

GILDANDI DEILISKIPULAG. MKV. 1:1000. SAMÞYKKT Í BORGARRÁÐI 28 JANÚAR 2003.



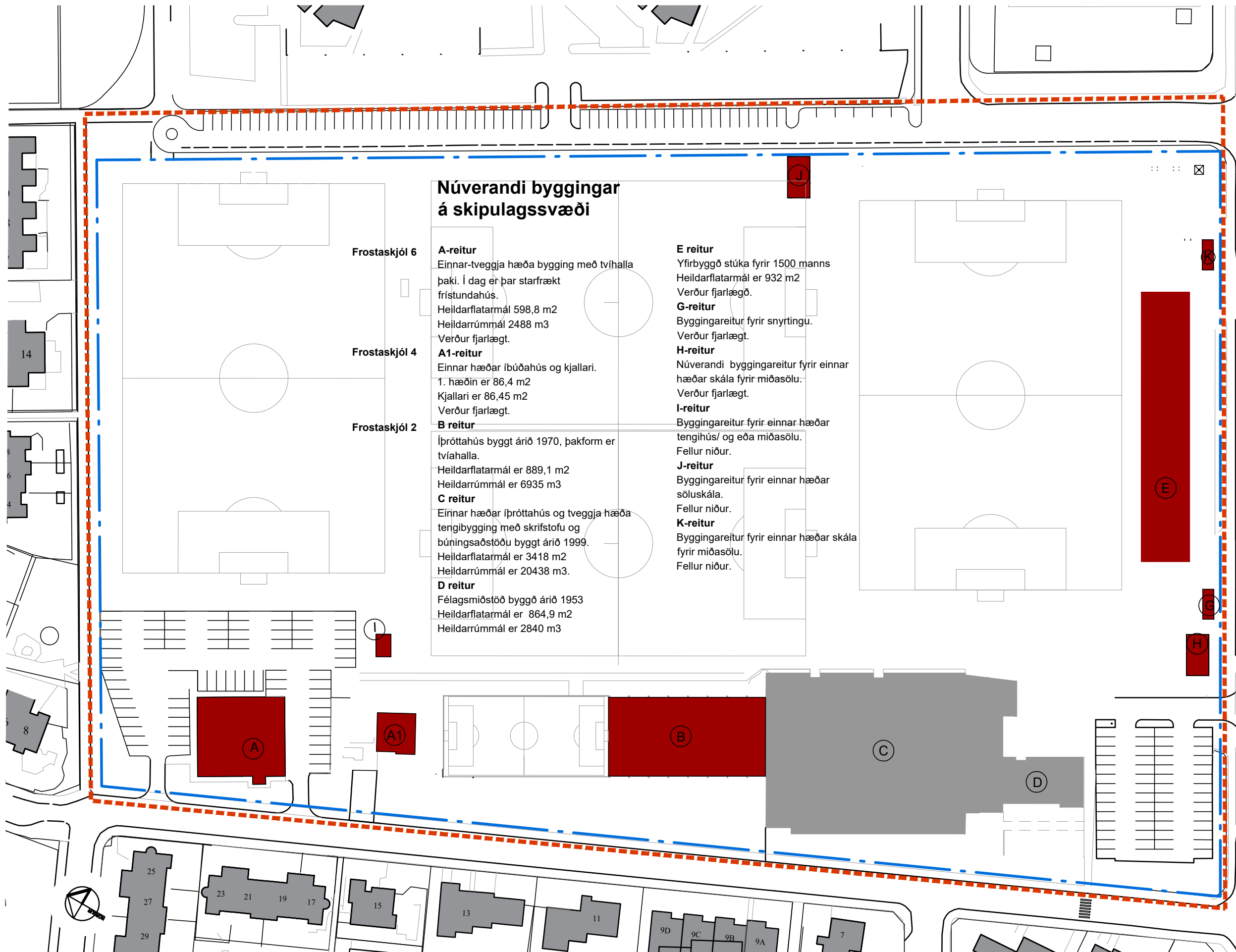
## Í skilmálatöflu k...



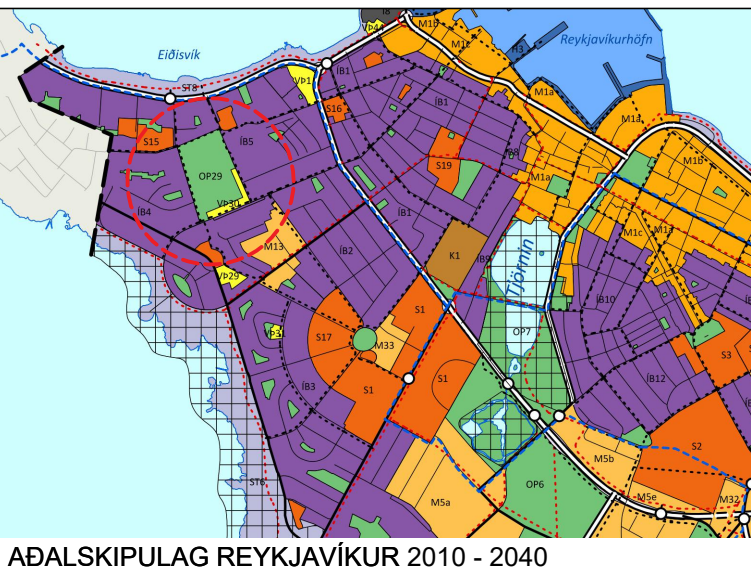
DEILISKIPULAG FROSTASKJÓL, KAPLASKJÓLSVEGUR, FLYÐRUGRANDI. REITUR 1.516.9



SKÝRINGAMYND. MKV. 1:1000



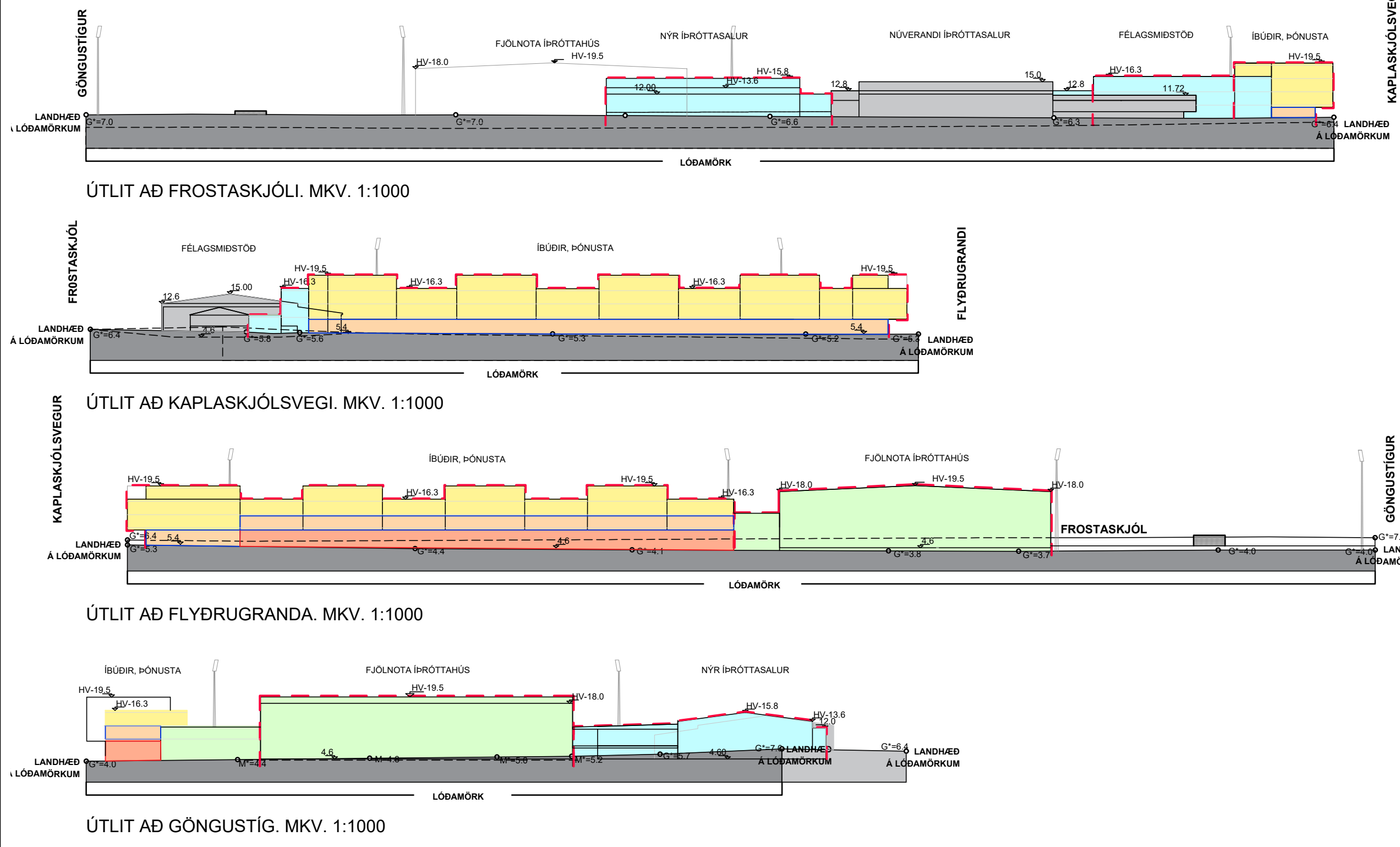
SKÝRINGAMYND. BYGGINGAR SEM VERDA FJARLÆGDAR INNAN SKIPULAGSSVÆÐISINS. MKV. 1:1000



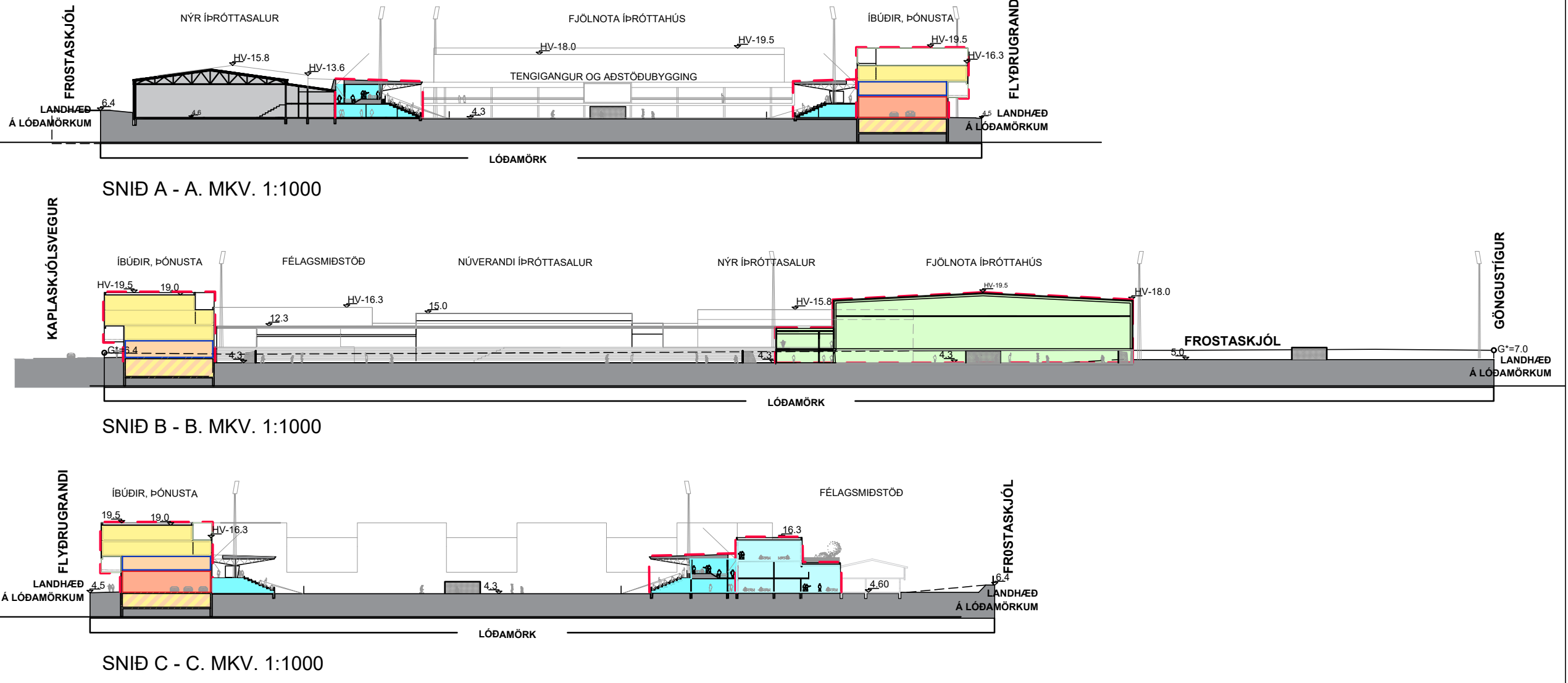
ADALSKIPULAG REYKJAVÍKUR 2010 - 2040

- Núverandi byggingar
- Núverandi byggingar sem á að fjarlægja
- Íþróttamannvirki // stúka
- Íþróttamannvirki // fjölnota íþróttahús
- Íþróttamannvirki // aðstaða KR
- Íbúðir
- Verslun og þjónusta
- Bíla og hjólastæði inni
- Íbúðir + þjónusta
- Íbúðir + þjónusta + Bílastæði
- Heimilt niðurrif
- Byggingarreitur
- Bindandi byggingarreitur 1. hæðar
- Mörk skipulagssvæðis
- Götu- og gangstígakötur
- Gólfkóti 1. hæð
- Hámarks veggghæð
- Fjöldi bílastæða á lóð
- Hámarksnýtingarhlutfall á skipulagssvæðinu
- Girðing
- Lóðamörk
- Inngangar íbúða
- Inngangar íþróttamannvirkja
- Inn- og útteysla tækjageymslu valla
- Inn- og útteysla hjóla- og bílastæða

SKILMÁLAÚTLIT



SKILMÁLASNEIÐINGAR



Deiliskipulag þetta sem fengið hefur meðferð í samræmi við ákvæði 1. mgr.41. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 var samþykkt í \_\_\_\_\_ þann \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_\_ og í \_\_\_\_\_ þann \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_\_.

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

Auglýsing um gildistöku deiliskipulagsins var birt í B-deild Stjórnartíðinda þann \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_\_.

Skilmálatafla

| Lóð  | Tegund                   | Stærð lóðar m <sup>2</sup> | Hæðir húsa | A rými ofanjarðar | B-rými: m <sup>2</sup> | Samtals A+B ofanjarðar m <sup>2</sup> | Bygg.magn neðanjarðar | NHL lóða ofanjarðar | NHL ofan- og neðanjarðar | Fjöldi íbúða hámark: | Fjöldi bílastæða Hámark |
|------|--------------------------|----------------------------|------------|-------------------|------------------------|---------------------------------------|-----------------------|---------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| 1    | Íþróttamannvirki         | 47.968                     | 1-3H       | 29.125            | 3.000                  | 32.125                                |                       | 0,7                 | 0,7                      |                      | 62                      |
|      | Ný aðstaða KR            |                            | 1-3H       | 13.300            | 3.000                  |                                       |                       |                     |                          |                      |                         |
|      | Stúkur                   |                            | 2H         | 2.850             |                        |                                       |                       |                     |                          |                      |                         |
|      | Fjölnotahús              |                            | 1H         | 5.000             |                        |                                       |                       |                     |                          |                      |                         |
|      | Hliðarbygging            |                            | 2H         | 2.510             |                        |                                       |                       |                     |                          |                      |                         |
|      | Núv. óbreyttar byggingar |                            | 1-2H       | 5.465             |                        |                                       |                       |                     |                          |                      |                         |
| 2    | Íbúðir // Þjónusta       | 6.981                      | 3-4H       | 18.100            | 1.000                  | 19.100                                | 5.300                 | 2,7                 | 3,5                      | 100                  | 112                     |
|      | Íbúðir                   |                            | 2-3H       | 10.000            | 1.000                  |                                       |                       |                     |                          | 100                  |                         |
|      | Þjónusta                 |                            | 1H         | 5.000             |                        |                                       |                       |                     |                          |                      |                         |
|      | Bílastæði                |                            | 1H         | 3.100             |                        |                                       |                       |                     |                          |                      |                         |
|      | Geymslu og lagnir        |                            | 1K         |                   |                        |                                       | 5.300                 |                     |                          |                      |                         |
| Alls |                          | 54.949                     |            | 47.225            | 4.000                  | 51.225                                | 5.300                 |                     |                          | 100                  | 174                     |

FROSTASKJÓL, KAPLASKJÓLSVEGUR, FLYÐRUGRANDI. REITUR 1.516.9

DEILISKIPULAGSBREYTING

MAK/REIAR 1:1000 A1 Oppdráttur 2/3 DRAUG 05.01.2022 BS BS/BS PG

ASK bj snæp arkitektar

HAUSTAVÖR 20 - 200 KÓPAVOGI - ÍSLAND

BJARNI SNÆBJÖRNSSON FAJ 020753-4999



## Minnisblað

### Aðalskipulag Reykjavíkur - nýr kjarni í Vesturbæ - áhrif á stöðu og framboð verslunar- og þjónustu innan hverfisins.

Ritað: Hrafnhildur Brynjólfsson, Árni Geirsson Alta.

Sent: Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar, Haraldur Sigurðsson og Björn Ingi Edvardsson

#### Viðfangsefni athugunarinnar

Verið er að vinna að breytingu á aðalskipulagi og gerð nýs deiliskipulags fyrir athafnarsvæði KR í vesturbæ Reykjavíkur. Fyrirhugað er að nýta hluta af íþróttasvæði félagsins við Frostaskjól fyrir uppbyggingu og er til skoðunar að opna á heimildir fyrir verslun og þjónustu, íbúðir eða atvinnuhúsnæði á svæðinu (Reykjavíkurborg, 2018). Hugmyndir ganga út á að bæta um leið verulega við núverandi íþróttastöðu (inniaðstaða, stúka, stoðþjónusta) og að auki byggja allt að 20 þúsund fermetra af öðru húsnæði, meðfram Kaplaskjólsvægi og Meistaravöllum í 3-4 hæða háum byggingum sem yrðu áfastar fyrirhugaðri áhorfendastúku.



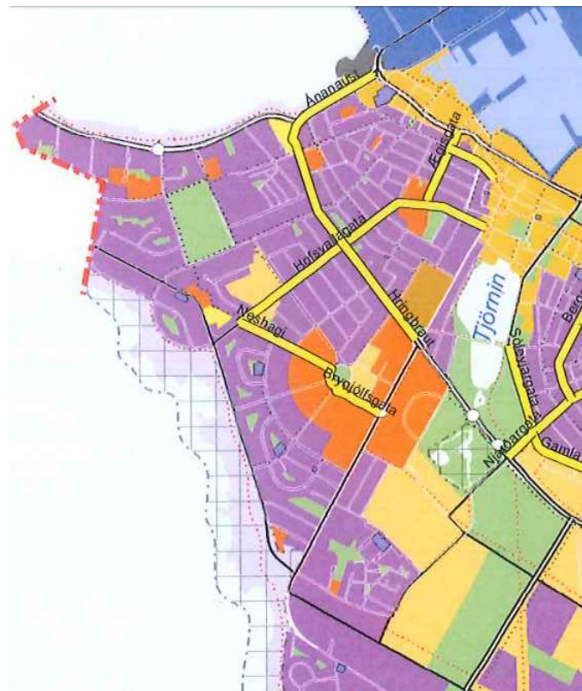
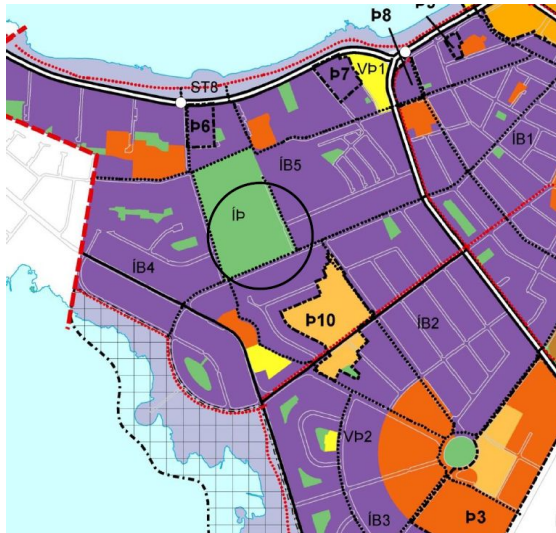
Mynd 1. Íþróttasvæðið við KR (efri mynd) og möguleg útfærsla á uppbyggingu á svæðinu, samkvæmt teikningu sem unnin hefur verið fyrir KR (neðri mynd; Bjarni Snæbjörnsson og Páll Gunnlaugsson).

Endanleg samsetning byggingarmagnsins hefur ekki verið ákveðin, né heldur endanlegt magn. Leitað var til Alta til að afla upplýsinga um möguleg áhrif breyttrar landnotkunar á núverandi þjónustukjarna í hverfinu, sem leggja mætti fram sem fylgiskjal með drögum að tillögum:

- Greining á stöðu og framboði verslunar- og þjónustu innan hverfisins og borgarhlutans.
- Mat á áhrifum aukins byggingarmagns verslunar og þjónustu á eldri kjarna innan hverfisins.
- Samræmi við stefnu aðalskipulags Reykjavíkur um þjónustu í borgarhlutum.

### Landnotkun og stefna í aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030

Landnotkun á svæðinu í dag skv. aðalskipulagi Reykjavíkur er íþróttasvæði (ÍÞ) sem þjónar einum borgarhluta. Breyta þarf aðalskipulagi til að heimila að á svæðinu verði hægt að byggja upp, auk íþróttaaðstöðu, blöndu íbúða, atvinnustarfsemi, samfélagsaðstöðu og almennrar verslunar og þjónustu. Verklýsing (Reykjavíkurborg, 2018) fyrir breytingu á aðalskipulagi var kynnt í apríl 2018 og samkvæmt henni eru markmið breytingar á aðalskipulagi m.a. að "efla Vesturbæinn sem sjálfbært hverfi með fjölbreyttri verslun, þjónustu, atvinnustarfsemi og mannlífi."



Mynd 2. Til vinstri. Landnotkun skv. aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 og hringur utan um KR svæðið þar sem hugmyndir eru um fjölbreyttari landnotkun en er í dag. Til hægri. Aðalgötur innan íbúðabyggðar (gular línur), nærþjónustukjarnar (bláir reitir), hverfiskjarni (gult svæði Ánanaust/Hringbraut), stórmarkaðir (blátt svæði Granda) og borgarhlutakjarni (gult svæði við Hofsvallagötu/Melabúðina).

Í aðalskipulagi Reykjavíkur eru skilgreind kjarnasvæði fyrir staðsetningu þjónustu. Þar er reiturinn með Melabúðinni skilgreindur sem hverfiskjarni og í kring um Melabúðina er borgarhlutakjarni. Þar er í dag fjölbreytt þjónusta; sundlaug, ísbúð og á Hagamel 67 hafa verið blómagallerí, bakarí, bókabúð, ísbúð, fiskstaður og matsölustaðir.

Í aðalskipulaginu eru líka skilgreindar aðalgötur en við þær eru rýmri heimildir fyrir ákveðna flokka verslunar og þjónustu en almennt er. t.d. í íbúðahverfum. Ná þær heimildir einkum til jarðhæða þegar um verslun, þjónustu og veitingastaði er að ræða. Eftir gildistöku aðalskipulagsins opnaði kaffihús við Hofsvallagötu (aðalgata) en ekki er að sjá að aðrar breytingar hafi orðið á framboði verslunar og þjónustu (annarrar en gistingar) við aðalgötuna í hverfishlutanum, frá gildistöku aðalskipulagsins.

Nærþjónustukjarnarnir hafa allir nema einn haldið velli, frá því skipulagið var samþykkt, en engin nærþjónusta er lengur í húsinu við Dunhaga 18-20. Það hús er í breytingaferli og vel má vera að

þar komi þjónusta aftur síðar. Áfram er lítil matvöruverslun við Hjarðarhaga (nú Iceland), bakarí við Fálkagötu (nú Björnsbakarí) en á háskólasvæðinu við Eggertsgötu 24 er lítil matvörubúð (nú Háskólabúðin) og á Ásvallagötu 19 (norðan Hringbrautar) er lítil matvörubúð (nú Kjötborg). Við Seljaveg er lítil matvöruverslun og apótek.

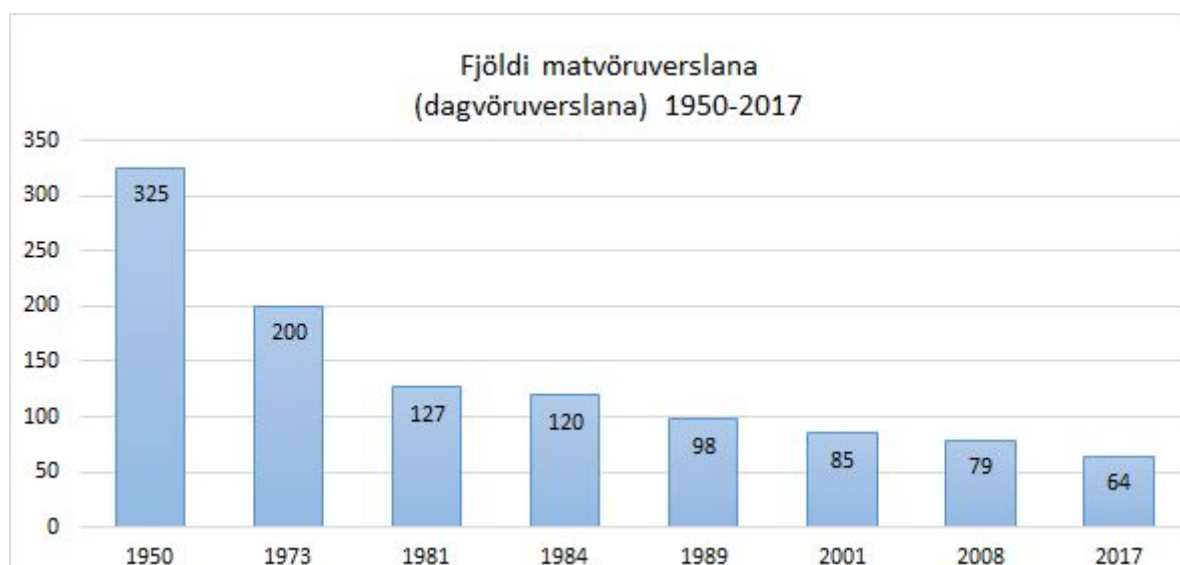
Stórverslanirnar úti á Granda (nú Bónus, Nettó og Krónan) eru á allt öðrum skala og miklu stærri en hverfisbúðirnar inni í íbúðahverfinu. Þær draga að sér fólk af mun stærra svæði en sínu næsta nágrenni. Hins vegar hafa matvöruverslanir í húsinu við Hringbraut 121 (áður Nótatún JL húsinu) og 79 (áður Víðir) hætt starfsemi í hverfiskjarnanum við Hringbraut. Áfram er hins vegar töluverð nærþjónusta í húsinu númer 119 við Hringbraut; hárgreiðslustofa, matsölustaðir, fatahreinsun og bakarí. Miðað við afmörkun hverfiskjarnans í skipulagi þá er nú engin þjónusta á stórum hluta svæðisins sem flokkast sem nærþjónusta en þar er nú hótél.

Almennt er íbúum nokkuð að fjölga í vesturhluta Reykjavíkur. Ef miðað er við svæðið vestan línu sem er dregin frá Miðbakka, eftir Grófinni, Aðalstræti, Tjarnargötu fram hjá ráðhúsinu og svo út í Tjörnina, um Hljómskálagarðinn og eftir flugvellingum og út í sjó, þá fjölgar íbúum á þessu svæði úr 15.214 árið 2008 í 16.855 árið 2017. Þetta gerir fjölgun um 1641 íbúa (11%). Samkvæmt dönskum viðmiðunartölum (NesPlanners, 2002) má reikna með að störf í hverfisverslunum séu um 0,004 á íbúa, sem í þessu tilfelli gerir fjölgun um 6,5 starf á tímabilinu.

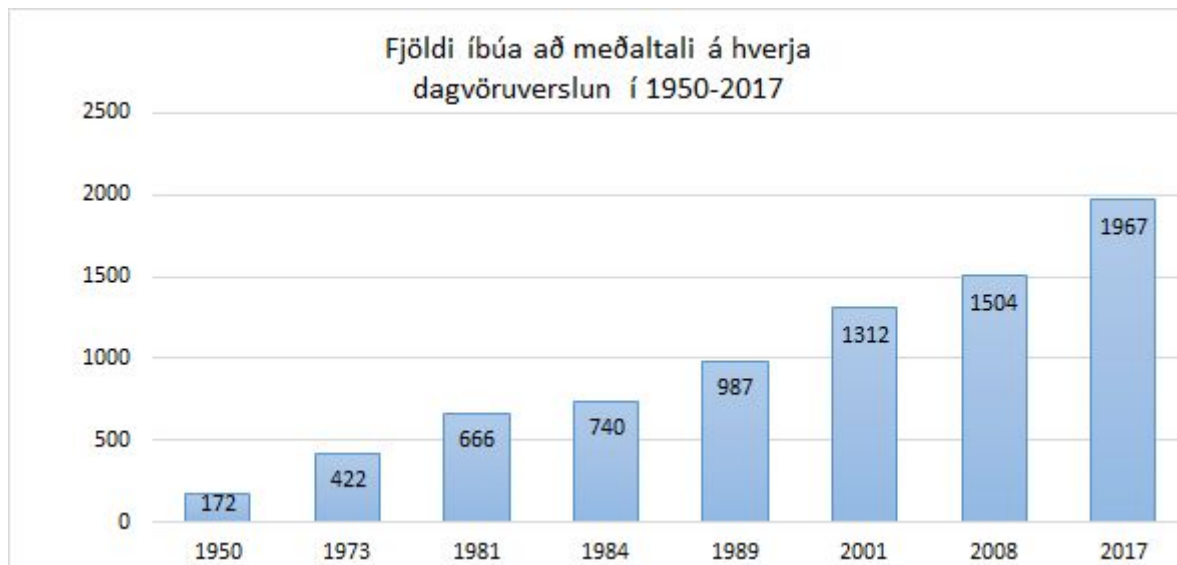
### Fjöldi matvöruverslana 1950-2017.

Á eftirfarandi stöplaritum má sjá þróunina í fjölda matvöruverslana í Reykjavík og hvernig fjöldi íbúa á hverja matvöruverslun hefur þróast frá 1950 (gögn LUKR). Enginn greinarmunur er gerður á stærð matvöruverslana í þessari samantekt en um leið og búðunum hefur fækkað, þá hafa margar þeirra sem eftir eru, stækkað svo um munar.

Almennt er tilhneigingin sú að verslunum fækkar og fleiri íbúar eru að meðaltali fyrir hverja verslun. Þessum tölum skal þó tekið með þeim fyrirvara að skilgreining á því sem telst matvöruverslun er ekki endilega sú sama í þeim gögnum sem hér er stuðst við, enda hefur eðli verslananna breyst mjög mikið á þessum tíma



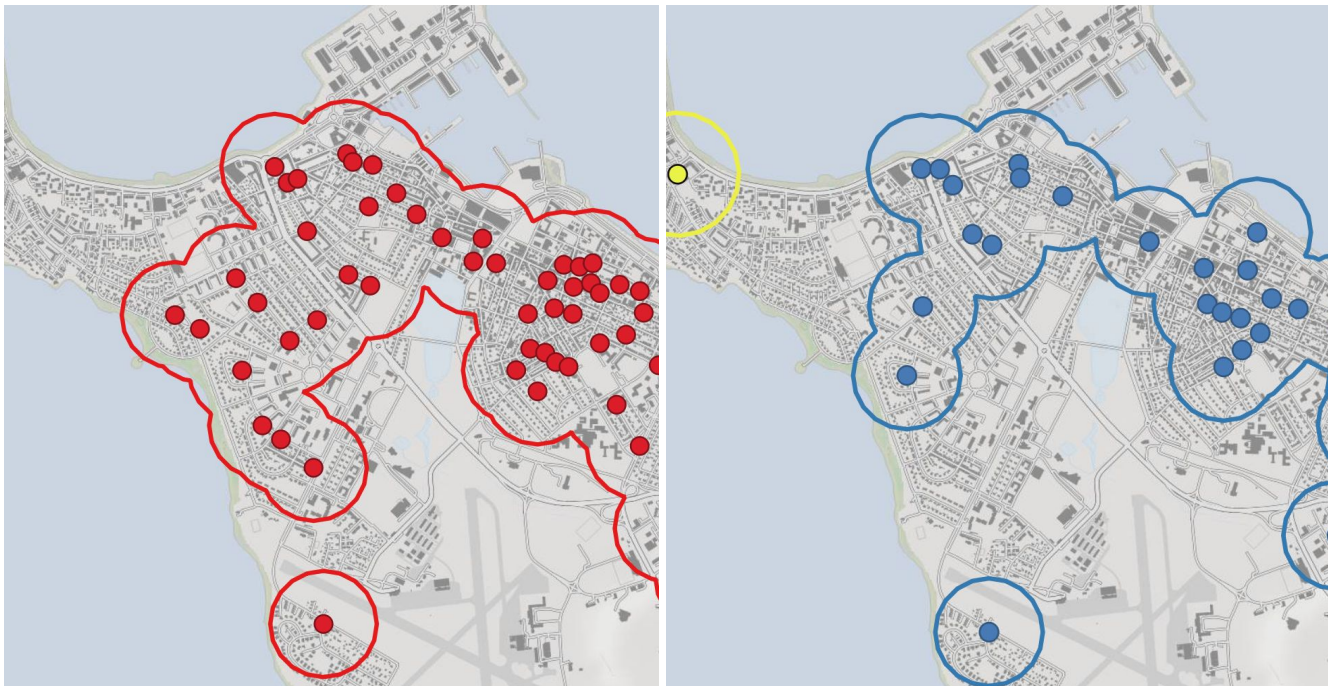
Mynd 3. Fjöldi matvöruverslana 1950-2017 (Heimild aðalskipulag Reykjavíkur og LUKR).



Mynd 4. Fjöldi íbúa að meðaltali á hverja dagvöruverslun 1950-2017 (Heimild aðalskipulag Reykjavíkur og LUKR).

#### Staðsetning matvöruverslana 1981-2017/18.

Í greinargerð Þróunarsviðs Reykjavíkurborgar frá 2001 (Reykjavíkurborg, 2001) eru gögn um fjölda matvöruverslana í Reykjavík 1981 og 2001. Þar má sjá að matvöruverslunum í Reykjavík hefur fækkað um þriðjung á þessu 20 ára tímabili, úr 127 í 85, þrátt fyrir öra fjölgun íbúa og útpenslu byggðar. Á kortum sem sýna staðsetningu matvöruverslana í vesturhluta Reykjavíkur má sjá hversu mikil breyting þetta hefur verið þar. Vestan Suðurgötu fækkaði verslunum úr 22 í 10.

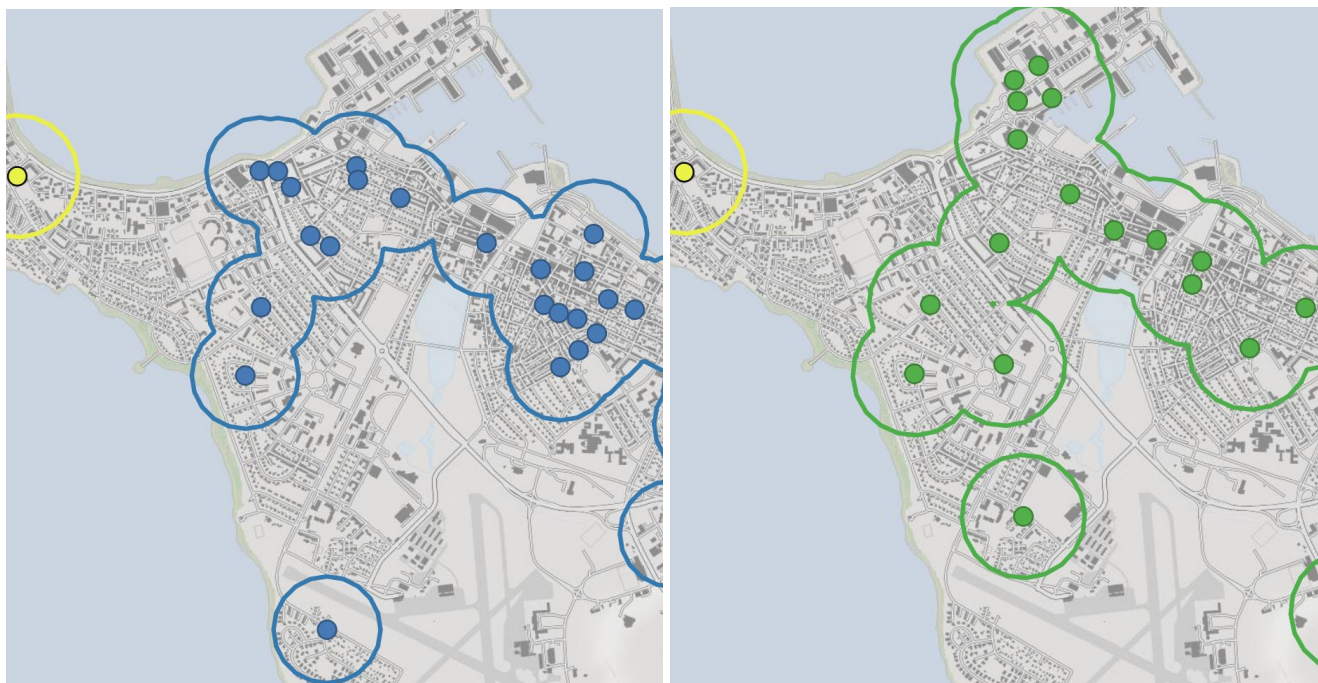


Mynd 5. Staðsetning matvöruverslana í Reykjavík árið 1981, rautt vinstri og 2001, blátt hægri. Hringir sýna 300 m radíus sem er u.þ.b. 400 m göngufjarlægð. Eiðistorg á Seltjarnarnesi merkt inn með gulu. (Heimild Reykjavíkurborg, 2001 og LUKR) Kort Alta.

Frá 2001 til 2017/18 fækkar matvöruverslunum enn og þær eru nú u.þ.b. 64. Hafa þarf í huga að skilgreining á matvöruverslun eða dagvöruverslun getur verið mismunandi á milli þessara gagna og t.d. er ekki alltaf augljóst í dag hvenær t.d. bensínstöð er komin með það fjölbreytt vöruúrval að hún megi teljast dagvöruverslun.

Afleiðing þess að verslunum fækkar og þær verða stærri, er að verslunum sem við þekkjum sem kaupmanninn á horninu fækkar og lengra verður á milli matvöruverslana. Það er helst í eldri hverfum sem má finna litlar matvöruverslanir en þær verða stærri og færri eftir því sem hverfin eru yngri. Almennt má segja að fólk í dag geri stórinna kaup í stórmörkuðum einu sinni í viku en hlaupi eftir því sem gleymist í hverfisversluninni eða renni við á bensínstöðvum.

Með gögnum frá landupplýsingadeild Reykjavíkur var búið til nýtt kort sem sýnir dreifingu matvöruverslana eins og þær voru árið 2018. Ef vesturbærinn er skoðaður sérstaklega sést að verslunum vestan Suðurgötu fjölga frá 2001 úr 9 í 11 og ef rýnt er í kortið má sjá töluverða breytingu. Annars vegar verður samþjöppun úti á Granda þar sem nú eru fjórir stórir eða risastórir matvörumarkaðir. Hins vegar þynnist verslun innan hverfisins, en heldur engu að síður ágætri dreifingu. Við bætast verslanir sem þegar voru innan hverfisins en dreifing þeirra er engu að síður nokkuð góð. Ný verslun er komin við Eggertsgötu í hverfi stúdenta og við Birkimel er nú lítil matvöruverslun (10-11) á bensínstöð. Matvörubúð í Skerjafirði hefur verið lokað og engin matvöruverslun er nú eftir við vesturenda Hringbrautar. Helstu gloppurnar í dag eru á svæði við suðurenda Ægissíðu (Lynghagi/Starhagi/Tómasarhagi), í Skerjafirði og vestast við Nesveg og Eiðisgranda. Hluti af síðasttalda svæðinu nær inn á áhrifasvæði Eiðistorgs á Seltjarnarnesi.



Mynd 6. Staðsetning matvöruverslana árið 2001, blátt vinstri og 2018, grænt hægri. Hringir sýna 300 m radíus sem er u.þ.b. 400 m göngufjarlægð. Eiðistorg á Seltjarnarnesi merkt inn með gulu. (Heimild Reykjavíkurborg 2001 og LUKR). Kort Alta.

### Hlutfall íbúa í 400 m göngufjarlægð frá dagvöruverslun

Í aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 er sett það markmið að hlutfall íbúa sem eru í innan við 400 m göngufjarlægð (u.þ.b. 300 m loftlína/radíus) frá dagvöruverslun hækki verulega á

skipulagstímabilinu. Það var 54% árið 2008. Lagt er upp með að vakta þetta hlutfall og að niðurstöður þeirrar vöktunar verði hafðar til hliðsjónar við mat á einstökum umsóknum um opnun nýrra matvöruverslana. Skemmst er frá því að segja að hlutfall þeirra íbúa Reykjavíkur sem að eru í innan við 400 m göngufjarlægð (300 m loftlína/radíus) frá dagvöruverslun hefur dregist verulega saman og var í lok árs 2017 43% (LUKR).

Í aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 er birt kort sem sýnir fjölda þeirra sem eru í göngufjarlægð við matvöruverslun árið 2008. Kortið má sjá á mynd 7 en þar er líka birt nýtt uppfært kort frá 2018 og kort að auki þar sem búið er að bæta við verslun á KR svæðinu. Ef breytingin milli 2008 og 2018 er skoðuð munar mestu um að engin matvöruverslun er lengur í JL húsinu við Hringbraut, eða húsinu þar á móti. Með nýrri dagvöruverslun á KR svæðinu fjölga eitthvað þeim sem eiga kost á matvöruverslun í nærumhverfi sínu en hluti af svæðinu sem bætist við er þó íþróttasvæðið sjálft. Við þetta bætast u.þ.b. 230 íbúar þeirra 100 íbúða sem eru í bígerð á KR svæðinu. Íbúar vestast og næst mörkum við Seltjarnarnes eiga stutt að fara á Eiðistorg, en það er ekki merkt inn á kortið þar sem það er í næsta sveitarfélagi.



Mynd 7. Fjöldi íbúa innan 300 m radíus frá þjónustukjarna eða göngufjarlægðar við matvöruverslun árin 2008, 2018 og á síðustu myndinni hefur verslun á KR svæðinu verið bætt við. (Kort LUKR)

### Skilmálar í aðalskipulagi um hverfisverslun

Í aðalskipulagi Reykjavíkur eru eftirfarandi markmið og ákvæði sett fram um eflingu verslunar og þjónustu innan hverfa:

- Matvöruverslanir og aðrar dagvöruverslanir verði fyrst og fremst staðsettar innan skilgreindra hverfiskjarna og nærþjónustukjarna. Minni dagvöruverslanir geta einnig verið heimilar við aðalgötur innan íbúðarhverfa
- Í hverfum borgarinnar verði núverandi verslunar- og þjónustulóðir dagvöruverslana festar í sessi til að tryggja betur stöðu verslunar og þjónustu innan hverfanna. Hverfiskjarnar og helstu nærþjónustukjarnar verði afmarkaðar á landnotkunaruppdrætti og minni nærþjónustukjarnar tilgreindar í texta og á þemakorti.
- Ekki verði heimilt að breyta verslunarhúsnæði á jarðhæð í skilgreindum kjörnum í

íbúðarhúsnæði.

- Skapaðar verði forsendur til að endurbyggja og stækka verslunarhúsnæði þar sem rótgróin dagvöruverslun er til staðar í dag.
- Heimildir um matvöruverslanir á atvinnusvæðum utan íbúðarhverfa verði takmarkaðar:
  - Matvöruverslanir eru ekki heimilar á hafnarsvæðum, iðnaðarsvæðum og athafnasvæðum (sjá nánar skilgreiningu landnotkunar á viðkomandi svæðum).
  - Matvöruverslanir eru almennt ekki heimilar innan svæða fyrir samfélagsþjónustu (stofnanasvæðum). Á slíkum svæðum getur þó verið heimilt að reka matvöruverslun og skal þá gera grein fyrir því í deiliskipulagi fyrir viðkomandi svæði.
- Dagvöruverslanir eru almennt heimilar á svæðum sem skilgreind eru sem miðsvæði. Á miðsvæðum með einsleita starfsemi og þar sem ekki er gert ráð fyrir íbúðarbyggð í næsta nágrenni, eru settar ákveðnar takmarkanir á opnun nýrra matvöruverslana (sjá nánar skilgreiningar fyrir viðkomandi miðsvæði). Gera skal grein fyrir matvöruverslunum sem eru stærri en 1.000 fermetrar í deiliskipulagi og skal meta áhrif þeirra á dagvöruverslun innan nærliggjandi íbúðarhverfa. Almennt verði nýjar matvöruverslanir á miðsvæðum ekki stærri en 2.500 fermetrar.
- Bakland hverfisverslunar og þjónustu verði styrkt með fjölgun íbúa og starfa. Fjölbreytt atvinnustarfsemi verði heimil eins og kostur er í skilgreindum hverfiskjörnum og íbúðir verði heimilaðar á efri hæðum bygginga í hverfiskjörnum og nærþjónustukjörnum.
- Núverandi matvöruverslanir og aðrar dagvöruverslanir innan íbúðarhverfa verði festar í sessi og því verði fylgt eftir við gerð hverfisskipulags.
- Miðja hverfisins er skilgreind við Hofsvallagötu, við Melabúðina og Vesturbæjarsundlaug. Innan kjarnans verði öflug verslun og þjónusta og vettvangur mannlífs. Við staðarval þjónustu í hverfinu njóti hverfiskjarninn forgangs.
- Hverfiskjarnar/nærþjónusta. Eftirfarandi kjarnar fyrir verslun og þjónustu sem sinna daglegum þörfum íbúa verði festir í sessi: 1. JL-hús við Hringbraut (hverfiskjarni); 2. Götuhlið Seljavegar á móts við Nýlendugötu; 3. Götuhorn Ægisgötu og Ránargötu; 4. Götuhorn Ásvallagötu og Blómvallagötu; 5. Eggertsgata við stúdentagarða; 6. Dunhagi á móts við Fálkagötu; 7. Smyrilsvegur-Fálkagata; 8. Hringbraut-Birkimelur; 9. Hringbraut-Furumelur; 10. Götuhorn Einarsness og Bauganess.

Aðalskipulagið gerir ráð fyrir að dagvöruverslanir verði fyrst og fremst staðsettar innan skilgreindra hverfiskjarna og nærþjónustukjarna. Nú er unnið að aðalskipulagsbreytingu þar sem KR svæðið yrði skilgreint sem nærþjónustukjarni eða mögulega hluti af borgarhlutakjarna og myndi þá verða viðbót við svæðið við Hofsvallagötu og Hagamel.

Af þeim 10 kjörnum í vesturbæ sem taldir eru upp í aðalskipulaginu eru þrír í dag með enga verslun; JL hús við Hringbraut, Dunhagi móts við Fálkagötu og götuhorn Einarsness og Bauganess.

## UMRÆÐA

### **Mat á áhrifum aukins byggingarmagns verslunar og þjónustu á eldri kjarna innan hverfisins.**

Miðað við fjölda íbúa í vesturhluta Reykjavíkur og þéttleika lítilla hverfisverslana þar, er ekki að sjá að það sé neitt í skipulagi sem mælir sérstaklega á móti því að nýtt verslunarrými komi á KR svæðið. Ef þar kemur dagvöruverslun þá eru vísbendingar um að þar henti síður að setja rýmisfreka verslun, því skipulagslegar forsendur gera ekki ráð fyrir þeim fjölda bílastæða sem stærri búðir miða við.

Almennt er jákvætt að þetta net hverfisverslana innan íbúðahverfa til að auka aðgengi fyrir t.a.m. gangandi að þeirri þjónustu.

Kostir við staðsetninguna og nýjar verslanir/þjónustu:

- Gott að fá þjónustu þarna inn í hverfið í nálægð við hverfiskjarna við Hagamel og Hofsvallagötu.
- Á vel við, í nálægð við tómstundastarf á KR svæðinu.
- Góðar tengingar með strætó.
- Göngufæri frá íbúum.

Gallar við staðsetninguna og nýjar verslanir/þjónustu:

- Svæðið er ekki innan núverandi miðju hverfisins, sem er skilgreind í skipulagi við Hofsvallagötu, við Melabúðina og Vesturbæjarundlaug. Við staðarval þjónustu í hverfinu á hverfiskjarninn á njóta forgangs. Staðsetningin er hins vegar rétt við hverfiskjarnann og getur verið framhald á honum eftir Hagamel og Kaplaskjólsvægi (sjá mynd 8).



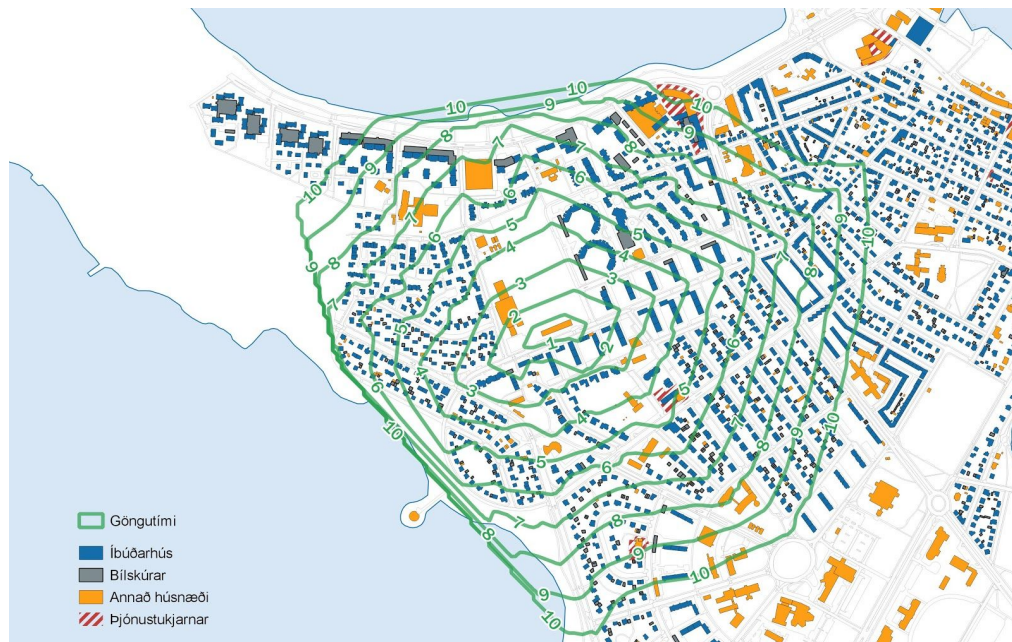
Mynd 8. Hverfiskjarni við Hofsvallagötu og Hagamel, Vesturbæjarlaug og Melabúðin, verslunarkjarni við Hagamel og möguleg framlenging eftir Kaplaskjólsvægi.

Til að af þessu verði þarf að breyta aðalskipulagi, bæði landnotkun og skilgreiningu nærþjónustukjarna eða borgarhlutakjarna. Verklýsing (Reykjavíkurborg, 2018) vegna breytingar á aðalskipulagi hefur verið auglýst, sem miðar við þetta.

Áhrif byggðar með ~100 íbúðum og þá um 230 íbúum og verslunum, þ.m.t. matvöruverslun, er líkleg til að hafa áhrif á nálægan hverfiskjarna. Með fjölgun íbúa og aukinni starfsemi á KR svæðinu fjölgar þeim sem fara um svæðið og ný verslun/verslanir á KR svæðinu bæta þar enn í. Lítil dagvöruverslun myndi helst keppa við Melabúðina, sem er á horni Hagamels og

Hofsvallagötu. Ef þarna kæmi lágvöruverslun þá gæti það haft þau áhrif að íbúar myndu versla þar, í stað þess að keyra lengri veg út á Granda. Melabúðin myndi þá áfram njóta séstöðu sinnar sem er annars vegar afar fjölbreytt vöruúrval og hins vegar gott andrúmsloft og eftirsóknarverð upplifun. Fólk myndi eftir sem áður fara þangað til að leita að hinu sérstaka eða því sem ekki fæst í lágvöruversluninni. Þá nýtur Melabúðin þess að vera við fjölfarnari götu.

Á meðfylgjandi mynd (9) eru sýndar göngufjarlægðir í mínútum frá mögulegri staðsetningu verslunar á KR svæðinu.



Mynd 9. Göngufjarlægðir í mínútum frá nýju svæði fyrir verslun og þjónustu á lóð KR miðað við gönguleiðanet borgarinnar. Kort Alta.

## Heimildir:

Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030. Öll gögn eru aðgengileg á <https://reykjavik.is/thjonusta/adalskipulag-reykjavikur>

LUKR, landupplýsingakerfi Reykjavíkur. Sjá <https://reykjavik.is/thjonusta/landupplýsingar-lukr>

NesPlanners, 2002. Fygirit 2, skipulagstölur. Unnið fyrir samvinnunefnd um svæðisskipulag á höfuðborgarsvæðinu. Fylgirit með svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 2001-2024. Skoðað 28.12.2018 á <http://ssh.is/images/stories/svaedisskipulag/fylgiskjol/Fylgirit2%20Skipulagst%C3%B6lur.pdf>

Reykjavíkurborg, 2018. KR svæði. Breytt landnotkun. Nýr kjarni í Vesturbæ. Fjölgun íbúða. Verklýsing vegna breytinga á aðalskipulagi. Breyting nr. 27, apríl 2018. Skoðað 27.12.2018 á [https://reykjavik.is/sites/default/files/ymis\\_skjol/skipogbygg/skjol/kr-svaedi\\_verklysing.pdf](https://reykjavik.is/sites/default/files/ymis_skjol/skipogbygg/skjol/kr-svaedi_verklysing.pdf)

Reykjavíkurborg, 2001. Verslun á höfuðborgarsvæðinu: Velta smásöluverslunar í Reykjavík og á höfuðborgarsvæðinu eftir hverfum. Þróunarsvið í Ráðhúsi.

## Skýrsla XXX – KR íþróttasvæði Drög að húsakönnun<sup>1</sup>

### 2.4 Húsakönnun

Húsakönnun er „byggingarlistaleg og menningarsöguleg könnun sem byggir á skráningu húsa og mannvirkja sem studd er sagnfræðilegum heimildum, vettvangskönnun og mati á varðveislugildi einstakra húsa, húsasamstæða, byggðaheilda og svipmóti byggðar.“<sup>2</sup>

Húsakönnun þarf að innihalda að lágmarki sögulegar staðreyndir um hvert og eitt hús, lýsingu, ljósmyndir og varðveislumat.<sup>3</sup> Tilgangur húsakannana er að tryggja að ákvarðanir sem varða breytingar á byggð eða einstökum húsum séu teknar af þekkingu á því gildi sem þau hafa fyrir umhverfi, sögu og byggingarlist.

#### 2.4.1 Deiliskipulagssvæðið – KR íþróttasvæði

Þessi húsakönnun er unnin að beiðni Umhverfis- og skipulagssviðs Reykjavíkurborgar vegna fyrirhugaðra breytingar á deiliskipulagi svæðis sem kallað er KR íþróttasvæði og afmarkast af Flyðrugranda til austurs, Kaplaskjólsvegi til suðurs og Frostaskjól til vesturs.

Deiliskipulagssvæðið samanstendur af mannvirkjum og útisvæði (æfinga- og keppnisvöllum) sem reist voru fyrir íþróttastarf Knattspyrnufélags Reykjavíkur.

Svæðið er skilgreint sem íþróttasvæði (ÍÞ) í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 þar sem gert er ráð fyrir áframhaldandi uppbyggingu og þróun svæðisins til íþrótt- og kappleikja.

#### 2.4.2 Greining núverandi byggðar – Byggingarskeið, einkenni og yfirbragð

Í húsakönnuninni er fjallað um öll hús og mannvirki innan svæðisins, en þar standa í dag alls 8 hús og mannvirki, sem flest eru byggð á síðari hluta 20. aldar eða fyrri hluta 21. aldar.

**Tafla X.** Núverandi hús á svæðinu

| Staðfang      | Fasteignanr. | Matshluti | Tegund         | Notkun                     | Bygg.ár   |
|---------------|--------------|-----------|----------------|----------------------------|-----------|
| Frostaskjól 2 | F2024518     | 04,05,07  | Steinsteypt    | Íþróttahús / félagsheimili | 1953-1999 |
| Frostaskjól 2 | F2024518     |           | Timbur         | Snyrting / miðasala        | 1987      |
| Frostaskjól 2 | F2024518     |           | Steypa         | Áhorfendastúka             | 1989      |
| Frostaskjól 2 | F2024518     | 08        | Steinsteypt    | Tengihús                   | 2005      |
| Frostaskjól 2 | F2024518     | 09-13     | Timbur         | Skólastofur / tengishús    | 1995      |
| Frostaskjól 2 | F2024518     | 14-15     | Timbur         | Skólastofur / tengihús     | 2014      |
| Frostaskjól 4 | F2024513-14  | 01        | Steinsteypt    | Íbúðarhús                  | 1954      |
| Frostaskjól 6 | F2024518     | 06        | Stálgrindarhús | Lyftingahús                | 1982      |

<sup>1</sup> Hluti af væntanlegri skýrslu Borgarsögusafns Reykjavíkur fyrir deiliskipulagssvæðið.

<sup>2</sup> Húsaskráning - Huginn - Húsakönnun. Minjastofnun Íslands. Leiðbeiningarit 2, bls. 4 og 5. Sjá vef Minjastofnunar: <http://www.minjastofnun.is/> → Gagnasafn → Leiðbeiningarit.

<sup>3</sup> Vefur Minjastofnunar Íslands: <http://www.minjastofnun.is> → Hús og mannvirki → Húsakannanir vegna skipulagsvinnu. Sótt 14.12.2021.



## Samantekt

Íþróttasvæði KR ber þess merki að hafa byggst upp á mismunandi tímaskeiðum þar sem kröfur til íþróttaiðkunar hafa breyst töluvert frá upphafi starfseminnar á svæðinu. Óvíst er hvort og hvað mikið af elstu byggingu Knattspyrnufélags Reykjavíkur (frá 1953) standi í dag en byggt var við suðvesturhorn upprunalegu byggingarinnar árið 1884, áður en farið var í stórvægilegar framkvæmdir (niðurrif) á elsta hluta hússins (íþróttahúsinu).

Byggð félagsins sem stendur sunnan og vestan deiliskipulagssvæðisins er nokkuð sundurleit þrátt fyrir að vera í grunninn hönnuð af sama arkitekt úr sambærilegum byggingarefnum.

Sundurleitnin skýrist að hluta af því að byggðin reis á ólíkum tímaskeiðum og var því ekki hönnuð og skipulögð sem heild frá upphafi.

Eftirfarandi er ítarleg skráning þeirra húsa sem standa innan skipulagssvæðisins í dag (2021), ásamt fjórþættu varðveislumati fyrir hvert og eitt hús og í kafla 2.4.4 fylgir samantekt með niðurstöðum um verndarstöðu og varðveislumat húsa á svæðinu.

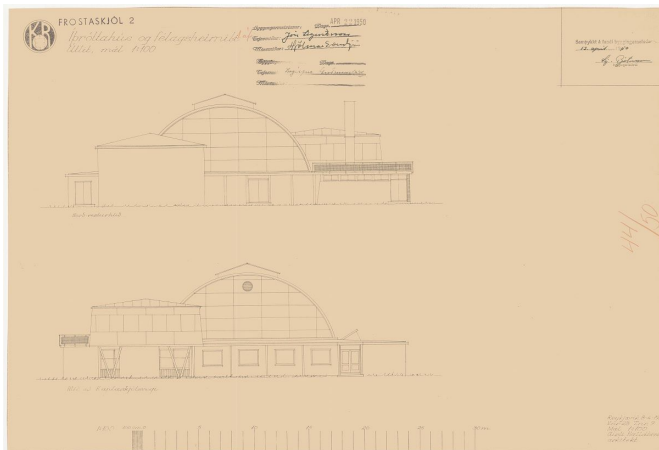
### 2.4.3 Húsaskrá Reykjavíkur: KR svæðið



**Mynd 1** Afmörkun deiliskipulagssvæðisins.<sup>4</sup>

<sup>4</sup> Grunnur úr Landupplýsingakerfi Reykjavíkur (LUKR), sjá Borgarvefsja: <http://borgarvefsja.reykjavik.is/>



Fyrsti eigandi Knattspyrnufélag  
ReykjavíkurHönnun Gísli Halldórsson  
arkitektUpphafleg notkun  
Íþróttahús og félagsheimili

## Upphafleg gerð

## Upphaflegt útlit

## Helstu breytingar

## Hönnuðir breytinga

|                    |                  |                        |      |            |                     |          |
|--------------------|------------------|------------------------|------|------------|---------------------|----------|
| <b>Tegund</b>      | Steinsteypt      | <b>Ein- og tvílyft</b> | 1961 | Viðbygging | Gísli Halldórsson   | arkitekt |
| <b>Klæðning</b>    | Bárujárn         |                        | 1971 | Viðbygging | Gísli Halldórsson   | arkitekt |
| <b>Þakgerð</b>     | Flatt- / bogapak |                        | 1984 | Viðbygging | Gísli Halldórsson   | arkitekt |
| <b>Þakklæðning</b> | Bárujárn         |                        | 1998 | Viðbygging | Bjarni Snæbjörnsson | arkitekt |
| <b>Undirstöður</b> | Steinsteyptar    |                        |      |            |                     |          |

## Saga

Gísli Halldórsson arkitekt hannaði fyrstu byggingu Knattspyrnufélags Reykjavíkur, íþróttahús og félagsheimili, sem reist var árið 1951 við Frostaskjól 2. Gísli var fyrrum félagsmaður KR og um tíma elsti lifandi Íslandsmeistari KR.

Byggingin var reist í nokkrum áföngum. Samkvæmt brunavirðingu frá 1951 (nr. 5653) var íþróttahús, íbúðarhús og félagsheimili úr steinsteypu fyrst reist. Í húsinu voru m.a. kennaraherbergi, dómaraherbergi, herbergi húsvarðar og búnings- og baðherbergi sem staðsett voru eftir endilöngum gangi í austurálmum byggingarinnar.

Samkvæmt brunavirðingu frá 1961 var viðbygging úr steinsteypu reist við norðurgafli hússins. Í þessari viðbyggingu (merkt sem 2. áfangi á teikningum frá 1950) var bætt við búnings- og baðherbergjum sem staðsett voru í austurálmum byggingarinnar.

Árið 1971 var nýr íþróttasalur (mhl 05) byggður úr steinsteypu við norðurenda eldri byggingarinnar. Þá var austurálma eldri byggingarinnar aftur lengd.

Byggingin var aftur stækkuð árið 1984 þegar félagsheimili var reist við suðvesturgafli hússins. Viðbyggingin, sem var á 2 hæðum, var að hluta til byggð ofan á eldri byggingu frá 1951.

Á árunum 1998-2002 var byggingin stækkuð en þá voru upprunalega íþróttahúsið og búningsherbergin frá 1951-1961 fjarlægð. Nýtt og stærra íþróttahús (mhl. 07) sem rúmaði m.a. áhorfendapalla var reist ásamt nýjum inngangi (mhl 04), búningsaðstöðu og skrifstofum. Breytingarnar voru gerðar eftir teikningum Bjarna Snæbjörnssonar arkitekts, sem stafaði á Teiknistofunni Ármúla h.f..

## Varðveislumat

**Byggingarlist:** Miðlungs gildi. Íþróttahús hannað í anda móðernisma á 6. áratugi 20. aldar.

**Menningarsögulegt gildi:** Hátt. Fyrsta íþróttahúsið sem reis á vegum KR á svæðinu.

**Umhverfisgildi:** Miðlungs. Stærsta bygging íþróttafélagsins á svæði þeirra.

**Upprunaleg gerð:** Miðlungs gildi. Íþróttahúsinu hefur verið breytt töluvert frá fyrstu teikningum.

**Varðveislugildi:** Húsið hefur miðlungs varðveislugildi.

**Fyrsti eigandi** Knattspyrnufélag  
Reykjavíkur

**Hönnun** Gísli Halldórsson  
arkitekt

**Upphafleg notkun**  
Íbúðarhús



#### Upphafleg gerð

**Tegund** Steinsteyp  
**Klæðning** Ómúrað  
**Þakgerð** Valmaþak  
**Þakklæðning** Bárujárn  
**Undirstöður** Steinsteypur

#### Upphaflegt útlit

Tvílyft  
Ris  
Útitröppur

#### Helstu breytingar

#### Hönnuðir breytinga

### Saga

Húsið var reist sem íbúðarhús fyrir húsvörð svæðisins eftir teikningum Gísla Halldórssonar frá árinu 1955. Húsið var brunavirt sem fullbyggt í mars 1958 en það var teiknað og byggt sem hluti af mannvirkjum KR.

Í dag er húsið nýtt undir starfsemi félagsins.

### Varðveislumat

#### Byggingarlist:

Miðlungs gildi. Húsið er partur af þyrpingu bygginga sem Gísli Halldórsson hannaði fyrir starfsemi KR við Frotaskjól 2-6.

#### Menningarsögulegt gildi:

Miðlungs. Hluti af sögu uppbyggingar Knattspyrnufélags Reykjavíkur á svæðinu. Húsið var lengi í notkun húsvarðar KR og fjölskyldu hans en tilheyrir í dag starfsemi KR.

#### Umhverfisgildi:

Lágt. Húsið samræmist fremur lágreistri nærliggjandi íbúðarhúsabyggð vestan við Frotaskjól en er að öðru leiti fremur samhengislaust í umhverfi sínu þar sem íþróttavöllur og önnur íþrótt- og félagstengd starfsemi er einkennandi.

#### Upprunaleg gerð:

Hátt gildi. Húsið virðist upprunalegt að gerð.

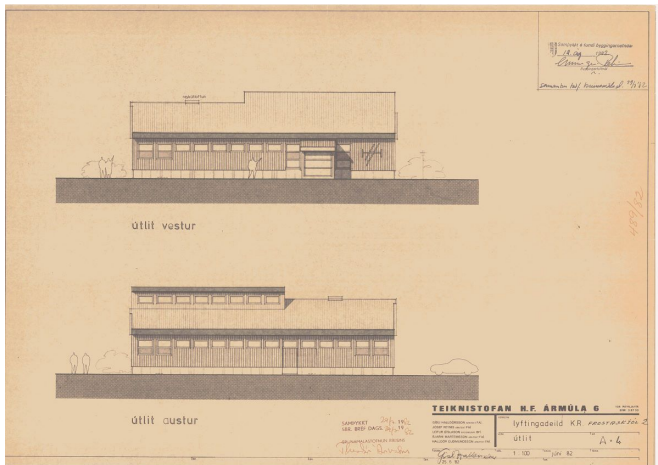
#### Varðveislugildi:

Húsið hefur miðlungs varðveislugildi.

**Fyrsti eigandi** Knattspyrnufélag  
Reykjavíkur

**Hönnun** Gísli Halldórsson  
arkitekt

**Upphafleg notkun**  
Íþróttahús



#### Upphafleg gerð

**Tegund** Stálgrind  
**Klæðning** Bárújárn  
**Þakgerð** Tvíhallandi  
**Þakklæðning** Bárújárn  
**Undirstöður** Steinsteypur

#### Upphaflegt útlit

Einlyft  
Tvílyft

#### Helstu breytingar

2009 Innra skipulagi br.

#### Hönnuðir breytinga

Bjarni Snæbjörnsson arkitekt

### Saga

Húsið var upphaflega reist eftir teikningum Gísla Halldórssonar frá árinu 1982 fyrir lyftingadeild KR. Um tíma var heilsuræktarstöðin Þokkabót starfrækt í húsinu. Árið 2009 voru gerðar skipulagsbreytingar innandyrna og starfsemi í húsinu breytt. Í dag er félagsstarf á vegum Reykjavíkurborgar starfrækt í húsinu.

Húsið hefur staðfengið Frostaskjól 6 hjá Reykjavíkurborg (sjá t.d. Borgarvefsjá), en er skráð í Fasteignaskrá Þjóðskrár sem mhl. 06 á lóðinni Frostaskjól 2.

### Varðveislumat

#### Byggingarlist:

Miðlungs gildi. Húsið er partur af þyrpingu bygginga sem Gísli Halldórsson hannaði fyrir starfsemi KR við Frostaskjól 2-6. Útliti hússins svipar til annarra bygginga á svæðinu.

#### Menningarsögulegt gildi:

Miðlungs. Hluti af sögu uppbyggingar Knattspyrnufélags Reykjavíkur við Frostaskjól.

#### Umhverfisgildi:

Lágt. Byggingin samræmist fremur lágreistri nærliggjandi íbúðarhúsabyggð vestan við Frostaskjól. Aðrar hliðar hússins liggja ýmist að bílastæðum eða bráðabirgðahúsum sem standa við suðausturhorn þess.

#### Upprunaleg gerð:

Hátt gildi. Byggingin virðist upprunaleg að gerð.

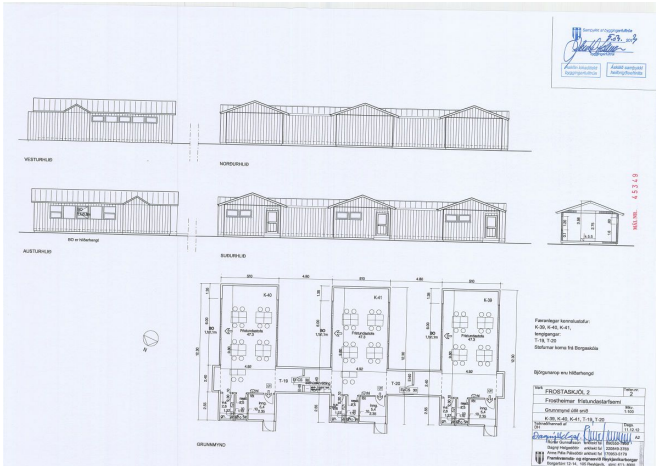
#### Varðveislugildi:

Húsið hefur miðlungs varðveislugildi.

**Fyrsti eigandi** Framkvæmda- og eignasvið Rvk.borgar

**Hönnun** Dagný Helgadóttir arkitekt

**Upphafleg notkun** Skólastofur og tengihús



### Upphafleg gerð

**Tegund** Timburgrind  
**Klæðning** Timbur  
**Þakgerð** Mænisþak  
**Þakklæðning** Bárújárn  
**Undirstöður**

### Upphaflegt útlit

Einlyft

### Helstu breytingar

### Hönnuðir breytinga

## Saga

Færanlegar kennslustofur og tengigangar sem upphaflega komu frá Borgarholtsskóla. Kennslustofurnar voru færðar á lóðina árið 2013, líklega til bráðabirgðar.

## Varðveislumat

**Byggingarlist:** Lágt gildi.

**Menningarsögulegt gildi:** Lágt.

**Umhverfisgildi:** Lágt.

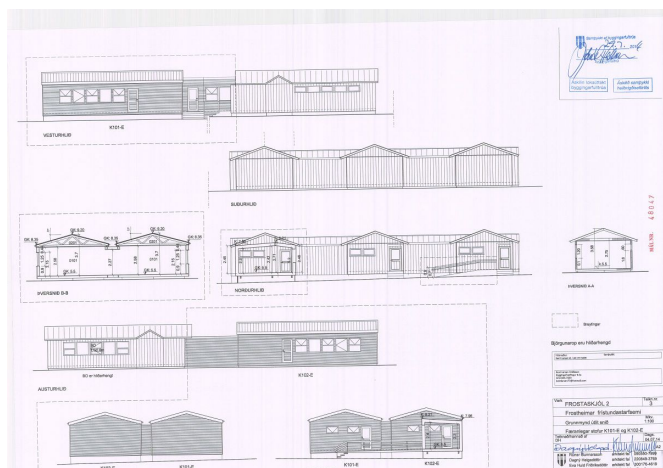
**Upprunaleg gerð:** Hátt gildi.

**Varðveislugildi:** Byggingarnar hafa lágt varðveislugildi.

**Fyrsti eigandi** Umhverfis- og  
skipulagssvið Rvk.borgar

**Hönnun** Bent Larsen  
byggingafræðingur

**Upphafleg notkun**  
Kennslustofur



### Upphafleg gerð

**Tegund** Timburgrind  
**Klæðning** Timbur  
**Þakgerð** Mænisþak  
**Þakklæðning** Bárújárn  
**Undirstöður**

### Upphaflegt útlit

Einlyft

### Helstu breytingar

### Hönnuðir breytinga

## Saga

Samliggjandi færanlegar kennslustofur með sambærilegu útliti og aðrar slíkar byggingar á lóðinni (mhl. 09-13). Kennslustofurnar hafa líklega verið færðar á lóðina til bráðabirgða.

## Varðveislumat

**Byggingarlist:** Lágt gildi.

**Menningarsögulegt gildi:** Lágt.

**Umhverfisgildi:** Lágt.

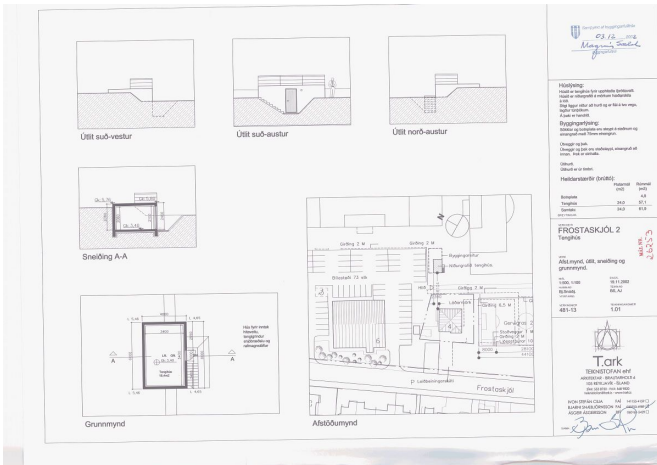
**Upprunaleg gerð:** Hátt gildi. Húsin virðast upprunaleg að gerð.

**Varðveislugildi:** Húsin hafa lágt varðveislugildi.

**Fyrsti eigandi** Knattspyrnufélag  
Reykjavíkur

**Hönnun** Bjarni Snæbjörnsson  
arkitekt

**Upphafleg notkun**  
Tengihús



**Upphafleg gerð**

**Upphaflegt útlit**

**Helstu breytingar**

**Hönnuðir breytinga**

**Tegund** Steinsteyp  
**Klæðning** Múrsléttað  
**Þakgerð** Flatt þak  
**Þakklæðning** Steipt  
**Undirstöður** Steinsteipt

## Saga

Tengihús ætlað til upphitunar á íþróttavelli KR. Húsið er niðurgrafið að hluta.

## Varðveislumat

**Byggingarlist:** Lágt gildi.

**Menningarsögulegt gildi:** Lágt.

**Umhverfisgildi:** Lágt. Húsið sést ekki frá götu.

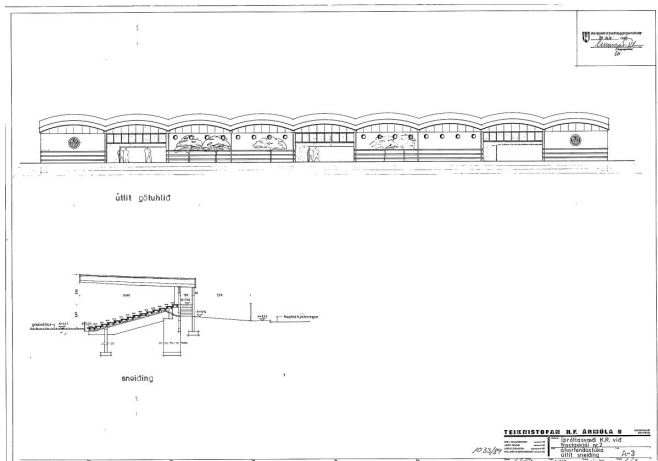
**Upprunaleg gerð:** Hátt gildi. Húsið virðist upprunalegt að gerð.

**Varðveislugildi:** Húsið hefur lágt varðveislugildi.

**Fyrsti eigandi** Knattspyrnufélag  
Reykjavíkur

**Hönnun** Gísli Halldórsson  
arkitekt

**Upphafleg notkun**  
Áhorfendastúka



### Upphafleg gerð

**Tegund** Steinsteyp  
**Klæðning** Múrsléttað  
**Þakgerð** Þaklaust  
**Þakklæðning** ?  
**Undirstöður** Steinsteypur

### Upphaflegt útlit

Tvílyft  
Útitróppur

### Helstu breytingar

1989 Yfirbygging

### Hönnuðir breytinga

Gísli Halldórsson arkitekt

## Saga

Áhorfendastúkan var fyrst byggð eftir uppdráttum Gísla Halldórssonar árið 1987. Stúkan var upphaflega opin en var síðar yfirbyggð eftir uppdráttum Gísla frá árinu 1989.

## Varðveislumat

### Byggingarlist:

Miðlungs gildi. Steinsteyp mannvirki hannað undir áhrifum móðernisma, þar sem burðarvirki og steypir fletir eru áberandi.

### Menningarsögulegt gildi:

Miðlungs. Hluti af sögu uppbyggingar Knattspyrnufélags Reykjavíkur við Frostaskjól.

### Umhverfisgildi:

Miðlungs. Stúkan, sem er fremur lágreist, skermir útisvæði KR af frá bílaumferð norðan Kaplaskjólsvogar.

### Upprunaleg gerð:

Hátt gildi. Mannvirkinu hefur lítið verið breytt frá því að það var yfirbyggt eftir teikningum upphaflegs hönnuðar.

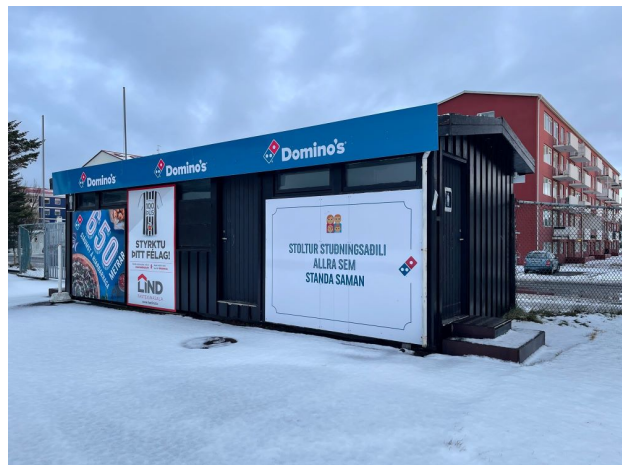
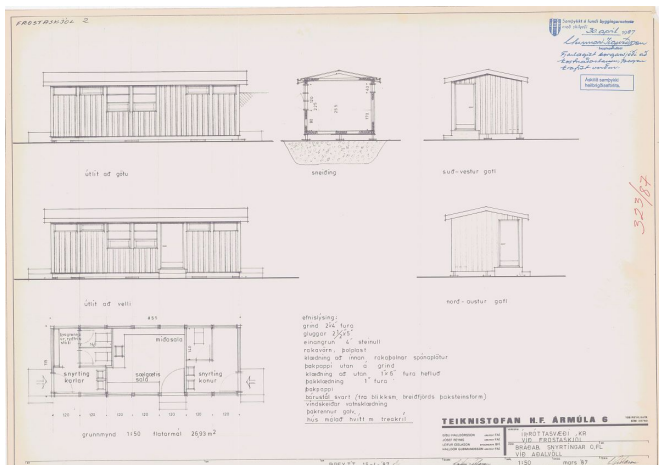
### Varðveislugildi:

Mannvirkið hefur miðlungs varðveislugildi.

**Fyrsti eigandi** Knattspyrnufélag Reykjavíkur

**Hönnun** Teiknistofan h.f. Ármúla

**Upphafleg notkun** Miðasala, snyrting



**Upphafleg gerð**

**Upphaflegt útlit**

**Helstu breytingar**

**Hönnuðir breytinga**

**Tegund**

Timburgrind

Einlyft

**Klæðning**

Timbur

**Þakgerð**

Mænisþak

**Þakklæðning**

Bárujárn

**Undirstöður**

## Saga

Bráðabirgðahús undir miðasölu og snyrtingu, sem reist var árið 1987 eftir teikningum Teiknistofunnar h.f. Ármúla. Húsið er staðsett við suðurenda svæðisins, við Kaplaskjólsvæg.

## Varðveislumat

**Byggingarlist:** Lágt gildi. Bráðabirgðaskúrbygging.

**Menningarsögulegt gildi:** Lágt.

**Umhverfisgildi:** Lágt.

**Upprunaleg gerð:** Hátt gildi. Skúrinn virðist upprunalegur að gerð.

**Varðveislugildi:** Byggingin hefur lágt varðveislugildi.

## 2.4.4 Varðveislumat fyrir hús og mannvirki

Í varðveislumati húsakönnunar er gerð grein fyrir *verndarstöðu* viðkomandi húsa og mannvirkja gagnvart lögum og gildandi deiliskipulagi sveitarfélags, þ.e. hvort hús eru friðlýst, friðuð, umsagnarskyld eða hverfisvernduð. Friðlýsing húsa og friðun húsa sem eru 100 ára og eldri byggir á lögum um menningarminjar nr. 80/ 2012. Þar er jafnframt kveðið á um umsagnarskyldu vegna húsa sem byggð eru 1925 og fyrr.<sup>5</sup> Hverfisvernd er skilgreind í skipulagslögum nr. 123/2010.<sup>6</sup>

Í húsakönnunum eru einnig, á grundvelli varðveislumats og niðurstöðu um varðveislugildi, gerðar tillögur um hverfisverndun húsa eða heilda sem síðan geta hlotið staðfestingu í deiliskipulagi. Hverfisvernd húsa og mannvirkja í Reykjavík byggir m.a. á borgarverndarstefnu Reykjavíkurborgar sem sett er fram í aðalskipulagi. Í *Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030* er sett fram nógildandi borgarverndarstefna Reykjavíkurborgar og skilgreindir þeir verndarflokkar sem byggt er á við hverfisverndun húsa og byggðaheilda í Reykjavík.<sup>7</sup> Þar er jafnframt allt svæðið innan gömlu Hringbrautar / Snorrabrautar skilgreint sem hverfisverndarsvæði. Um verndun á því svæði er auk þess stuðst við eldri húsverndarstefnu (Húsverndarskrá Reykjavíkur) sem gefin var út með *Aðalskipulagi Reykjavíkur 1996-2016*.<sup>8</sup>

Við mat á varðveislugildi húsa og mannvirkja er stuðst við leiðbeiningar Minjastofnunar um gerð byggða- og húsakannana og skráningu húsa og mannvirkja.<sup>9</sup> Metnir eru eftirfarandi þættir og gildi hvers og eins metið *hátt, miðlungs* eða *lágt*: *Byggingarlistalegt gildi, menningarsögulegt gildi, umhverfisgildi, upprunaleiki (upprunalegt gildi) og tæknilegt ástand*. Niðurstaða varðveislumats, þ.e. varðveislugildi húss, byggist síðan á innbyrðis mati á vægi hvers þáttar og vega þar þyngst gildi byggingarlistar, menningarsögu og umhverfis.

### 2.4.4.1 Verndarflokkar

#### Verndarflokkar sem byggja á lögum um menningarminjar nr. 80/2012:

##### ***Friðlýst hús og mannvirki - BLÁR FLOKKUR***

Hús og mannvirki sem friðlýst eru með ákvörðun ráðherra samkvæmt 18. gr. laga um menningarminjar nr. 80/2012. Hús sem voru friðuð samkvæmt eldri lögum teljast nú einnig friðlýst.<sup>10</sup> Um friðlýsingu segir í 5. gr. laga um menningarminjar nr. 80/2012: „Friðlýsing fornleifa, húsa og mannvirkja getur falið í sér kvöð sem þinglýst er á fasteign og hefur þann tilgang að tryggja sem best varðveislu menningarminja.“

<sup>5</sup> Lög um menningarminjar nr. 80/2012. VII. kafli, 29.-31. gr.

<sup>6</sup> Skipulagslög nr. 123/2010. I. kafli, 2. gr. og IV. kafli, 12. gr.

<sup>7</sup> *Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030*, A-hluti: Borg fyrir fólk og C-hluti: Fylgiskjöl, bls. 334 („Aðalskipulag - Borgarverndarstefna“). Sjá vef Reykjavíkurborgar: <http://reykjavik.is> → Þjónusta → Aðalskipulag Reykjavíkur. Sótt í júní 2020.

<sup>8</sup> *Húsvernd í Reykjavík. Svæðið innan Hringbrautar / Snorrabrautar*. Þemahefti með *Aðalskipulagi Reykjavíkur 1996-2016*.

<sup>9</sup> *Húsaskráning - Huginn - Húsakönnun*. Minjastofnun Íslands. Leiðbeiningarit 2, bls. 33-34. Sjá vef Minjastofnunar: <http://www.minjastofnun.is/> → Gagnasafn → Leiðbeiningarit.

<sup>10</sup> Friðlýst hús eru á skrá hjá Minjastofnun Íslands og þar er getið um friðunarár og hvaða hluti byggingar er friðaður, sjá: [www.minjastofnun.is](http://www.minjastofnun.is) → Hús og mannvirki → Friðlýst hús og mannvirki → Reykjavík.

### **Friðuð hús og mannvirki - FJÓLUBLÁR FLOKKUR**

Öll hús og mannvirki sem eru 100 ára og eldri eru friðuð samkvæmt aldursákvæði 29. gr. laga um menningarminjar nr. 80/201. Gildir nú um *hús byggð 1920 eða fyrr* samkvæmt Fasteignaskrá Þjóðskrár Íslands. Athuga skal að heimildir geta verið um annað byggingarár en það sem gefið er upp í Fasteignaskrá.<sup>11</sup>

### **Umsagnarskyld hús - APPELSÍNUGULUR FLOKKUR**

Hús sem hvorki eru friðuð né friðlýst en byggð 1925 eða fyrr, og kirkjur reistar 1940 eða fyrr, eru umsagnarskyld samkvæmt 30. gr. laga um menningarminjar nr. 80/2012, þ.e. eigendum þeirra er skylt að leita umsagnar Minjastofnunar Íslands ef þeir hyggjast breyta þeim, flytja þau eða rífa.

### **Ákvæði um hverfisvernd í skipulagslögum nr. 123/2010:**

**I. kafli, 2. gr.:** „*Hverfisvernd*: Ákvæði í svæðis-, aðal- eða deiliskipulagi um verndun sérkenna eldri byggðar, annarra menningarsögulegra minja eða náttúruminja.“

**IV. kafli, 12. gr.:** „Ef talin er þörf á að vernda sérkenni eldri byggðar eða annarra menningarsögulegra minja, náttúruminja, náttúrufar eða gróður vegna sögulegs, náttúrulegs eða menningarlegs gildis við gerð skipulagsáætlunar, án þess að um friðun sé að ræða samkvæmt öðrum lögum, skal setja í viðkomandi skipulagsáætlun ákvæði um hverfisvernd.“

### **Verndarflokkar sem byggja á hverfisvernd skv. skipulagslögum nr. 123/2010 og borgarverndarstefnu Reykjavíkur í AR 2010-2030:**<sup>12</sup>

#### **Einstök hús, húsaraðir og götumyndir - RAUÐUR FLOKKUR**

Einstök hús, húsaraðir og götumyndir sem lagt er til að vernda með hverfisvernd í deiliskipulagi vegna byggingarlistarlegrar, menningarsögulegrar og/eða umhverfislegrar sérstöðu þeirra.<sup>13</sup>

#### **Samstæður húsa og heildir - GULUR FLOKKUR**

Samstæður húsa og heildir sem lagt er til að vernda með hverfisvernd í deiliskipulagi vegna umhverfislegrar sérstöðu þeirra.<sup>14</sup>

<sup>11</sup> Komi upp vafamál í tengslum við byggingarár húsa í Reykjavík má leita upplýsinga hjá Borgarsögusafni Reykjavíkur í gegnum netfangið minjavarsla@reykjavik.is.

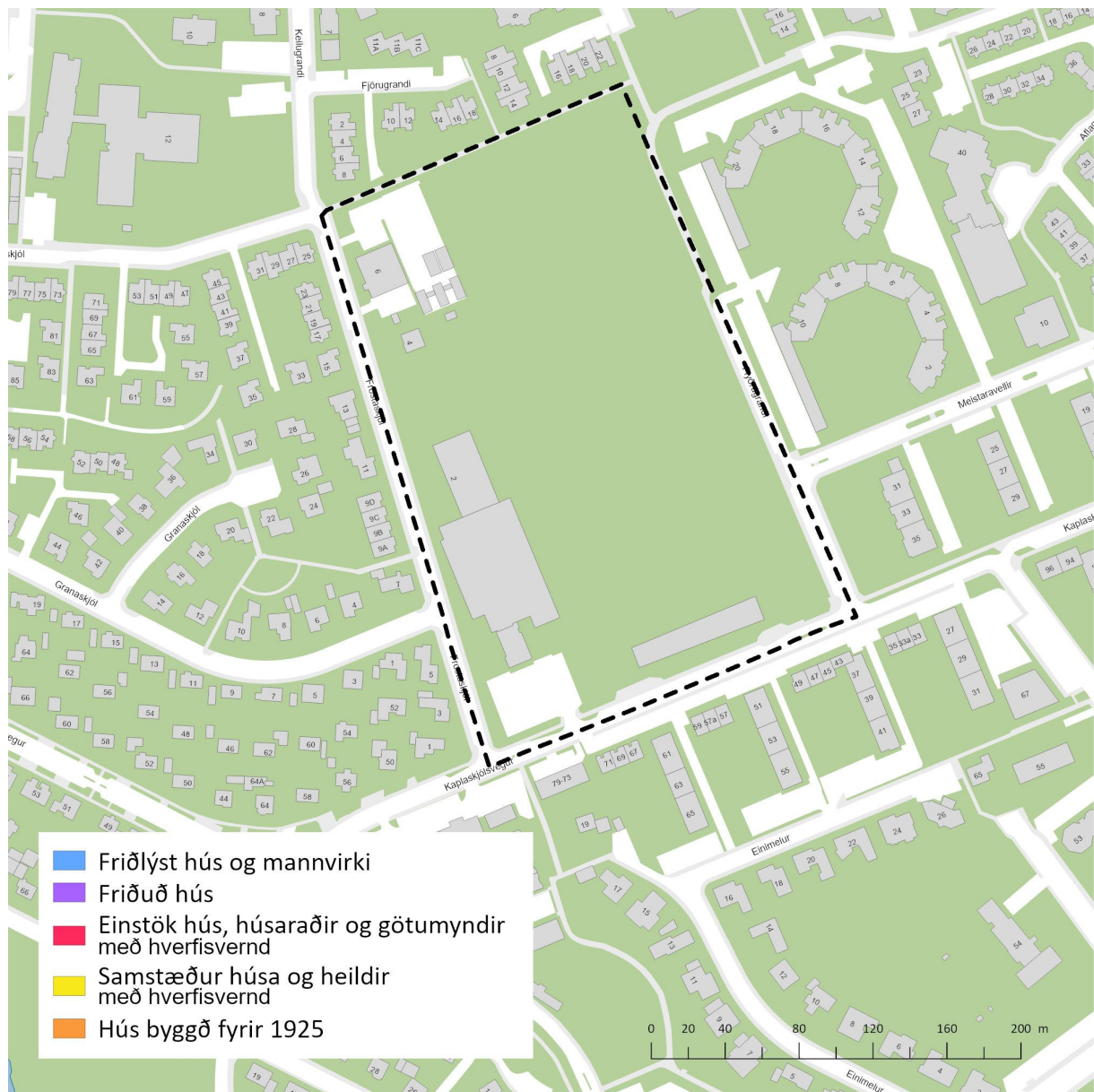
<sup>12</sup> *Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030*, C-hluti: Fylgiskjöl, bls. 334. Sjá vef Reykjavíkurborgar: <http://reykjavik.is> → Þjónusta → Aðalskipulag Reykjavíkur.

<sup>13</sup> Áður: **grænn** flokkur: Verndun 20. aldar bygginga, **rauður** flokkur: Tillaga að friðun og **dökkgulur** flokkur: Verndun götumynda, sjá *Húsvernd í Reykjavík*, þemahefti með *Aðalskipulagi Reykjavíkur 1996-2016*.

<sup>14</sup> Áður: **ljósgulur** flokkur: Verndun byggðamynsturs og **milligulur** flokkur: Verndun svæða, sjá *Húsvernd í Reykjavík*, þemahefti með *Aðalskipulagi Reykjavíkur 1996-2016*.

## 2.4.4.2 Verndarstaða húsa og mannvirkja á svæðinu gagnvart lögum

Af þeim húsum og mannvirkjum sem standa á deiliskipulagssvæðinu sem hér er til umfjöllunar falla engin þeirra undir ákvæði laga um menningarminjar nr. 80/2012. Ekki er lögð til frekari verndun húsa og mannvirkja á svæðinu.



**Mynd 3** Kort sem sýnir þau hús á deiliskipulagssvæðinu sem eru friðlýst, friðuð eða umsagnarskyld samkvæmt lögum um menningarminjar nr. 80/2012.<sup>15</sup>

<sup>15</sup> Kort unnið á grunn úr Landupplýsingakerfi Reykjavíkur (LUKR), sjá Borgarvefsjá: <http://borgarvefsja.reykjavik.is/>. Kortavinnsla: DKP, Borgarsögusafni.



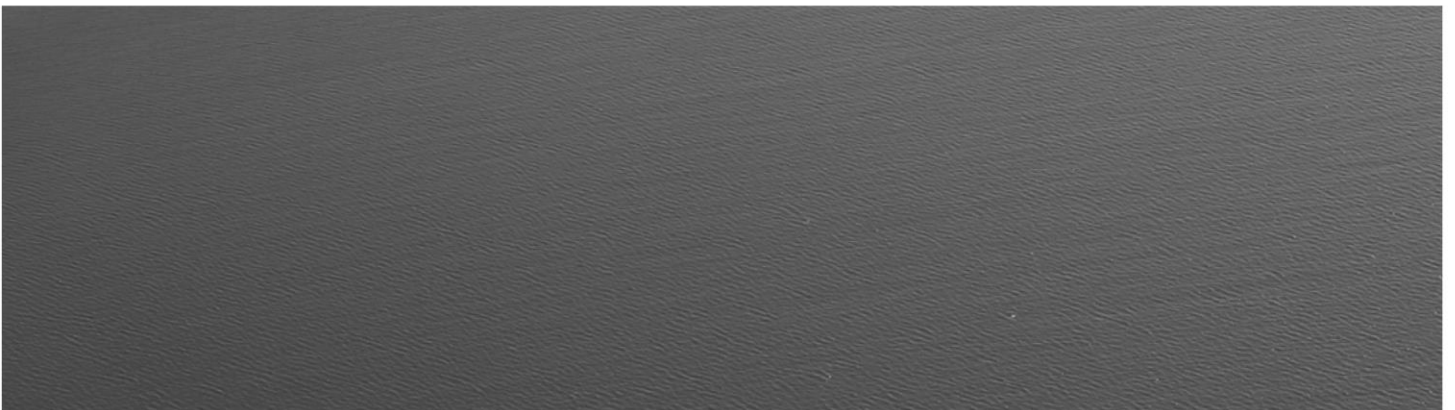
## UPPBÝGGING BLANDAÐRAR BYGGÐAR Á KR-SVÆÐINU

Samgöngumat unnið skv. leiðbeiningum Reykjavíkurborgar

5.11.2021



Reykjavíkurborg





## **SAMGÖNGUMAT - GREINARGERÐ**

### **SKJALALYKILL**

2200-905-SKY-001-V02

### **DAGS**

5. nóvember 2021

### **SENDANDI**

Berglind Hallgrímsdóttir  
Andri Rafn Yeoman

### **VERKHEITI**

Samgöngumat vegna deiliskipulags við KR svæðið

### **VERKKAUPI**

Reykjavíkurborg

### **DREIFING**

- ☐ Opin  
☒ Dreifing með leyfi verkkaupa  
☐ Trúnaðarmál

### **MÁLEFNI**

Samgöngumat vegna uppbyggingar blandaðrar byggðar á KR svæðinu

## EFNISYFIRLIT

|                                                      |    |
|------------------------------------------------------|----|
| INNGANGUR                                            | 6  |
| Forsendur                                            | 6  |
| FERÐAMÁTADREIFING OG FERÐASKÖPUN                     | 7  |
| Sviðsmyndir                                          | 8  |
| AFKÖST AKANDI UMFERÐAR                               | 10 |
| Núverandi umferð                                     | 10 |
| Umferðargreinir á Meistaravöllum                     | 10 |
| Hversdagsumferð                                      | 13 |
| Breytingar á gatnamótum Hringbrautar - Hofsvallagötu | 17 |
| GANGANDI OG HJÓLANDI VEGFARENDUR                     | 17 |
| UMFERÐARÖRYGGI                                       | 18 |
| Hringbraut                                           | 19 |
| Meistaravellir                                       | 19 |
| Flyðrugrandi                                         | 20 |
| Kaplaskjólsvegur                                     | 20 |
| Nesvegur                                             | 22 |
| Samantekt á umferðaröryggi                           | 23 |
| ALMENNINGSSAMGÖNGUR                                  | 24 |
| FJÖLDI BÍLA- OG HJÓLASTÆÐA                           | 26 |
| DEILILAUSNIR                                         | 30 |
| SAMGÖNGUSTEFNA                                       | 30 |
| VIÐBURÐIR                                            | 31 |
| AÐKOMA NEYÐARBÍLA                                    | 31 |
| VÖRUFLUTNINGAR                                       | 31 |
| NIÐURSTÖÐUR OG UMRÆÐUR                               | 32 |
| HEIMILDIR                                            | 34 |

## MYNDASKRÁ

|                                                                                                                                                                                                                                                                         |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| MYND 1 Til vinstri, núverandi útlit íþróttasvæðis KR. Til hægri, nýtt útlit íþróttasvæðis KR eftir uppbyggingu á svæðinu.                                                                                                                                               | 6  |
| MYND 2 Fyrirhugaður deiliskipulagsuppráttur fyrir KR svæðið.                                                                                                                                                                                                            | 7  |
| MYND 3 Fjöldi skapaðra ferða eftir ferðarmátum og sviðsmyndum.                                                                                                                                                                                                          | 9  |
| MYND 4 Til vinstri – rauði hringurinn sýnir staðsetningu umferðargreinis í plani. Til hægri - rauði hringurinn á ljósasturnum sýnir staðsetningu umferðargreinis en greinirinn var nokkuð nálægt gatnamótunum þar sem erfitt var að finna betri staðsetningu í götunni. | 10 |
| MYND 5 Niðurstöður talninga á Meistaravöllum árið 2018, annars vegar fyrir umferð frá Hringbraut og hins vegar umferð frá Meistaravöllum.                                                                                                                               | 11 |
| MYND 6 Hlutfall ökutækja sem aka á ákveðnu hraðabili eftir akstursstefnu.                                                                                                                                                                                               | 12 |
| MYND 7 Myndin sýnir bæði meðalhraða og 85% hraða á Meistaravöllum.                                                                                                                                                                                                      | 13 |

|                |                                                                                                                                                                                                                                                                                           |    |
|----------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <b>MYND 8</b>  | Núverandi umferð, út frá talningum 2016-2018, í nágrenni skipulagssvæðisins.                                                                                                                                                                                                              | 14 |
| <b>MYND 9</b>  | Umferðarmagn út frá mismunandi sviðsmyndum með tilliti til uppbyggingar á KR svæði.                                                                                                                                                                                                       | 14 |
| <b>MYND 10</b> | Göngu- og hjólastígar innan 20 mínútna radíusar uppbyggingarsvæðisins. Gula svæðið táknar 20 mínútna radíus fyrir gangandi og bláa svæðið fyrir hjólandi.                                                                                                                                 | 17 |
| <b>MYND 11</b> | Myndin sýnir ljósastýrða þverun við gatnamót Hringbrautar og Meistaravalla.                                                                                                                                                                                                               | 19 |
| <b>MYND 12</b> | Myndin sýnir götusnið Meistaravalla.                                                                                                                                                                                                                                                      | 19 |
| <b>MYND 13</b> | Staðsetning mögulegra hraðatakmarkandi aðgerða á Meistaravöllum.                                                                                                                                                                                                                          | 20 |
| <b>MYND 14</b> | Myndin sýnir Kaplaskjólsvæg í núverandi mynd, göngustíg og „hliðargötu“ við veginn.                                                                                                                                                                                                       | 21 |
| <b>MYND 15</b> | Myndin sýnir aðgerðir við Kaplaskjólsvæg, Flyðrugranda og Frostaskjóli með nýju skipulagi.                                                                                                                                                                                                | 22 |
| <b>MYND 16</b> | Mögulegar aðgerðir á Nesvegi.                                                                                                                                                                                                                                                             | 22 |
| <b>MYND 17</b> | Mögulegar aðgerðir við Ægisíðu og Hofsvallagötu.                                                                                                                                                                                                                                          | 23 |
| <b>MYND 18</b> | Til vinstri, svæði innan höuðborgarsvæðisins sem eru með minna en 400 m á næstu biðstöð. Uppbyggingarsvæðið er táknað með rauðum hring á myndinni og eins og sést er það minna en 400 m frá næstu biðstöð. Til hægri, leiðir strætó og biðstöðvar við uppbyggingarsvæðið (rauður flötur). | 25 |
| <b>MYND 19</b> | Yfirlit strætóleiða (litaðar línur) og biðstöðva (hvítir hringir) við skipulagssvæðið (svartur hringur).                                                                                                                                                                                  | 25 |
| <b>MYND 20</b> | Forsendur fyrir vali af stoppistöð. Með tilliti til umferðarmagns á Kaplaskjólsvegi (ÁDU 4.000) er æskilegt að strætó stöðvi í götunni.                                                                                                                                                   | 26 |
| <b>MYND 21</b> | Dreifing bílastæðaparfar milli og innan daga.                                                                                                                                                                                                                                             | 28 |

## TÖFLUSKRÁ

|                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                |    |
|-----------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <b>TAFLA 1</b>  | Skipting uppbyggingarmagns eftir gerð húsnæðis. Einungis er tekið tillit til nýrrar íþróttaaðstöðu og bílastæði eru ekki tekin með í fermetrafjölda.                                                                                                                           | 6  |
| <b>TAFLA 2</b>  | Yfirlit ferða eftir ferðamátum og sviðsmyndum vegna fyrirhugaðar uppbyggingar.                                                                                                                                                                                                 | 8  |
| <b>TAFLA 3</b>  | Hlutdeild ferðamáta fyrir sviðsmyndum.                                                                                                                                                                                                                                         | 9  |
| <b>TAFLA 4</b>  | Afköst gatnamóta út frá sviðsmynd 2.                                                                                                                                                                                                                                           | 16 |
| <b>TAFLA 5</b>  | Tafla úr Hönnunarleiðbeiningum um hjólreiðar (SSH, 2019) en miðað við fjölda hjólandi og gangandi vegna uppbyggingar á KR svæðinu má gera ráð fyrir að þörf sé að aðskilja gangandi og hjólandi með 2 m breiðum göngustíg og 2,5 m breiðum hjólastígum, í nágrenni við svæðið. | 18 |
| <b>TAFLA 6</b>  | Viðmið um fjölda bíla- og hjólastæði úr leiðbeiningum Reykjavíkurborgar fyrir íbúðarbyggð.                                                                                                                                                                                     | 27 |
| <b>TAFLA 7</b>  | Viðmið um fjölda bíla- og hjólastæði úr leiðbeiningum Reykjavíkurborgar fyrir aðra starfsemi.                                                                                                                                                                                  | 27 |
| <b>TAFLA 8</b>  | Áætlaður fjöldi bíla- og hjólastæði vegna fyrirhugaðar uppbyggingar á KR svæðinu.                                                                                                                                                                                              | 27 |
| <b>TAFLA 9</b>  | Fjöldi stæða m.t.t. samnýtingar.                                                                                                                                                                                                                                               | 28 |
| <b>TAFLA 10</b> | Samantekt á fjölda bíla- og hjólastæða.                                                                                                                                                                                                                                        | 30 |

## INNGANGUR

Í þessari greinargerð er sett fram samgöngumat vegna fyrirhugaðra skipulagsáforma á KR svæðinu í Vesturbæ Reykjavíkur (unnið er að nýju deiliskipulagi). Í því er gert ráð fyrir frekari uppbyggingu, annars vegar með því að stækka núverandi íþróttasvæðið og hins vegar með byggingu íbúða og þjónustu. Matið er unnið í samræmi við leiðbeiningar Reykjavíkurborgar um fjölda bíla- og hjólastæða þar sem fjallað eru um hlutverk og umfjöllunarefni samgöngumats (bíla og hjólastæðastefna borgarinnar). Matinu er ætlað að líta heildstætt á samgöngur svæðisins og leggja mat á þau áhrif sem uppbyggingunni mun fylgja, s.s. umferðarsköpun og hvernig umferð dreifist á nærliggjandi innviði. Leitast er eftir leiðum til að styðja við vistvæna og fjölbreytta ferðmáta, auka umferðaröryggi og hámarka afkastagetu innviða. Auk þess er lagt mat á fjölda bíla – og hjólastæða og fjallað um leiðir til þess að skapa aðlaðandi borgarumhverfi. Á mynd 1 má sjá fyrirhugaðar breytingar á KR svæðinu og á mynd 2 má sjá fyrirhugaðan deiliskipulagsupprátt.



**MYND 1** Til vinstri, núverandi útlit íþróttasvæðis KR. Til hægri, nýtt útlit íþróttasvæðis KR eftir uppbyggingu á svæðinu.

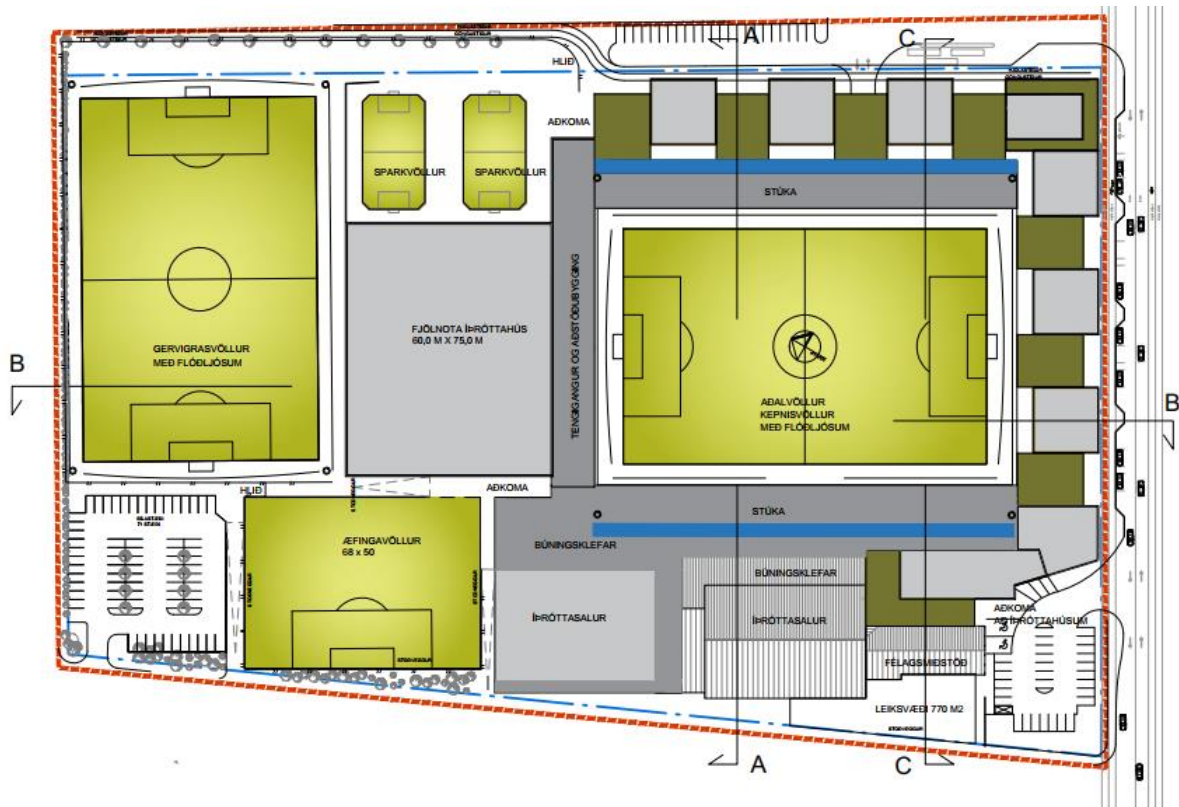
### Forsendur

Gildandi deiliskipulag fyrir KR svæðið var samþykkt árið 2003 en þrjár breytingar á því hafa verið gerðar á því síðan þá. Í nýja deiliskipulaginu er gert ráð fyrir að hluti núverandi húsa munu standa áfram en að önnur víki. Af nýju húsnæði skiptist uppbygging í um 9.700 m<sup>2</sup> af íbúðarhúsnæði eða um 100 íbúðir, 5.000 m<sup>2</sup> af verslun og annarri þjónustu auk 9.000 m<sup>2</sup> í nýja aðstöðu fyrir íþróttaiðkun (sjá töflu 1).

**TAFLA 1** Skipting uppbyggingarmagns eftir gerð húsnæðis. Einungis er tekið tillit til nýrrar íþróttasvæði og bílastæði eru ekki tekin með í fermetrafjölda.

| GERÐ         | FERMETRAFJÖLDI [M <sup>2</sup> ] |
|--------------|----------------------------------|
| Íbúðir       | 9.680                            |
| Þjónusta     | 4.965                            |
| Íþróttasvæði | 9.034                            |

Í leiðbeiningum um fjölda bíla- og hjólastæða er Reykjavík skipt í tvö svæði, þ.e. svæði I og II. KR svæðið tilheyrir svæði I en möguleikar á að minnka hlutdeild einkabílsins er taldir meiri á svæði I en II. Á mynd 2 má sjá deiliskipulagsupprátt fyrirhugaðar uppbyggingar svæðisins.



SKÝRINGAMYND. MKV. 1:1000

**MYND 2** Fyrirhugaður deiliskipulagsuppráttur fyrir KR svæðið.

## FERÐAMÁTADREIFING OG FERÐASKÖPUN

Í útreikningum á umferðarsköpun vegna fyrirhugaða skipulagsáforma er einungis tekið tillit til nýrra mannvirkja. Um 3.000 m<sup>2</sup> af nýju aðstöðunni munu nýtast undir bílastæði og er ekki með í útreikningum. Umferðarsköpun félagsaðstöðu var áætluð minni en sem nemur umferð vegna núverandi aðstöðu KR á svæðinu, þannig að heildarumsvif félagsins aukast ekki í réttu hlutfalli við fermetrafjölda.

Vegna staðsetningar svæðisins og landnotkunar er ljóst að ýmsir ferðamátar eru alla jafna nýttir af íbúum svæðisins, þ.e. að einkabílinn er ekki eins ráðandi og víðs vegar um höfuðborgarsvæðið. Í því samhengi má benda á að talsverður fjöldi ferða tengist íþrótt- og tómstundastarfi þar sem börn og ungmenni eru stór notendahópur aðstöðunnar. Niðurstöður ferðavenjukannanna sýna fram á að fremur hátt hlutfall íbúa svæðisins ferðast gangandi eða hjólandi, sér í lagi í samanburði við önnur hverfi höfuðborgarsvæðisins. Í könnun frá 2017 kom fram að 65% ferða voru farnar á einkabíl, 20% gangandi og 10 á hjóli (nýjustu upplýsingar þegar vinnan við samgöngumat hófst). Í ferðavenjukönnun SSH frá árinu 2019 má sjá að 58% þeirra sem búa í Vesturbænum fóru ferða sinna á einkabíl, 23% fótgangandi, 5% á reiðhjóli og 5% sem farþegar í strætisvagni. Sambærilegar niðurstöður má sjá ef litið er til svara frá íbúum í miðbæ Reykjavíkur en hlutdeild einkabílsins var töluvert hærri á Seltjarnarnesi (aðliggjandi hverfi).

## Sviðsmyndir

Til að leggja mat á umferðarsköpun eru settar fram sviðsmyndir varðandi fermátadreifingu og íbúðarþróunar. Sviðsmyndir um breyttar ferðavenjur er settar fram í samræmi við markmið Reykjavíkurborgar. Í matinu er litið til eftirfarandi sviðsmynda:

1. Sviðsmynd 1: Ferðavenjur haldast óbreyttar og gert er ráð fyrir að fjöldi íbúa sé 2,5 á hverja íbúð.
2. Sviðsmynd 2: Núverandi umferð helst óbreytt en viðbótar umferð vegna uppbyggingar er í samræmi við markmið Reykjavíkurborgar um breyttar ferðavenjur. Þetta felur í sér að hlutdeild gangandi, hjólandi og farþega strætó eykst. Áfram gert ráð fyrir 2,5 íbúum á hverja íbúð.
3. Sviðsmynd 3: Breyttar ferðavenjur líkt og í sviðsmynd 2 og 2,2 íbúar á hverja íbúð.

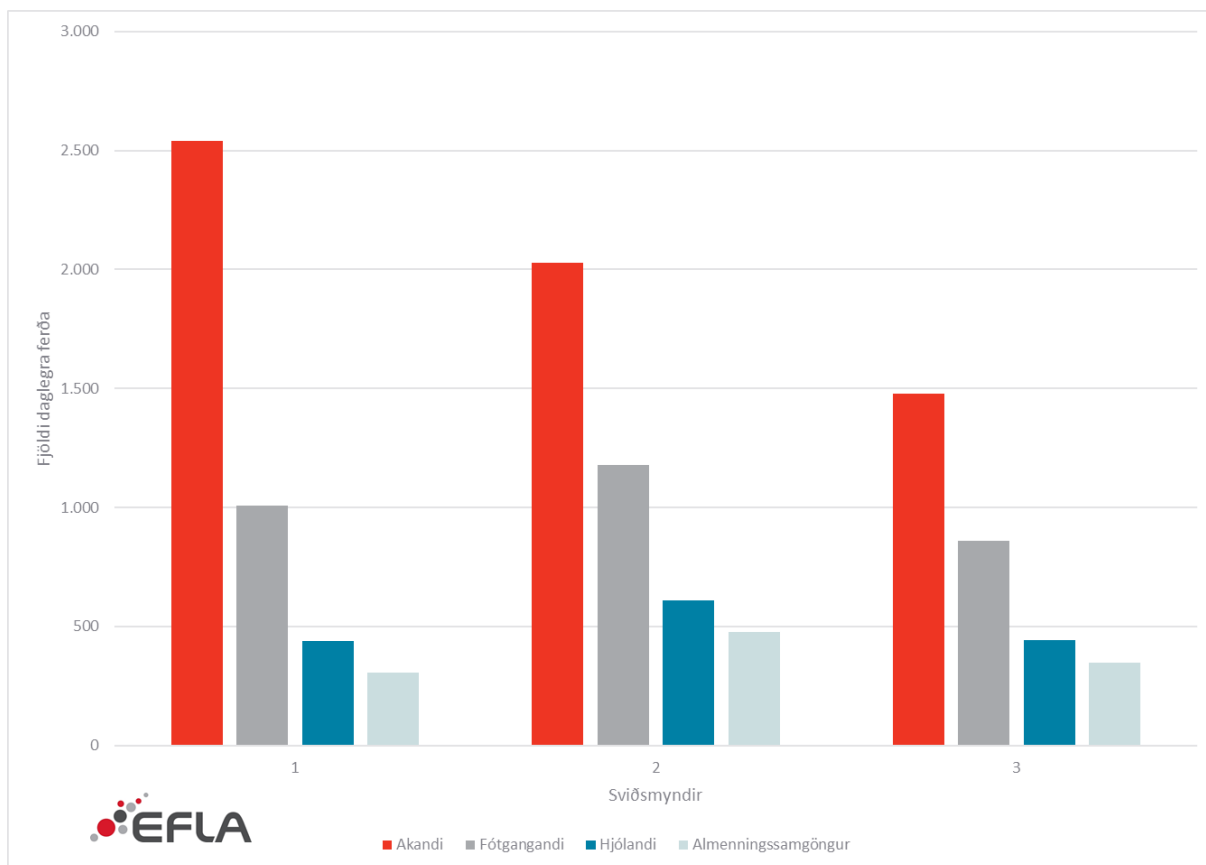
Með tilliti til leiðbeininga um fjölda bíl- og hjólastæða er talinn mikill möguleiki á breyttum ferðvenjum á KR svæðinu, eða allt að 30% hlutfallslegri minnkun bílferða (þar er miðað er við hlutfall bílferða á höfuðborgarsvæðinu í heild sinni úr ferðavenjukönnun 2011 eða 77%). Í heildina er metið að uppbyggingin skapi á bilinu 3.100-4.400 ferðir, eftir sviðsmyndum. Ef litið er til hlutfall ferða eftir ferðarmátum má áætla þann fjöldi á heildstæðan hátt, þ.e. fyrir alla ferðamata út frá niðurstöðum ferðavenjukönnunar. Í töflu 2 má sjá hvernig sá ferðafjöldi dreifist milli ferðarmátum fyrir hverja sviðsmynd:

**TAFLA 2** Yfirlit ferða eftir ferðarmátum og sviðsmyndum vegna fyrirhugaðar uppbyggingar.

| SVIÐSMYND | AKANDI | FÓTGANGANDI | HJÓLANDI | ALMENNINGSSAMGÖNGUR | HEILD |
|-----------|--------|-------------|----------|---------------------|-------|
| 1         | 2.540  | 1.000       | 450      | 300                 | 4.300 |
| 2         | 2.000  | 1.200       | 600      | 500                 | 4.300 |
| 3         | 1.500  | 900         | 450      | 340                 | 3.100 |

Hlutdeild ferðarmata helst óbreytt fyrir allar sviðsmyndir að undanskilinni sviðsmynd 1 þar sem gert er ráð fyrir óbreyttum ferðavenjum. Í sviðsmynd 3 breytist meðalíbúðafjöldi á hverja íbúð og því fækkar ferðum. Enn fremur er í sviðsmynd 2 og 3 gert ráð fyrir hlutfallslegri fækkun bílferða af heildafjölda skapaðra ferða vegna uppbyggingarinnar. Eins og fyrr segir og vert er benda á er hlutfall íbúa sem gengur eða hjólar nokkuð hátt í hverfinu miðað við önnur hverfi í Reykjavík. Má telja líklegast að sviðsmynd 2 eða 3 muni endurspegla raunveruleikann hvað best. Á mynd 3 má sjá fjölda ferða eftir ferðarmátum og sviðsmyndum.

Til að vanmeta ekki umferð, en einnig til að ofmeta hana ekki, var ákveðið að horfa á ferðasköpun út frá sviðsmynd 2 fyrir frekari greiningar í matinu.



**MYND 3** Fjöldi skapaðra ferða eftir ferðarmátum og sviðsmyndum.

Í sviðsmyndum um breyttar ferðavenjur er gert ráð fyrir að ferðir sem áður voru farnar akandi dreifist jafnt á fótgangandi, hjólandi og almenningsamgöngur. Sjá má hlutdeild ferðamáta eftir sviðsmyndum í töflu 3.

**TAFLA 3** Hlutdeild ferðamáta fyrir sviðsmyndum.

| SVIÐSMYND | AKANDI | FÓTGANGANDI | HJÓLANDI | ALMENNINGSAMGÖNGUR | ANNAÐ | HEILD |
|-----------|--------|-------------|----------|--------------------|-------|-------|
| 1         | 58%    | 23%         | 10%      | 7%                 | 2%    | 100%  |
| 2-3       | 46%    | 27%         | 14%      | 11%                | 2%    | 100%  |

Ef litið er til einkenna ferða sem ekki eru farnar akandi má gera ráð fyrir að almennt sé um styttri ferðir að ræða. Þéttleiki í næsta nágrenni fyrirhugaðar uppbyggingar og starfsemi á KR svæðinu bendir einnig til þess, þ.e. að börn og unglingar fari styttri ferðir gangandi og hjólandi til og frá íþrótt- og tómstundastarfi.

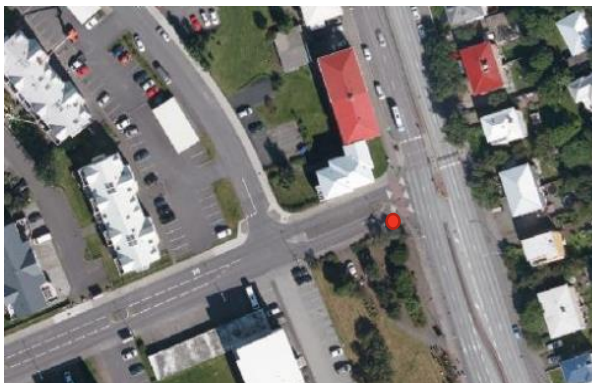
## AFKÖST AKANDI UMFERÐAR

### Núverandi umferð

Til að meta núverandi notkun gatnakerfis við uppbyggingarsvæðið útvegaði Reykjavíkurborg talningar við helstu gatnamót sem gætu orðið fyrir áhrifum af hennar völdum. Talningarnar eru frá árunum 2015-2018 og þar sem umferð var með hæsta móti árið 2016-2017 var ekki talin þörf á að telja aftur. Einnig er notast við talningu sem framkvæmd var af EFLU við gatnamót Meistaravelli – Hringbraut árið 2018.

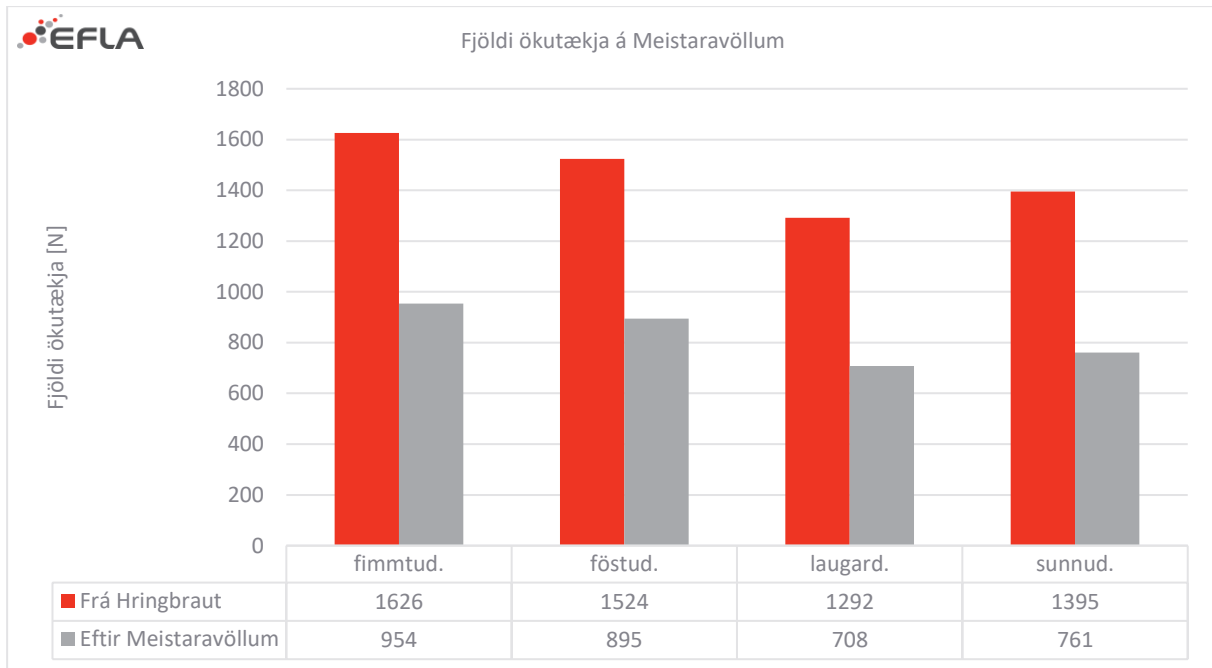
### Umferðargreinir á Meistaravöllum

Umferðargreinir var settur upp á Meistaravöllum til að meta sólarhringsumferð og hraða í götunni. Greinirinn var settur upp miðvikudaginn 6. júní 2018 og taldi umferð til mánudagsins 11. júní. Til að áætla HVDU (hversdagsumferð) var notast við talningu frá fimmtudeginum 7. Júní 2018 og dreifing meðalmánaðarumferðar frá Vegagerðinni var notuð til að leiðrétta fyrir árstíma talninga. Umferð var einnig talin sunnudaginn 10. Júní 2018 til að sjá hvort breyting væri á umferðarmagni á leikdegi KR, en þann dag fór fram leikur KR og FH í meistaraflokki karla í knattspyrnu. Á mynd 4 má sjá staðsetningu og aðstæður þar sem mælingar fóru fram.



**MYND 4** Til vinstri – rauði hringurinn sýnir staðsetningu umferðargreinis í plani. Til hægri - rauði hringurinn á ljósastaurnum sýnir staðsetningu umferðargreinis en greinirinn var nokkuð nálægt gatnamótunum þar sem erfitt var að finna betri staðsetningu í götunni.

Niðurstöður talninga sýna að umferð um Meistaravelli er rúmlega 2.500 bílar á sólarhring (sjá mynd 5). Umferðin er mjög misstípt milli akstursstefna og mun meiri umferð fer frá Hringbraut inn Meistaravelli en út úr Meistaravöllum. Þessi munur skýrist af því að vinstri beygja frá Meistaravöllum inn á Hringbraut er ekki leyfð.



**MYND 5** Niðurstöður talninga á Meistaravöllum árið 2018, annars vegar fyrir umferð frá Hringbraut og hins vegar umferð frá Meistaravöllum.

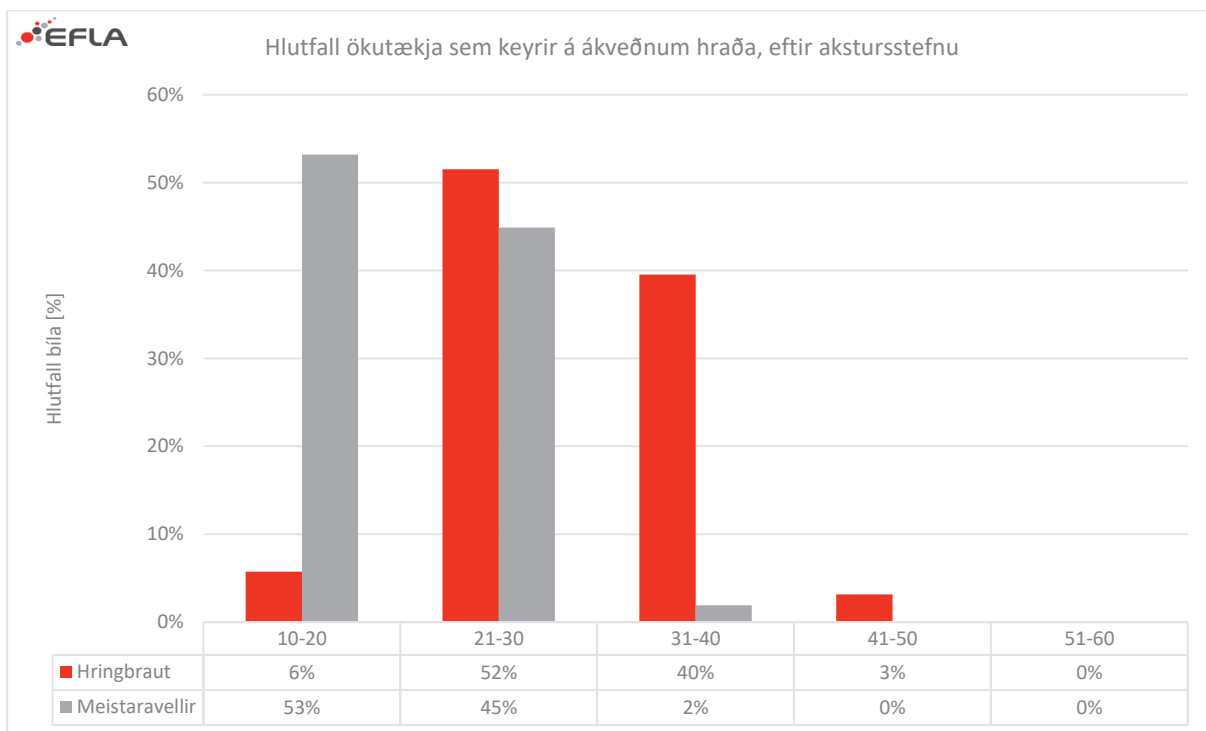
Hámarksklukkustund á Meistaravöllum árdegis var á milli klukkan 08:00-09:00 og fóru þá um 150 ökutæki í sniðinu, sem er um 6% sólarhringsumferðarinnar. Hámarksklukkustund síðdegis var á milli 16:15-17:15 og fóru þá 265 bílar í sniðinu eða um 10% af sólarhringsumferðinni.

Umferðarmagn á laugardegi var umtalsvert minna en á sunnudeginum. Samtals fóru 2.000 bílar um götuna á laugardeginum en 2.156 á sunnudeginum. Hámarksklukkustund á laugardeginum var milli 16:00-17:00 og óku 191 bílar í sniði á meðan hámarksklukkustund á sunnudeginum var milli 18:15-19:15 og óku 242 bílar í sniðinu.

Samkvæmt talningum virðist stærsta klukkustund á Meistaravöllum í kringum fótboltaleiki svipa til stærstu hversdags klukkustundar.

Umferðarhraði var metinn á Meistaravöllum út frá upplýsingum frá umferðargreini. Umferðargreinirinn var staðsettur við gatnamót Hringbrautar og Meistaravalla sem hefur áhrif á mældan umferðarhraða ökutækja sem koma frá Meistaravöllum. Þar sem greinirinn var staðsettur nokkuð þétt upp við gatnamótin voru að öllum líkindum margir ökumenn búnir að hægja á sér áður en að gatnamótunum kom.

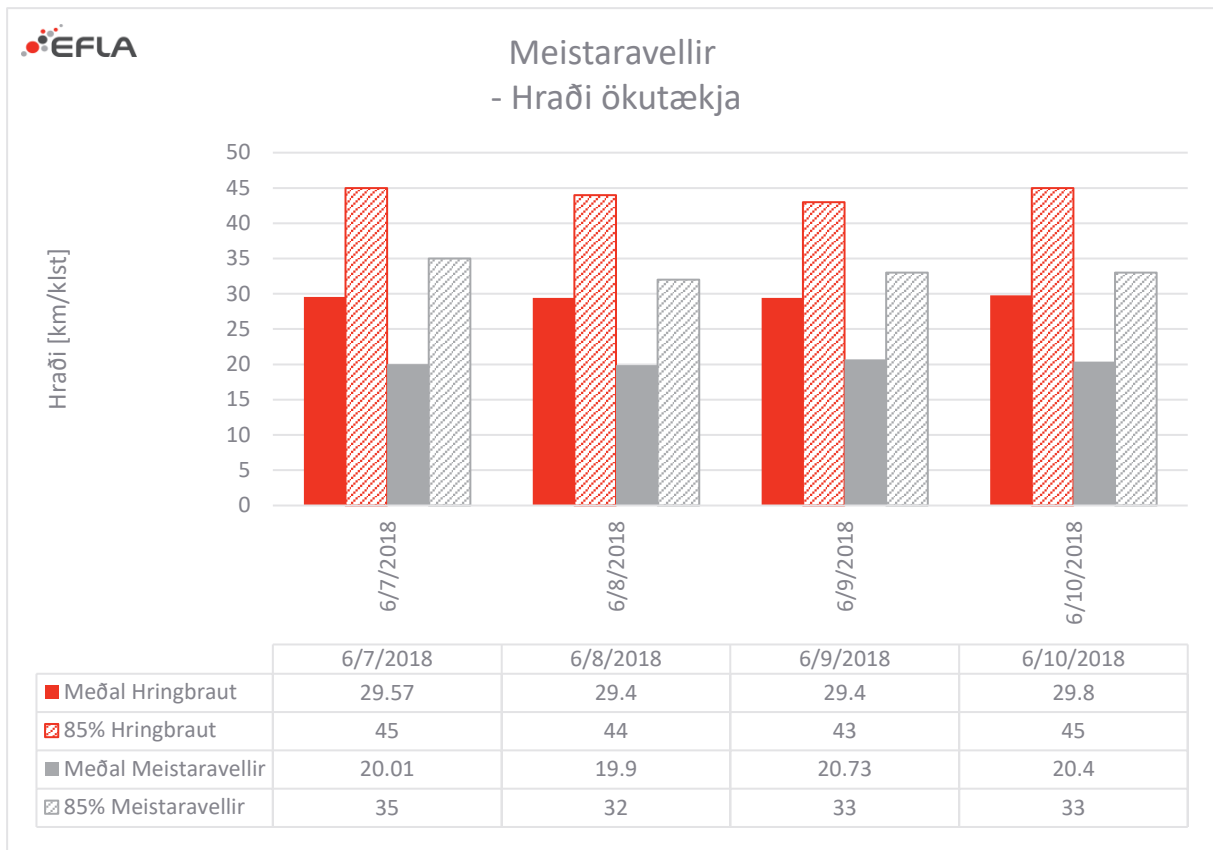
Niðurstöður úr greininum sýna að umferð sem ekur frá Hringbraut eftir Meistaravöllum var töluvert hraðari en umferð á leið út á Hringbraut frá Meistaravöllum (sjá mynd 6).



**MYND 6** Hlutfall ökutækja sem aka á ákveðnu hraðabili eftir akstursstefnu.

Að öllum líkindum er hraðinn svipaður í báðar áttir á Meistaravöllum þegar komið er fjær gatnamótunum, þess vegna má gera ráð fyrir að rauðu stöplarnir lýsi aðstæðum betur (akstur frá Hringbraut). Út frá þeim má gera ráð fyrir að um það bil 57% ökumanna aki á og undir leyfilegum hámarkshraða (undir 30 km/klst.).

Meðalhraði ökutækja sem óku um Meistaravelli frá Hringbraut var um 29 km/klst. og 85 % hraði var um 44 km/klst. Meðalhraði ökutækja sem óku að Hringbraut eftir Meistaravöllum var um 20 km/klst. og 85 % hraði var um 33 km/klst. (sjá mynd 7).

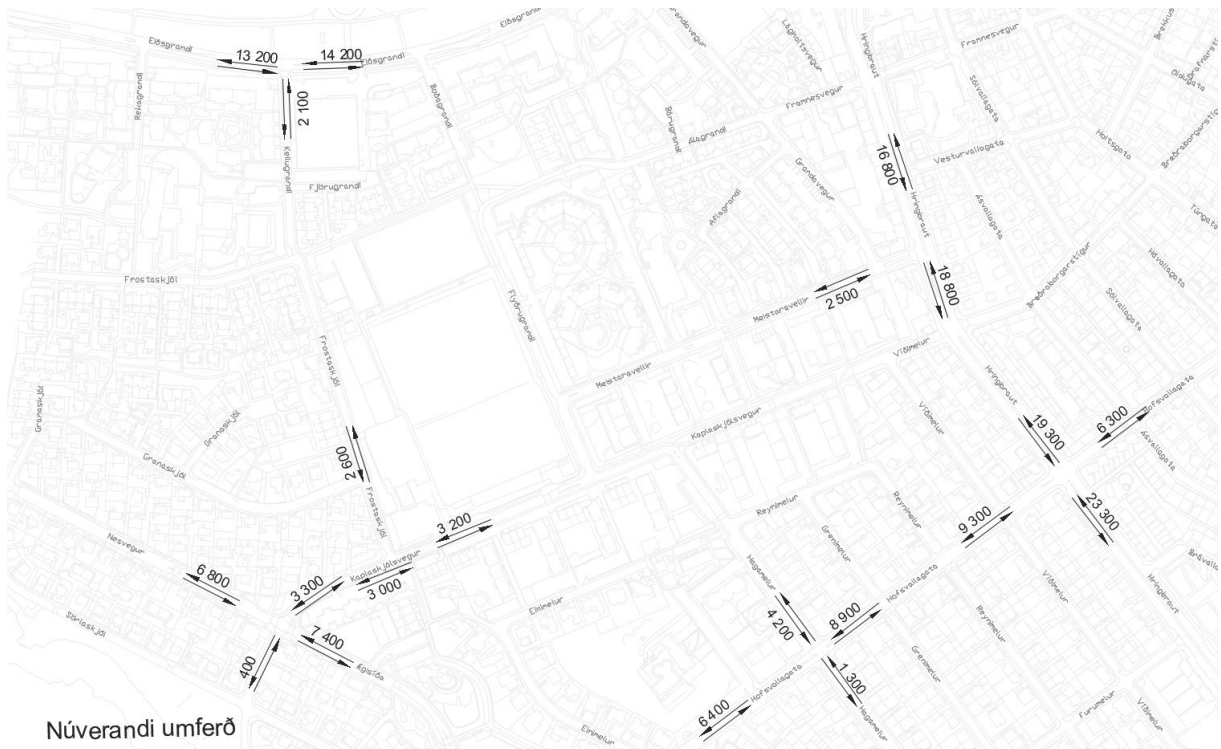


**MYND 7** Myndin sýnir bæði meðalhraða og 85% hraða á Meistaravöllum.

Lægsti mældi hraði á götukaflanum var 10 km/klst., á meðan hæsti mældi hraði var 54 km/klst. og mældist hann klukkan tæplega 12 á hádegis á fimmtudeginum 7. júní 2018. Niðurstöður benda til þess að 85% hraði sé töluvert yfir leyfilegum hámarkshraða og því sé þörf á hraðatakmarkandi aðgerðum í götunni.

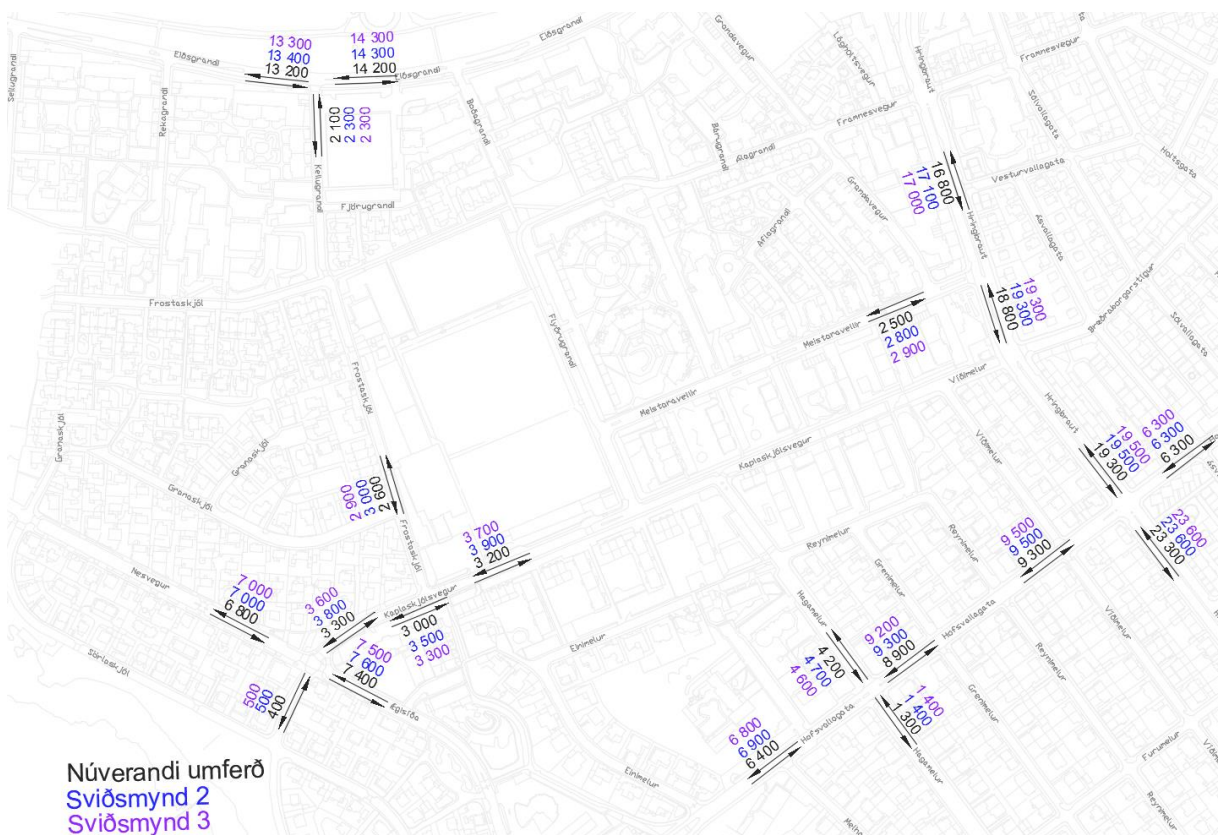
### Hversdagsumferð

Núverandi hversdagsumferð á götum í nágrenni KR vallar er sýnd á mynd 8. Umferðartölur voru fengnar út frá talningum gatnamóta frá Reykjavíkurborg, ásamt gögnum úr umferðargreini á Meistaravöllum.



**MYND 8** Núverandi umferð, út frá talningum 2016-2018, í nágrenni skipulagssvæðisins.

Með tilliti til umferðardreifingar og sviðsmyndar 2 og 3 má sjá væntanlegt umferðarmagn á helstu gatnamótum vegna uppbyggingar við KR svæðið á mynd 9.



**MYND 9** Umferðarmagn út frá mismunandi sviðsmyndum með tilliti til uppbyggingar á KR svæði.

Eins og sést á myndinni er umferðaraukning vegna uppbyggingarinnar óveruleg en hún eykst einna mest í næsta nágreanni við KR svæðið og gæti orðið mest um Kaplaskjólsvog og Hofsvallagötu. Út frá sviðsmynd 2 voru áhrif aukinnar umferðar á afköst 6 gatnamóta skoðuð, nánar tiltekið:

- Kaplaskjólsvogur – Frostaskjól
- Kaplaskjólsvogur – Ægisíða
- Eiðsgrandi – Keilugrandi
- Hofsvallagata – Hagamelur
- Hofsvallagata – Hringbraut
- Meistaravellir – Hringbraut

Afköst gatnamótanna voru metin út frá 15 mínútna síðdegistoppi og með tilliti til tafa, þjónustustigs, mettunarhlutfalls og 95% raða. Einungis voru afköst síðdegis metin þar sem minni umferð fer um gatnamótin árdegis og því umferðaraðstæður betri á þeim tíma dags. Afköst gatnamótanna voru metin út frá sviðsmynd 2.

Niðurstöðurnar (tafla 4) sýna að afköst flestra gatnamótanna eru góð. Hins vegar sýna niðurstöður að allar akreinar um Hofsvallagötu A séu fullmettaðar með mettunarhlutfall 1,20 og raðir sem ná fram yfir næstu gatnamót (sambærilegt og við núverandi ástand). Einnig er vinstri beygja frá Hringbraut S með mettunarhlutfall 1,38 og raðir sem ná út úr vinstribeygju vasa. Raðirnar á Hringbraut S ná út fyrir vasa og hafa áhrifa á afköst og raðir vegna hægri beygju og umferð sem fer beint áfram og hafa þannig neikvæð áhrif á afköst annarra akreina.

**TAFLA 4** Afköst gatnamóta út frá sviðsmynd 2.

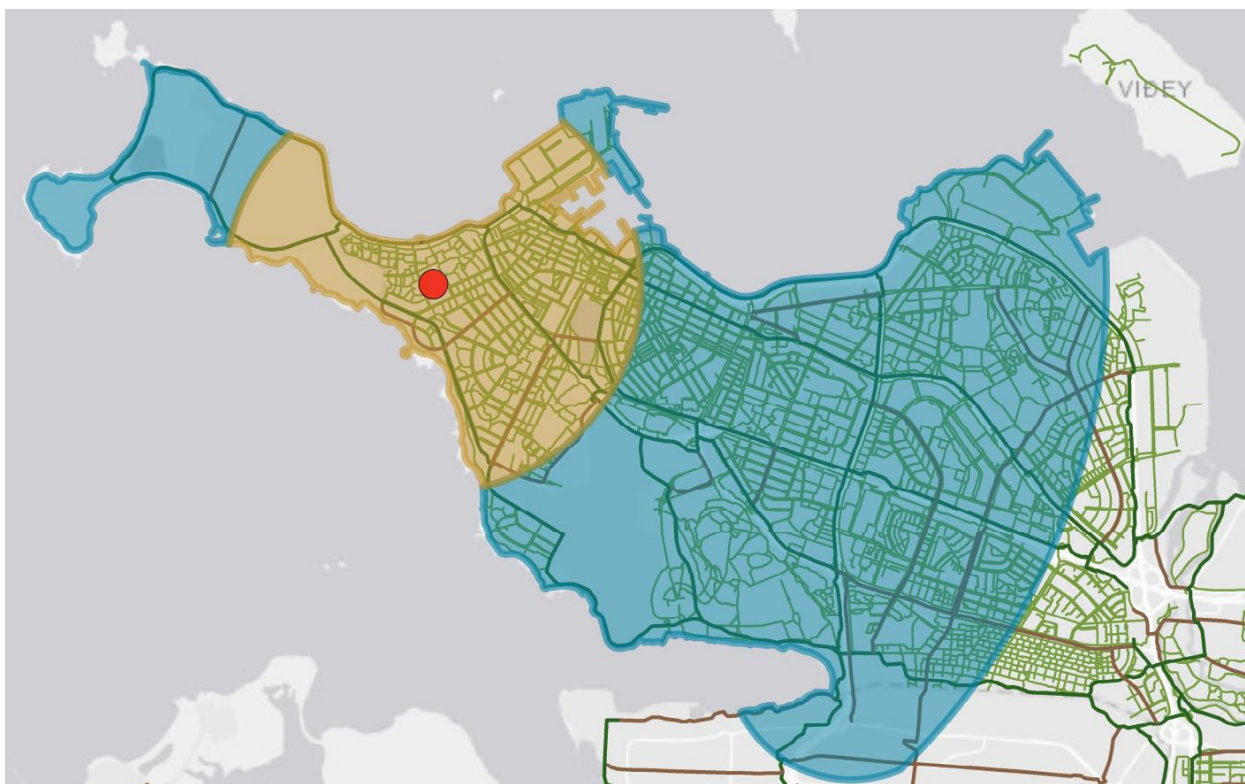
| NIÐURSTÖÐUR AFKASTAREIKNINGA - SVIÐSMYND 2 |                      |                        |            |
|--------------------------------------------|----------------------|------------------------|------------|
|                                            | Tafir (þjónustustig) | Mettunarhlutfall (V/C) | 85% raðir  |
| <b>Kaplaskjólsvegur - Frostaskjól</b>      |                      |                        |            |
| Kaplaskjólsvegur V                         | 2,8 (-)              | 0,19                   | 5          |
| Kaplaskjólsvegur A                         | 1,3 (-)              | 0,21                   | 5          |
| Frostaskjól N                              | 5 (-)                | 0,27                   | 5          |
| Samtals                                    | 2,8 (-)              | 0,27                   | 5          |
|                                            | Tafir (þjónustustig) | Mettunarhlutfall (V/C) | 85 % raðir |
| <b>Kaplaskjólsvegur - Ægissíða</b>         |                      |                        |            |
| Ægissíða N                                 | 12,8 (B)             | 0,54                   | 41         |
| Ægissíða S                                 | 10,3 (B)             | 0,66                   | 52         |
| Kaplaskjólsvegur V                         | 13,1 (B)             | 0,04                   | 2          |
| Kaplaskjólsvegur NA                        | 16,0 (B)             | 0,56                   | 34         |
| Samtals                                    | 12,5 (B)             | 0,66                   | 52         |
|                                            | Tafir (þjónustustig) | Mettunarhlutfall (V/C) | 85 % raðir |
| <b>Eiðsgrandi - Keilugrandi</b>            |                      |                        |            |
| Eiðsgrandi A                               | 7,8 (-)              | 0,42                   | 2          |
| Eiðsgrandi V                               | 1,8 (-)              | 0,11                   | 3          |
| Kaplaskjólsvegur S                         | 7,8 (-)              | 0,23                   | 4          |
| Samtals                                    | 1,7 (-)              | 0,42                   | 4          |
|                                            | Tafir (þjónustustig) | Mettunarhlutfall (V/C) | 85 % raðir |
| <b>Hofsvallagata - Hagamelur</b>           |                      |                        |            |
| Hofsvallagata A                            | 14,5 (B)             | 0,67                   | 68         |
| Hofsvallagata V                            | 16,1 (B)             | 0,57                   | 43         |
| Hagamelur N                                | 19,7 (B)             | 0,65                   | 43         |
| Hagamelur S                                | 14,3 (B)             | 0,15                   | 10         |
| Samtals                                    | 16,1 (B)             | 0,67                   | 68         |
|                                            | Tafir (þjónustustig) | Mettunarhlutfall (V/C) | 85 % raðir |
| <b>Hofsvallagata - Hringbraut</b>          |                      |                        |            |
| Hofsvallagata A                            | 144,1 (F)            | 1,2                    | 198 *      |
| Hofsvallagata V                            | 39,9 (D)             | 0,79                   | 111 *      |
| Hringbraut N                               | 27,6 (C)             | 0,66                   | 110 *      |
| Hringbraut S                               | 72 (E)               | 1,38                   | 237 *      |
| Samtals                                    | 62,1 (E)             | 1,38                   | 237        |
|                                            | Tafir (þjónustustig) | Mettunarhlutfall (V/C) | 85 % raðir |
| <b>Meistaravellir - Hringbraut</b>         |                      |                        |            |
| Hringbraut N                               | 0,8 (-)              | 0,41                   | 15         |
| Hringbraut S                               | 2,0 (-)              | 0,42                   | 15         |
| Meistaravellir V                           | 4,4 (-)              | 0,18                   | 4          |
| Samtals                                    | 1,7 (-)              | 0,42                   | 15         |

## Breytingar á gatnamótum Hringbrautar - Hofsvallagötu

Til að stuðla að betra flæði og aukinni afkastagetu á gatnamótun Hringbrautar og Hofsvallagötu væri æskilegt að taka þau til frekari skoðunar. Reykjavíkurborg hefur verið að vinna að breytingum á ljósastýringu og útfærslu gatnamótanna í samvinnu við Vegagerðina og því sú vinna hafin. Við vinnslu samgöngumats er gert ráð fyrir að litið sé á allar mögulegar leiðir til þess að bæta afkastagetu gatnamótanna og því ekki lagðar til aðgerðir hér.

## GANGANDI OG HJÓLANDI VEGFARENDUR

Í samræmi við áherslu borgarinnar að auka hlutdeild vistvænna ferðamáta er sérstaklega litið til innviða fyrir gangandi og hjólandi umferð. Mikilvægt er að tryggja gott aðgengi gangandi og hjólandi við umhverfis uppbyggingarsvæðið. Á mynd 10 má sjá kort sem sýnir 20 mínútna radíus gangandi og hjólandi og núverandi stígakerfi við fyrirhugaða uppbyggingu. Gert er ráð fyrir að meðalhraði gangandi vegfarenda sé um 1,4 m/s eða 5 km/klst. og því 20 mínútna radíus tæplega 1,7 km (gult svæði á mynd 10). Meðalhraði hjólandi vegfarenda er áætlaður um 4,5 m/s eða rúmlega 16 km/klst. og því 20 mínútna radíus um 5,5 km (blátt svæði á mynd 10). Radíus er metinn út frá miðpunkti uppbyggingarsvæðisins. Vegna miðlægrar staðsetningar uppbyggingar nær 20 mínútna radíus gangandi og hjólandi til fjölmenns svæðis og stórs hluta Reykjavíkur.



**MYND 10** Göngu- og hjólastígar innan 20 mínútna radíusar uppbyggingarsvæðisins. Gula svæðið táknar 20 mínútna radíus fyrir gangandi og bláa svæðið fyrir hjólandi.

Hafa ber í huga að göngu- og hjólaeiðir geta þó verið lengri þó þær lendi innan 20 mínútna radíus út frá loftlínum, á það sér í lagi við um jaðar svæðisins.

Göngu- og hjólaleiðir þurfa að taka mið af notkun svæðisins og skapa aðstæður þar sem vegfarendur eru og upplifa sig örugga. Því er mikilvægt að tryggja nægt rými fyrir alla fararmáta. Með tilliti til sviðsmyndar 2 í ferðasköpun má gera ráð fyrir að á stærstu klukkustund geti verið allt að 170 gangandi (gangandi og farþegar almenningssamgangna) og 60 hjólandi að fara 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 hjólréiðar“ og göngustígar verði að minnsta kosti 2 m breiðir og hjólstígar 2,5 m breiðir (einstefnustígar 2,2 m) (sjá töflu 5). Reykjavíkurborgar miðar við að göngustígar í borgarlandi séu að lágmarki 2,5 m breiðir og því lagt til að bæði hjóla- og göngustígar séu 2,5 metra breiðir.

**TAFLA 5** Tafla úr Hönnunarleiðbeiningum um hjólréiðar (SSH, 2019) en miðað við fjölda hjólandi og gangandi vegna uppbyggingar á KR svæðinu má gera ráð fyrir að þörf sé að aðskilja gangandi og hjólandi með 2 m breiðum göngustíg og 2,5 m breiðum hjólastígum, í nágrenni við svæðið.

| 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.

Á hjólréiðastefnu Reykjavíkurborgar er gert ráð fyrir hjólastíg eftir Hagamel sem gæti tengst stígum sem fara um Flyðrugranda.

## UMFERÐARÖRYGGI

Mikilvægt er að huga að umferðaröryggi óvarinna vegfarenda, ekki síst þar umtalsverð umferð barna og ungmenna fer um svæðið á degi hverjum. Í framhaldi eru því helstu göngu- og hjólaleiðir skoðaðar með tilliti til umferðaröryggis. Ekki er um tæmandi upptalninga aðgerða eða staðsetninga að ræða en lögð var áhersla á að líta sérstaklega til þeirra gatna þar sem metið er að umferð muni aukast hvað mest. Með tilliti um umferðaröryggis gangandi og hjólandi er helst talinn þörf á að líta til þverunarstaða yfir stærri götur sem og tengingar við göngu- og hjólastíga.

Til að bæta núverandi umferðaröryggi og tryggja gott öryggi með nýju skipulagi til framtíðar voru nokkrar mögulegar aðgerðir skoðaðar við helstu götur í nærumhverfi skipulagssvæðisins. Aðgerðirnar eru alla jafnan nokkuð sértækar og því ber um varast að líta á þær sem almennar aðgerðir sem geta aukið umferðaröryggi almennt. Ekki er lögð til forgangsroðun aðgerða en hér að neðan er þeim möguleikum sem eru fyrir hendi lýst.

## Hringbraut

Vesturbæjarskóli stendur austan við Hringbraut og Grandaskóli vestan við Keilugranda. KR er með íþróttaaðstöðu við Frostaskjól, en einnig við suðurenda Ægisíðu. Börn, austan megin við Hringbraut þurfa því að þvera götuna til að komast í íþróttaaðstöðu.



**MYND 11** Myndin sýnir ljósastýrða þverun við gatnamót Hringbrautar og Meistaravalla.

Gangbrautarljós eru við gatnamót Meistaravalla – Hringbrautar (sjá mynd 11). Þverunin er yfir 40 km/klst. götu og er yfir samtals 4 akreinar (2 í hvora akstursstefnu sjá mynd 13). Háir ljósastaurar lýsa á götuna og eru þeir eina lýsingin við þverunina.

Æskilegt væri að hækka upp gangbrautina til að auka öryggi gangandi vegfarenda, til að gæta að hraða ökutækja. Einnig væri æskilegt að meta lýsingu og hvort hún sé nægileg. Ef raunhraði er mikill ætti að skoða hvort þar sé þörf frekari lausnum.

## Meistaravellir

Meistaravellir er breið gata (sjá mynd 12) og eins og niðurstöður úr umferðargreininum gefa til kynna er 85% hraði nokkuð yfir leyfilegum hámarkshraða. Beggja vegna götu eru gangstéttar. Sunnan megin í götunni eru bakkstæði út af lóðum og margar innkeyrslur að bílastæðum og bílskúrum. Aðstæður norðan megin í götunni eru betri fyrir gangandi vegfarendur þar sem færri tengingar eru við lóðir og færri bílastæði sem þvera gangstéttina.

Gatan er um 370 metra löng í dag og eru tvær hraðahindranir í götunni. Miðeyja er í götunni og þrengir hún götusniðið á ákveðnum köflum. Miðeyjan er í flestum tilvikum við göngupveranir til að auka umferðaröryggi á þveruninum.



**MYND 12** Myndin sýnir götusnið Meistaravalla.

Æskilegt væri að staðsetja hraðalækkandi aðgerðir á 75 m fresti til að viðhalda 30 km/klst. á lengri köflum. Að hækka þveranir í götunni væri liður í því að halda lágum hraða og að bæta öryggi þeirra sem

þvera götuna. Einnig mætti skoða að breyta götusniðinu. Götusniðið er breitt og breitt götusnið getur boðið upp á hraðakstur. Skoða mætti hvort hægt sé að gera hjólastíg norðan megin í götunni, sem gæti þrengt götusniðið og skilað sér í lægri hraða. Það gæti einnig hvatt fleiri gangandi og hjólandi til að halda sig norðanmegin götunnar. Til að byrja með má byrja á því að hækka upp núverandi þveranir og sjá hvort það skili tilætluðum árangri.



**MYND 13** Staðsetning mögulegra hraðatakmarkandi aðgerða á Meistaravöllum.

## Flyðrugrandi

Flyðrugrandi er lítil gata sem tengir saman Kaplaskjólsvog og Meistaravelli. Gatnamót við Kaplaskjólsvog eru T-gatnamót og er notuð sem aðkoma að blokkum við enda Flyðrugranda. Skipulag við götuna mun breytast lítillega með nýju skipulagi KR svæðisins.

Þverun er við gatnamót Meistaravalla og mikilvægt er að sú þverun haldi sér í nýju skipulagi. Miðað við núverandi skipulag er gert ráð fyrir hornréttum bílastæðum við þverunina. Til að tryggja að góð sýn verði við núverandi gangbraut væri æskilegast að „eyru“ við þverunin verði breikkuð svo að kröfur um sýn við þveranir séu uppfylltar.

Gert er ráð fyrir nýju bílastæðahúsi þar sem innkeyrsla er við Flyðrugranda um Meistaravelli. Hér þarf að gæta þess að kröfur um sýn séu uppfylltar og að fremsti partur bílastæðahússins sé flatur svo að ökutæki séu lárétt við útkeyrsluna.

## Kaplaskjólsvogur

Við Kaplaskjólsvog er samsíða húsagata sem sameinar útkeyrslur frá bílastæðum. Milli gatnanna er miðeyja og á henni er mikið um götugögn eins og brunahana og ljósastaura. Miðeyjan gegnir hlutverki gangstíga en er ekki aðlaðandi fyrir gangandi eða hjólandi vegfarendur þar sem umferð er beggja vegna við þau.



**MYND 14** Myndin sýnir Kaplaskjólsvæg í núverandi mynd, göngustíg og „hliðargötu“ við veginn.

Erfitt er að breyta götumynd Kaplaskjólsvegar án þess að hrófla við húsagötum. Hvað varðar aðgengi allra, væri æskilegt að skoða hvort möguleiki sé á að færa til götugögn sem eru í gönguleið. Einhverjar þveranir eru í götunni og þær eru vel tengdar við núverandi gönguleiðir.

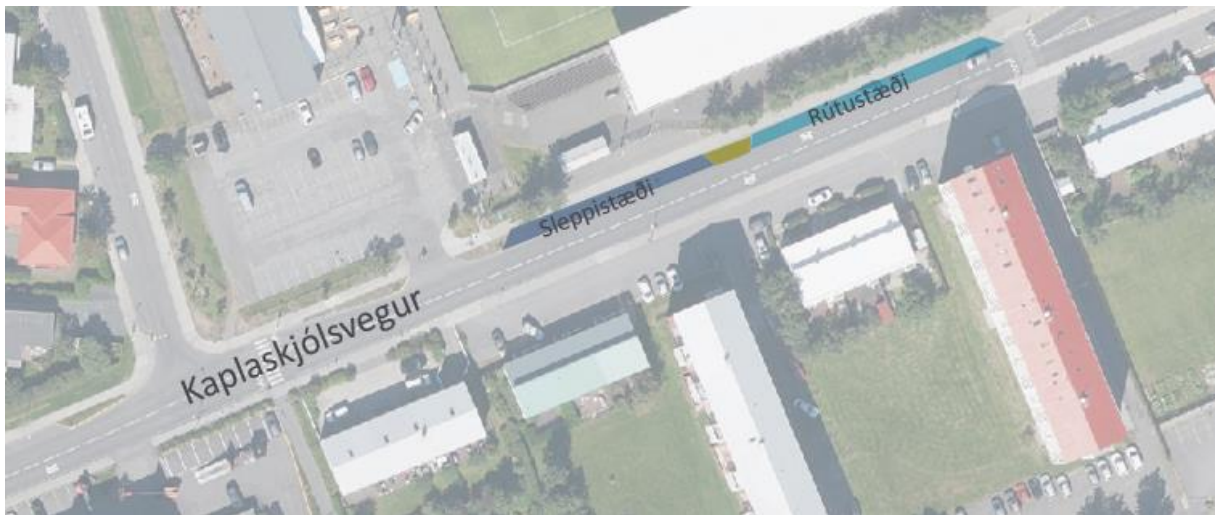
Ásýnd götunnar mun ekki breytast við nýtt skipulag en mikilvægt er að benda á nokkra möguleika til að bæta umferðaröryggið í götunni og hafa áhrif á umferðarsköpun á svæðinu.

Miðeyja er við Kaplaskjólsvæg, rétt eftir að komið er að gatnamótum Flyðrugranda og Kaplaskjólsvegar. Engin þverun er við miðeyjuna en líklegt má telja að þar sé gönguleið í átt að sundlaug Vesturbæjar. Þar væri æskilegt að staðsetja þverun til að tengja betur Sundlaug Vesturbæjar við KR svæðið. Þá þarf að draga miðeyjuna nær gatnamótunum, breikka hana og passa að þverunin sé um 5-6 m frá gatnamótunum. Þverunin hjálpar því einnig til með aðgengi og öryggi til og frá strætóstoppistöð sem er við KR völinn

Til að reyna sporna við mikilli umferð og bæta umferðaröryggi við KR svæðið væri æskilegt að hafa sér sleppistæði fyrir tómsundarútu. Samsíða bílastæði sem eru nær inngangi að íþróttasvæði væri hægt að nýta fyrir það. Svæðið er hentugt því þá er stutt fyrir krakka að fara að inngangi hússins og þau þurfa ekki að þvera neinar götur eða fara yfir bílastæði.

Við nýtt skipulag er mikilvægt að taka tillit til tenginga við núverandi stígakerfi. Þverun á Kaplaskjólsvægi tengir mikið notaða gönguleið og því er mikilvægt að sú þverun haldist á þeim stað sem hún er í dag. Þverun við Frostaskjól er einnig á góðum stað hvað varðar útkeyrslur frá bílastæðum og því er æskilegt að þverunin haldist á þeim stað sem hún er í dag.

Einnig þarf að huga að aðgengi hjólandi vegfarenda og með tilliti til þess fjölda hjólandi sem talið er að muni fara um svæðið væri æskilegt að aðskilja gangandi og hjólandi vegfarendur. Skoða þarf hvort 2,5 m breiður hjólastígur sé mögulegur í götunni en þar sem strætó ekur um götuna væri æskilegt að hún sé ekki mjórri en 6 m. Einnig getur breidd sleppistæða og rútustæða haft áhrif á hversu breið gatan getur verið.



**MYND 15** Myndin sýnir aðgerðir við Kaplaskjólsvetur, Flyðrugranda og Frostaskjól með nýju skipulagi.

## Nesvegur

Í götunni eru samsíða bílastæði beggja vegna götunnar og göngustígar þveraðir af bílum sem koma út frá bílastæðum og litlum botnlöngum. Götukassinn er breiður og væri æskilegt að skoða hvort þar sé hægt að fækka bílastæðum eða mjókka akreinar og setja hjólastíg í götuna. Enn fremur eru nokkur atriði sem má nefna sem geta bætt umferðaröryggið.

Við Nesveg eru tvær gangbrautir en lítil lýsing er við þverun við miðju Nesvegar. Við þá þverun væri æskilegt að setja gangbrautarlýsingu.



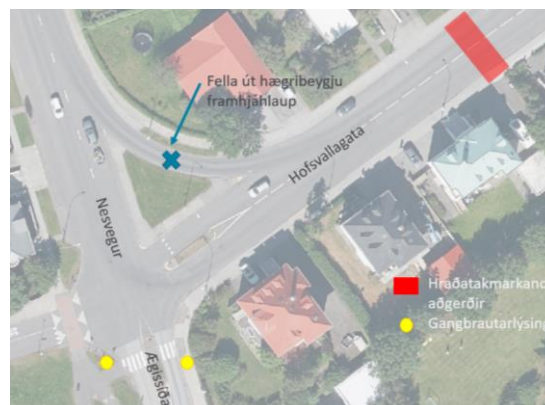
**MYND 16** Mögulegar aðgerðir á Nesvegi.

Við Ægissíðu 102, við N1 bensínstöð, er gangbraut. Gangbrautarlýsing virðist vanta sunnan megin við götuna.

Stutt frá gangbrautinni er tenging við botnlanga og gegnt henni eru tvær aðkomur að bensínstöð. Það er mjög stutt á milli tenginga við götuna og frá tengingunum að gangbrautinni. Þarna er einnig töluverð umferð á annatíma. Vert er að skoða að leyfa einungis innakstur á annarri tengingunni og útakstur á hinn. Til að tryggja lágmarksfjarlægðir á milli tenginga væri æskilegra að innkeyrslan sé nær gangbrautinni og útkeyrslan fjær. Snögg skoðun á akstri stórra bíla með forritinu Autoturn gefa til kynna að útfærslan sé möguleg. Samhliða þessari breytingu væri æskilegt að þrengja akbrautir inn á bílastæðið.

Á Ægissíðu við gatnamót Hofsvallagötu væri æskilegt að skoða hvort unnt sé að loka hægribeygju framhjálaupi til að sporna við hraðakstri akandi vegfarenda. Sunnan við gatnamótin er gangbraut. Líklegt er að þessi gangbraut sé nýtt af börnum/vegfarendum á leið í tómstundir eða útivist á Ægissíðu. Gangbrautin er vel staðsett og sjónlengdir virðast vera góðar. Hins vegar er þörf á gangbrautarlýsingu.

Á Hofsvallagötu, nær Ægissíðu, eru bakkstæði sem þvera göngustíga beggja vegna götunnar. Erfitt er að eiga við það án þess að fara út í miklar breytingar á götusniðinu. Það þarf að ganga nokkuð langt inn Hofsvallagötuna til að geta þverað hana. Góð gönguleið er á milli Hofsvallagötu 57-59 en engin gangbraut eða þverun í framhaldinu. Æskilegt væri að skoða að leggja gangbraut með hraðahindrun út frá þessari göngutengingu.



**MYND 17** Mögulegar aðgerðir við Ægissíðu og Hofsvallagötu.

## Samantekt á umferðaröryggi

Aðgerðirnar eru sértækar fyrir hvern stað en þó gildir í hverfinu öllu að æskilegt væri að skoða staðsetningu samsíða bílastæða við gatnamót og þveranir. Einnig þarf að tryggja að gönguleiðir og tengingar haldist góðar við fyrirhugaða uppbyggingu á KR svæðinu.

Einnig mætti hafa í huga að greiningar á slysum í Reykjavík hafa leitt í ljós að töluverður hluti slysa verða á bílaplönnum. Mörg þeirra eru á gangandi vegfarendum sem eru að ganga til og frá bílastæðum, má því draga þá ályktun að skortur sé á gönguleiðum. Til að sporna við þessu er mikilvægt að í nýju skipulagi KR svæðisins sé gert ráð fyrir gangandi vegfarendum á bílaplönnum og að tekið sé frá rými fyrir þá, minnst 1,8 m en helst 2-2,5 m breiðum gönguleiðum.

- Meistaravellir: Hraðatakmarkandi aðgerðir.
- Flyðrugrandi; tryggja góða sýn við núverandi gangbraut í nýju skipulagi. Æskilegast að „eyru“ við þverunin verði breikkuð svo að kröfur um sýn við þveranir séu uppfylltar. Kröfur um sýn séu uppfylltar við fyrirhugað bílastæðahús og að neðsti partur bílastæðahússins sé flatur svo að ökutæki standi lárétt við opið.
- Kaplaskjólsvegur: Fjarlægja samsíða bílastæði og nýta sem sleppistæði og rútustæði (vegna íþrótta- og tómstundastarfs á svæðinu). Skoða möguleika á hjólastígum.
- Nesvegur: Fækka bílastæðum og gera uppbrot í bílastæði. Bæta gangbrautarlýsingu við austari gangbraut.
- Ægissíða: Gangbrautarlýsing við gangbraut, fækka tengingum í og við bensínstöð.
- Hofsvallagata: Gangbraut með miðeyju við gönguleið. Skoða þarf staðsetningu út frá bílastæðum við nálæg hús (þar sem bifreiðum er bakkað út).

## ALMENNINGSSAMGÖNGUR

Heilt yfir er svæðið vel tengt með tilliti til almenningsamgangna. Góðar tengingar innan hverfisins sem og í næsta nágrenni er forsenda þess að ná markmiðum um breyttar ferðavenjur. Í dag eru þrjár leiðir strætó sem aka við eða í nágrenni svæðisins, þær eru (sjá einnig myndir 18 og 19):

- **Leið 11.** Milli Mjódd og Seltjarnarnes, í gegnum KR-svæðið. Liggur um miðbæinn, m.a. Hlemm og Lækjartorg. Tíðni ferða er eins og er 15 mín á háannatíma og 30 mín utan háannatíma.
- **Leið 13.** Milli Borgarspítalans í Fossvogi og Eiðisgranda (Seltjarnarnes), í gegnum KR-svæðið. Liggur um miðbæinn, m.a. Hlemm og Lækjartorg. Tíðni ferða er eins og er 15 mín á háannatíma og 30 mín utan háannatíma.
- **Leið 15.** Milli Mosfellsbæjar og KR-svæðisins. Liggur um helstu stofnæðar höfuðborgarsvæðisins í gegnum BSÍ og í Vesturbæ Reykjavíkur. Tíðni ferða er eins og er 15 mín á háannatíma og 30 mín utan háannatíma.

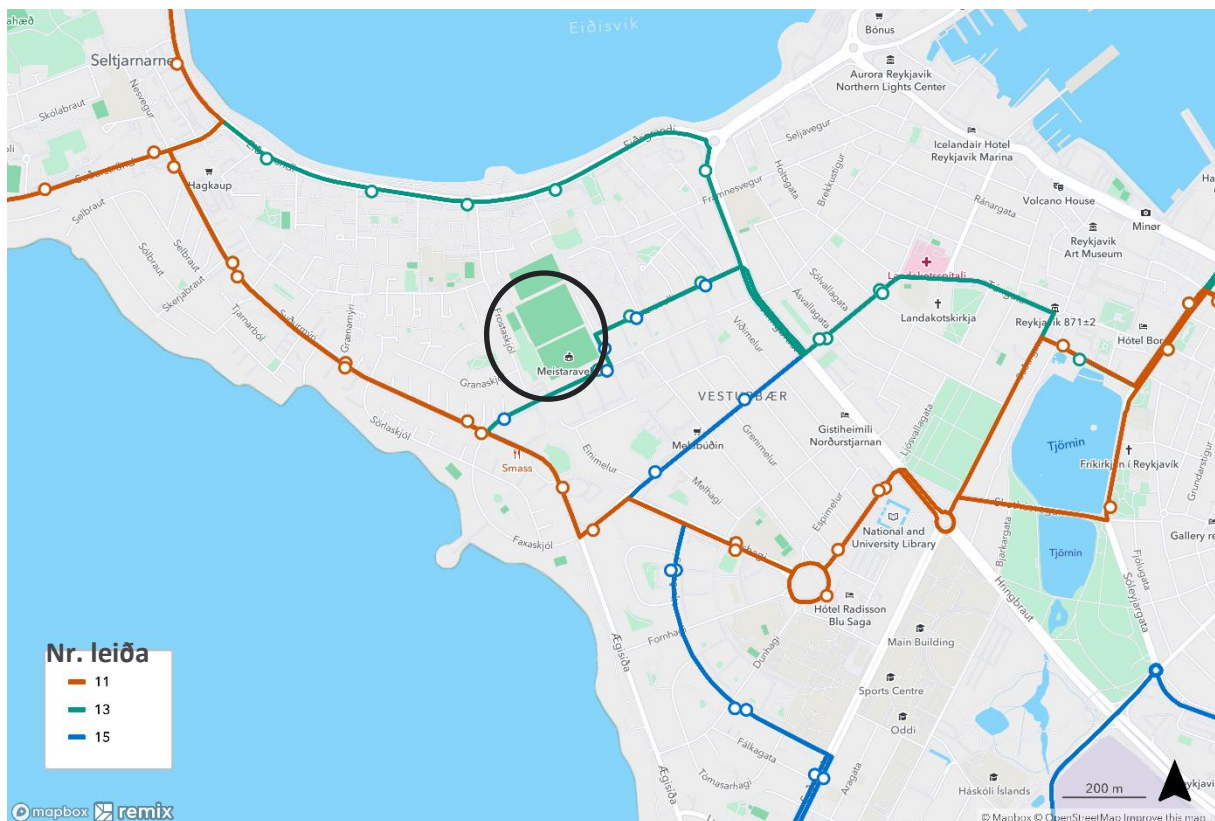
Hafa ber í huga að leiðarkerfi strætó er í endurskoðun en ekki er gert ráð fyrir miklum breytingum á leiðum svæðisins. Fyrsti hluti fyrirhugaðar Borgarlínu mun hafa viðkomu í HÍ og BSÍ og í síðari áföngum er gert ráð fyrir að hún fari að Eiðstorgi. Núverandi leiðarkerfi mun styðja vel við Borgarlínu og að sama skapi mun þjónustustig svæðisins m.t.t. almenningssamgangna aukast. Biðstöðvar í næsta nágrenni skipulagssvæðisins eru eftirfarandi:

- KR: Við Kaplaskjólsvæg.
- Flyðrugrandi.
- Meistaravellir/Flyðrugrandi.
- Meistaravellir/Grandavegur.
- Kaplaskjólsvegur/Ægissíða.
- Keilugrandi.
- Boðagrandi.

Aðgengi að biðstöðum, s.s. stígar og annað eru veigamikill þáttur til að gera almenningssamgöngur aðlaðandi valkost. Almennt eru tækifæri til að bæta gæði biðstöðva þar sem t.d. eru ekki alls staðar yfirbyggð skýli og aðgengi ekki ávallt eins og best er á kosið. Myndir 18 og 19 sýna strætóleiðir sem liggja um svæðið sem og biðstöðvar í nágrenni þess.



**MYND 18** Til vinstri, svæði innan höuðborgarsvæðisins sem eru með minna en 400 m á næstu biðstöð. Uppbyggingarsvæðið er táknað með rauðum hring á myndinni og eins og sést er það minna en 400 m frá næstu biðstöð. Til hægri, leiðir strætó og biðstöðvar við uppbyggingarsvæðið (rauður flötur).



**MYND 19** Yfirlit strætóleiða (litaðar línur) og biðstöðva (hvítir hringir) við skipulagssvæðið (svartur hringur).

Miðað við uppbyggingu deiliskipulagsins má gera ráð fyrir að allt að 50 farþegar almenningssamgangna fari um stoppistöðvar við Kaplaskjólsvog og Eiðsgranda á stærstu klukkustund. Með tilliti til 15 mín tíðni almenningssvagna og að 2 vagnar ganga um svæðið, má því gera ráð fyrir að allt að 7 farþegum að bíða við stoppistöðvarnar hverju sinni. Þá er ekki meðtalið þeir vegfarendur sem nú þegar nýta sér almenningssamgöngur. Með tilliti til þess að um 7 farþegar eða fleiri geti verið að bíða við stoppistöðvarnar á hámarksklukkustund, er æskilegt að huga að stærð biðsvæðis og skýlis.

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 deiliskipulagsins (á Kaplaskjólsvogi og Meistaravöllum):

- Sameiginleg breidd biðsvæði, gangsvæðis og inn/útgangs sé minnst 3 m breitt (biðsvæði meðtalið).
- Lengd biðsvæðis/stoppistöðvar sé minnst 26 m.
- Svæðið er upphækkað upp í minnst 18 cm til að gæta að góðu aðgengi inn og út úr vögnum.
- Gætt er að leiðarlínunum og aðvörunarflötum til og frá biðskýlis.
- Skýli séu við stoppistöðvar með góðri lýsingu, setaðstöðu, rauntímaupplýsingum og mögulega miðasjálfsölum.
- Hjólastæði séu fyrir hjól og deilifarartæki.

Með tilliti til væntanlegs umferðarmagns sem fer um Kaplaskjólsvog vegna uppbyggingar er mælt með að almenningsvagnar stöðvi í götunni (ekki vasar). Til að auka öryggi farþega væri æskilegt að miðeyjur séu við stoppistöðvar svo ökumenn freistist ekki til að aka fram úr vögnunum.

| ÁDT                                                                                                                                                                                                                               | Hastighet       |                     |                     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|---------------------|---------------------|
|                                                                                                                                                                                                                                   | 30, 40, 50 km/t | 60, 70 km/t         | 80 km/t**           |
| < 1500                                                                                                                                                                                                                            | Kantstopp       | Kantstopp/busslomme | Kantstopp/busslomme |
| 1500-4000                                                                                                                                                                                                                         | Kantstopp       | Kantstopp/busslomme | Busslomme           |
| 4000-12000                                                                                                                                                                                                                        | Kantstopp       | Busslomme           | Busslomme           |
| > 12000                                                                                                                                                                                                                           | Busslomme*      | Busslomme           | På rampe/busslomme  |
| * Ved 4-feltsveg kan det bygges kantstopp ved 30, 40, og 50 km/t også ved trafikkmengder over 12000. Der det er kollektivt kan det bygges kantstopp også uafhængig af ÁDT på vejen. Her er det antallet busser som er avgjørende. |                 |                     |                     |
| ** Ved hastighet 90 km/t bør busslomme bygges med refuge.                                                                                                                                                                         |                 |                     |                     |

**MYND 20** Forsendur fyrir vali af stoppistöð. Með tilliti til umferðarmagns á Kaplaskjólsvogi (ÁDU 4.000) er æskilegt að strætó stöðvi í götunni.

Í umfjöllun um almenningssamgöngur er áhugavert að líta til niðurstöður ferðavenjukönnunar frá árinu 2019 þar sem þeir sem ekki nýta sér reglulega almenningssamgöngur voru spurðir um ástæða þess. Tæplega helmingur þeirra sem nýta sér sjaldan eða aldrei strætó töldu kerfið og skilvirkni þess ekki vera nægjanlegt (einungis svarendur sem hafa búsetu í Vesturbæ). Gefur það hugmynd um að tækifæri felast í að gera almenningssamgöngur meira aðlaðandi til að stuðla að breyttum ferðavenjum, t.d. með bættu aðgengi og útfærslu biðstöðva. Eins og fyrr segir geta almenningssamgöngur með hátt þjónustustig, þ.e. hærri tíðni en 15 mín, verið veigamikill þáttur til að auka hlutdeild vistvænna ferða og þannig draga úr þörf fyrir landsvæði fyrir umferðartengda innviði.

## FJÖLDI BÍLA- OG HJÓLASTÆÐA

Í dag eru um 107 bílastæði innan skipulagssvæðisins. Þar af eru 44 bílastæði við norðvestur hluta þess, um 48 stæði við suðurenda, þar sem gegnið er inn í íþróttastöðu KR og 15 stæði við Kaplaskjólsvog (samsíða aksturstefnum). Auk þess sem stæði í næsta nágrenni eru nýtt vegna starfsemi svæðisins, s.s. við Flyðrugranda og Grandaskóla (o.fl. stæði sem tilheyra borgarlandi). Á það sérstaklega við um þegar stærri viðburðir eiga sér stað á KR svæðinu. Nákvæmar upplýsingar varðandi fjölda hjólastæði liggja

ekki fyrir en hjólarekkar eru við bílastæði og inngang á KR svæðið. Í gildandi deiliskipulagi er gert ráð fyrir 124 bílastæðum (auk stæða við Flyðrugranda sem er utan skipulagssvæðisins) en ljóst er að samhliða breytingum á svæðinu í gegnum árin hefur þeim fækkað.

Fyrirkomulag og fjöldi bílastæða mun taka breytingum vegna fyrirhugaðar uppbyggingar. Til stendur að byggja yfirbyggð bílastæði á jarðhæð samhliða fyrirhugaðri íbúðabyggð en hefur einnig möguleika að samnýtast með annarri starfsemi. Ef litið er til uppbyggingaráforma m.t.t. leiðbeininga Reykjavíkurborgar um fjölda bíla- og hjólastæða má sjá að eftirfarandi viðmið gilda fyrir íbúðarbyggð:

**TAFLA 6** Viðmið um fjölda bíla- og hjólastæði úr leiðbeiningum Reykjavíkurborgar fyrir íbúðarbyggð.

| ÍBÚÐIR           |          | BÍLASTÆÐI – 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                 |        |            |

Gert er ráð fyrir að meginhluti íbúða sé 2 og 3 herbergja (90% með jafnt hlutfall 2 og 3 herbergja) en að um 10% íbúða séu 4 herbergja. Út frá þeim forsendum eru viðmið að jafnaði um 0,64 stæði á íbúð og að hámarki rúmlega 0,9 stæði. Þegar kemur að annarri uppbyggingu á svæðinu er helst litið til smærri verslana, skrifstofuhúsnæði og svæði undir íþróttir og tómstundir. Viðmið í leiðbeiningum Reykjavíkurborgar varðandi fjölda stæða fyrir slíka starfsemi er eftirfarandi:

**TAFLA 7** Viðmið um fjölda bíla- og hjólastæði úr leiðbeiningum Reykjavíkurborgar fyrir aðra starfsemi.

| ÖNNUR LANDNOTKUN              | BÍLASTÆÐI - SVÆÐI I    |                       | HJÓLASTÆÐI                |
|-------------------------------|------------------------|-----------------------|---------------------------|
| Tegund                        | Viðmið                 | Hámark                | Lágmark                   |
| Matvöruverslun/almenn verslun | 1 á 100 m <sup>2</sup> | 1 á 65 m <sup>2</sup> | 1.75 á 100 m <sup>2</sup> |
| Skrifstofur                   | 1 á 200 m <sup>2</sup> | 1 á 75 m <sup>2</sup> | 2.5 á 100 m <sup>2</sup>  |
| Íþróttir og tómstundir        | 1 á 250 m <sup>2</sup> |                       | 22.5 á 100 m <sup>2</sup> |

Með ofangreindum forsenda er mögulegt að meta fjölda bíla- og hjólastæða uppbyggingarinnar í heild sinni á eftirfarandi hátt:

**TAFLA 8** Áætlaður fjöldi bíla- og hjólastæði vegna fyrirhugaðar uppbyggingar á KR svæðinu.

| UPPBÝGGING           |        |           | BÍLASTÆÐI  |            | HJÓLASTÆÐI |
|----------------------|--------|-----------|------------|------------|------------|
| Tegund               | Fjöldi | Fermetrar | Viðmið     | Hámark     | Lágmark    |
| Íbúðir               |        |           |            |            |            |
| Íbúar                | 100    | 9.681     | 64         | 89         | 200        |
| Gestir               |        |           | 10         |            |            |
| Þjónusta             |        | 4.965     |            |            |            |
| Verslun              |        | 2.483     | 25         | 39         | 62         |
| Skrifstofur          |        | 2.483     | 13         | 34         | 44         |
| Íþróttar             |        | 9.034     | 37         |            | 37         |
| Íþróttar - núverandi |        | 6.212     | 25         |            | 25         |
| <b>Samtals</b>       |        |           | <b>174</b> | <b>234</b> | <b>368</b> |

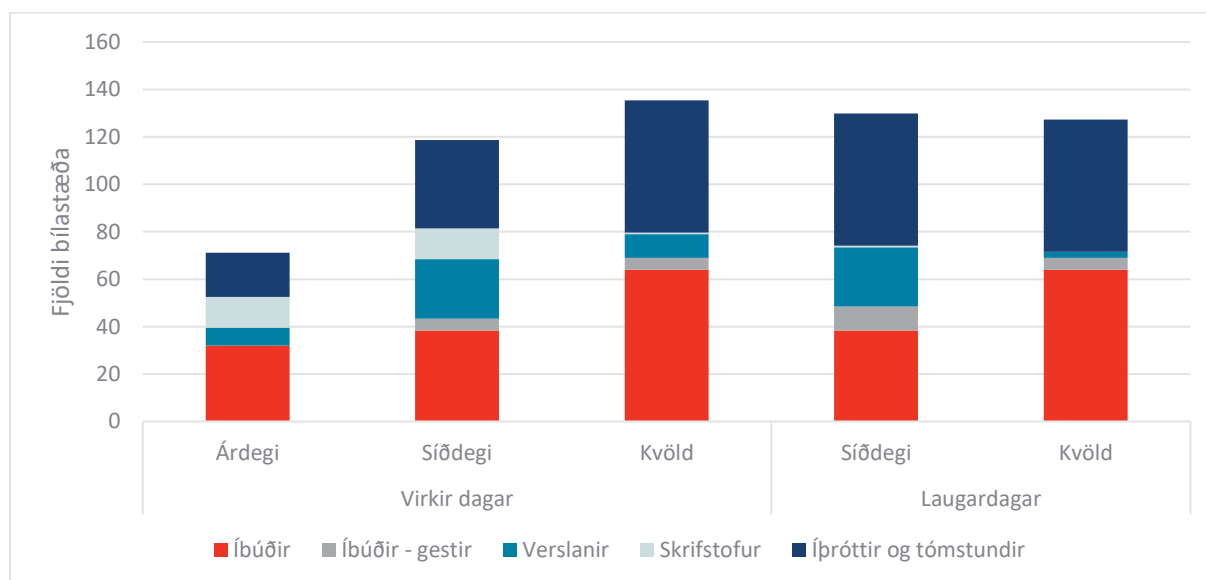
Ef litið er til leiðbeininga Reykjavíkurborgar um fjölda bíla- og hjólastæða vegna fyrirhugaðrar uppbyggingar ætti fjöldi stæða að vera 174-234 (lægri talan er viðmið en hærri hámark). Með viðeigandi aðgerðum er unnt að draga úr fjölda bílastæða (sjá umfjöllun í framhaldi).

Við endanlegu ákvörðun um fjölda bílastæða þarf að taka tillit til hinu ýmsu þátta sem geta haft áhrif á eftirspurn bílastæða á svæðinu. Má þar t.d. nefna aðgengi að almenningssamgöngum, samnýtingu bílastæða, aðgengi að deililausnum, gæði innviða fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur og innleiðingar samgöngustefna. Einna helst felast möguleikar til að draga úr fjölda bílastæða með því að stuðla að samnýtingu. Er það einkum heppilegt í tilfelli blandaðrar byggðar, líkt og áætluð er á KR svæðinu. Almenn er talað um að minnka megi fjölda bílastæða um 15-20% með hagkvæmri samnýtingu en mögulega enn frekar. Með forsendum leiðbeininga Reykjavíkurborgar má með samnýtingu á uppbyggingarsvæðinu fækka viðmunarfjölda stæða úr 174 í 135 eða um 39 stæði:

**TAFLA 9** Fjöldi stæða m.t.t. samnýtingar.

| TEGUND HÚSNÆÐIS  | VIRKIR DAGAR |            |            | LAUGARDAGAR |            |
|------------------|--------------|------------|------------|-------------|------------|
|                  | Árdegi       | Síðdegi    | Kvöld      | Síðdegi     | Kvöld      |
| Íbúðir           | 32           | 38         | 64         | 38          | 64         |
| Íbúðir - gestir  | 0            | 5          | 5          | 10          | 5          |
| Matvöruverslanir | 8            | 25         | 10         | 25          | 3          |
| Skrifstofur      | 13           | 13         | 1          | 1           | 0          |
| Íþróttavellir    | 19           | 37         | 56         | 56          | 56         |
| <b>Samtals</b>   | <b>71</b>    | <b>119</b> | <b>135</b> | <b>130</b>  | <b>127</b> |

Mest eftirspurn eftir stæðum er á kvöldin á virkum dögum og síðdegis um helgar, þ.e. utan hefðbundins vinnutíma. Sá má dreifingu áætlaðrar bílastæðanotkunar á svæðinu eftir dögum og tímum dags á eftirfarandi stöplariti:



**MYND 21** Dreifing bílastæðaþarfar milli og innan daga.

Enn fremur gerir Reykjavíkurborg kröfu um að uppbygging með 100 eða fleiri íbúðum taki frá að lágmarki 1 bílastæði fyrir þjónustu deilibíla. Því er áætlað að 1-2 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 er að eitt deilistæði geti komið í stað 3-5 stæða fyrir einkabíla. Ef gert er ráð fyrir fullri samnýtingu er talið ráðlagt að fækka stæðum í samræmi við neðri mörk (og aðeins gert ráð fyrir einu stæði). Auk þess má benda á að þjónusta deilibíla sé, að minnsta kosti ekki enn, mikið nýtt og að ekki hafi nægileg reynsla skapast af notkun slíkra þjónusta hérlandis. Er því áætlaðir bílastæðafjöldi á svæðinu 132 þar sem að minnsta kosti eitt stæði er tekið frá fyrir þjónustu deilibíla og gert er ráð fyrir samnýtingu bílastæða.

Enn fremur er mögulegt að fækka stæðum ef þjónusta og aðgengi að almenningssamgöngum á skipulagssvæðinu er gott. Þá er litið til eftirfarandi viðmiða fyrir uppbyggingarsvæði innan svæðis I, líkt og á við um KR-svæðið:

- Mögulegt er að fækka bílastæðum um 10% ef uppbygging er innan 400-600 m göngufæris við tvær biðstöðvar sem veita aðgengi að tveimur leiðum með gott/hátt þjónustustig almenningssamgangna.

Skilgreining á háu þjónustustigi er tíðni vagna með fleiri 10 ferðir á klukkustund á háannatíma (þ.e. að vagn komi á a.m.k. 6 mínútna fresti) og á góðu þjónustustigi er tíðni vagna með 4-10 ferðir á klukkustund á háannatíma (þ.e. að vagn komi á a.m.k. 15 mínútna fresti). Eins og sjá má í umfjöllun um almenningssamgöngur á það við um fyrirhugað uppbyggingarsvæði. Er þá mögulegt að fækka stæðum um 10% eða um 12 stæði og því áætlaður bílastæðafjöldi á svæðinu 120 þar sem gert er ráð fyrir fullri samnýtingu, stæði fyrir deilibíla og fækkun vegna aðgengi að almenningssamgöngum.

Varðandi staðsetningar bílastæða er talið æskilegt að dreifa þeim á hagkvæman hátt um uppbyggingarsvæðið, líkt og gert er ráð fyrir í fyrirhuguðum skipulagsáformum. Með slíku fyrirkomulagi má ganga úr skugga um þau samnýtist sem best. Auk þessara stæða er gert ráð fyrir stæðum fyrir rútur og til að losa/sækja farþega við Kaplaskjólsvæg. Nýtast þau t.d. tómstundarútum sem aka börnum til og frá svæðinu.

Fjöldi bílastæða í skipulaginu byggir á fyrrgreindu mati og er hugmynd þess að styðja við aðgerðir til þess að draga úr notkun bílastæða, s.s. samnýtingu, góðri tengingu almenningssamgangna, þjónustu deililausna o.s.frv. Í skipulagsáætlunum er hugað að mismunandi notkunargildum bílastæða, þ.e. bílastæðum fyrir hreyfihamlaða, svæðum fyrir vöruflutninga, losun farþega o.s.frv. Gert er ráð fyrir að fjöldi bílastæða fyrir hreyfihamlaða séu í samræmi við leiðbeiningar Mannvirkjastofnunar, fyrir íbúðarbyggð, íþróttamannvirki og verslun og þjónustu. Nýttar eru upplýsingar um útfærslu þeirra, þ.e. stærðar og staðsetningu m.t.t. innganga úr leiðbeiningunum.

Hjólastæðum má skipta í tvo flokka, annars vegar langtímastæði þar sem gert er ráð fyrir að hjólum sé lagt í yfir 4 klst. og hins vegar 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 á meðan aðgengi er mikilvægara fyrir skammtímasvæði. Æskilegt er að langtímastæði séu í yfirbyggðum læstum geymslum. Við vinnustaði og íbúðir skal gera ráð fyrir langtímastæðum en vegna íþróttar og tómstunda er fremur litið til skammtímastæða. Heildarfjöldi hjólastæða tekur mið af leiðbeiningum Reykjavíkurborgar og er miðað við tvö stæði fyrir hverja íbúð en fjöldi fyrir verslun og þjónustu er breytilegur eftir starfsemi. Samhliða uppbyggingaáformum er talin þörf á um 370 hjólastæðum eins og sjá má í töflu 8. Að því gefnu að öll stæði fyrir íbúðarbyggð séu langtímastæði auk helmingssvæða fyrir skrifstofur og verslana en önnur skammtímastæði, er metið að þörf sé á um 225 langtímastæðum og

155 skammtímastæðum. Ráðlagt er að hámarks fjarlægð skammtímahjólasteræða sé um 100 metrum frá inngöngum.

Varðandi staðsetningar hjólasteræði er ekki tekin endanleg ákvörðun á deiliskipulagsstigi en settar eru fram hugmyndir um ákjósanlegar staðsetningar. Lagt er til að gert sé ráð fyrir hjólasteræðum við aðalinnganga að mannvirkjum auk þess sem að stærra hjólasteræði sé staðsett við aðkomu að Flyðrugranda. Fyrir íbúa og starfsfólk er mögulegt að staðsetja hjólasteræði í fyrirhuguðum yfirbyggðum bílaskýlum á jarðhæð. Samantekt á umfjöllun um bíla- og hjólasteræði má finna í eftirfarandi töflu:

**TAFLA 10** Samantekt á fjölda bíla- og hjólasteræða.

| AÐGERÐ                                               | BÍLASTÆÐI  | HJÓLASTÆÐI |
|------------------------------------------------------|------------|------------|
| Fjöldi stæræða fyrir íbúðir                          | 74         | 200        |
| Fjöldi stæræða fyrir þjónustu                        | 38         | 106        |
| Fjöldi stæræða fyrir íþróttastöðu                    | 62         | 62         |
| <b>Samtals miðað við almennar forsendur</b>          | <b>174</b> | <b>368</b> |
| Samnýting – fækkun um 39 stærði                      | 135        | -          |
| Deilistærði – fækkun um 3 stærði                     | 132        | -          |
| Aðgengi að almenningssamgöngum – fækkun um 12 stærði | 120        | -          |
| <b>Niðurstaða</b>                                    | <b>120</b> | <b>368</b> |

## 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 bílastærðafjölda. Í dag er aðgengi að deiliörflæðisfararmátum á svæðinu góð þar sem uppbyggingin er innan þjónustusvæðis allra slíka þjónusta. Innviðir fyrir hjólandi og gangandi vegfarendur, sér í lagi hjólandi, eru að auki heppilegar til að styðja við notkun slíkra ferðamáta. Við skipulagsvinnu þarf fjöldi og fyrirkomulag hjólasteræða 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 örflæðisfararmáta, bæði sem hluti deililausna og í einkaeigu.

## SAMGÖNGUSTEFNA

Samgöngustefnur eru einn þeirra þátta sem geta stutt við aukna hlutdeild vistvænna ferða. Þær ná til samansafn aðgerða sem stuðla að því að fleiri ferðir séu farnar með vistvænum fararmátum, s.s. gangandi, hjólandi og með almenningssamgöngum. Markmið þeirra er að hafa áhrif á ferðahegðun fólks, viðhorf þess til ferðamáta og að draga úr ferðaþörf. Þær aðgerðir sem eru til umfjöllunar í samgöngumatinu er til þess fallnar að styðja við samgöngustefnu svæðisins. Enn fremur er lagt til að uppbyggingaraðilar krefjist þess að fyrirtæki innan svæðisins geri samgöngusamninga við starfsfólk sitt.

## 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 viðburðir, s.s. tónleika og aðrar skemmtanir og upptakur. Yfirleitt er um að ræða viðburði sem standa yfir í nokkrar klukkustundir og skapa umtalsverða umferð. Ljóst er að við slíkar aðstæður getur umferð við og um svæðið og næsta nágrennis orðið umtalsverð og reynt á afkastagetu innviða.

Lagt er til að umsjónaraðilar KR og Reykjavíkurborgar hafi til taks áætlun sem miðar að því að stjórna umferð og notkun innviða svæðisins þegar stærri viðburðir fara fram. Á það t.d. við um hvar gestir geti lagt bifreiðum, hvaða fararmáttar eru heppilegir til að komast að svæðinu o.s.frv. Með viðeigandi skipulagi og upplýsingagjöf má lágmarka álag sem viðburðir hafa á innviði og þjónustustig gatnakerfisins. Gestir geta verið hvattar til að nýta sér vistvæna ferðamáta til þess að nálgast 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 stærri viðburðir fara fram (stæði í borgarlandi). Að auki ætti að skoða á að breyta ljósastýringum nærliggjandi gatnamóta til þess að greiða fyrir samgöngum til og frá svæðisins þegar viðburðir fara fram.

## AÐKOMA NEYÐARBÍLA

Gert hefur verið ráð fyrir greiðu aðgengi neyðarbíla að öllum hlutum svæðisins í fyrirhuguðum skipulagsáætlunum í samræmi við skipulagsreglugerð. Mikilvægt er að aðgengi að öllum íþróttamannvirkjum og leikföngum sé gott þar sem slys og óhöpp er óhjákvæmilegur fylgifiskur íþróttastarfsemi.

## VÖRUFLUTNINGAR

Verslunarstarfsemi sem og önnur nýting svæðisins mun óhjákvæmilega leiða til vöruflutninga. Ekki er talið að slík umferð verði umfangsmikil en hafa þarf í huga hvernig og hvenær ákjósanlegast er að háttu fyrirkomulagi þeirra, t.d. með tilliti til annarrar starfsemi og umferðar á svæðinu. Með stýringu vöruflutninga um svæðið má auka umferðaröryggi auk þess að lágmarka álag á háannatímum. Sér í lagi ber að lágmarka eins og kostur er vöruflutninga á meðan börn og ungmenni eru að koma og yfirgefa svæðið. Þ.e. æskilegt væri að móttaka aðfanga sé skipulögð utan þess tíma sem hámarksfjöldi barna og unglunga er á svæðinu.

## NIÐURSTÖÐUR OG UMRÆÐUR

Samgöngumatið er unnið samkvæmt leiðbeiningum Reykjavíkurborgar þar sem fyrirhuguð er umfangsmikil uppbygging á svæðinu. Vinna þarf samgöngumat hvort sem um ræðir enduruppbyggingu eldri svæða eða ný hverfi. Markmið Reykjavíkurborgar er að auka hlutfall ferða sem farnar eru með vistvænum ferðmátum, tryggja öryggi vegfarenda ólíkra ferðarmáta og auka skilvirkni samgöngukerfisins. Til þess að ná þeim markmiðum er árangurríkast er að beita samspili aðgerða sem draga úr kostum þess að nota einkabíl og að 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. almenningssamgangna, gangandi og hjólandi sé eins gott og mögulegt er. Skipulagsstefnur líkt og blönduð byggð geta þess að auki haft mikil áhrif á ferðavenjur og ferðmátaval, því er uppbyggingin í samræmi við hugmyndir um breyttar ferðavenjur og stuðlar að notkun vistvænna ferðamáta.

Staðsetning KR svæðisins hentar vel til þess að ná þeim markmiðum og hafa niðurstöður ferðavenjukannanna sýnt fram á að fjöldi ferða sem farnar eru með vistvænum ferðmátum eru nú þegar hærra en gengur og gerist á höfuðborgarsvæðinu. Uppbyggingin er talin skapa um 4.000 ferðir daglega og með núverandi ferðavenjukönnun og tækifæra til að styðja við aukna hlutdeild vistvænna ferðamáta er metið að um helmingur þeirra séu farnar á bíl. Enn frekari tækifæri felast í að styðja við vistvæna ferðamáta til framtíðar, t.d. með bættu aðgengi að biðstöðvum almenningssamgangna og tengingum fyrir gangandi og hjólandi. Einnig skal líta til annarra lausna sem er að ryðja sér til rúms, s.s. örflæðisfararmáta, bæði sem hluti deililausna og í einkaeigu. Öryggi er einnig lykilþáttur í því að gera vistvæna ferðamáta ákjósanlega. Með tilliti til þess voru helstu gönguleiðir skoðaðar og lagðar til eftirfarnadi aðgerðir sem ættu að auka öryggi og aðgengi óvarinna vegfarenda:

- Meistaravellir: Hraðatakmarkandi aðgerðir.
- Flyðrugrandi; tryggja góða sýn við núverandi gangbraut í nýju skipulagi. Æskilegast að „eyru“ við þverunin verði breikkuð svo að kröfur um sýn við þveranir séu uppfylltar. Kröfur um sýn séu uppfylltar við fyrirhugað bílastæðahús og að neðsti partur bílastæðahússins sé flaturlaga svo að ökutæki standi lárétt við opið.
- Kaplaskjólsvegur: Fjarlægja samsíða bílastæði og nýta sem sleppistæði og rútustæði (vegna íþróttar- og tómstundastarfs á svæðinu). Skoða möguleika á hjólastígum.
- Nesvegur: Fækka bílastæðum og gera uppbrót í bílastæði. Bæta gangbrautarlýsingu við austari gangbraut.
- Ægissíða: Gangbrautarlýsing við gangbraut, fækka tengingum í og við bensínstöð.
- Hofsvallagata: Gangbraut með miðeyju við gönguleið. Skoða þarf staðsetningu út frá bílastæðum við nálæg hús (þar sem bifreiðum er bakkað út).

Í samgöngumatinu var fjöldi bíla- og hjólastæða metinn og samkvæmt forsendum úr leiðbeiningum Reykjavíkurborgar eru 120 bílastæði og 368 hjólastæði talin hæfilegt magn á svæðinu en þá er gert ráð fyrir samnýtingu stæða sem og að deilipjónustur geti dregið úr bílastæðum. Einnig er stæðum fækkað vegna góðrar tengingar við almenningssamgöngur með gott þjónustustig. Auk þeirra eru samsíða bílastæði í götum eins og kostur er og þau notuð sem sleppistæði fyrir tómstundarútur og til að losa/sækja farþega.

Í umfjöllun 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. Einnig er lagt til að lagðar verði ákveðna hömlur á komu aðfanga þannig að vöruflutningabílar séu ekki á svæðinu þegar mikill fjöldi barna og annarra gesta er á svæðinu.

## HEIMILDIR

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

Gallup. 2017. Ferðavenjukönnun meðal íbúa höfuðborgarsvæðisins október-nóvember 2017. Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu og Vegagerðin. Reykjavík.

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

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

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

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

Reykjavíkurborg. 2021. Borgarvefsjá. Sótt þann 11. ágúst 2021 af: <https://reykjavik.is/thjonusta/borgarvefsja>

Reykjavíkurborg. 2003. Deiliskipulag, Frostaskjól, Kaplaskjólsvegur, Flyðgruandi. T. Ark, teiknistofan ehf.

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