöngu- og þróunarárs þar sem fyrsti áfangi Borgarlínu mun fara um og því tækifæri til framtíðar til að auka hlutdeild vistvænna ferðamáta, sér í lagi almenningssamgangna. Samhliða markmiðum Reykjavíkurborgar um breyttar ferðavenjur var sveitarfélaginu skipt í svæði þar sem litið er til eiginleika þeirra þegar kemur að raunhæfri hlutfallslegri

breytingu á hlutdeild bílferða. Hlíðarendi tilheyrir svæði I í þeirri skiptingu, þar sem mestur möguleiki er á breyttum ferðavenjum eða allt að 30% hlutfallslegri minnkun bílferða (þar er miðað við hlutfall bílferða á höfuðborgarsvæðinu í heild sinni úr ferðavenjukönnun 2011 eða 77%). Út frá gögnum um ferðamataval á svæðinu má skipta ferðasköpun svæðisins upp á eftirfarandi hátt:

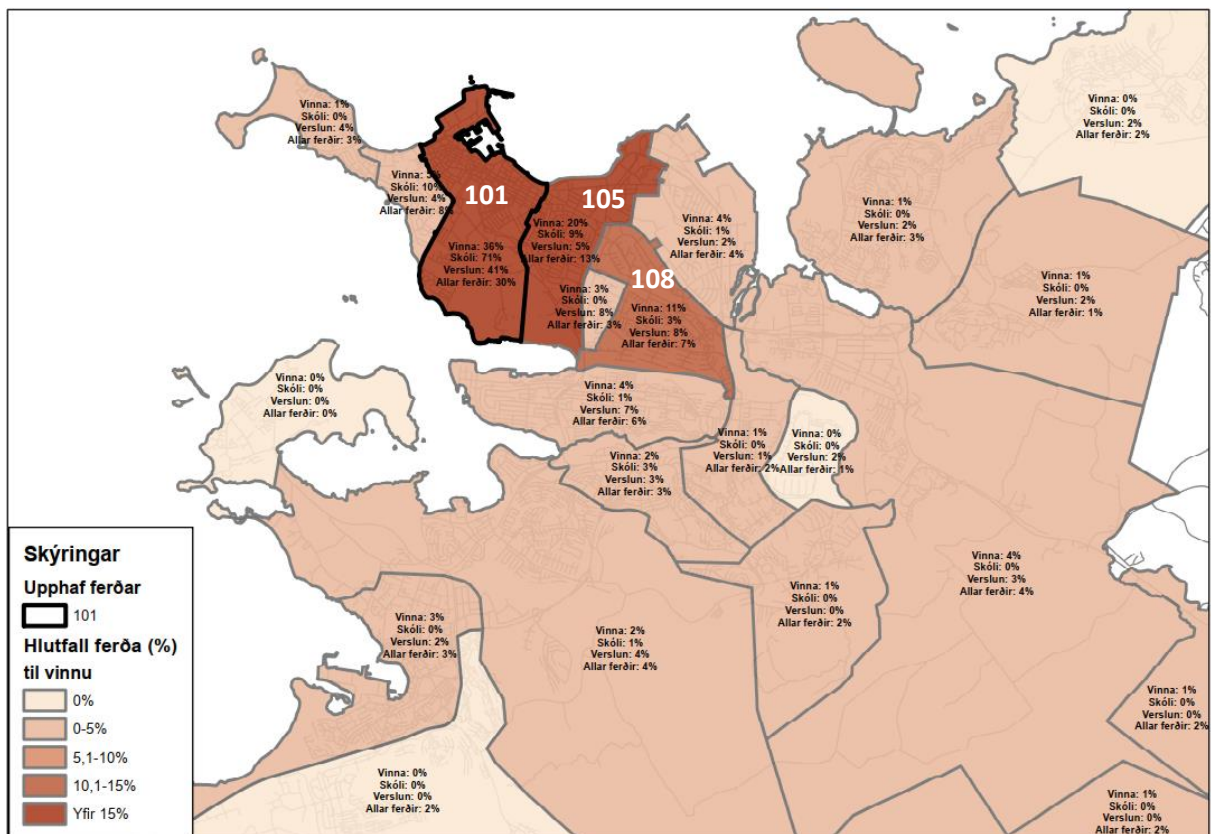
TAFLA 2 Hlutdeild ferðamáta og fjölda ferða vegna fyrirhugaðar uppbyggingar miðað við núverandi ferðamatadreifingu.

Ferðamáti	Bíll	Gangandi	Hjólandi	Almenningssamgöngur	Annað
Hlutfall	64%	20%	10%	5%	1%
Ferðir	2.483	776	388	194	39

AFKASTAREIKNINGAR

Bílaumferð

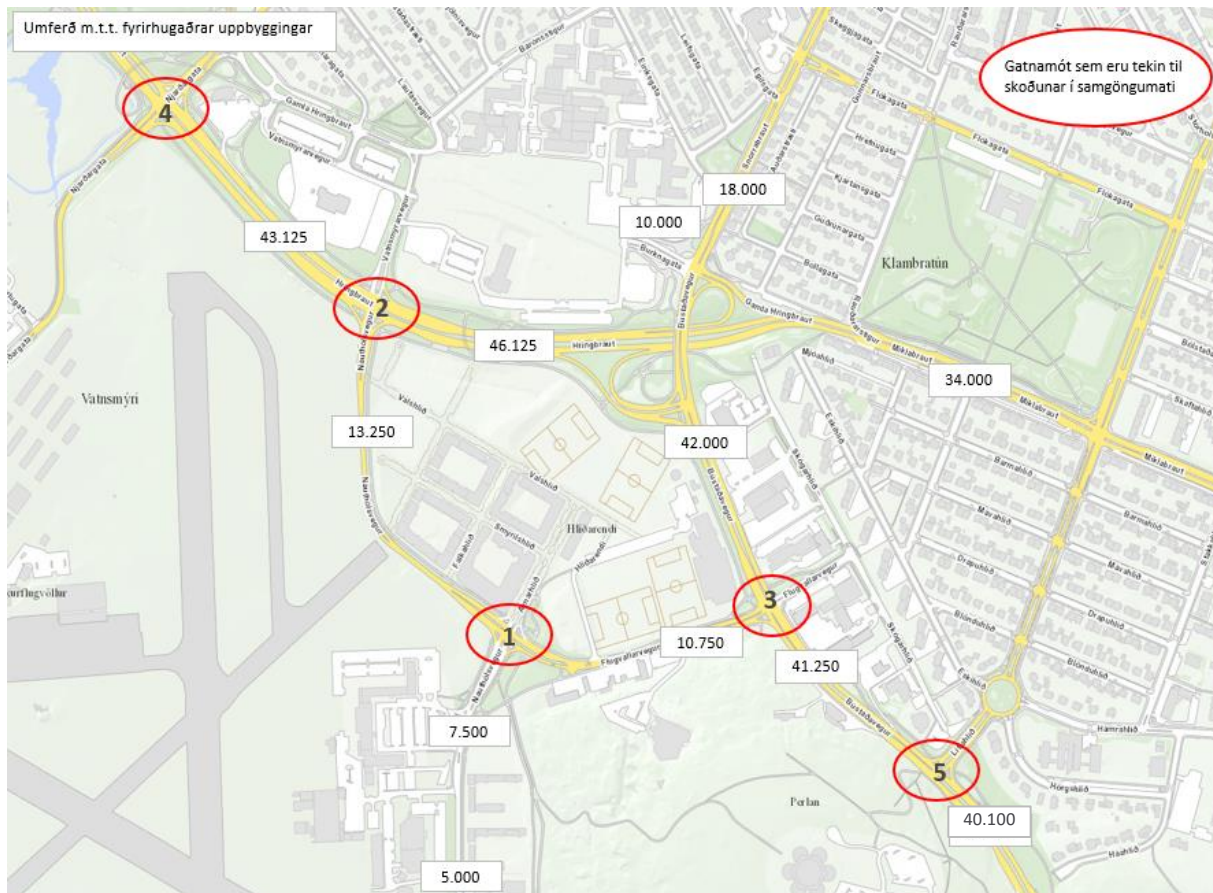
Með tilliti til þeirra áhrifa sem aukin bílaumferð mun hafa á gatnakerfi er litið bæði til nærliggjandi gatna og gatnamóta. Sem forsenda fyrir dreifingu þeirrar umferðar sem skapast á svæðinu er litið til niðurstaða ferðavenjukönnunar frá árinu 2019 um áfangastað ferða sem eiga upphaf í póstnúmeri 101, þ.m.t. landsvæði sem fellur undir nýja byggð í Hlíðunum í dag. Á kortinu eru svæðin lituð eftir því hversu hátt hlutfall ferða til og frá vinnu fara á milli póstnúmera en einnig má sjá hlutfall annarra ferða.



MYND 4 Dreifing ferða sem eiga upphaf í póstnúmer 101 þ.m.t. Hlíðarendasvæðinu, gögn úr ferðavenjukönnun 2019.

Sjá má að mikill meiri hluta ferða er innan pósthúmers 101 (Miðborg) eða til 105 (Hlíðar) og 108 (Háaleitis- og Bústaðahverfi). Að auki fer töluverður hluti ferða í hverfi 107 (Vesturbær), þó svo lítt hluti þeirra sé vegna vinnu. Þegar könnunin fór fram var ekki búið að skilgreina pósthúmer 102 fyrir byggð í Vatnsmýri og næsta nágrenni, þ.e. á Hlíðarenda, í Skerjafirði og Reykjavíkflugvöll. Ætla má að einhver hluti ferða sem eiga upphaf á Hlíðarendasvæðinu í dag (og tilheyra því pósthúmeri 102) endi í pósthúmeri 101.

Þar sem fyrirhuguð uppbygging er á vesturhluta Hlíðarenda er metið að stærsti hluti bílaumferðarinnar (um 90%) muni leita á Nauthólsveg og þaðan um gatnamót Nauthólsvegar og Hringbrautar. Önnur umferð mun fara til austurs, um götur innan Hlíðarendasvæðisins og um gatnamót Arnarhlíðar og Nauthólsvegar/Flugvallarvegar og svo Flugvallarvegar og Bústaðavegar (um 10%). Ekki er talið að umferð akandi muni leita til suðurs, þ.e. að Háskóla Reykjavíkur og Nauthólsvíkur nema í undantekningartilfellum. Ætla má að dagleg aukning ökutækja (þ.e. ársdagsumferð) um Nauthólsveg að Hringbraut verði um 2.250 og um 250 um Arnarhlíð að gatnamótum Flugvallarvegar og Bústaðavegar (samanlögð ferðasköpun sem farnar eru akandi eru um 2.500 eins og sjá má í töflu 2). Gert er ráð fyrir að árdegis skiptist umferðin jafnt til vesturs og austurs við gatnamót Nauthólsvegar og Hringbrautar, að hún leiti til austurs á gatnamótum Arnarhlíðar og Nauthólsvegar/Flugvallarvegar og einnig til austurs á Bústaðaveg við gatnamót Flugvallarvegar og Bústaðavegar. Síðdegis er öfugt farið þar sem umferðin leitar inn í hverfið. Sjá má umferð nærliggjandi svæðis á mynd 5 þar sem gert er ráð fyrir aukinni umferð vegna fyrirhugaðrar uppbyggingar.



MYND 5 Mat á ársdagsumferð m.t.t. fyrirhugaðrar uppbyggingar.

Sjá má að mikill umferðarpungi er á Hringbraut og Bústaðavegi. Aukning vegna uppbyggingarinnar er þó að mestu talin óveruleg, þar sem hún er um 2-3% af sólahringsumferð. Hafa ber í huga að þar sem mikil umferð er í dag getur lítilleg aukning umferðar haft neikvæð áhrif á þjónustustig og skilvirkni gatna og gatnamóta. Mesta hlutfallslega aukningin verður á götum innan hverfisins og á Nauthólsvegi á þeim kafla sem er næst gatnamótum Nauthólsvegur og Hringbrautar eða um 20% (úr 11.000 í 13.250 ökutæki á sólarhring).

Ef miðað er við danskar viðmiðunartölur um afkastagetu gatna má sjá að þær ættu í flestum tilfellum að ráða við metna umferð. Þar er til dæmis gert ráð fyrir að gata sem er 3ja m breið, með eina akrein í hvora akstursstefnu geti annað allt að 13.000 ökutækjum. Viðmiðin gilda á götukafli og umferð í frjálsu flæði. Út frá þessum viðmiðum ætti Flugvallarvegur og Nauthólsvegur sem 1+1 vegir að anna áætlaðri umferð um svæðið en þó ber að líta til þess að gatnamót við vegkafla eru þeir þættir sem stjórna afkastagetu vegakerfisins í heild sinni. Vegna þess hve stutt er á milli gatnamót eftir Hringbraut og Bústaðvegur munu óhjákvæmilega myndast tafir á háannatímum, sem og við Flugvallarveg í takt við starfsemi Háskóla Íslands (líkt og þekkist í dag). Alla jafnan dreifist umferð um svæðið ójafnt yfir daginn og miklir álagstímar myndast ár- og síðdegis, t.d. á Hringbraut og Bústaðaveg. Blönduð byggð hefur þann kost að dreifing umferð innan dags jafnast út og því myndast minna álag á háannatímum.

Eins og fyrr segir mun hluti umferðarinnar nýta sér götur innan Hlíðarendasvæðisins, t.d. Arnarhlíð, Valshlíð, Haukahlíð o.s.frv. Við heildarskipulag svæðisins hefur verið gert ráð fyrir heildarumferðarsköpun og ættu götur að anna umferð svæðisins. Í eftirfarandi töflu má sjá samantekt á metnum áhrifum aukinnar umferðar samhliða breyttri landnotkun á nærliggjandi götum:

TAFLA 3 Samantekt á breytingu umferðar vegna fyrirhugaðar uppbyggingar á lóðum G og H.

VEGKAFLI	NÚVERANDI UMFERÐ (ÁRSDAGSUMFERÐ)	METIN UMFERÐ EFTIR UPPBYGGINGU (ÁRSDAGSUMFERÐ)	BREYTING
Hringbraut vestur	42.000	43.125	3%
Hringbraut austur	45.000	46.125	2%
Bústaðavegur suður	40.000	40.100	0%
Bústaðavegur miðja	41.000	41.250	1%
Bústaðavegur norður	42.000	42.000	0%
Flugvallarvegur	10.500	10.750	2%
Nauthólsvegur norður	11.000	13.250	20%
Nauthólsvegur suður	7.500	7.500	0%

Gatnamót

Út frá forsendum um dreifingu bílaumferðar er fjallað um möguleg áhrif aukinnar umferðar á nálæg gatnamót. Stærsti álagstíminn árdegis, þ.e. mesti fjöldi ökutækja á 15 mínúta kafla í kerfinu er annars vegar á milli 8:15 og 8:30 og hins vegar 8:00 til 8:15. Þegar litið er til 15 mínútna tímabili síðdegis eru alla jafnan minni álagstóppar þar sem umferð dreifist yfir lengri tíma (umferðarmagn þó meira yfir nokkrar klukkustundir). Þó geta raðir og tafir safnast upp yfir lengri tíma síðdegis. Í kjölfarið er stutt umfjöllun um helstu gatnamót svæðisins og hugsanleg áhrif uppbyggingarinnar á þau.

Eins og fyrr segir mun stærsti hluti ferða vegna uppbyggingarinnar fara um gatnamót *Hringbrautar og Nauthólsvegur*. Metin sólahringsumferð út frá mælingum 2018 um gatnamótin eru 58.285 ökutæki og því gríðarlega umferðarpungi sem fer um gatnamótin daglega. Út frá dreifingu má ætla að stærstu hluti

hennar munu fara til austurs og vesturs frá Nauthólsvegi á Hringbraut árdegis en koma frá Hringbraut úr austri og vestri síðdegis. Ætla má því að um rúmlega 60.500 ökutæki fari um gatnamótin á sólarhring og aukning um 3% vegna fyrirhugaðrar uppbyggingar. Á álagstímum, þ.e. frá svæðinu árdegis og til þess síðdegis getur aukningin því haft áhrif á þjónustustig gatnamótanna. Hafa ber í huga að margt annað á og við gatnamótin getur haft mun meiri áhrif á umferð um þau á næstu árum, s.s. önnur uppbygging og fyrirkomulag gatnakerfisins í næsta nágrenni.

Umferð sem fer um Hringbraut til vesturs mun hafa áhrif á gatnamót *Hringbrautar og Njarðargötu*. Á það við um hluta þeirra umferðar sem fer í miðbæinn. Áætlað er að það sé um 1.125 ökutæki á sólarhring. Metin sólahringsumferð út frá mælingum 2018 um gatnamótin eru 59.978 ökutæki og því aukningin um 2% miðað við núverandi umferð. Eins og gatnamót Nauthólsvegur og Hringbrautar fer mikil umferð um gatnamótin og getur aukin umferð haft áhrif á þjónustustig þeirra.

Hluti umferðar sem verður til á svæðinu leitar til austurs og mun fara um götur innan uppbyggingarsvæðisins og að gatnamótum *Nauthólsvegur/Flugvallarvegur og Arnarhlíðar*. Aðeins er um 250 ökutæki að ræða en metin sólahringsumferð út frá mælingum 2018 um gatnamótin eru 12.208 ökutæki. Er það aukning um tæplega 2%. Umferð um gatnamótin eru að stórum hluta tengd umferð til og frá Háskóla Reykjavíkur. Aukin bílaumferð vegna uppbyggingarinnar er ekki talin hafa umtalsverð áhrif á þjónustustig gatnamótanna.

Sá hluti umferðar sem fer til austurs að Bústaðavegi fer um gatnamót *Bústaðavegar og Flugvallarvegur*. Eftir Flugvallarvegi er framhjálaup til hægri sem nýtist að stórum hluta umferðinni árdegis frá Hlíðarenda (og síðdegis frá Háskóla Reykjavíkur). Metin sólahringsumferð út frá mælingum 2018 um gatnamótin eru 41.500 ökutæki. Mun því aukning um 250 ferðir hafa lítil áhrif á gatnamótin. Á ákveðnum tímum myndast þó tafir við gatnamótin sem munu óhjákvæmilega aukast. Sama umferð mun einnig hafa áhrif á gatnamót *Bústaðavegar og Litluhlíðar*. Metin sólahringsumferð út frá mælingum 2018 um gatnamótin eru 45.034 ökutæki og mun því aukningin hafa lítil áhrif á heildarafkastagetu gatnamótanna.

Í eftirfarandi töflu má sjá samantekt á metnum áhrifum aukinnar umferðar samhliða breyttri landnotkun á nærliggjandi gatnamót:

TAFLA 4 Samantekt á umferð fyrir og eftir uppbyggingu á nærliggjandi gatnamótum.

GATANMÓT	NÚVERANDI UMFERÐ (ÁRSDAGSUMFERÐ)	METIN UMFERÐ EFTIR UPPBYGGINGU (ÁRSDAGSUMFERÐ)	BREYTING
Flugvallarvegur – Nauthólsvegur	12.208	12.500	2,4%
Nauthólsvegur – Hringbraut	58.285	60.500	3,8%
Flugvallarvegur – Bústaðavegur	41.500	41.750	0,6%
Hringbraut – Njarðargata	59.978	61.200	2,0%
Bústaðavegur – Litluhlíð	45.034	45.300	0,6%

Önnur umferð

Út frá gefnum forsendum um ferðmátadreifingu á svæðinu má áætla þann fjölda ferða sem skapast vegna uppbyggingarinnar fyrir aðra ferðamáta. Í heildina er metið að um 3.900 ferðir skapist vegna uppbyggingaráforma á svæðinu og miðað við núverandi ferðmátadreifingu byggða á ferðvenjukönnun frá 2019 má sjá að ferðirnar skiptast á eftirfarandi hátt á milli ferðamáta:

TAFLA 5 Hlutdeild ferðamáta og fjölda ferða vegna fyrirhugaðar uppbyggingar – sviðsmynd 1.

Ferðamáti	Bíll	Gangandi	Hjólandi	Almenningssamgöngur	Annað
Hlutfall	64%	20%	10%	5%	1%
Ferðir	2.483	776	388	194	39

Ekki eru framkvæmdir beinir afkastareikningar er snerta innviði fyrir umferð gangandi og hjólandi vegfarenda. Gert er ráð fyrir að stígar á og í kringum svæðið munu anna fyrirhugaðri umferð. Oftar en ekki er um styttri ferðir að ræða og dreifast þær á stíga innan hverfisins. Með því að tryggja gott stíganet og tengingar við nærliggjandi svæða má einnig sjá til þess að þeir afkasti þeirri eftirspurn sem skapast inn í hverfinu á viðunandi hátt (sjá nánari umfjöllun síðar í skýrslunni um göngu- og hjólastíga). Fyrri umfjöllun hefur falið í sér skoðun á sviðsmynd 1 sem miðast við núverandi ferðavenjur. Ef litið er til sviðsmyndar 2 er gert er ráð fyrir að hlutdeild annarra ferðamáta en akandi mun aukast., þ.e. að 20% ferða sem skapast á svæðinu sem eru við núverandi aðstæður farnar á bíl nýti sér aðra vistvæna ferðamáta. Má þá sjá að jafn hlutfall er á milli ferða sem farnar eru akandi og með öðrum ferðamatum. Niðurstöður þeirrar greiningar má sjá í töflu 6. Þar er bílferðum fækkað um 20% og þeim skipt jafnt á aðra máta. Með tilkomu Borgarlínu um svæðið má gera ráð fyrir að stærri hluti ferða á svæðinu muni vera farnar með almenningssamgöngum.

TAFLA 6 Hlutdeild ferðamáta og fjölda ferða vegna fyrirhugaðar uppbyggingar – sviðsmynd 2.

Ferðamáti	Bíll	Gangandi	Hjólandi	Almenningssamgöngur	Annað
Hlutfall	51%	23%	13%	9%	4%
Ferðir	1.979	893	505	350	156

BÍLA- OG HJÓLASTÆÐI

Ákjósanlegur fjöldi bílastæða getur spilað stórt hlutverk þegar kemur að því að stuðla að vistvænu skipulagi og umhverfi. Offramboð bílastæða geta átt stóran þátt í að skapa aukna bílaumferð oftar en ekki á kostnað gæða annarra ferðamáta. Með því að halda jafnvægi í bílastæðfjölda ætti umferðasköpun um svæðið að minnka en á sama tíma að þjónusta svæðið á viðunandi hátt. Skipulagssvæðið er tiltölulega miðsvæðis, með góðar tengingar við almenningssamgöngur og stutt í helstu þjónustu og því tækifæri til að auka hlutdeild vistvænna ferðamáta.

Fjöldi og notkun

Fjöldi bílastæða var skoðaður með það að markmiði að stilla fjölda bílastæða í hóf. Fjöldinn var áætlaður með tilliti til viðmiða um fjölda bílastæða Reykjavíkurborgar. Í eftirfarandi töflu má sjá viðmið og hámark bílastæða fyrir mismunandi tegundir íbúðabyggðar:

TAFLA 7 Viðmið um fjölda bíla- og hjólastæða úr bíla- og hjólastæðastefnu Reykjavíkurborgar.

ÍBÚÐIR		SVÆÐI I		HJÓLASTÆÐI
Tegund	Herbergi	Viðmið	Hámark	Lágmark
Fjölbýli/sérbýli	1	0.25	0.75	2
	2	0.5	0.75	
	3	0.75	1	
	4+	0.75	1	
	Gestir	0.1		

Í skipulagstillögum má finna upplýsingar um fyrirhugaða gerð og fjölda íbúða. Eftirfarandi tafla á við um íbúðadreifingu á lóðum G og H:

TAFLA 8 Fyrirhugaðar gerðir íbúða á lóðum G og H.

HERBERGI	FJÖLDI	HLUTFALL
1	9	5%
2	31	17%
3	57	32%
4+	83	46%
Samtals	180	100%

Með hlutfallstölum má því sjá að fyrir hverja íbúð er viðmið samkvæmt reglum Reykjavíkurborgar um 0.68 stæði á íbúð en hámark 0.94 stæði á íbúð. Fyrir lóð I er gert ráð fyrir eftirfarandi skiptingu íbúða:

TAFLA 9 Fyrirhugaðar gerðir íbúða á lóð I.

HERBERGI	FJÖLDI	HLUTFALL
1	5	7%
2	20	29%
3	20	29%
4+	25	46%
Samtals	70	100%

Með hlutfallstölum má því sjá að fyrir hverja íbúð er viðmið samkvæmt reglum Reykjavíkurborgar um 0.64 stæði á íbúð en hámark 0.91 stæði á íbúð. Ef miðað er við að 180 íbúðir verði á lóðum G og H og 70 á lóð I er því fjöldi stæða fyrir uppbygginguna í heild sinni eftirfarandi:

TAFLA 10 Áætlaður fjöldi bíla- og hjólastæði vegna fyrirhugaðar uppbyggingar á Hlíðarenda.

UPPBYGGING			BÍLASTÆÐI		HJÓLASTÆÐI
Landnotkun	Fjöldi	Fermetrar	Viðmið	Hámark	Lágmark
Íbúar					
Lóð G	180	17,500	123	170	360
Lóð H	180	17,500	123	170	360
Lóð I	70	6,750	45	64	140
Gestir			43		
Samtals	440	42,320	334	447	860
Lóð G			141	188	360
Lóð H			141	188	360
Lóð I			52	71	140

Viðmiðunarfjöldi bílastæða fyrir uppbygginguna í heild sinni er því 334 bílastæði og 860 hjólastæði. Hafa þarf þó í huga að endanlegur fjöldi íbúða er ekki ákveðin og er þörf á að meta bílastæðafjölda með nákvæmum hætti þetta slíkar upplýsingar liggja fyrir. Með viðeigandi aðgerðum, þ.e. samnýtingu og deilistæðum, er unnt að draga úr fjölda bílastæða (sjá umfjöllun í framhaldi).

Dreifing notkunar og samnýting

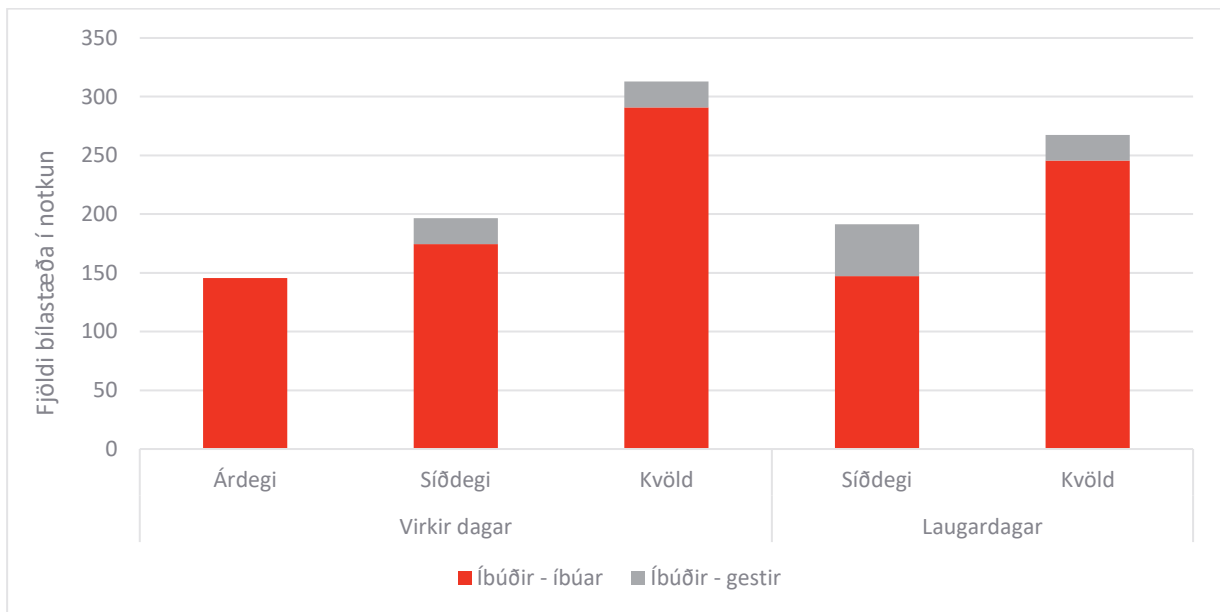
Við endanlega ákvörðun um fjölda bílastæða þarf að taka tillit til hinu ýmsu þátta sem geta haft áhrif á þörf og eftirspurn bílastæða á svæðinu. Má þar t.d. nefna aðgengi að almenningssamgöngum, gæði innviða fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur, samnýtingu bílastæða, tækifæri fyrir þjónustu deilibíla og innleiðingar samgöngustefnu o.s.frv. Mögulegt er að hagræða fjölda bílastæða með að stuðla að samnýtingu þeirra. Er það einkum heppilegt þar sem um blandaða landnotkun er að ræða, eins og í tilfalli Hlíðarendasvæðisins í heild sinni. Almenn er talað um að minnka megi fjölda bílastæða um 15-20% en mögulega enn frekar. Ef litið er á svæðið í heild sinni má ætla að mögulegt sé að samnýta bílastæði ætluðum atvinnu- og íþróttastarfsemi, þar sem mesti þungi vegna íþróttaviðburða er á kvöldin og um helgar, þegar álag vegna hefðbundinnar atvinnustarfsemi er alla jafnan í lágmarki. Með tillit til þeirra lóða sem hér er fjallað um er einungis um íbúðabyggð að ræða og því samnýting ekki möguleg nema að litlu leyti (forsendur um dreifingu gesta). Að sama skapi ná aðgerðir um samgöngusamninga uppbyggingaraðila við notendur svæðisins ekki til uppbyggingarinnar þar sem

einungis er um íbúðarbyggð að ræða. Dreifing á notkun stæða má ætla út frá forsendum í leiðbeiningum á eftirfarandi hátt:

TAFLA 11 Fjöldi stæða m.t.t. samnýtingar.

TEGUND HÚSNÆÐIS	VIRKIR DAGAR			LAUGARDAGAR	
	Árdegi	Síðdegi	Kvöld	Síðdegi	Kvöld
Íbúðir	146	175	291	147	246
Íbúðir - gestir	0	22	22	44	22
Samtals	146	197	313	191	268

Sjá má að með samnýtingu íbúa og gesta vegna íbúðarbyggðar eru mögulegt að fækka bílastæðum um 21 stæði eða í 313. Dreifingu má sjá myndrænt á eftirfarandi stöplariiti:



MYND 6 Dreifing bílastæðaþarfar milli og innan daga.

Stæði fyrir deilibíla

Reykjavíkurborg gerir kröfu um að nýbyggingar með 100 eða fleiri íbúðum útvegi að lágmarki 1 bílastæði tileinkað deilibílaþjónustu. Lagt er því til að minnsta kosti 4-5 stæði verði nýtt sem slík við uppbygginguna. Til framtíðar ætti að halda þeim möguleika opnum að geta bætt við fleiri deilibílastæðum, allt eftir þróun og notkun slíkra lausna. Almennt er talið að eitt deilistæði geti komið í stað 3-5 einkabíla. Gert er ráð fyrir 5 stæðum og að þau komi í stað 3 stæða fyrir einkabíl og því hægt að fækka stæðum um 15 talsins eða niður í 298. Eins og fyrr segir gerðu fyrri áform ráð fyrir atvinnuhúsnæði, miðað við þær forsendur hefðu þurft um 260 bílastæði (gert ráð fyrir blandaðri starfsemi verslunar, þjónustu og skrifstofurýma). Er því ekki mikil breyting varðandi bílastæðaþörf vegna breyttrar landnotkunar.

Í skipulagsáætlunum er hugað að mismunandi notkunargildum bílastæða, þ.e. bílastæðum fyrir hreyfihamlaða o.s.frv. Gert er ráð fyrir að fjöldi bílastæða fyrir hreyfihamlaða séu í samræmi við leiðbeiningar Mannvirkjastofnunar. Nýttar eru upplýsingar um útfærslu þeirra, þ.e. stærðar og

staðsetningu m.t.t. innganga úr leiðbeiningunum. Lagt er til að staðsetning stæða sé þannig að hún þjóni á sem bestan hátt íbúðarbyggð svæðisins í heild sinni og hugað að aðgengi allra íbúða að þeim. Einnig er hugað að stæðum ofanjarðar sem þjóna m.a. gestum.

Fyrirkomulag og gerð hjólastæða

Hjólastæðum má skipta í tvo flokka, annars vegar langtímastæði þar sem gert er ráð fyrir að hjólum sé lagt í yfir 4 klst. og skammtímastæði þar sem hjólum er lagt í styttri tíma. Skipuleggja og hanna skal stæði með tilgang þeirra í huga, t.d. fyrir langtímastæði er öryggi lykilforsenda en aðgengi fyrir skammtímasvæði. Við íbúðir, líkt og fjallað er um hér, þarf aðallega að huga að langtímastæðum. Heildarfjöldi hjólastæða tekur mið af leiðbeiningum Reykjavíkurborgar og er miðað við tvö stæði fyrir hverja íbúð og er því talin þörf á um **860 hjólastæðum í heildina** (eða 360 á lóðir G og H og 140 á lóð I), eins og sjá má í töflu 9. Bróðurpartur þeirra ætti að vera langtímastæði (um 90% eða um 774 stæði) en mikilvægt er þó að bjóða einnig upp á aðgengileg skammtímastæði fyrir gesti (um 10% eða 86 stæði). Langtímastæði ættu að vera yfirbyggð og læst. Ráðlagt er að hámarks fjarlægð skammtímahjólastæða sé um 100 metrum frá inngöngum. Fjöldi stæða vegna fyrri áforma um blandaða byggð atvinnustarfsemi á svæðinu hefði verið um 850 stæði og fyrirkomulag þeirra annars eðlis (einungis lóðir G og H). Meiri áhersla hefði verið á skammtímastæði en fyrir íbúðarbyggð.

Varðandi staðsetningar hjólastæða er ekki tekin endanleg ákvörðun á deiliskipulagsstigi en settar eru fram hugmyndir um ákjósanlegar staðsetningar. Lagt er til að gert sé ráð fyrir hjólastæðum við aðalinnganga að mannvirkjum svæðisins sem og í bíla- og hjólakjöllurum. Einnig er ákjósanlegt að aðgengi að hjólageymslum sé hvað best, t.d. að ekki þurfi að ganga í gegnum margar hurðir til að komast að þeim.

Samantekt á umfjöllun um bíla- og hjólastæði má finna í eftirfarandi töflu:

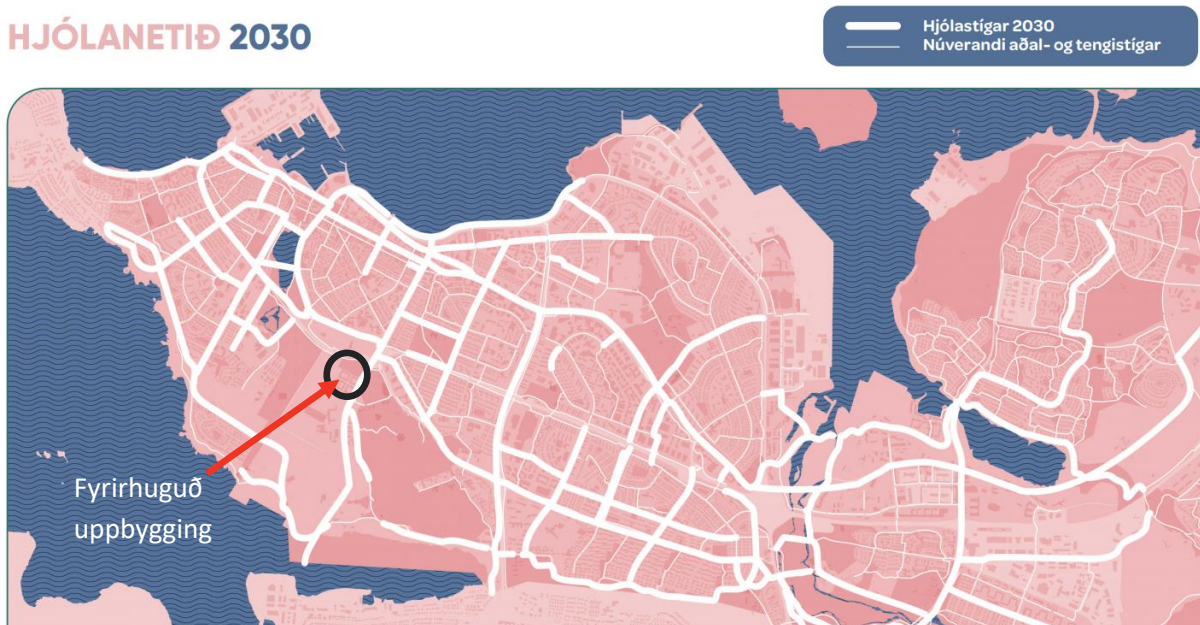
TAFLA 12 Samantekt á fjölda bíla- og hjólastæða.

AÐGERÐ	BÍLASTÆÐI	HJÓLASTÆÐI
Fjöldi stæða fyrir íbúðir	334	860
Samnýting – fækkun um 21 stæði	313	-
Deilistæði – fækkun um 15 stæði	298	-
Niðurstaða	298	860

GÖNGU – OG HJÓLLEIÐIR

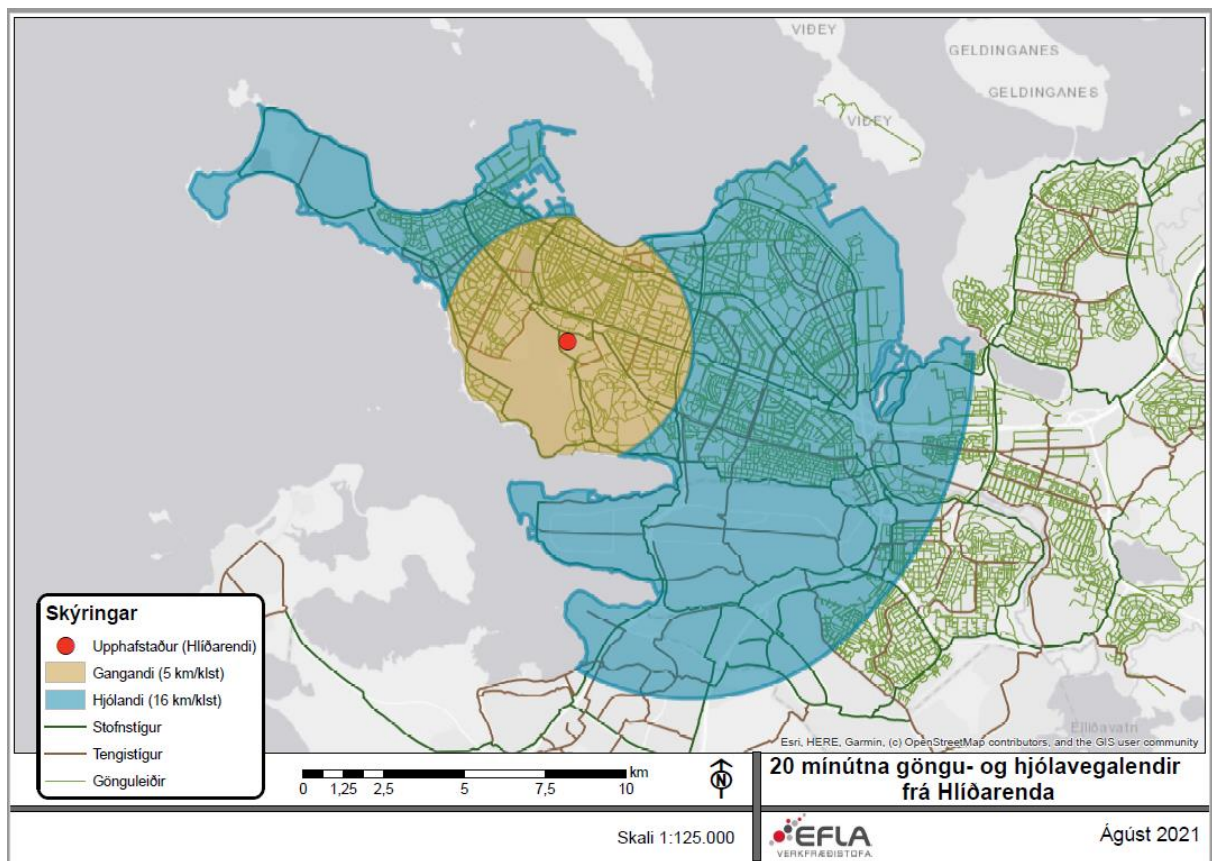
Þegar uppbygging á Hlíðarenda er yfirstaðin munu fleiri börn geta stundað íþróttir og tómstundir í hverfinu og svæðið nýtt enn frekar yfir daginn. Til að sporna við aukinni bílaumferð ætti að starfrækja tómstundarrútu fyrir iðkendur sem koma lengra að auk þess að hvetja þá til að fara til og frá æfingum gangandi og hjólandi. Göngu- og hjóllaleiðir eru því veigamikill þáttur þegar kemur að stuðla að aukinni notkun vistvænna ferðamáta. Á það ekki eingöngu við um ferðir farnar vegna íþróttá- og tómstunda, t.d. má sjá að 30% ferða sem íbúar Hlíðanna fóru í ferðavenjukönnun árið 2019 voru farnar gangandi eða hjólandi. Í því samhengi þarf að huga bæði vel að stígum innan deiliskipulagssvæðisins en ekki síður að tengingum við hjólreiðanet Reykjavíkur eins og lagt er upp með í hjólreiðaáætlun Reykjavíkur 2021-2025. Þar má helst nefna brúartengingu milli Kópavogs og Reykjavíkur yfir Fossvoginn, þar sem umferð gangandi- og hjólandi sem og almenningssamgangna og neyðaraksturs verður leyfileg. Á mynd 7 má sjá fyrirhugaða hjólastíga í Reykjavík árið 2030 og grófa afmörkun Hlíðarendasvæðisins. Sjá má að aðgengi svæðisins að stígakerfi verður gott samkvæmt gildandi áætlunum.

HJÓLANETIÐ 2030



MYND 7 Mynd sem sýnir stofnleiðir hjólastíga í hjólreiðaáætlun Reykjavíkur.

Á mynd 8 má sjá kort sem sýnir 20 mínútna rás gangandi og hjólandi og núverandi stígakerfi við fyrirhugaða uppbyggingu. Gert er ráð fyrir að meðalhraði gangandi vegfarenda er um 1,4 m/s eða 5 km/klst og því 20 mínútna rás tæplega 1,7 km. Meðalhraði hjólandi vegfarenda er um 4,5 m/s eða rúmlega 16 km/klst og því 20 mínútna rás um 5,5 km. Rás er metinn út frá miðju uppbyggingar svæðisins. Vegna miðlægrar staðsetningar uppbyggingar nær 20 mínútna rás gangandi og hjólandi til fjölmenns svæðis.



MYND 8 Göngu- og hjólastígar innan 20 mínútna rásar uppbyggingarsvæðisins.

Hafa ber í huga að göngu- og hjólaleiðir geta þó verið lengri þó þær lendi innan 20 mínútna rásar út frá loftlínum, á það sér í lagi við um staði í jaðri svæðisins. Einnig skal líta til þess að stofnbrautir við svæðið geta haft neikvæð áhrif á ferðahegðun íbúa m.t.t. stuttra ferða. Því væri æskilegt að hafa verzlun og þjónustu í nærumhverfi uppbyggingarinnar til að lágmarka að ferðir séu farnar á bíl. Mikilvægt er að huga að umferðaröryggi óvarinna vegfarenda, ekki síst þar sem svæðið laðar að sér umtalsverða umferð barna og ungmenna. Göngu- og hjólaleiðir þurfa að taka mið af notkun svæðisins og skapa aðstæður þar sem vegfarendur eru og upplifa sig örugga.

Gera má ráð fyrir töluverðri umferð gangandi- og hjólandi um Nauthólsveg til og frá Háskóla Reykjavíkur og Nauthólsvíkur. Að auki eru fjölfarnir göngu- og hjólastígar um Nauthólsvík sem tengja Fossvoginn og byggð í austari hluta höfuðborgarsvæðisins við Vesturbæinn í gegnum Skerjafjörð. Einnig þarf aðgengi gangandi og hjólandi með fram Hringbraut að vera viðunandi þar sem hún tengir t.d. Háskóla Íslands, miðbæinn og Vesturbæinn við aðra hluta höfuðborgarsvæðisins. Að auki þarf að huga að aðgengi gangandi og hjólandi um Bústaðaveg og þeirri umferð sem kemur í austari hluta höfuðborgarsvæðisins en undirgögn eru undir Bústaðaveg sem og göngubrú yfir Hringbraut.

Fyrirkomulag göngu- og hjólastíga innan Hlíðarendahverfisins spilar einnig veigamikil hlutverk til þess að tryggja að blöndun byggðarinnar nýtist sem best, þ.e. til að draga úr lengri ferðum sem helst eru farnar á bílum. Með því að skapa aðlaðandi borgarrými fyrir alla vegfarendur má styðja við notkun fjölbreyttra ferðamáta og þá sér í lagi vistvænna. Í umfjöllun um framtíð almenningsgangna á svæðinu, þ.e. Borgarlínu, er fjallað um götummynd og hvernig borgarrýminu er skipt á milli ferðamáta. Þar sem fyrirhuguð er samblöndun mismunandi ferðamáta er mikilvægt að lágmarka hraða stærri

ökutækja, s.s. með hraðatakmarkandi aðgerðum. Í frumdrögum Borgarlínu er gert ráð fyrir hjólastígum meðfram sérrými Borgarlínu, á það við um Arnarhlíð sem er innan Hlíðarendasvæðisins. Auk þess er hámarkshraði gatna þannig að hjólandi og akandi umferð fer saman (30 km/klst.).

Til að tryggja öryggi allra vegfarenda er mikilvægt að bjóða upp á nægt rými fyrir alla ferðamáta. Með tilliti til ferðasköpunar má gera ráð fyrir umtalsverðum fjölda gangandi og hjólandi daglega um svæðið. Upplýsingar um núverandi fjölda gangandi og hjólandi liggja ekki fyrir en með tilliti til þess fjölda sem ný uppbygging felur í sér er mælt með að aðskilja þessa fararmáta. Þá er mælt með að göngu og hjólastígar á svæðinu verði í samræmi við „Hönnunarleiðbeiningar fyrir hjólreiðar“ og göngustígar verði að minnsta kosti 2,5 m breiðir og hjólstígar 3 m breiðir (í samræmi við stefnu Reykjavíkurborgar) (einstefnustígar 2,2 m) (sjá töflu 12). Samræmist það einnig viðmiðum Reykjavíkurborgar um breidd göngu- og hjólastíga í borgarlandi.

TAFLA 13 Tafla úr hönnunarleiðbeiningum fyrir hjólreiðar.

Breidd [m]		Gangandi á klst*				
		<15	15-50	50-100	100-200	>200
Hjólandi á klst *	<15	S: 3,0	S: 3,0	S: 3,0	S: 3,5	S: 3,5
	15-50	S: 3,0	S: 3,0	G: 2,0 H: 2,5	G: 2,0 H: 2,5	G: 2,5 H: 2,5
	50-100	S: 3,0	G: 2,0 H: 2,5	G: 2,0 H: 2,5	G: 2,0 H: 2,5	G: 2,5 H: 2,5
	100-300	S: 3,5	G: 2,0 H: 2,5	G: 2,0 H: 2,5	G: 2,0 H: 2,5	G: 2,5 H: 2,5
	300-750	G: 2,0 H: 3,0	G: 2,0 H: 3,0	G: 2,0 H: 3,0	G: 2,0 H: 3,0	G: 2,5 H: 3,0
	>750	G: 2,0 H: 3,5	G: 2,0 H: 3,5	G: 2,0 H: 3,5	G: 2,0 H: 3,5	G: 2,5 H: 3,5

* Áætluð umferð á hámarksklukkustund. Eðlilegt er að horfa nokkur ár fram í tímann við áætlun umferðar.

ALMENNINGSSAMGÖNGUR

Eins og fyrr segir er uppbygging á Hlíðarenda tiltölulega ný hafin og því erfitt að leggja mat á núverandi þjónustu almenningssamgangna á svæðinu í umfjöllun um fyrirhuguð áform á svæðinu. Ljóst er að við núverandi mynd er margt ábótavant þó svæðið sé tengt helstu stofnleiðum Strætókerfisins. Ef litið er til gildandi skipulagsáætlana mun svæðið verða vel þjónustað af almenningssamgöngum.

Núverandi staða

Þar sem uppbyggingarsvæðið liggur við Hringbraut fara nokkuð margar leiðir um svæðið. Í dag liggja eftirfarandi leiðir um svæðið:

- **Leið 1.** Frá Völlunum í Hafnarfirði til Hlemms í gegnum biðstöð við Hringbraut/Hlíðarenda. Tíðni ferða er 10 mínútur (6 vagnar á klukkustund) á háannatíma en 30 mínútur annars (2 vagnar á klukkustund).
- **Leið 3.** Frá Mjódd til Hlemms í gegnum biðstöð við Hringbraut/Hlíðarenda. Tíðni ferða er 15 mínútur á háannatíma en 30 mínútur annars.
- **Leið 5/8.** Leið 8 ekur milli BSÍ og Nauthólsvíkur/HR milli 6:53 og 18:30 en utan þess tíma ekur leið 5 að Nauthólsvík/HR. Tíðni ferða leiðar 5 er 15 mínútur á háannatíma (4 vagnar á klukkustund) en 30 mín annars. Leið 8 er ekin án tímatöflu, vagninn er í stöðugum akstri. Að jafnaði er ferð á 10 mínútna fresti.
- **Leið 6.** Frá Spönginni í Grafarvogi til Hlemms um Ártún með viðkomu Hringbraut/Hlíðarenda. Tíðni ferða er 10 mínútur á háannatíma en 30 mínútur annars.
- **Leið 18.** Frá Spönginni í Grafarvogi til Hlemms um Ártún með viðkomu á biðstöð við Perluna og Snorrabraut. Tíðni ferða er 15 mínútur á háannatíma en 30 mínútur annars.

Unnið er að uppfærðu leiðanet Strætó í samræmi við uppbyggingu Borgarlínu. Ekki er gert ráð fyrir miklum breytingum á næstu misserum á svæðinu, þ.e. þar til Borgarlína hefur akstur um svæðið. Þær biðstöðvar sem finna má á svæðinu eða í næsta nágrenni þessu eru:

- Hlíðarendi/Hringbraut.
- Nauthólsvegur/Natura.
- LSH/Hringbraut.
- Bústaðavegur/Hlíðarendi.

Þess að auki er umferðarmiðstöð BSÍ í nálægð við svæðið þar sem t.d. er starfrækt flugvallarrúta til Keflavíkur. Hlutverk BSÍ til lengri tíma er þó ekki að fullu ljóst. Í frumdragaskýrslu um fyrstu lotu Borgarlínu er fjallað um núverandi farþega almenningssamgangna á virkum dögum. Með tilliti til uppbyggingarsvæðisins má sjá að umtalsverður fjöldi farþega fer daglega um Hringbraut eða 4.180 farþegar. Fyrir aðrar leiðir á svæðinu er farþegafjöldi mun minni eða um 460 á Bústaðavegi og 480 á Nauthólsvegi. Ljóst er að Borgarlínan mun hafa umtalsverðar breytingar í för með sér varðandi gæði og aðgengi að almenningssamgöngum. Á mynd 9 má sjá yfirlit yfir leiðir almenningssamgangna og biðstöðva á og við uppbyggingarsvæðið. Auk þess má sjá 400 metra radíus í kringum biðstöðvar.



MYND 9 Yfirlit Strætóleiða (litaðar línur) og biðstöðva (hvítir hringir) við skipulagssvæðið (svartur hringur).

Miðað við uppbyggingu á Hlíðarendasvæðinu má gera ráð fyrir að umtalsverður fjöldi farþega muni nýta sér almenningssamgöngur. Til næstu ára þarf að tryggja að aðgengi að núverandi biðstöðvum sem og að gæði þeirra sé viðunandi. Með tilliti til tíðni vagna á svæðinu, sér í lagi við Hringbraut má gera ráð fyrir að töluverður fjöldi farþega geti safnast saman á biðstöðvum samtímis. Með fjölda farþega í huga, niðurstöður úr ferðavenjukönnunum og til að hvetja fleiri til að notast við umhverfisvænar samgöngur er mælt með eftirfarandi aðgerðum við stoppistöðvar í nágrenni skipulagssvæðisins:

- Svæðið er upphækkað upp í minnst 18 cm til að gæta að góðu aðgengi inn og út úr vögnum.
- Gætt er að leiðarlínum og aðvörunarflötum til og frá biðskýlis og gangstétt/göngustígs.
- Skýli séu við stoppistöðvar með góðri lýsingu, setaðstöðu, rauntímaupplýsingum og mögulega miðasjálfsólum.
- Hjólastæði séu fyrir hjól og deilifarartæki.

Hafa ber í huga að miklar breytingar eru fyrirhugaðar á svæðinu m.t.t. almenningssamgangna (umfjöllun um áform hér að neðan). Í þeirri vinnu verður hugað að aðgengi að stöðvum sem og gæði biðstöðva. Mikilvægt er að við þá vinnu séu gerðar kröfur varðandi fyrirkomulag biðstöðva svo að þær séu aðlaðandi fyrir notendur kerfisins.

Ef litið er til viðhorfs íbúa Hlíðanna til almenningssamgangna úr ferðavenjukönnun 2019 má sjá að þær eru í samræmi við niðurstöður fyrir höfuðborgarsvæðið í heild sinni. Helst ástæða þess að svarendur nýttu sér ekki þjónustu Strætó var sú að þeir kjósi að nýta sér aðra ferðamáta (50%) en um 30% svarenda tóku fram að þjónustan voru of tímafrek, leiðakerfi væri ófullnægjandi og að ekki væri næg tíðni ferða. Um 20% svarenda úr Hlíðunum töldu þjónustuna vera of dýra. Mun færri töldu þó þjónustu Strætó vera of tímafreka í samanburði við höfuðborgarsvæðið í heild sinni, enda svæðið staðsett miðsvæðis.

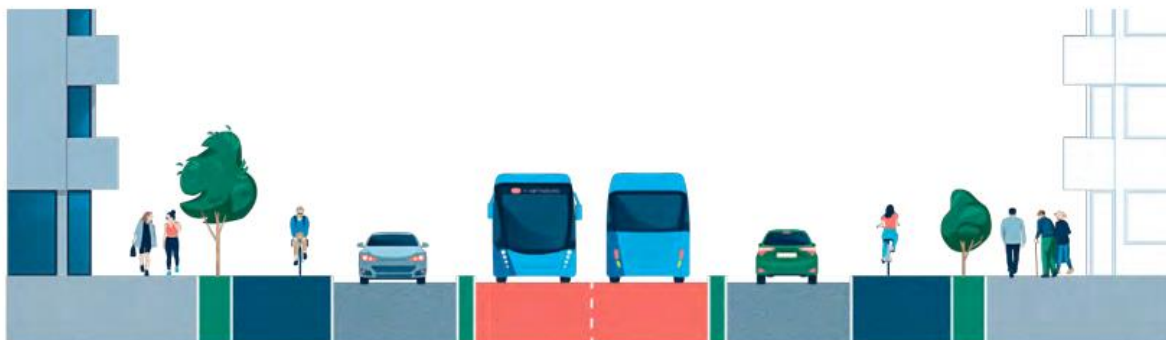
Borgarlína og nýtt leiðakerfi Strætó

Uppbygging Hlíðarenda er á skilgreindum samgöngu- og þróunarárs samkvæmt svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins. Svæðið mun því vera þjónustað af hágæða almenningssamgöngum, þ.e. fyrirhugaðri Borgarlínu. Leið um Hlíðarenda frá Hamraborg í Kópavogi að BSÍ er hluti af fyrstu lotu framkvæmdarinnar. Í frumdragaskýrslu fyrstu lotu má sjá útfærsluatriði við gatnamót og biðstöðvar á fyrirhugaðri leið og má sjá að næstu biðstöðvar við uppbyggingarsvæðið eru BSÍ, Landspítalinn og Öskjuhlíð. Eru þær í um fimm mínútna göngufjarlægð. Með því að tryggja gott aðgengi að stöðvunum má því þjónusta svæðið á framúrskarandi hátt með tilliti til almenningssamgangna. Biðstöð við BSÍ er skilgreind sem tengistöð líkt og biðstöð við HR en Öskjuhlíð og biðstöð við Landspítalann á Hringbraut sem almennar stöðvar.



MYND 10 Leið fyrstu lotu Borgarlínu um Hlíðarenda og nærliggjandi svæði.

Ef litið er til upplýsinga um fjölda farþega í Strætó á virkum dögum, má sjá að á Nauthólsvegi eru þeir um 480, 4.180 á Hringbraut og um 460 við Bústaðaveg. Í mati á fyrstu lotu Borgarlínu má sjá að við breytingar á svæðinu má áætla mikla fjölgun farþega til ársins 2024. Á Nauthólsvegi um 4.860 og um 1.000 á Bústaðavegi. Vegna þverunar Fossvogs mun einnig mikill farþegafjöldi nýta sér þá leið daglega en ætlað er að um 5.390 farþegar fari um Nauthólsvík daglega. Gert er ráð fyrir ráð fyrir biðstöð við Burknagötu en ekki við Hringbraut. Í heildina er talið að fjöldi farþega á svæðinu munu rúmlega tvöfaldast, ef bornar eru saman upplýsingar frá 2019 og mat á farþegafjölda 2024. Með tilliti til götumyndar þar sem fyrirhugað er að Borgarlína fari um á Hlíðarendasvæðinu má sjá að tekið er tillit til allra ferðamáta:



MYND 11 Fyrirhugað götummynd þar sem Borgarlína fer um Hlíðarenda.

Gatnamót innan Hlíðarenda þar sem Borgarlínan mun fara um hafa verið skilgreind sem krossgatnamót og T-gatnamót en þau eru utan fyrirhugaðar skipulagsbreytingar. Fjallað er um hverja stöð fyrir sig í frumdragaskýrslu fyrstu lotu. Við hönnunarvinnu Borgarlínu er gert ráð fyrir að biðstöðvar Borgarlínu við svæðið taki tillit til þess fjölda sem áætlaður er á hverri stöð fyrir sig. Munu því stöðvar verða hannaðar og útbúnar öllum þeim eiginleikum sem samræmast hugmynd Borgarlínu. Áður hefur verið fjallað um mögulegar úrbætur á núverandi biðstöðvum Strætó við skipulagssvæðið. Ef aðrar stöðvar en Borgarlínustöðvar verða á svæðinu ber að útbúa þær á viðunandi hátt m.t.t. farþegafjölda og tíðni vagna.

UMFERÐARÖRYGGI

Á slysakorti Samgöngustofu má sjá skráð umferðarslys undanfarin ár. Þar sést að ekki er mikill fjöldi skráða slysa á svæðinu enda uppbygging þess sem íbúðarhverfi tiltölulega ný hafin. Helst verða slys við nærliggjandi gatnamót, þ.e. Flugvallarveg og Bústaðaveg, Flugvallarveg og Nauthólsveg og Nauthólsveg og Hringbraut. Flest skráð slys hafa minniháttar meiðsli eða engin. Í mati á umferðaröryggi vegna fyrirhugaðar uppbyggingar Borgarlínu og samhangandi framkvæmdum, s.s. göngu- og hjólastígum er metið að framkvæmdin muni hafa jákvæð áhrif á umferðaröryggi. Er þar m.a. tekið fram að uppbygging bættra göngu- og hjólastíga, aðskildum akreinum og skýrum þverunum muni auka öryggi vegfarenda um svæðið.

Hámarkshraði

Gert er ráð fyrir að hámarkshraði hverfisgatna við lóðirnar sé 30 km/klst. en á nálægum safn- og tengibrautum 40 km/klst. (t.d. Nauthóls- og Flugvallarvegi samkvæmt hámarkshraðaáætlun Reykjavíkurborgar). Hærri hámarkshraði er á Hringbraut og Bústaðavegi en Vegagerðin er veghaldari þeirra. Mikilvægt er að götummynd innan íbúðarhversfisins sé þannig að hægt sé á vélknúinni umferð eins og kostur er en þar má gera ráð fyrir umtalsverðri umferð barna og ungmenna til og frá íþróttasvæði Vals. Í þeim tilfellum þar sem hætta er á hröðum akstri innan hverfisins er mikilvægt að huga að hraðatakmarkandi aðgerðum, s.s. hraðahindrunum, þrengingum í vegi o.s.frv.

Göngu- og hjólastígar

Nú þegar hefur verið fjallað um fyrirkomulag göngu- og hjólastíga og hlutverk þeirra til að tryggja öruggar samgöngur. Á Hlíðarendasvæðinu er öflugt íþróttastarf Vals sem veldur því að mikil umferð gangandi og hjólandi barna og ungmenna fer um svæðið. Hluti þeirrar umferðar kemur úr Hlíðunum norðan Bústaðavegar. Einnig er gert ráð fyrir frekari uppbyggingu þjónustu á svæðinu, s.s. leikskóla og/eða skóla. Í dag er grunnskóli svæðisins, Hlíðaskóli, norðan Bústaðavegar og því þurfa börn að þvera Bústaðaveg sem og aðrar minni götur. Þar af leiðandi þarf sérstaklega að tryggja að göngu- og hjólaleiðir á milli uppbyggingar á Hlíðarenda og Hlíðaskóla sé eins góðar og mögulegt er.

Gatnamót

Ekki er unnin umferða öryggisrýni fyrir nærliggjandi gatnamót samhliða vinnu samgöngumatsins. Lagt er til að fylgst sé með hvort að aukin uppbygging á svæðinu hafi í för með sér neikvæð áhrif á öryggi vegfarenda við gatnamót og ef svo er að brugðist verði við með viðeigandi aðgerðum.

VIÐBURÐIR

Notkun svæðisins og eðli þess sem íþróttasvæði er þannig að á vissum tímum mun mikill fjöldi gesta sækja svæðið. Á það helst við um íþróttaviðburði en einnig aðra stærri viðburði, s.s. tónleika og aðrar skemmtanir/ráðstefnur sem hafa í gegnum tíðina verið haldnar á Hlíðarenda. Yfirleitt er um að ræða viðburði sem standa yfir í nokkrar klukkustundir og umtalsverð umferð fylgir. Ljóst er að við slíkar aðstæður getur umferð við og um svæðið og næsta nágrennis orðið umtalsverð. Lagt er til að umsjónaraðilar Hlíðarenda og Reykjavíkurborgar hafi til taks áætlun sem miðar að því að stjórna umferð og notkun innviða svæðisins við slíkar aðstæður, á það t.d. við um hvar gestir geti lagt bifreiðum, hvaða fararmátar eru heppilegir til að komast á svæðið o.s.frv. Með viðeigandi skipulagi og upplýsingagjöf má lágmarka það álag sem slíkir atburðir hafa á innviði og þjónustustig gatnakerfis. Gestir geta verið hvattar til að nýta sér vistvæna ferðamáta til þess að nálgast slíka viðburði og að vel sé skilgreint hvar mögulegt sé að leggja ökutækjum, t.d. við skóla og aðrar opinberar byggingar sem eru yfirleitt minna notaðar þegar slíkir atburðir fara fram. Að auki ætti að skoða á að breyta ljósastrykingum nærliggjandi gatnamóta til þess að greiða fyrir samgöngum til og frá svæðisins þegar viðburðir fara fram.

LEIÐIR TIL AÐ AUKA HLUTDEILD VISTVÆNNA FERÐAMÁTA

Stefna Reykjavíkurborgar er að auka hlutfall ferða sem farnar eru með vistvænum ferðamátum. Staðsetning uppbyggingarsvæðisins hentar vel til þess að uppfylla slík markmið og hafa niðurstöður ferðavenjukannanna sýnt fram á að fjöldi ferða sem farnar eru með vistvænum ferðamátum eru hærra en gengur og gerist á höfuðborgarsvæðinu. Þó má beita fjölbreyttum aðferðum til þess að stuðla enn frekar að notkun vistvænna ferðamáta. Árangursríkast er að beita samspili aðgerða sem draga úr kostum þess að nota einkabíl og skapa hvata til að nýta aðra ferðamáta. Í því samhengi eru fjöldi og stýring bílastæða lykilþáttur sem og að aðgengi og skilvirkni annarra ferðamáta, s.s. almennings-

samgangna og gæði innviða fyrir gangandi og hjólandi. Skipulagsstefnur líkt og blönduð byggð getur haft mikil áhrif á ferðavenjur og ferðmátaval, t.d. með því að bjóða upp á verslun og þjónustu í nærumhverfi íbúðarbyggðar. Þar af leiðandi er uppbyggingin í samræmi við hugmyndir um breyttar ferðavenjur og stuðlar að aukinni hlutdeild vistvænna ferðamáta.

Deililausnir

Reykjavíkurborg hefur á undanförunum árum stutt við innleiðingu deililausna í samgöngumálum, á það við um bíla sem og hinu ýmsu örflæðisfararmáta. Áður hefur verið fjallað um tækifæri sem felast í innleiðingu deilabíla og mögulegrar hagræðingar á bílastæðafjölda. Í dag er aðgengi að deiliörflæðisfaramátum á svæðinu góð þar sem uppbyggingin er innan þjónustusvæðis flestra slíka þjónusta. Innviðir fyrir hjólandi og gangandi vegfarendur, sér í lagi hjólandi, eru að auki heppilegar til að styðja við notkun örflæðisfaramáta. Við skipulagsvinnu þarf fjöldi og fyrirkomulag hjólastæða að taka tillit til deilifarartækja, s.s. staðsetningar við inngang mannvirkja. Til framtíðar má sjá fyrir sér að hægt verði að koma fyrir sérstökum innviðum, t.d. hleðslustöðvum sem styðja við hinu ýmsu örflæðisfaramáta, bæði sem hluti deililausna og í einkaeigu

NIÐURSTÖÐUR OG UMFJÖLLUN

Markmið samgöngumatsins er að meta áhrif fyrirhugaðra skipulagsáforma á Hlíðarendasvæðinu á samgöngukerfi þess og næsta nágrennis. Matið er tól til þess að greina á heildstæðan hátt áhrif uppbyggingar á samgöngur og leggja til aðgerðir og stefnur til þess að auka hlutdeild vistvænna ferðamáta samhliða skipulagsvinnu. Matið er unnið samkvæmt leiðbeiningum Reykjavíkurborgar.

Matið byggir á að skoða ferðasköpun vegna íbúðarbyggðar á þremur lóðum á Hlíðarenda sem áður voru hugsaðar undir atvinnustarfsemi, þá aðallega skrifstofur (að undanskilinni lóð I sem var skilgreind sem framtíðar byggingarreitur). Lóðirnar eru hluti af umfangsmikilli uppbyggingu á Hlíðarendasvæðinu. Matið tekur til allra ferðamáta og markmið þess er að fjalla um hvernig skapa meg skilvirkar, öruggar og greiðar samgöngur en á sama tíma byggilegt og lífvænlegt umhverfi þar sem samspil ólíkra ferðamáta er í forgrunni. Talið er að ferðasköpun vegna uppbyggingarinnar sé um 3.900 ferðir, þar af um 2.500 sem farnar eru akandi. Umferð ökutækja mun nýta sér innviði svæðisins sem og nærliggjandi götur, s.s. Hringbraut og Bústaðaveg og setja aukið álag á þær. Áhrifin eru þó að mestu talin óveruleg m.t.t. þeirrar umferðar sem fer um svæðið í dag. Ef borið er saman ferðasköpun vegna fyrri áforma um atvinnustarfsemi á svæðinu má gera ráð fyrir að umferð hefði orðið umtalsvert meiri. Sú umferð hefði aukið núverandi álag á nálægar götur og gatnamót, þar sem umferð er hvað mest inn á svæðið árdegis og út af svæðinu síðdegis. Með deiliskipulagsbreytingunni ætti hins vegar umferðin að stærstum hluta að leita út af svæðinu árdegis og inn á það síðdegis. Deiliskipulagsbreytingin felur því í sér minna álag á nærliggjandi gatnakerfi en núverandi deiliskipulag gerði ráð fyrir.

Hlutdeild vistvænna ferðamáta innan svæðisins er hátt í samanburði við önnur hverfi höfuðborgarsvæðisins en að auki felast tækifæri til að auka þá hlutdeild enn frekar til framtíðar. Til að mynda mun hlutverk almenningssamgangna á svæðinu með tilkomu Borgarlínu verður veigamikil og felast gríðarlega tækifæri til að auka hlutdeild almennginsamgangna. Svæðið er á skilgreindum samgöngu- og þróunarás svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins.

Með tilliti til fjölda bíla- og hjólastæða eru um 298 bílastæði og 860 hjólastæði áætluð fyrir uppbyggingarsvæðið. Tækifæri til samnýtingar stæða innan lóða er takmarkað vegna einsleitni landnotkunar (í heildina má áætla fækkun á um 22 stæðum samkvæmt forsendum úr leiðbeiningum Reykjavíkurborgar um samnýtingu). Enn fremur mun stuðningur við deililausnir og gott aðgengi að göngu- og hjólastígum gera það mögulegt að fækka bílastæðum. Flest hjólastæði ættu að vera hugsuð sem langtímastæði (um 90%), þ.e. yfirbyggð og læst, til þess að þjóna íbúðum svæðisins en einnig þarf að gera ráð fyrir skammtímastæðum við innganga sem nýtast gestum. Í samanburði við fyrri áform um uppbyggingu atvinnustarfsemi á svæðinu var metið að fjöldi bíla- og hjólastæða væri sambærilegur.

Í umfjöllun matsins hefur einnig verið snert á öðrum þáttum sem geta í sameiningu haft áhrif á ferðahegðun einstaklinga og þannig mótað samgöngur á svæðinu, s.s. samgöngustefnur, framboð deililausna o.s.frv. Lagt er til að bæklingur/upplýsingum sé komið áleiðis til bæði íbúa og mótherja á leikdögum/við viðburði um fjölda og staðsetningu bílastæða á borgarlandi til að minnka gegnumakstur og óreiðu á leikdögum. Landnotkun og staðsetning Hlíðarendasvæðisins er vel til þess fallin að uppfylla markmið Reykjavíkurborgar um breyttar ferðavenjur og er matinu ætlað að varpa ljósi á leiðir að tryggja að svo sé gert á upphafsstigum uppbyggingar.

HEIMILDIR

Borgarlínan. 2021. Um Borgarlínuna - leiðanet. Sótt þann 11. ágúst 2021 af: <https://borgarlinan.is/leidanet>

Borgarlínan. 2021. Fyrsta lota, forsendur og frumdrög. Kafli 5. Vatnsmýrin, Fossvogsbrú. Verkefnastofa Borgarlínu sem er samtarf Vegagerðarinnar og samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu.

COWI, Mannvit. 2020. Transport model for the capital area of Iceland – SLH. Documentation. Vegagerðin, Reykjavík.

Mannvirkjastofnun. 2020. Bílastæði hreyfihamlaðra – leiðbeiningar. Húsnæðis- og mannvirkjastofnun, Reykjavík.

SSH. 2019. Hönnunarleiðbeiningar fyrir hjólreiðar – leiðbeiningar sveitarfélaga höfuðborgarsvæðisins og Vegagerðarinnar. EFLA verkfræðistofa. Reykjavík.

Reykjavíkurborg. 2019. Reglur um fjölda bíla- og hjólastæða í Reykjavík. Bíla og hjólastæðastefna. Reykjavík.

Gallup. 2020. Ferðir íbúa á höfuðborgarsvæðinu október-nóvember 2019. Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið, Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, Vegagerðin, Samgöngustofa og Isavia. Reykjavík.

Reykjavíkurborg. 2004. Deiliskipulag Hlíðarenda, ípróttasvæði Vals. ALARK arkitektar ehf. Reykjavík.

Reykjavíkurborg. 2016. Deiliskipulag Hlíðarenda, ípróttasvæði Vals. Veruleg breyting. ALARK arkitektar ehf. Reykjavík.

Reykjavíkurborg. 2020. Hámarkshraði á borgargötum. Sótt þann 11. ágúst af: https://reykjavik.is/sites/default/files/2_hamarkshradi_i_borginni_ag_2020.pdf

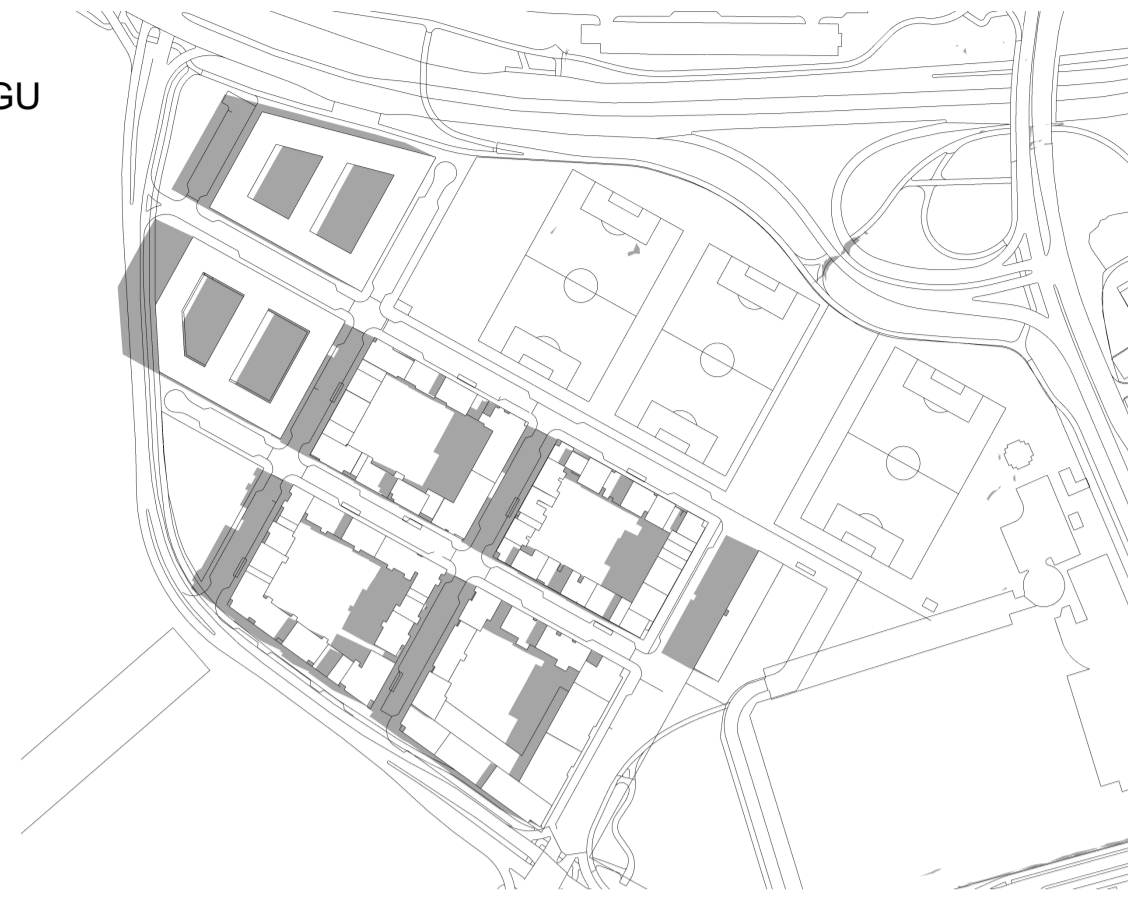
Samgöngustofa. 2021. Slysakort. Sótt þann 11. ágúst af: <https://map.is/samgongustofa/>

Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu (SSH). 2015. Höfuðborgarsvæðið 2040. Reykjavík.

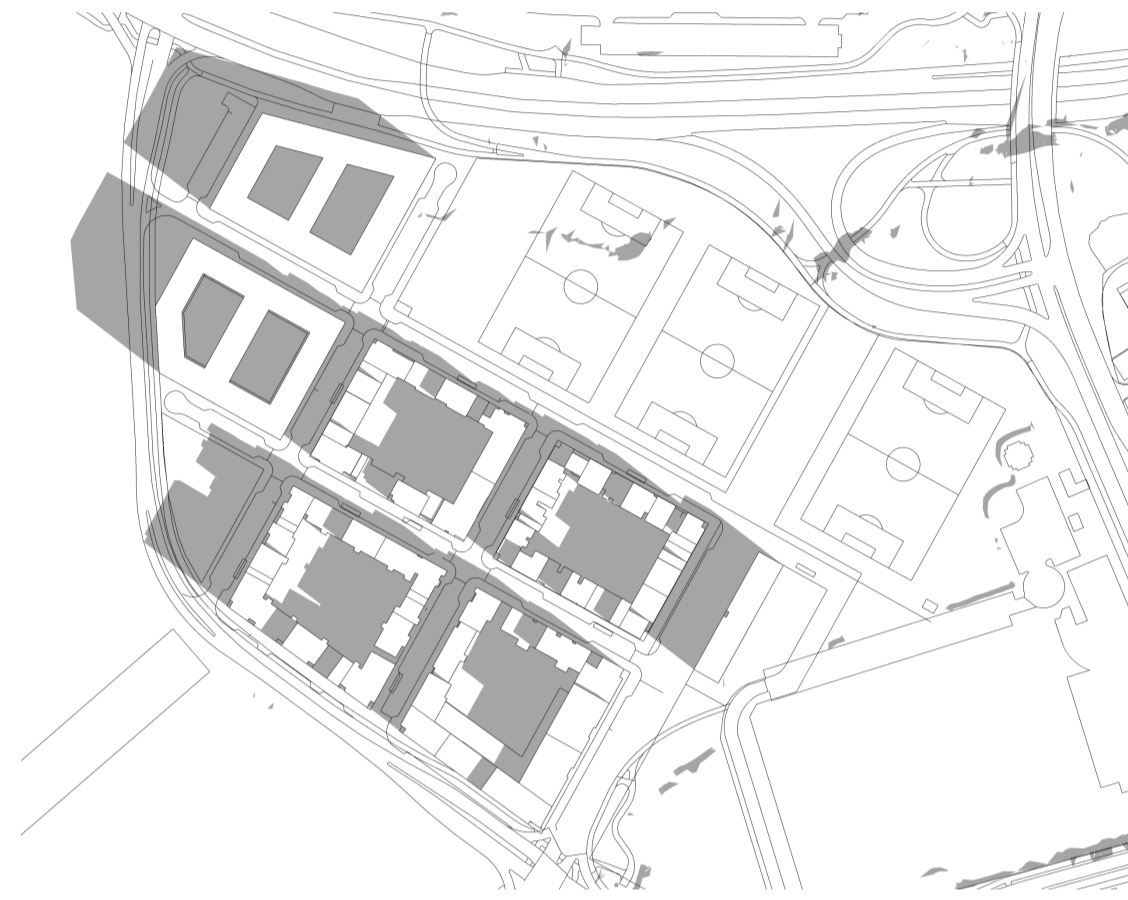
Strætó. 2021. Tímatöflur. Sótt þann 12. ágúst af: <https://www.straeto.is/is/timatoflur>

HLÍÐARENDI - REITIR G og H - BREYTT DEILISKIPULAG 2021

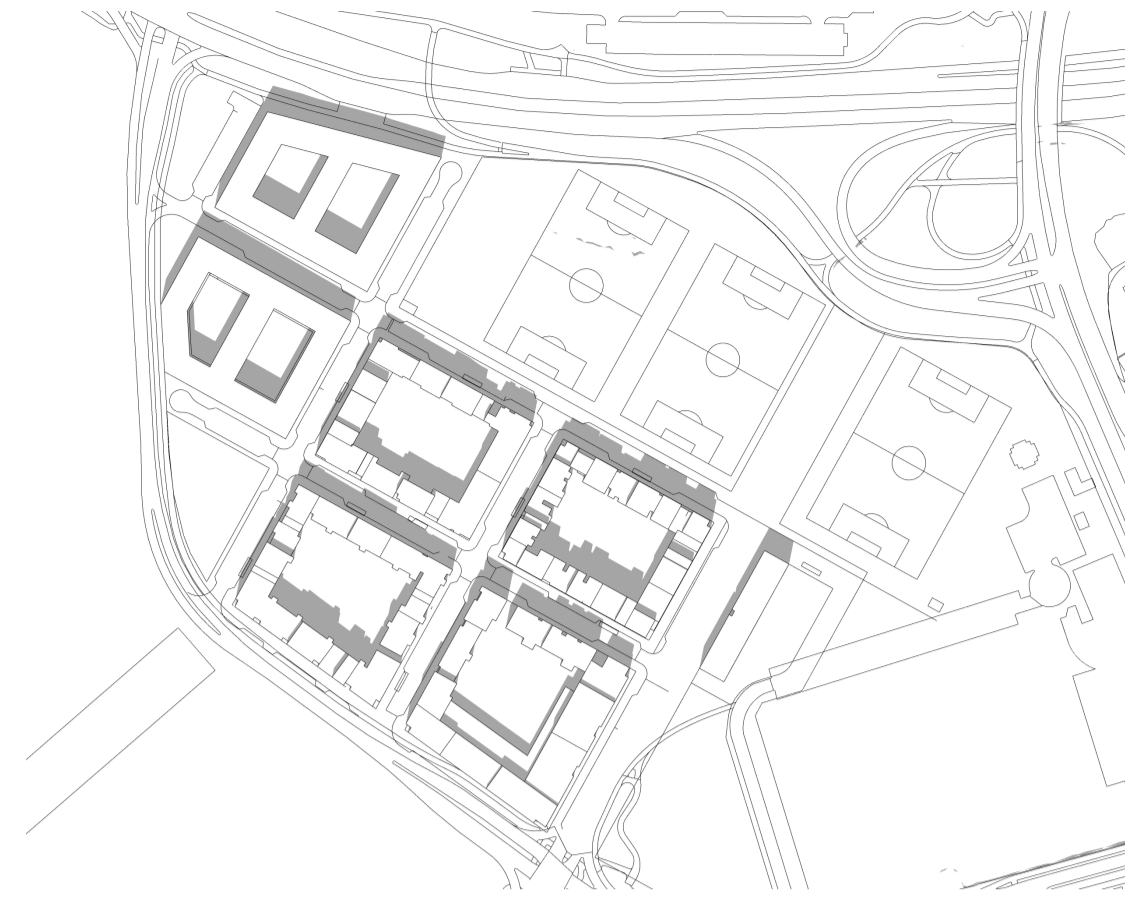
SKUGGAVARP
FYRIR BREYTINGU



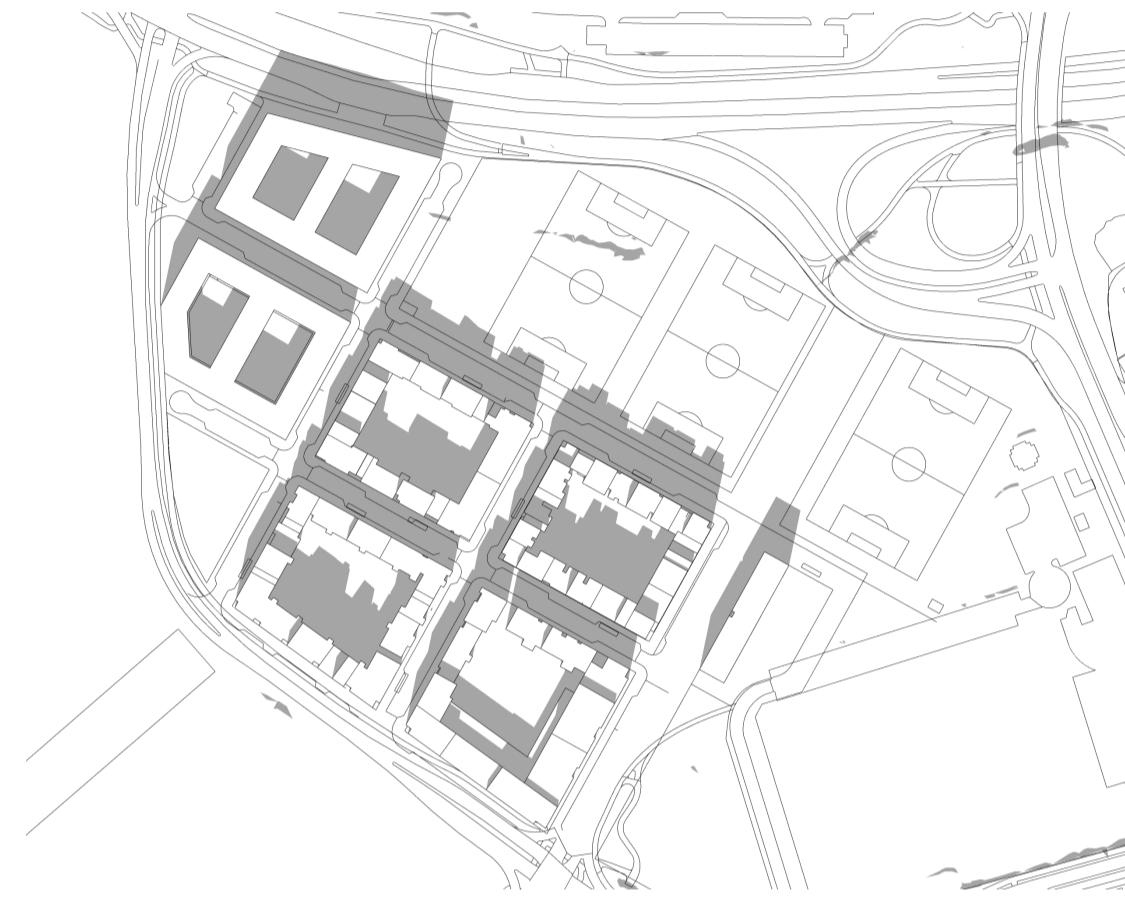
21. júní kl. 09.00



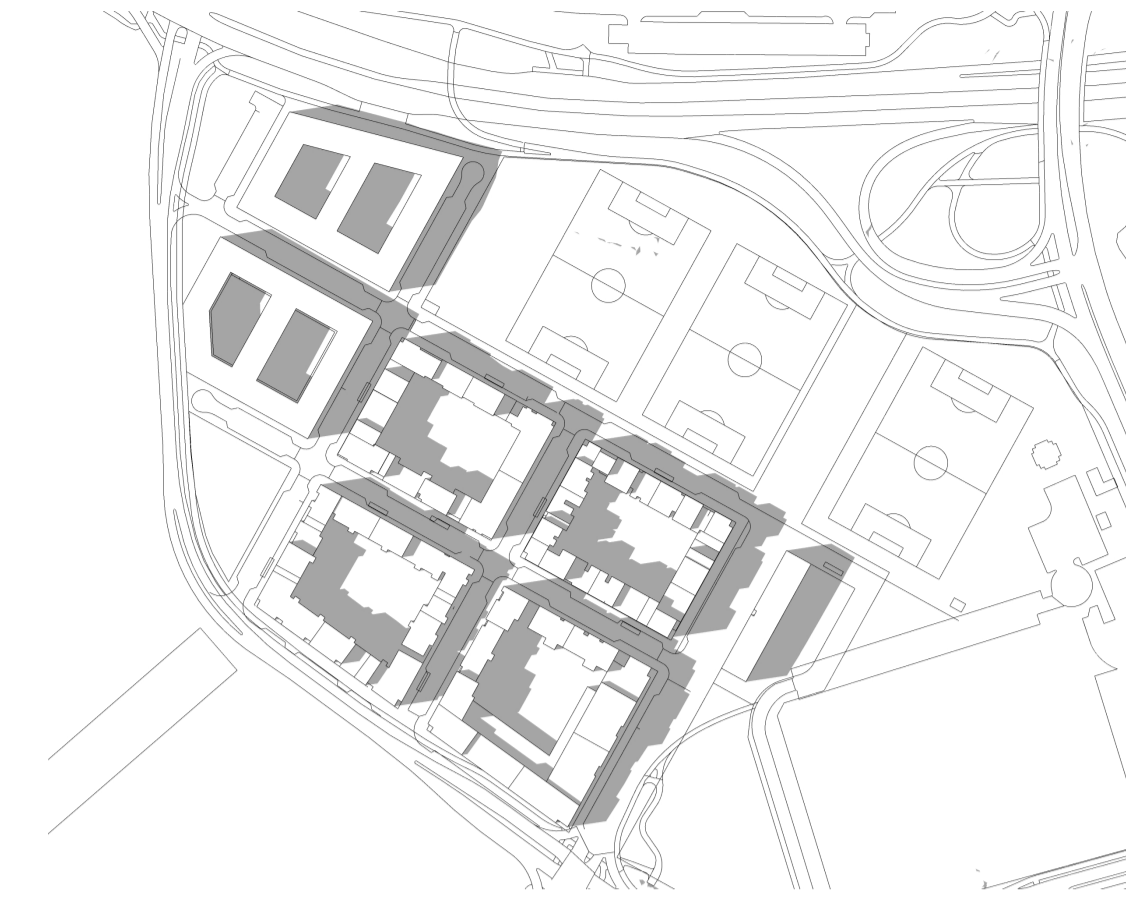
21. sept kl. 09.00



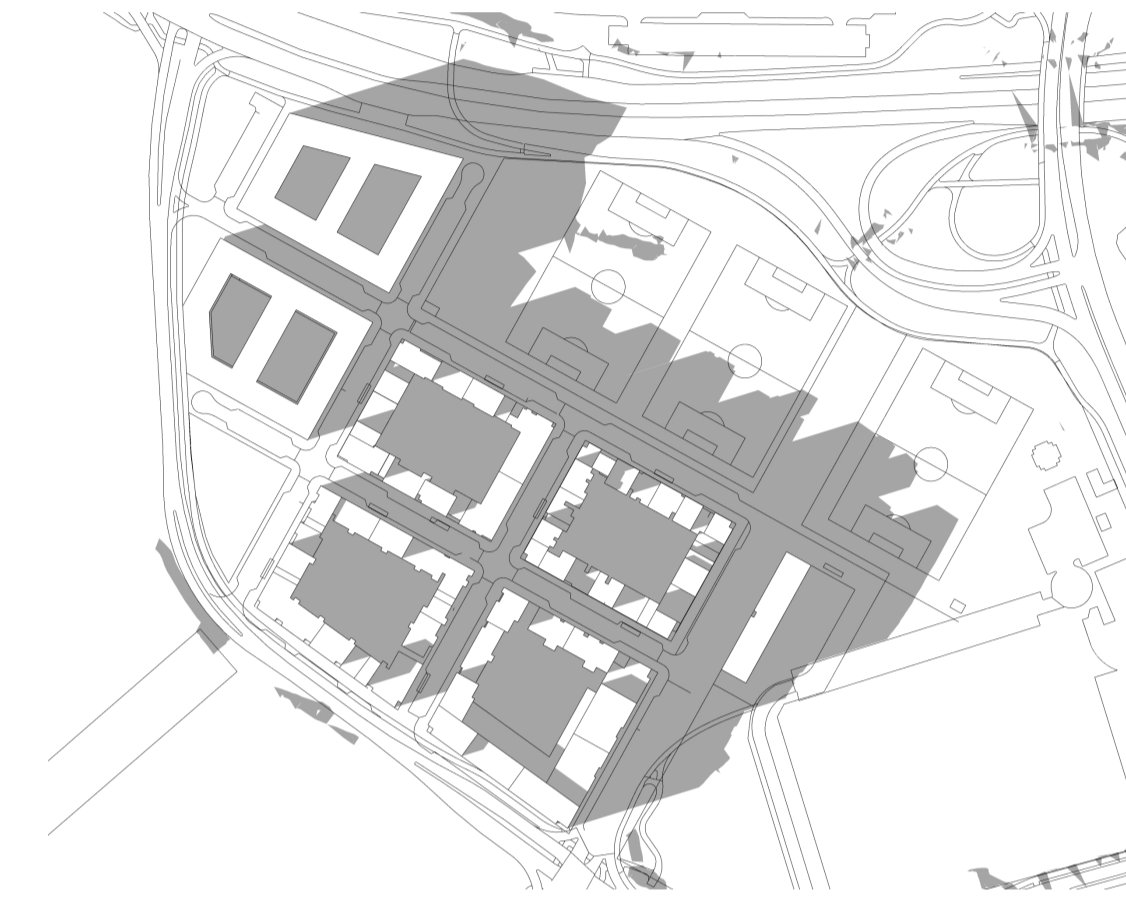
21. júní kl. 13.00



21. sept kl. 13.00

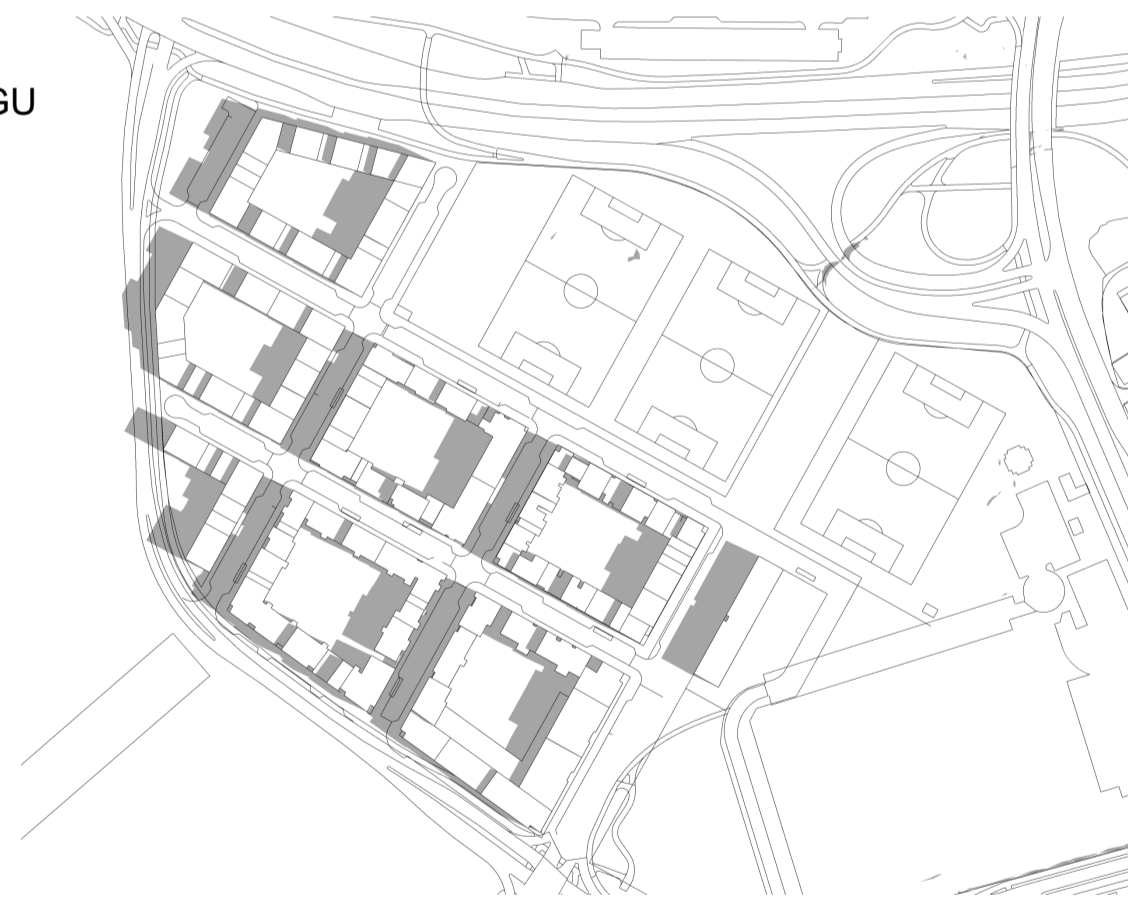


21. júní kl. 17.00

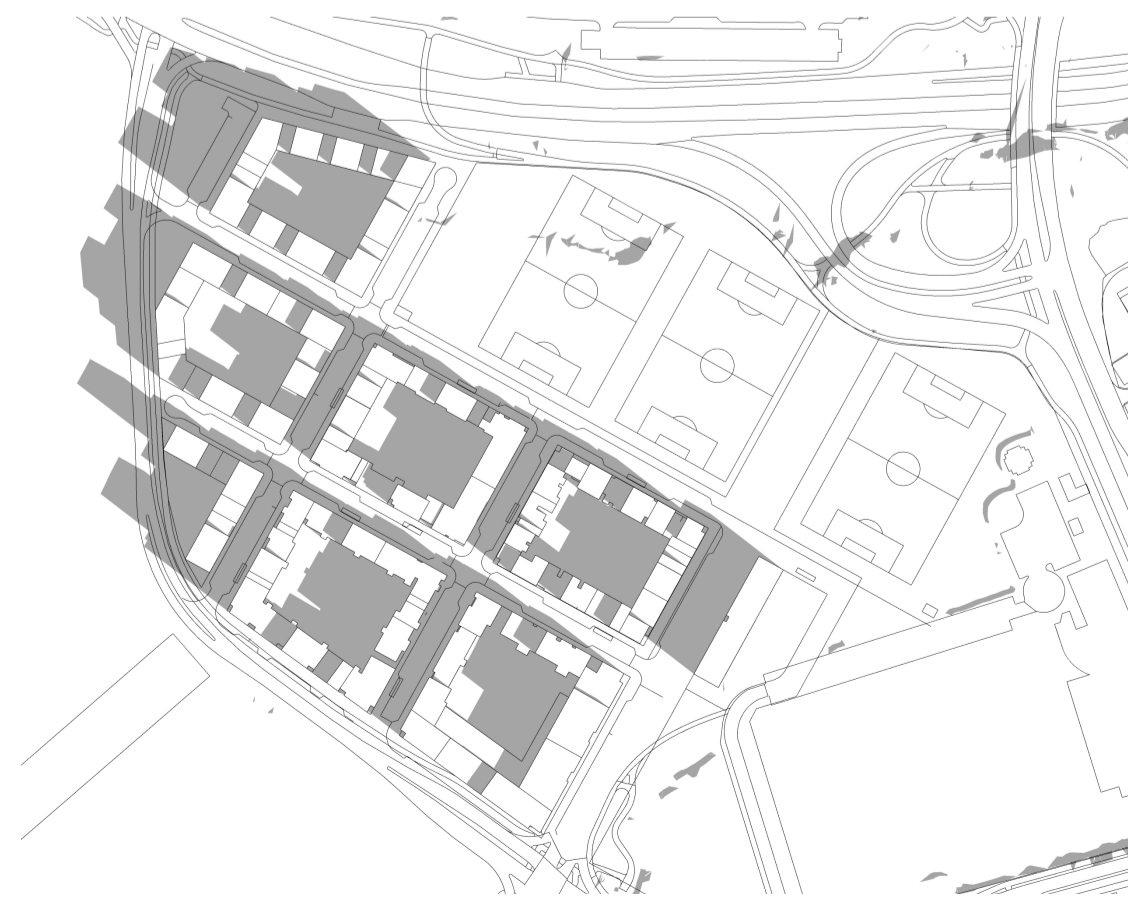


21. sept kl. 17.00

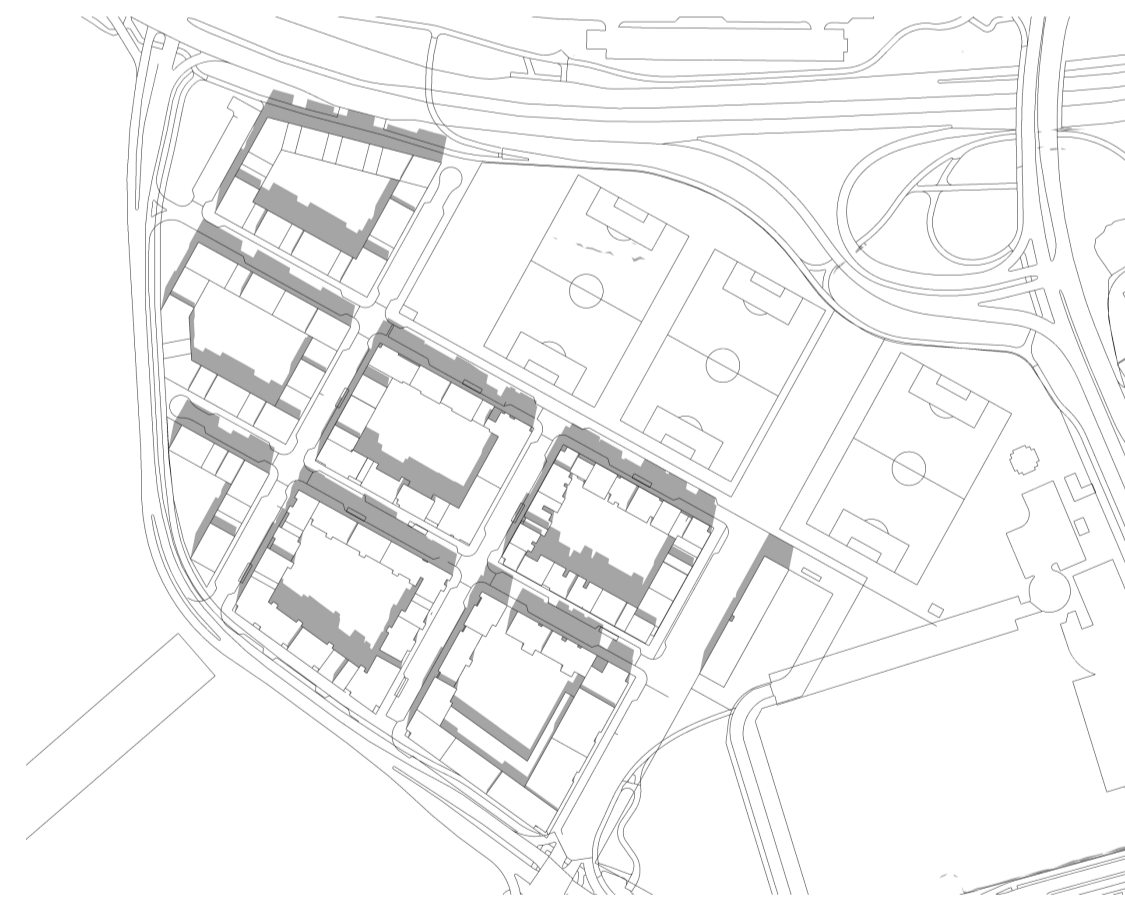
SKUGGAVARP
EFTIR BREYTINGU



21. júní kl. 09.00



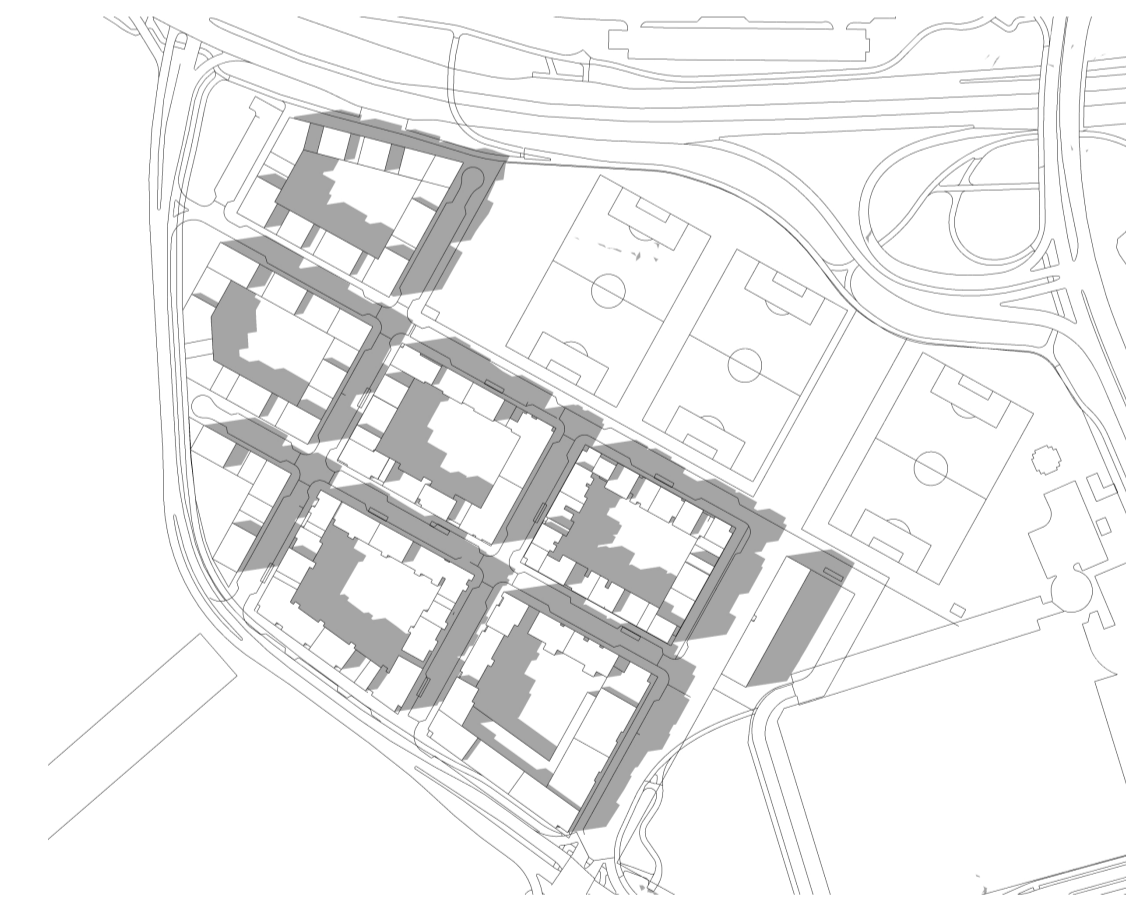
21. sept kl. 09.00



21. júní kl. 13.00



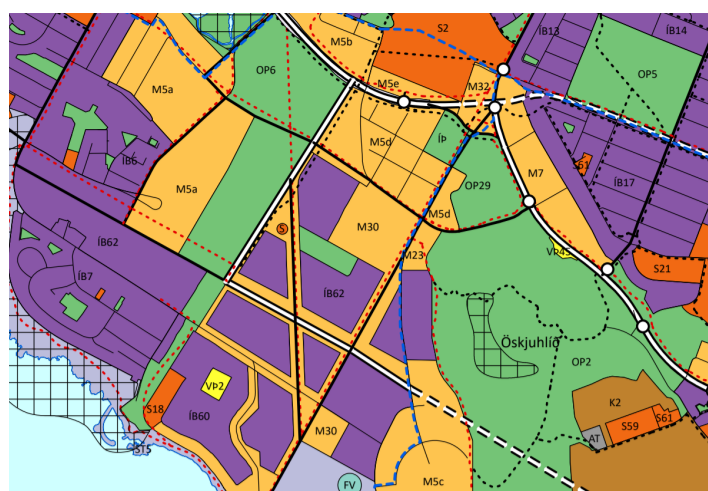
21. sept kl. 13.00



21. júní kl. 17.00



21. sept kl. 17.00



HLUTI ADALSKIPULAGS REYKJAVÍKUR 2010-2040



HLÍÐARENDI DEILISKIPULAG 2015

Eftirfarandi breytingar voru gerðar á uppdrætti þann 07.02.2022 eftir að auglýsingaferli lauk þann 12.01.2022:

1. Lóð og byggingarreiti bætt inn á uppdrátt að ósk Veltna.
2. Skuggavarp lagt fram á sér uppdrætti.
3. Ákvæðum um l-reit varðandi framtíðar uppbyggingu breytt.

Deiliskipulagsbreyting þessi sem fengið hefur meðferð í samræmi við ákvæði 1. mgr. 43. gr. skipulagstega nr. 123/2010 var samþykkt í _____ þann _____ 20__ og í _____ þann _____ 20__.

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

Auglýsing um gildistöku deiliskipulagsins var birt í B-deild Sjómartíðinda þann _____ 20__.



ARKIT

HLÍÐARENDI
REITIR G OG H

DEILISKIPULAGSBREYTING
DEILISKIPULAG

MKV. I. A1

1:2000@A1

AK

AK

PG

30.01.2022

VERK NR. 1546

05-02

STJAFNA

USK Skipulag

Frá: Berglind Sigurðardóttir [REDACTED]
Sent: fimmtudagur, 2. desember 2021 08:37
Til: USK Skipulag
Efni: Byggingareitur I Hlíðarenda

Eftirfylgniflagg: Fylgja eftir
Flaggstaða: Flaggað

Góðan daginn.

Mig langar að koma á framfæri kvörtun varðandi breytingu á skipulagi á Hlíðarenda svæðinu.

Ég keypti ásamt syni mínum íbúð að Haukahlíð 5 fyrir um 2 árum síðan.

Þá var sýnt skipulag frá Reykjavíkurborg þar sem grænt svæði væri fyrir framan hús, sem sannarlega gerir fallegt útsýni úr íbúðinni okkar.

Nú er Reykjavíkurborg að breyta og ætlar að byggja 3-5 hæða háa bygginu á I reitnum og þá um leið taka í burtu það útsýni sem var lofað til framtíðar.

Þetta gjaldfellir okkar eign og ég vill mótmæla þessum áætluðu byggingaframkvæmdum.

Ég hélt að grænir reitir væru nauðsynlegir í svona þéttri byggð og held að mun hagkvæmara væri að halda þessu litla svæði auðu til notkunar fyrir alla íbúa hverfisins.

Annað sem þyrfti að taka til skoðunar er að bygging á þessum reit mun loka fyrir kvöldsól sem nær þér í dag mun betur að skýna inn í hverfið og lýsa upp langt inn í aðalgötuna. Bygging á I svæðinu mun algerlega loka fyrir þetta og gera hverfið mun dimmara og óvistvænna.

Ég held að íbúar almennt séu ekki sáttir við þessa gettó lokun sem á að fara fram hérna.

Við búum á Landi þar sem sólin skín ekki beint ofan á okkur meirihluta ársins. Svona þéttar byggingar búa til umhverfi þar sem lítil sem engin birta nær að skína, sem aftur skapar kalt og skuggalegt umhverfi. Að mínu mati þarf þetta "I" byggingarsvæði að vera opið til að hámarka birtu inn í hverfið úr því sem komið er.

Með von um að skipulagsnefnd taki þetta til endurskoðunar.

Ágúst Hilmarsson.
Eigandi íbúðar að Haukahlíð 5.

USK Skipulag

Frá: ximrate [REDACTED]
Sent: fimmtudagur, 2. desember 2021 14:00
Til: USK Skipulag
Efni: Hlíðarendi - Reitir G, H og I skipulags breytingar

Eftirfylgniflagg: Fylgja eftir
Flaggstaða: Flaggað

Sæl,

Ég heiti Eyþór Andri Einarsson: [REDACTED]

Ég er mjög á móti skipulags breytingunum þar sem er breytt grænum reit yfir í íbúðalóð. Reykjavíkurborg hefur margoft talað um að það vanti græna reyti í borgina og myndi ég telja þetta vera þvert á móti 10 ára græna planinu sem borgin hefur lagt fram!

Ganganleg og græn borg er góð borg, þetta mun draga heilmikið úr tækifærum sem liggja við að gera umhverfið á þessum stað fallegra og lifanlegra með trjám og gróðri.

Einnig hefur breytingin á hinum reitunum þann ókost, að með fækkun bílastæða og aðgengis sjá margir rekstrar aðilar ekki hag á því að setja upp verslun í nýju atvinnubygginarnar sem fer aftur á móti græna planinu!

"Þjónusta á jarðhæðum

Við aðalgötur hverfisins verður víða þjónusta á jarðhæðum og stefnt er að því að íbúar geti sótt alla nauðsynlega daglega verslun innan hverfisins í framtíðinni."

- Græna planið

Þetta mun hafa mjög mikil áhrif á hvernig ég mun kjósa í næstkomandi borgarkosningum og er ég viss um að þetta skiptir íbúa hérna miklu máli!

Bestu kveðjur,
Eyþór Andri Einarsson.

USK Skipulag

Frá: Gunnar Steinn Aðalsteinsson [REDACTED]
Sent: laugardagur, 11. desember 2021 14:22
Til: USK Skipulag
Efni: Deiliskipulag Hlíðarenda G, I, H

Eftirfylgniflagg: Fylgja eftir
Flaggstaða: Flaggað

Góðan dag

Ég vildi bara koma á framfæri jákvæðri athugasemd við þessa breytingu á deiliskipulagi.

Fleiri íbúðir gera hverfið sjálfbærara því fyrir er mikið af atvinnuhúsnæði. Með fjölgun íbúða verður vonandi drifið í að stofna skóla fyrir hverfið en fyrir liggja áform um að Barnaskóli Reykjavíkur fari burt. Þessi fjölgun íbúða ásamt fjölgun á Loftleiðasvæði sem verður vonandi samþykkt hlýtur að gera skóla innan hverfis að nauðsyn.

mbk
Gunnar Steinn
Íbúi í Valshlíð 2

USK Skipulag

Frá: Guðrún Georgsdóttir [REDACTED]
Sent: fimmtudagur, 6. janúar 2022 11:14
Til: USK Skipulag
Efni: Hlíðarendi, breyting á skipulagi

Eftirfylgniflagg: Fylgja eftir
Flaggstaða: Flagggað

Góðan dag.

Vil mótmæla harðlega tillögum að breyttu skipulagi við Haukahlíð. Sérstaklega reit I. En bygging þar er í engu samræmi við annað skipulag á svæðinu, þetta er grænt svæði sem mikið er notað af íbúum.

Eins byrgir það sýn og tekur birtu fyrir íbúa Haukahlíðar. Þetta opna rými og að ekki yrði byggt þarna fyrr en flugvöllurinn færi (samkvæmt samtali við Reykjavíkurborg á sínum tíma) var td. helsta ástæða þess að ég keypti þarna.

Þetta eru svik af hálfu borgarinnar, hér er vistvænt umhverfi ekki haft að leiðarljósi heldur græðgi. Nær væri að byggja upp þjónustu við íbúa þessa svæðis sem skipta orðið þúsunum og fjölgar stöðugt. En hér vantar sárlega allt slíkt. Leikskóla, grunnskóla, verslanir og fl.gsm.samband er lélegt og svo mætti lengi telja.

Það er megn kosningalykt af þessu öllu. Er mjög svo ósátt við borgina mína varðandi þetta skipulag og þjónustu við þetta svæði.

Óska eftir því að athugasemdir mínar verði teknar til greina og fallið verði frá þessu breytta skipulagi og þá sérstaklega reit I sem er eins og áður sagði algjörlega á skjön við annað skipulag á svæðinu. Leyfið okkur að halda í þennan litla þríhyrning með smá grasbala.

Kveðjur

Guðrún Georgsdóttir

[REDACTED]

USK Skipulag

Frá: Kristin Bjorg Knútsdóttir [REDACTED]
Sent: fimmtudagur, 6. janúar 2022 16:51
Til: USK Skipulag
Efni: Skipulagreiðanir á Hlíðarenda.

Eftirfylgniflagg: Fylgja eftir
Flaggstaða: Lokið

Góðan daginn!

Það er mikil umræða um nýja skipulagstillögu borgarinnar á Hlíðarenda, á flestum reitssíðum. Við erum voða hrifin af litla grasblettinum gegnt Haukahlíð nær flugvellingum, en þar var t.d. komið saman á áramótum að sprengja. Ekkert samkomutorg er í hverfinu en það hefði verið auðvitað afskaplega smart. Við heyrum að búðir eins og Krónan, treysti sér ekki til að koma í hverfið vegna skorts á bílastæðum og héldu flestir að þarna nær Miklubraut, hefði mögulega átt að koma hótél og þeim fylgja oft stæði sem aðrir en gestir geta notfært sér.

Önnur umræða lýtur að því að það þarf að gera hreint fyrir hverfaskiptingardyrum, þannig að okkur finnst við vera hverfið sem bindur Hlíðarenda, Vatnsmýri, Skerjafjörð saman og þarf að finna heiti á 102 sem aðgreinir okkur frá Hlíðum, við teljum okkur ekki vera Hlíðarbúa, það er annað hverfi :)

En..árið er 2022 og þegar maður hefur horft á norræna þætti um arkitektúr og skipulag í borgum á rúv, á liðnu ári, finnst mér eitthvað ekki hafa verið útpælt hjá borginni í þessu nýja og glæsilega hverfi sem á að laða fólk að til að koma, labba í Öskjuhlíð og Nauthólsvík, en einnig að geta staldrað við á kaffihúsi eða verslað eitthvað. Efla þarf gróðurmenningu á svæðinu líka, til að draga úr mengun vegna umferðar bíla og flugvéla, sem okkur er reyndar sómi að, við höfum öll gaman af þeim.

Ég geri orð Guðrúnar Georgsdóttur, sem hefur sent ykkur póst vegna þessa, að mínum, með leyfi hennar:

•

○

■

-
- Góðan dag.

Vil mótmæla harðlega tillögum að breyttu skipulagi við Haukahlíð. Sérstaklega reit I. En bygging þar er í engu samræmi við annað skipulag á svæðinu, þetta er grænt svæði sem mikið er notað af íbúum.

Eins byrgir það sýn og tekur birtu fyrir íbúa Haukahlíðar. Þetta opna rými og að ekki yrði byggt þarna fyrr en flugvöllurinn færi (samkvæmt samtali við Reykjavíkurborg á sínum tíma) var td. helsta ástæða þess að ég keypti þarna.

Þetta eru svik af hálfu borgarinnar, hér er vistvænt umhverfi ekki haft að leiðarljósi heldur græðgi. Nær væri að byggja upp þjónustu við íbúa þessa svæðis sem skipta orðið þúsunum og fjölgar stöðugt. En hér vantar sárlega allt slíkt. Leikskóla, grunnskóla, verslanir og fl.gsm.samband er lélegt og svo mætti lengi telja.

Það er megn kosningalykt af þessu öllu. Er mjög svo ósátt við borgina mína varðandi þetta skipulag og þjónustu við þetta svæði.

Óska eftir því að athugasemdir mínar verði teknar til greina og fallið verði frá þessu breytta skipulagi og þá sérstaklega reit I sem er eins og áður sagði algjörlega á skjön við annað skipulag á svæðinu. Leyfið okkur að halda í þennan litla þríhyrning með smá grasbala.

- Burtséð frá því hvernig hlutirnir eru orðaðir, þá er fólki heitt í hamsi en mögulega verða ekki of margir sem munu mótmæla, almenn samstaða í svo nýju hverfi er ekki enn orðin það breið.

Með kveðju,

Kristín Björg Knútsdóttir
Smyrilshlíð 6
102 Reykjavík.

USK Skipulag

Frá: Anna Borgthorsdóttir [REDACTED]
Sent: mánudagur, 10. janúar 2022 17:17
Til: USK Skipulag
Efni: Athugasemdir við tillögu um deiliskipulagsbreytingu Hlíðarenda reit G, H og I.
Viðhengi: Mótmæli.pdf

Eftirfylgniflagg: Fylgja eftir
Flaggstaða: Flaggað

Við eigendur íbúðar [REDACTED] í Smyrilshlíð 2, 102 Reykjavík (reitur E), mótmælum fyrirhuguðum breytingum á deiliskipulagi aðliggjandi reita kynnt af borgaryfirvöldum þann 1. desember 2021. Veittur frestur til að koma á framfæri athugasemdum er til 12. janúar 2022. Fyrir liggur að á fundi skipulags- og samgönguráðs þann 6. október 2021 og borgarráðs Reykjavíkur þann 18. nóvember 2021 var samþykkt að auglýsa tillögu að breytingu á deiliskipulagi á Hlíðarenda. Í gildi er nú deiliskipulag fyrir Hlíðarenda dags. 28. apríl 2014 sem tók gildi þann 14. janúar 2015 og lágu til grundvallar kaupum okkar á fasteigninni árið 2019.

Kynntar tillögur að breytingu á deiliskipulagi Hlíðarenda lúta að reitum G, H og I. Við teljum fyrirhugaðar breytingar á skipulagi muni hafa veruleg grenndaráhrif og til þess fallin að rýra verðmæti fasteignar okkar og skerða upplifun og lífsgæði, m.a.vegna þess að íbúðin verður í skugga allan sólarhringinn en útveggurinn í vestur er yfir 90% gler.

Samkvæmt þeim takmörkuðu gögnum sem liggja fyrir felur breyting þessi í sér fjóra meginþætti. Í fyrsta lagi er hæð húsa hækkuð í fimm hæðir úr fjórum. Í öðru er lóðum G og H breytt úr atvinnulóðum í íbúðarlóðir og grænu svæði, I sem er opið svæði er breytt í íbúðalóð. Síðast greindi reiturinn liggur vestan við Haukahlíð með óhindruðu útsýni í vestur í átt að Háskóla Íslands. Í þriðja lagi er gert ráð fyrir 460 íbúðum í stað þjónustu og hótélrýmis. Í fjórða lagi er bílastæðakröfum breytt á lóðum G og H og bílastæðum fækkað mikið en þegar er mikill skortur á bílastæðum.

Samkvæmt gildandi skipulagi var heimilt að byggja allt að 17.500 fm² atvinnuhúsnaði á 3-4 hæðum á reitum G og H, auk bílageymslu í kjöllum. Eins og fram er komið var svæði I „óbyggt svæði“ en slík svæði eru „opin svæði“ til almennrar útiveru eða takmarkaðrar umferðar fólks þar sem ekki er gert ráð fyrir mannvirkjum öðrum en vegum, stígum girðingum o. þ. h. Það að hækka byggingarnar upp í fimm hæðir gjörbreytir forsendum fyrir kaupum okkar á íbúðinni sem nýtur óhindraðs útsýnis í vestur og kvöldsólar.

Stærsta breytingin í þessum skipulagsbreytingum er byggingaráform á reit (I). Sú breyting er að öllu leyti í mótsögn við þá fyrirætlan Reykjavíkurborgar að Hlíðarenda sé grænt svæði. Á sumrin er sólargangur á reit I (græna svæðinu) frá morgni til kvölds ólíkt inngörðum hverfisins. Það hefur enda sýnt sig að svæðið er mikið notað til útivistar allt árið um kring. Þá liggja enn fremur fyrir að við eigendur íbúða í Haukahlíð 5 og Smyrilshlíð 2 höfðum væntingar um að ekki yrði byggt á reit I í bráð, enda var svæðið kynnt með þeim hætti að svæðið yrði áfram grænt og opið.

Þær breytingar sem eru kynntar á reit G skerða verulega þá þjónustu sem við höfðum vænst að yrði innan hverfisins og var forsenda fyrir staðarvali okkur. Það er brýnt að fá matvöruverslun í hverfið og var reitur G kynntur með þeirri þjónustu meðal annars. Matvöruverslun í hverfið er grundvöllur fyrir rekstri annarrar þjónustu í þjónusturýmum sem komin eru og standa auð í hverfinu. Þetta er í algjörri andstöðu við stefnu borgarinnar um nærþjónustu og bíllausan lífsstíl. Við þurfum í dag að sækja alla þjónustu langar leiðir (Grandi/Skeifa/Kringla) og niðurstaðan er að nota einkabílinn.

Að framansögðu þá mótmælum við þessum skipulagsáformum sem um ræðir harðlega. Að öðru leyti vísum við einnig í sameiginleg mótmæli eigenda íbúða á reit E sem við styðjum heilshugar.

kv

Anna Borgþórsdóttir Olsen og Pétur K Hilmarsson.

Skipulagsfulltrúi
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

Reykjavík, 8. janúar 2022

Efni: Mótmæli vegna fyrirhugaðra breytinga á deiliskipulagi – Hlíðarendi – Reitir G, H og I.

Við eigendur íbúðar [REDACTED] í Smyrilshlíð 2, 102 Reykjavík, mótmælum fyrirhuguðum breytingum á deiliskipulagi aðliggjandi reita kynnt af borgaryfirvöldum þann 1. desember 2021. Veittur frestur til að koma á framfæri athugasemdum er til 12. janúar 2022. Fyrir liggur að á fundi skipulags- og samgönguráðs þann 6. október 2021 og borgarráðs Reykjavíkur þann 18. nóvember 2021 var samþykkt að auglýsa tillögu að breytingu á deiliskipulagi á Hlíðarenda. Í gildi er nú deiliskipulag fyrir Hlíðarenda dags. 28. apríl 2014 sem tók gildi þann 14. janúar 2015 og lágu til grundvallar kaupum okkar á fasteigninni árið 2019.

Kynntar tillögur að breytingu á deiliskipulagi Hlíðarenda lúta að reitum G, H og I. Við teljum fyrirhugaðar breytingar á skipulagi muni hafa veruleg grenndaráhrif og til þess fallin að rýra verðmæti fasteignar okkar og skerða upplifun og lífsgæði, m.a. vegna þess að íbúðin verður í skugga allan sólarhringinn en útveggurinn í vestur er yfir 90% gler.

Samkvæmt þeim takmörkuðu gögnum sem liggja fyrir felur breyting þessi í sér fjóra meginþætti. Í fyrsta lagi er hæð húsa hækkuð í fimm hæðir úr fjórum. Í öðru er lóðum G og H breytt úr atvinnulóðum í íbúðarlóðir og grænu svæði, I sem er opið svæði er breytt í íbúðalóð. Síðast greindi reiturinn liggur vestan við Haukahlíð með óhindruðu útsýni í vestur í átt að Háskóla Íslands. Í þriðja lagi er gert ráð fyrir 460 íbúðum í stað þjónustu og hótelrymis. Í fjórða lagi er bílastæðakröfum breytt á lóðum G og H og bílastæðum fækkað mikið en þegar er mikill skortur á bílastæðum.

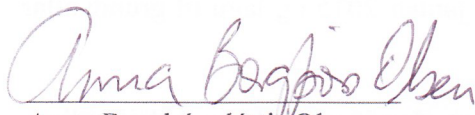

Samkvæmt gildandi skipulagi var heimilt að byggja allt að 17.500 fm² atvinnuhúsnæði á 3-4 hæðum á reitum G og H, auk bílageymslu í kjöllum. Eins og fram er komið var svæði I „óbyggt svæði“ en slík svæði eru „opin svæði“ til almennrar útiveru eða takmarkaðrar umferðar fólks þar sem ekki er gert ráð fyrir mannvirkjum öðrum en vegum, stígum girðingum o. þ. h. Það að hækka byggingarnar upp í fimm hæðir gjörbreytir forsendum fyrir kaupum okkar á íbúðinni sem nýtur óhindraðs útsýnis í vestur og kvöldsólar.

Stærsta breytingin í þessum skipulagsbreytingum er byggingaráform á reit (I). Sú breyting er að öllu leyti í mótsögn við þá fyrirætlan Reykjavíkurborgar að Hlíðarendi sé grænt svæði. Á sumrin er sólargangur á reit I (græna svæðinu) frá morgni til kvölds ólíkt inngörðum hverfisins. Það hefur enda sýnt sig að svæðið er mikið notað til útivistar allt árið um kring. Þá liggja enn fremur fyrir að


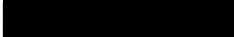
við eigendur íbúða í Haukahlíð 5 og Smyrilshlíð 2 höfðum væntingar um að ekki yrði byggt á reit I í bráð, enda var svæðið kynnt með þeim hætti að svæðið yrði áfram grænt og opið.

Þær breytingar sem eru kynntar á reit G skerða verulega þá þjónustu sem við höfðum vænst að yrði innan hverfisins og var forsenda fyrir staðarvali okkur. Það er brýnt að fá matvöruverslun í hverfið og var reitur G kynntur með þeirri þjónustu meðal annars. Matvöruverslun í hverfið er grundvöllur fyrir rekstri annarrar þjónustu í þjónusturýmum sem komin eru og standa auð í hverfinu. Þetta er í algjörri andstöðu við stefnu borgarinnar um nærþjónustu og bíllausan lífsstíl. Við þurfum í dag að sækja alla þjónustu langar leiðir (Grandi/Skeifa/Kringla) og niðurstaðan er að nota einkabílinn.

Að framansögðu þá mótmælum við þessum skipulagsáformum sem um ræðir harðlega. Að öðru leyti vísum við einnig í sameiginleg mótmæli eigenda íbúða á reit E sem við styðjum heilshugar.


Anna Borgþórsdóttir Olsen


Virðingarfyllst,


Pétur K Hilmarsson


USK Skipulag

Frá: Reynir Hans Reynisson [REDACTED]
Sent: þriðjudagur, 11. janúar 2022 10:07
Til: USK Skipulag
Efni: Reitur I við Hlíðarenda.

Eftirfylgniflagg: Fylgja eftir
Flaggstaða: Flaggað

Berst til þess sem málið varðar.

Í dag er Reitur I eina græna svæðið utan við inngarða fjölbýlisreita á Hlíðarenda. Svæðið er mikið notað á hverjum degi hjá íbúum hverfisins hvort sem það eru börn með fullorðnum eða hundaeigendur. Hægt væri að koma leiktækjum fyrir á svæðinu og girða af til að vernda börn fyrir umferð. Á sumrin er sólargangur um græna svæðið frá morgni til kvölds sem er andstætt við inngarða hverfisins og hentar því svæðið einkar vel til leiks á björtum sumardögum. Því er hér kjörið tækifæri til að nýta svæðið til útivistar og samveru í stað að leggja svæðið undir íbúðarhúsnæði.

Kær kveðja / Best regards
Reynir Hans Reynisson
Íbúi í Smyrilshlíð 2.
[REDACTED]

USK Skipulag

Frá: Rósa Ólöf Ólafíud [REDACTED]
Sent: þriðjudagur, 11. janúar 2022 19:55
Til: USK Skipulag; [REDACTED]
Efni: Fwd:
Mótmæli+gegn+fyrirhugaðri+breytingu++borgaryfirvalda+á+deiliskipulagi+við+Hlíðarenda,
+reit+l

Eftirfylgniflagg: Fylgja eftir
Flaggstaða: Flaggað

Mótmæli vegna skipulagsbreytinga deiliskipulags Hlíðarenda.

Ég sendi hér með tvær vefslóðir en þær geyma lista með mótmælum íbúa Smyrilshlíðar 2 og Haukahlíðar 5 ásamt fleirum sem láta sig málið varða vegna fyrirhugaðra breytinga á deiliskipulagi Hlíðarenda hverfisins. Um er að ræða samtals 65 undirskriftir.

Vísa einnig í bréf húsfélags Haukahlíðar 5 sama efnis.

Vinsamlegast staðfestið móttöku þessara gagna.

https://is.petitions.net/motmali_gegn_fyrirhugari_breytingu_borgaryfirvalda_a_deiliskipulagi_vi_hliarenda_reit_1?u=7851205&utm_source=email

https://is.petitions.net/motmali_ibua_gegn_fyrirhugari_breytingu_borgaryfirvalda_a_deiliskipulagi_vi_hliarenda?u=7851205&utm_source=email

Kveðja Rósa Ólöf Ólafíudóttir [REDACTED]

Skipulagsfulltrúi
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

Reykjavík, 11. janúar 2022

Efni: Mótmæli vegna fyrirhugaðra breytinga á deiliskipulagi – Hlíðarendi – Reitir G, H og I.

I. Almennt:

Til undirritaðs lögmanns hafa leitað eigendur íbúða á byggingareit E við Hlíðarenda, þ.e. eigendur af fasteignum í Haukahlíð 5, Smyrilshlíð 2-10, Fálkahlíð 6 og Hlíðarfót 11-17 í Reykjavík, kt. húsfélagsins er 680921-2100, vegna deiliskipulagsbreytinga sem Reykjavíkurborg kynnti þann 1. desember 2021. Veittur frestur til að koma á framfæri athugasemdum er til 12. janúar 2022. Liggur þannig fyrir að á fundi skipulags- og samgönguráðs þann 6. október 2021 og borgarráðs Reykjavíkur þann 18. nóvember 2021 var samþykkt að auglýsa tillögu að breytingu á deiliskipulagi Hlíðarenda. Í gildi er nú deiliskipulag fyrir Hlíðarenda dags. 28. apríl 2014 er tók gildi þann 14. janúar 2015.

Kynntar tillögur að breytingu á deiliskipulagi Hlíðarenda lúta að reitum G, H og I. Telja umbjóðendur mínir að hin fyrirhugaða breyting á skipulagi muni hafa veruleg grenndaráhrif og sé til þess fallin að rýra verðmæti fasteigna þeirra.

Samkvæmt þeim takmörkuðu gögnum er liggja fyrir felur breyting þessi í sér fjóra meginþætti. Í fyrsta lagi er lóðum G og H breytt úr atvinnulóðum í íbúðarlóðir og grænu svæði, I er enn fremur breytt í íbúðalóð. Síðastgreindi reiturinn liggur vestan við Haukahlíð með útsýni í átt að Háskóla Íslands. Í öðru lagi er gert ráð fyrir fjölgun íbúða um 420-460. Í þriðja lagi er bílastæðakröfum breytt á lóðum G og H. Í fjórða lagi er fyrirkomulagi bílastæða breytt í samsíða stæði, sem mun leiða af sér fækkun bílastæða og í fimmta lagi er tilgreint að fylgilóðum fyrir djúpgáma er komið fyrir í borgargötum. Þá liggur aukinheldur fyrir að hæðir hinna fyrirhuguðu húsa eru á bilinu 4-5 en voru 3-4 áður, en svæði I, sem var skráð opið til bráðabirgða, gerir jafnframt ráð fyrir 3-5 hæða húsi.

Samkvæmt gildandi skipulagi var heimilt að byggja allt að 17.500 m² atvinnuhúsnaði á 3-4 hæðum á reitum G og H, auk bílageymslu í kjöllum. Eins og fram er komið var svæði I „óbyggt svæði“ en slík svæði eru „opin svæði“ til almennrar útiveru eða takmarkaðrar umferðar fólks þar sem ekki er gert ráð fyrir mannvirkjum öðrum en vegum, stígum girðingum o.þ.h.

Umbjóðendur mínir mótmæla þeim skipulagsáformum sem um ræðir.

II. Röksemdir:

Fyrirliggjandi tillögur Reykjavíkurborgar um breytingu á deiliskipulagi telur umbjóðandi minn vera andstæðar skipulagslögum nr. 123/2010 sem og tilgangi og markmiðum þeirra og hindri fyrirsjáanleika og gagnsæi sem skipulag borgarinnar á að endurspeglar lögum samkvæmt.

Umbjóðendur mínir telja að gögnum er lúta að breytingu þessari sé verulega ábótavant. Þannig eru ekki tilgreindir þeir þættir sem skipta verulega máli í umhverfinu og fjalla þarf um í skipulagsferlinu, eða til hvers skipulagsbreytingin geti leitt gagnvart þeim m.t.t. frekari uppbyggingar í hverfinu í framtíðinni. Því fullnægja framliggjandi gögn ekki þeim markmiðum og kröfum sem gerðar eru í lögum og reglugerðum til þess að vera til upplýsinga fyrir hagsmunaaðila. Bæta þarf upplýsingaöflun í samræmi við ákvæði 1. gr. skipulagslaga nr. 123/2010.

Í gögnum málsins má jafnframt sjá að Borgarráði hafi verið framsend tillaga þessi undir þeirri forskrift að ASK Arkitektar ehf. hafi beint umsókn til skipulagsfulltrúa er hrundið hafi breytingartillögu þessari af stað. Hafi sú umsókn snúið að reitum G, H og I. Fylgdi umsókn framangreindra arkitekta í bréfi umhverfis- og skipulagssviðs þann 7. október 2021. Ef umsókn ASK Arkitekta ehf., dags. 1. júlí 2021, er skoðuð, má hins vegar glögglega sjá að umsóknin nær einvörðungu til reita G og H, en hvergi er minnst á breytingar á lið I. Því sé sá hluti er varðar fyrirhugaða breytingu á deiliskipulaginu og varðar lið I algjör markleysa. Sé þetta reyndin þá kann slíkt að leiða til þess að ferlið sem ákvörðunin hratt af stað verði í heild sinni talin ólögmat. Þess er krafist að Reykjavíkurborg taki tillit til framangreindra röksemda.

Í þriðja lagi er vakin athygli á því að sá reitur (I) sem breytingin lýtur m.a. er að öllu leyti í mótsögn við þá fyrirætlan Reykjavíkurborgar að Hlíðarendi sé grænt svæði. Á sumrin er sólarvörn á reit I (græna svæðinu) frá morgni til kvölds, ólíkt inngörðum hverfisins. Með hinum fyrirhuguðu framkvæmdum væri því í raun eina græna svæðinu kastað fyrir róða sem vænlegri væri að byggja upp með þeim hætti að íbúar hverfisins gætu notað til útvista á sólrikum dögum. Að mati umbj. minna verður að telja breytinguna óskynsamlega í því ljósi að opin svæði rýrni og í reynd sé verið að taka á brott eina græna svæðið í hverfinu. Þá liggja enn fremur fyrir að ýmsir íbúar í Haukahlíð 5 hafi mátt hafa réttmætar væntingar um að ekki yrði byggt á reit I, enda hafi fasteignasalar kynnt svæðið með þeim hætti að svæðið yrði áfram grænt og opið.

Í fjórða lagi séu breytingar þær sem fyrirhugaðar eru á fyrirkomulagi bílastæða með öllu vanhugsáðar enda liggja nú þegar fyrir að öll bílastæði séu fullnýtt. Í ljósi þess að fyrirhugað er að byggja allt að 460 íbúðir á reitunum þremur, sé fullljóst að þar muni myndast ófremdarastand. Þannig liggja m.a. fyrir að þau verslunarrými sem séu nú þegar til staðar hafi í raun engan aðgang að bílastæðum eða vörumóttöku og því hverfandi líkur á að unnt sé að nýta rýmin í mikilvæga þjónustu við íbúa. Hafa verði einnig í huga að á svæðinu búi mörg börn sem séu á ferli. Þessi mikla fjölgun íbúða muni auka umferð við Haukahlíðina og skapa verulega aukna hættu, óþægindi og hávaðamengun fyrir núverandi íbúa í grenndinni.

Í fimmta lagi gerir núverandi deiliskipulag ráð fyrir að Hlíðarendabyggðin eigi að vera blönduð byggð atvinnuhúsnæðis og íbúðabyggðar. Umræddar breytingar ganga út á að atvinnulóðum sé breytt í íbúðarlóðir og því er um algjöran viðsnúning að ræða og gangi beinlínis gegn markmiðum borgarinnar sjálfar um lifandi byggð. Í því felist jafnframt skerðing á þjónustu við íbúa sem hafi gert ráð fyrir að styttra yrði að sækja sér ýmsa nauðsynlega þjónustu. Hluti íbúa hafi einmitt keypt fasteignir sínar með réttmætar væntingar að nauðsynleg þjónusta væri til staðar á svæðinu og þyrftu því ekki að eiga bifreið og draga þannig úr vistsporum. Borgin sé því að fara í algjöran hring með hinni fyrirhuguðu breytingu á deiliskipulagi. Framangreindri fjölgun íbúða mun að mati umbjóðanda minna fylgja aukin eftirspurn eftir þjónustu á staðnum, s.s. matvöruverslunum og öðrum dagvöruverslunum. Vegna þessa hefði verið mikilvægt að

tryggja nauðsynlegt aðgengi að matvöruverslun í stað þess að þvinga íbúa að keyra út um allan bæ til að kaupa nauðsynjavöru, sem er ekki til þess fallin að íbúar geti verið án bifreiðar. Fyrirætlun borgarinnar taki því út yfir allan þjófabálk. Borgaryfirvöld geti ekki tekið órökstuddar hagnaðarvonir fjárfesta og framkvæmdaraðila fram yfir lögvarða hagsmuni svæðisins.

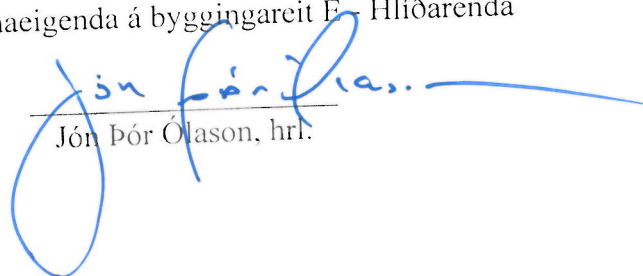
Í sjötta lagi skal á það bent að nái breyting þessi fram að ganga muni það óumflýjanlega leiða til tjóns fyrir umbj. mína, algjörlega að ófyrirsynju. Slíkt tjón er bótaskyldt skv. ákvæðum skipulagslaga nr. 123/2010, sbr. ákvæði 51. gr. og 51. gr. a. Bygging á þremur stórhýsum er auðsýnilega til þess fallin að rýra verðmæti eigna þeirra enda mun það skerða útsýni verulega, og valda auknu skuggvarpi í hverfinu. Telja verður t.a.m. að útsýni úr Haukahlíð 5 hafi að verulegu leyti haft áhrif á verðmat á íbúðunum. Liggur enda fyrir að gert er ráð fyrir að byggja megi fimm hæða hús í stað 3-4 hæða áður. Umfangs skuggvarps og skerðingar útsýnis er t.a.m. í engu getið í skipulagsgögnum. Hvorki sé gerð tilraun af hálfu skipulagshöfunda né Reykjavíkurborgar til að setja fram hlutlægt mat og bera slíkt mat saman við aðrar framkvæmdir eða deiliskipulagsáætlanir. Ekki hafi verið gert ráð fyrir neinu samráði við íbúa sem hafi þannig ekki haft möguleika á deiluskipulagsferlinu, svo sem lög geri ráð fyrir.

Þá velta umbjóðendur mínir fyrir sér hvort að framkvæmd hafi verið skoðun á vindhraða en hverfið er byggt þannig, eins og það stendur í dag, að vindar geti leikið um hverfið. Umbj. mínir telja ljóst að verði umræddar fasteignir byggðar, muni það hugsanlega myndað sviptivinda, enda er um þrjár stórar byggingar að ræða. Verður að telja að sveitarfélagið verði að uppfylla rannsóknarreglu stjórnisýsluréttarins hvað þetta varðar en ekkert liggur fyrir um áhrif bygginga á vind í nágrenni húss umbjóðanda minna.

Þá er ljóst að verði skipulagsbreytingin samþykkt þá verði íbúar hverfisins fyrir verulegu raski og ónæði vegna þessara framkvæmda vegna lokunar gatna í lengri eða skemmri tíma.

Með vísan til þess sem að framan greinir ítreka umbj. mínir mótmæli sín og krefjast þess að fallið verði frá hinni fyrirhuguðu breytingu. Verði ekki fallist á mótmæli umbj. minna og fallið frá þeim tillögum sem bréf þetta lýtur að, er áskilinn réttur til þess að kæra ákvarðanir sveitarfélagsins til Úrskurðarnefndar umhverfis- og auðlindamála. Þá áskilja umbjóðendur mínir sér allan lagalegan rétt til þess að sækja skaðabætur á hendur sveitarfélaginu vegna framangreinds.

Virðingarfyllst,
f.h. fasteignaeigenda á byggingareit E, Hlíðarenda


Jón Þór Ólason, hrl.

USK Skipulag

Frá: Sigfríður Sigurðardóttir [REDACTED]
Sent: miðvikudagur, 12. janúar 2022 11:56
Til: USK Skipulag; Haukur Magnusson; Örn Sveinsson
Efni: Athugasemdir vegna breytinga á deiliskipulagi á Hlíðarenda, reitum G, H og I
Viðhengi: ATHUGASEMDIR - Hlíðarenda vegna reita G-H-I.pdf

Eftirfylgniflagg: Fylgja eftir
Flaggstaða: Lokið

Góðan dag,

við undirritaðir íbúar í Haukahlíð 1, íbúð [REDACTED] ásamt nágrönnum okkar í Haukahlíð 1, íbúð [REDACTED] komum hér með á framfæri athugasemdum vegna fyrirhugaðra breytinga á deiliskipulagi á Hlíðarenda, reitum G, H og I. Sjá fylgiskjal.

Vinsamlegast staðfestið móttöku póstsins.

Virðingarfyllt,
Sigfríður Sigurðardóttir
[REDACTED]

Sigurður Haukur Magnússon
[REDACTED]

Reykjavíkurborg
viðtakandi: Björn Axelsson, skipulagsfulltrúi.
kt. 530269-7609
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

Reykjavík 12. janúar 2022.

Við undirrituð, íbúar og eigendur íbúða [REDACTED] að Haukahlíð 1, 102 Reykjavík, gerum hér með eftirfarandi

ATHUGASEMDIR VIÐ TILLÖGU AÐ BREYTINGU Á DEILISKIPULAGI
á Hlíðarenda vegna reita G, H og I.

Vísað er til tillögu að breytingu á deiliskipulagi á Hlíðarenda vegna reita G, H og I sem samþykkt var að auglýsa á fundi skipulags- og samgönguráðs hinn 6. október sl. og á fundi borgarráðs Reykjavíkur hinn 18. nóvember sl. Jafnframt er vísað til teikningar 05-01, dags. 24. júní sl., frá Ask Arkitektum sem tíundar fyrirhugaða breytingu á deiliskipulagi.

Í fyrsta lagi vilja undirrituð gera athugasemd við þann augljósa feluleik sem birtist í ofangreindri auglýsingu um tillögu að breytingu á deiliskipulaginu. Ætla má að fela eigi fyrir íbúum svæðisins hvað tillagan inniheldur umfangsmiklar breytingar. Ekki er minnst einu orði í inngangi/kynningu tillögunnar að í henni felist hækkun um eina til tvær hæðir á öllum byggingum á reitunum þremur. Þannig breytist heildar ársýnd reitanna, byggingarmagn þeirra og áhrif á nærliggjandi eignir.

Skuggavarp

Í uppdrætti að breytingum er ekkert skuggavarp af byggingum tilgreint og því ekki með nokkru móti hægt að áætla að hvaða marki skuggavarp eykst. Þetta eru ámælisverð vinnubrögð. Skuggavarp bygginga getur hæglega rýrt verð og gæði aðliggjandi eigna. Það er því eðlileg krafa að slíkar upplýsingar séu kynntar í kynningargögnum.

Rýrnun eigna.

Undirrituð kynntu sér gildandi deiliskipulag á reitum G,H og I við kaup á fasteignum okkar að Haukahlíð 1. Þar horfðum við sérstaklega til þess að allar byggingar eru 3-4 hæðir á áðurnefndum reitum samkvæmt því deiliskipulagi. Eignir okkar voru umtalsvert dýrari en aðrar eignir í sama húsi enda útsýnið ægifagurt sem ýtir fasteignaverði alla jafna töluvert upp.

Ein meginforsenda okkar fasteignkaupa var þannig það útsýni sem okkar íbúðir hafa. Með vísan til gildandi deiliskipulags réðumst við þannig í okkar fjárfestingar í góðri trú um að verðmæti íbúða okkar myndi ekki rýrna. Þetta eru útsýnisíbúðir og skv. deiliskipulagi yrðu þær það um ókomna tíð. Verð þeirra myndi þannig haldast í hlutfalli við hækkun fasteignamarkaðar og þessar stærstu fjárfestingar vinnandi fólks þannig tryggðar.

Verði þessi tillaga að breytingu á deiliskipulagi samþykkt í núverandi mynd með fjögurra til fimm 5 hæða byggingum á reitum G,H og I er ljóst að virði eigna þeirra sem keyptar voru sem útsýnisíbúðir mun rýrna verulega. Þá er jafnframt rétt að taka það fram að tilfinningaleg upplifun okkar við að missa þetta útsýni, sem var meginsforsenda þess að gera eignirnar að heimilum okkar, mikið áfall.

Þetta eru vinnubrögð sem eiga ekki að eiga sér stað að okkar mati og það læðist að okkur sá grunur að fyrir löngu hafi verið búið að ákveða að byggja meira og hærra þvert ofan í þær upplýsingar sem hægt var að afla sér þegar íbúðir voru keyptar.

Við áréttum að til staðar eru ótal fordæmi úr dómum Hæstaréttar og Matsnefndar Eignarnámsbóta þar sem stjórnvöldum hefur verið gert að greiða bætur vegna eignarýrnunar sem koma til vegna skipulagsbreytinga og sjónmengunar.

Við mótmælum því harðlega ofangreindri tillögu að breytingu á deiliskipulagi. Þá áskiljum við okkar fullan rétt til að leita réttar okkar hjá þar til bærum aðilum á öllum stigum málsins.

Allur annar réttur er áskilinn.

Virðingarfyllst,

eigendur Haukhlíð 1, íbúð [REDACTED]

Sigfríður Sigurðardóttir

Sigfríður Sigurðardóttir
[REDACTED]

Sigurður Haukur Magnússon

Sigurður Haukur Magnússon
[REDACTED]

Eigendur Haukhlíð 1, íbúð [REDACTED]

Gunnhildur Einarsdóttir

Gunnhildur Einarsdóttir
[REDACTED]

Örn Sveinsson

Örn Sveinsson
[REDACTED]



Umhverfis og skipulagssvið Reykjavíkur
Borgartúni 12 – 1
105 Reykjavík

Reykjavík, 12.01.22

Efni: Umsögn Veitna vegna breytinga á deiliskipulagi við Hlíðarenda reitir G, H og I

Veitur hafa rýnt breytingu á deiliskipulagi við Hlíðarenda reiti G,H og I. Breytingin felst í að lóðum G og H er breytt úr atvinnulóðum í íbúðalóðir og opnu svæði er breytt í íbúðalóð á svæði I. Einnig er verið að fjölga íbúðum og breyta bílastæðakröfum til samræmis við bíla- og hjólastæðastefnu Reykjavíkurborgar.

Veitur vilja koma eftirfarandi atriðum á framfæri vegna deiliskipulagsvinnunnar:

Í samþykktu deiliskipulagi er gert ráð fyrir dreifistöð rafmagns í kjallara á hóteli sem þar átti að rísa. Í nýrri tillögu er gert ráð fyrir íbúðarhúsnæði í stað hótels og því nauðsynlegt að staðsetja lóð undir dreifistöð vegna breytinganna. Veitur benda einnig á að staðsetja þarf djúpgáma með tilliti til veitulagna, nýrra heimtauga og inntaksrýma.

Veitur leggja áherslu á mikilvægi áframhaldandi góðs samráðs og óska jafnframt eftir upplýsingum um áform og tímasetningar svo hægt sé að gera viðeigandi ráðstafanir vegna breytinganna.

Virðingarfyllst,
f.h. Veitna

Helga Rún Guðmundsdóttir

Umhverfis- og skipulagssvið

Efni:

Umsögn íbúaráðs Miðborgar og Hlíða um tillögu að breytingu á deiliskipulagi, Hlíðarendi - Reitir G, H og I

Á fundi íbúaráðs Miðborgar og Hlíða þann 14. desember 2021 var lagt fram bréf umhverfis- og skipulagssviðs dags. 29. nóvember 2021 vegna auglýsingar á tillögu að breytingu á deiliskipulagi, Hlíðarendi - Reitir G, H og I, sbr, 4. liður fundargerðar ráðsins sama dag. Jafnramt var formanni í samvinnu við ráðið falið að skila umsögn fyrir tilskilinn frest.

Í samræmi við þetta er hjálagðri umsögn ráðsins hér með komið á framfæri.

Virðingarfyllst

Heimir Snær Guðmundsson

Hjálagt:

Umsögn íbúaráðs Miðborgar og Hlíða um tillögu að breytingu á deiliskipulagi, Hlíðarendi - Reitir G, H og I

**Umsögn fulltrúa í Íbúaráði Miðborgar og Hlíða dags. 12.janúar 2022.
Um deiliskipulag Hlíðarendi - Reitir G, H og I**

Íbúaráðið óskar eftir að athugað verði hjá íbúum á Hlíðarenda hvaða álit þau hafa á því að byggt verði á fyrirhuguðu grænu svæði, reit I. Þarna er um að ræða sameiginlegt grænt svæði hjá íbúum í hverfinu og því má leiða líkur að því að íbúar vilji halda í grænt svæði þarna til sameiginlegra afnota.

Íbúaráð vill að það verði athugað með formlegum hætti, umfram það sem gert hefur verið í þessu ferli, hjá íbúum í hverfinu áður en tekin verður ákvörðun um að byggja á græna reitnum I.

Íbúaráð hnykkir á að fjölgun íbúða þarf að vera í takti við framboð á skólahúsnæði og aðra nauðsynlega grunnþjónustu og mikilvægt að það liggi fyrir áætlanir um það samhliða uppbyggingu.

Varðar: Hlíðarendi – reitir G, H og I

Að lokinni auglýsingu er lögð fram að nýju umsókn ASK Arkitekta dags. 1. júlí 2021 varðandi breytingu á deiliskipulagi Hlíðarenda vegna reita G, H og I. Í breytingunni felst að breyta lóðum G og H úr atvinnulóðum í íbúðalóðir, breyta opnu svæði til bráðabirgða í íbúðalóð, I, fjölga íbúðum og breyta bílastæðakröfum til samræmis við bíla- og hjólastæðastefnu Reykjavíkurborgar, samkvæmt uppdrætti ASK arkitekta ehf. dags. 24. júní 2021. Einnig er lagt fram samgöngumat Eflu dags. 1. október 2021. Tillagan var auglýst frá 1. desember 2021 til og með 12. janúar 2022. Eftirtaldir sendu athugasemdir: Ágúst Hilmarsson dags. 2. desember 2021, Eyþór Andri Einarsson dags. 3. desember 2021, Gunnar Steinn Aðalsteinsson dags. 11. desember 2021, Guðrún Georgsdóttir dags. 6. janúar 2022, Kristín Björg Knútsdóttir dags. 6. janúar 2022, Anna Borgþórsdóttir Olsen og Pétur K. Hilmarsson dags. 10. janúar 2022, Reynir Hans Reynisson dags. 11. janúar 2022, Rósa Ólöf Ólafíudóttir dags. 11. janúar 2022, Jón Þór Ólason hrl. f.h. fasteignaeigenda á byggingarreit E við Hlíðarenda dags. 11. janúar 2022, Sigfríður Sigurðardóttir, Sigurður Haukur Magnússon, Gunnhildur Einarsdóttir og Örn Sveinsson dags. 12. janúar 2022. Einnig er lögð fram umsögn Veitna ohf. dags. 12. janúar 2022 og Umsögn fulltrúa í íbúaráði Miðborgar og Hlíða dags. 12. janúar 2022. Erindinu var vísað til umsagnar verkefnisstjóra á embættisafgreiðslufundi skipulagsfulltrúa 14. janúar 2022 og er nú lagt fram að nýju.

Umsögn:

Eftirtaldir aðilar sendu athugasemdir:

1. Ágúst Hilmarsson dags. 2. desember 2021
2. Eyþór Andri Einarsson dags. 3. desember 2021
3. Gunnar Steinn Aðalsteinsson dags. 11. desember 2021
4. Guðrún Georgsdóttir dags. 6. janúar 2022
5. Kristín Björg Knútsdóttir dags. 6. janúar 2022
6. Anna Borgþórsdóttir Olsen og Pétur K. Hilmarsson dags. 10. janúar 2022
7. Reynir Hans Reynisson dags. 11. janúar 2022
8. Rósa Ólöf Ólafíudóttir dags. 11. janúar 2022 ásamt undirskriftum 65 íbúa Hlíðarendasvæðis.
9. Jón Þór Ólason hrl. f.h. fasteignaeigenda á byggingarreit E við Hlíðarenda dags. 11. janúar 2022
10. Sigfríður Sigurðardóttir, Sigurður Haukur Magnússon, Gunnhildur Einarsdóttir og Örn Sveinsson dags. 12. janúar 2022.
11. Umsögn Veitna ohf. dags. 12. janúar 2022
12. Umsögn fulltrúa í íbúaráði Miðborgar og Hlíða dags. 12. janúar 2022.

-
1. Samantekt helstu athugasemda.

Einn íbúi vildi koma á framfæri jákvæðri athugasemd vegna deiliskipulagsbreytingarinnar. Hann telur fleiri íbúðir gera hverfið sjálfbærara og vonast til þess að fjölgun íbúða verði til þess að skóli rísi á svæðinu.

Margir íbúar vilja halda skilgreiningu I-reitar óbreyttri, án heimildar til byggingar 3-5 hæða íbúðabyggingar. Þau nefna að opin, græn svæði séu nauðsynleg í þéttri byggð og að það vanti sárlega



samkomutorg og leiksvæði í hverfinu. Svæðið njóti sólar frá morgni til kvölds og sé mikið nýtt af börnum, fullorðnum og hundum. Íbúar hafi til að mynda skotið upp rakettum á reitnum um áramótin. Íbúarnir mótmæla tillögu að breyttu deiliskipulagi og vísa í ódags. samtal við Reykjavíkurborg þar sem komið hafi fram að ekki ætti að byggja á I-reit fyrr en flugvöllurinn færi. Skortur á þjónustu í hverfinu og þá aðallega matvörubúð, leik- og grunnskóla var einnig komið á framfæri. 65 undirskriftir íbúa Hlíðarendasvæðis vegna þessa fylgdu einni athugasemd. Enn aðrir nefndu bílastæðaskort í hverfinu.

Íbúar í tveimur íbúðum á 5. hæð Haukahlíðar 1 nefna að þau hafi keypt íbúðir sínar í góðri trú um að byggingar á reitum G og H yrðu 3-4 hæðir skv. gildandi deiliskipulagi. Eignirnar hefðu verið umtalsvert dýrari enda útsýnið ægifagurt. Hafa eigendurnir áhyggjur af rýrnun eignaverðs vegna þess að heimilt verði skv. breytingartillögunni að byggja 4-5 hæða byggingar á reitunum tveimur og mótmæla tillögunni harðlega. Þau benda á „ótal fordæmi úr dómum Hæstaréttar og Matsnefndar Eignarnámsbóta þar sem stjórnvöldum hefur verið gert að greiða bætur vegna eignarýrnunar sem koma til vegna skipulagsbreytinga og sjónmengunar.“

2. Athugasemd Jóns Þórs Ólasonar hrl. f.h. fasteignaeigenda á byggingarreit E við Hlíðarenda dags. 11. janúar 2022.

Gerð er athugasemd varðandi fylgigögn deiliskipulagsbreytingar m.t.t. hvaða áhrif uppbyggingin gæti haft til framtíðar. Bent er á að gögn gefi til kynna að í upphafi hafi aðeins verið sótt um breytingu á lóðum G og H en ekki einnig lóð I, en umbjóðendur hans gera athugasemd við breytt áform þeirrar lóðar frá því að vera opið svæði í íbúðalóð. Gerð er athugasemd vegna bílastæða og telja þau að ófremdarástand muni skapast vegna fjölgunar íbúða og að þau verslunarrými sem séu nú þegar til staðar hafi „í raun engan aðgang að bílastæðum eða vörumóttöku og því hverfandi líkur á að unnt sé að nýta rýmin í mikilvæga þjónustu við íbúa.“ Fjölgun íbúa muni auk þess auka umferð og skapa hættu fyrir m.a. börn. Að lokum er gert athugasemd við notkunarbreytingu úr atvinnulóðum í íbúðalóðir sem dregur úr væntingum íbúa til meiri þjónustu í hverfinu.

3. Íbúaráð Miðborgar og hlíða:

Íbúaráðið óskar eftir því að kannað verði, umfram það sem þegar hefur verið gert, með formlegum hætti álit íbúa á Hlíðarenda á að byggt verði á reit I. Um sé að ræða sameiginlegt grænt svæði og líkur á að íbúar vilji halda í það til sameiginlegra afnota. Íbúaráðið hnykkir á að fjölgun íbúða þurfi að vera í takti við framboð á skólahúsnaði og aðra nauðsynlega grunnþjónustu sem mikilvægt sé að liggja fyrir samhliða uppbyggingu.

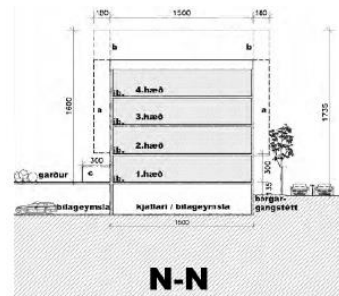
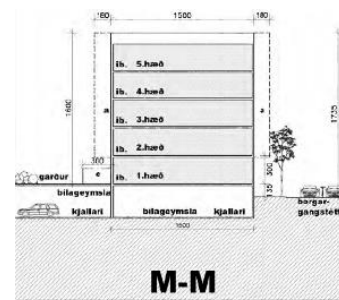
4. Veitur:

Veitur segja nauðsynlegt að staðsetja lóð undir dreifistöð vegna breytinganna. Þau benda einnig á að staðsetja þarf djúpgáma m.t.t. veitulagna, nýrra heimtauga og inntaksrýma.

Veitur leggja auk þess áherslu á mikilvægi þess að deiliskipulagið verði unnið í góðu samráði og að Veitum berist upplýsingar um áform og tímasetningar svo hægt sé að gera viðeigandi ráðstafanir vegna breytinganna.

SVAR:

Skilgreining reitar I hefur frá upphafi verið á þá leið að þar sé *opið svæði til bráðabirgða – framtíðar byggingareitur*. Í nýsamþykktu Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 er gert ráð fyrir að þétt blönduð byggð rísi í Vatnsmýrinni. Þar segir: „Vatnsmýrin er eitt af lykilbyggingarsvæðum Reykjavíkur á skipulagstímabilinu og er gert ráð fyrir að uppbygging nýs borgarhluta hefjist á seinni hluta skipulagstímabilsins. Í aðalskipulaginu er því lögð þung áhersla á að flugvallarstarfsemi víki úr Vatnsmýrinni, sbr. fyrirbyggjandi samkomulag um rannsóknir á nýju flugvallarstæði í Hvassahrauni.“ Mynd á bls. 25 sýnir hvernig borgarhlutinn mun stækka á skipulagstímabilinu. Bygðin mun bæði stækka til suðurs frá Hlíðarendahverfi og til vesturs og hefur það verið fyrirséð frá gildistöku Aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030. Óhindrað útsýni sem íbúðir kunna að hafa í dag í vestur að aðalbyggingu Háskóla Íslands er því tímabundið ástand.



Mynd á bls. 25 í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2040 sem sýnir framtíðarskipulag Vatnsmýrarinnar. Sníð deiliskipulagsbr.

Í tillögu að breytingu á deiliskipulagi er gert ráð fyrir að 17.500 m² byggingarmagni á 3-4 hæðum á reitum G og H sem áður var skilgreint fyrir atvinnuhúsnæði, verði eftir breytingu skilgreint fyrir íbúðarhúsnæði. Skilmálar G og H reitanna eftir breytingu verða í samræmi við skilmála annarra íbúðareita í hverfinu eða reita C, D, E og F. Þar er gert ráð fyrir íbúðarhúsnæði á 3-5 hæðum. Skilmálar deiliskipulagsbreytingarinnar eru svohljóðandi: „Stefnt er að fjölbreytileika í útliti húsa á svæðinu. Í því samhengi skal ekki líta á einstaka reiti sem eina heild, heldur skal þeim skipt upp í minni einingar. Gert er ráð fyrir að hvert stigahús eða íbúðarhluti hafi sitt sjálfstæða yfirbragð og má ekki endurtaka sömu útfærslu á sömu hlið reits. Deila skal norður- og suðurhlið í minnst 5 einingar og austur- og vesturhlið í minnst 4 einingar. Hver húshlið reits skal stallast í 3,4 og 5 hæðir og skal sú stöllum koma fram á öllum 4 hliðum reits. Mest mega standa hlið við hlið 2 húsaeyningar í sömu hæð. Þetta er gert til þess að koma í veg fyrir samfelldan einsleitann vegg. Sjá nánar skilmálasnið M-M og N-N.“ Sömu skilmálar um gæði og útlit bygginga reita G og H er því um að ræða og á reitum sem þegar eru byggðir.

Bílastæðamál Hlíðarendasvæðis í heild eru á þá leið að bílastæði hvers reitar eða lóðar fyrir sig eru leyst innan lóðarinnar í bílakjallara, í samræmi við kröfur um fjölda bílastæða út frá notkun lóðarinnar sem atvinnu- og/eða íbúðarhúsnæði. Núverandi fjöldi bílastæða hverfisins er því í samræmi við kröfur í gildandi deiliskipulagi. Utan lóða eru samsíða bílastæði meðfram götum á borgarlandi sem eru fyrir utan bílastæðabókhalds lóða og til almennrar notkunar. Fjöldi bílastæða



vegna atvinnu- og þjónustuhúsnæðis sem þegar er byggt, er því í samræmi við kröfur gildandi deiliskipulags.

Síðan gildandi deiliskipulag tók gildi er búið að samþykkja nýjar bíla og hjólastæðareglur borgarinnar og taka kröfur til bílastæða á nýskilgreindum íbúðareitum deiliskipulagsbreytingarinnar mið af þeim. Kröfurnar eru til fækkunar bílastæða frá fyrri viðmiðum m.a. vegna staðsetningar svæðisins í námunda við hágæða almenningsamgöngur.

Algengt er að tíma taki fyrir þjónustu að byggjast upp í nýjum hverfum og er Hlíðarendahverfi ekki undanskilið þeirri þróun. Vegna athugasemda um skóla- og leikskólamál er gert ráð fyrir að skólamál hlíðahverfis verði tekin til heildarendurskoðunar á næstu misserum. Borgin hefur fest kaup á Vörðuskóla þar sem stefnt er á að nýta húsnæðið sem safnskóla fyrir unglingastig eftir að endurbætur hafa verið gerðar á húsnæðinu.

Vegna athugasemda margra íbúa Hlíðarendasvæðis á breytingu I-reitar og notkunar reitarins í dag, þá er skilgreiningin í Aðalskipulagi Reykjavíkur – íbúðabyggð; og skv. núverandi deiliskipulagi er reiturinn hugsaður til *bráðabirgðar* sem opið svæði. Það hefur því verið ljóst frá byrjun að nýta ætti svæðið til framtíðar sem íbúabyggð, en möguleikar þessara reits eru enn meiri þegar að flugvöllurinn víkur. Ekki er fallist á að hafa svæðið skilgreint áfram til bráðabirgðar.

Veitur fara fram á nýja lóð fyrir spennistöð vegna breyttrar notkunar og vegna þess að ekki sé lengur gert ráð fyrir spennistöð í kjallara hótelyggingar. Fundað var með Veitum, ráðgjöfum og lóðarhöfum þann 28. janúar. Var sammælt um að leggja til að stofnuð yrði ný lóð undir spennistöð vestan við G-reit. Vegna athugasemdar um staðsetningu djúpgáma, eru byggingareitir fyrir þá leiðbeinandi og mun verða fundinn staður m.t.t. veitulagna, nýrra heimtauga og inntaksrýma.

Lagðar eru til eftirfarandi breytingar frá áður auglýstri tillögu:

- Lóð fyrir spennistöð verði komið fyrir á borgarlandi austan við núverandi reit G.
- Skuggavarp unnið sem fylgigagn deiliskipulagsbreytingarinnar.

Niðurstaða:

Lagt er til að deiliskipulagstillögunni verði breytt í samræmi við umsögn hér að ofan. Að öðru leyti verði tillagan samþykkt óbreytt.

f.h.

Skipulagsfulltrúa Reykjavíkur

Hildur Gunnarsdóttir arkitekt FAÍ/verkefnastjóri