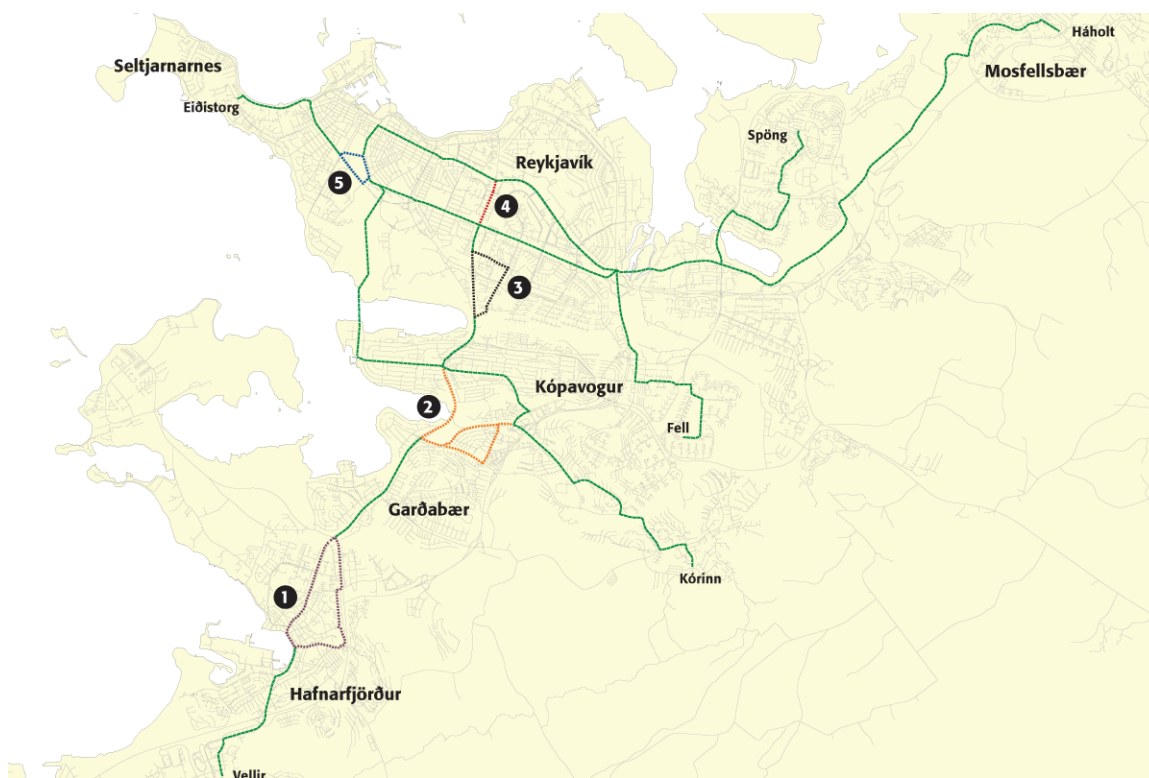


1.3 Stefna í svæðisskipulagi og aðalskipulagi

1.3.1 Svæðisskipulag Höfuðborgarsvæðisins 2015 – 2040.

Svæðisskipulagsnefnd höfuðborgarsvæðisins hefur samþykkt samhljóða að unnið skuli að uppbyggingu hágæða almenningssamgöngukerfis, Borgarlínunni, sem samtengir samgöngur sveitarfélaga á Höfuðborgarsvæðinu. Þegar hefur verið kynnt lýsing fyrir verkefnið, skv. skipulagslögum. Þar kemur fram:

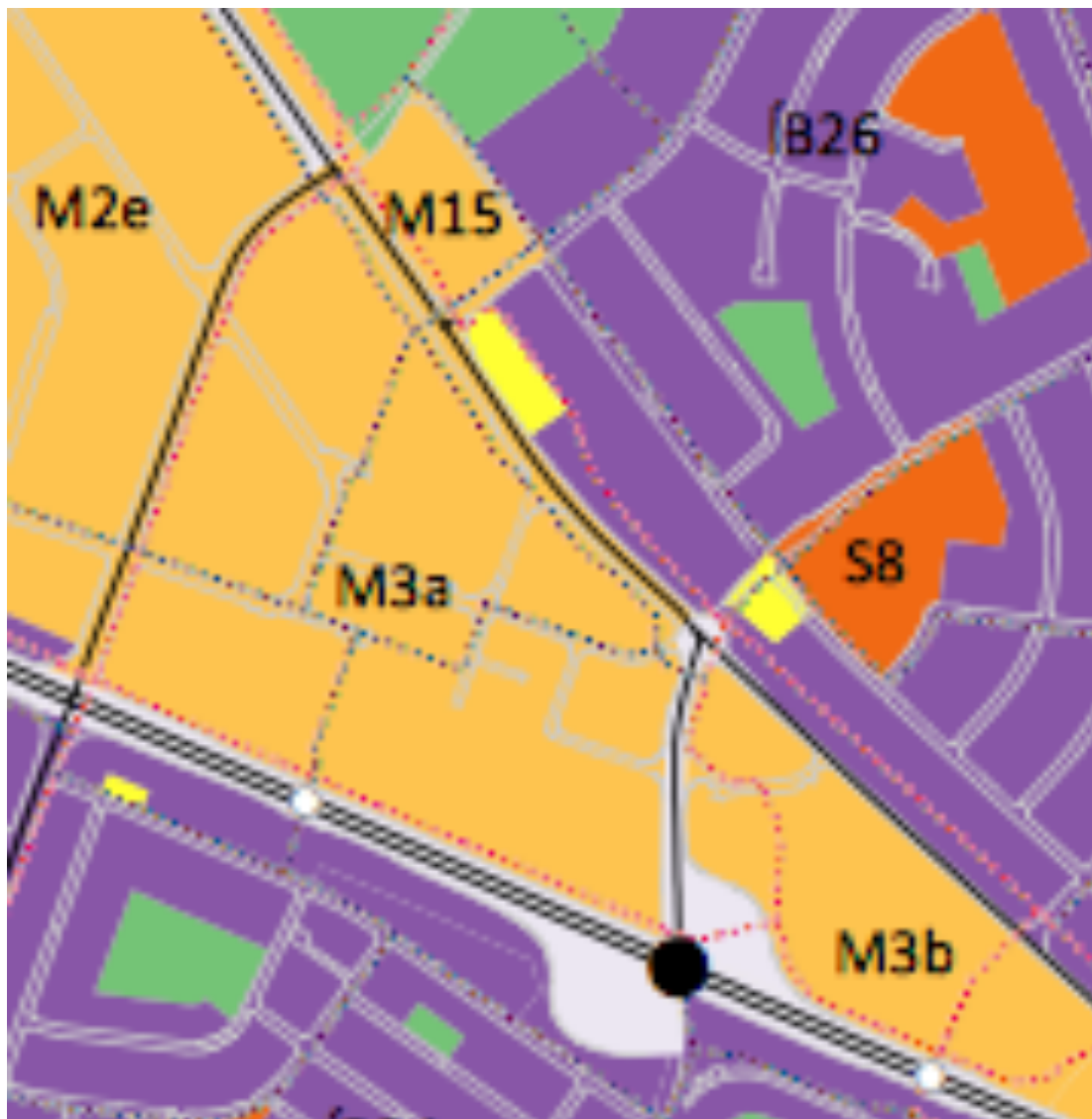
“Borgarlínan er forsenda þess að sveitarfélögin geti þétt byggð í miðkjörnum og við línuna og vaxið án þess að brjóta nýtt land undir byggð utan skilgreindra vaxtarmarka. Með Borgarlínu verður hægt að byggja hagkvæmari rekstrareiningar með að byggja þéttari byggð t.d. með því að hafa færri bílastæði.”



Mynd 3 Vinnslutillögur skipulags Borgarlínu skv. valkostagreiningu sem Samband sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu (SSH) lét vinna.

1.3.2 Aðalskipulag Reykjavíkur 2010 – 2030.

Skeifan er þróunarsvæði í aðalskipulagi og landnotkun rammaskipulagssvæðis Skeifunnar er miðsvæði M3a og þróunarsvæði Þ51. Markmið og áherslur varðandi þéttingu byggðar, eflingu vistvænna samgangna, borgarmiðað gatnakerfi, grænu borgina og skapandi borg eru settar fram í aðalskipulagi. Um Þ51, M3a Skeifan segir m.a. að gert sé ráð fyrir verslun og þjónustu, skrifstofum og íbúðum. Áhersla er á 4–6 hæða samfellda byggð, heildstæðar götumyndir og borgarmiðað gatnakerfi. Á skipulagssvæðinu, sem er tæplega 20 ha að stærð, er samkvæmt aðalskipulagi gert ráð fyrir allt að 85 þúsund fermetra aukningu húsnæðis, þar af um 500 íbúðir. Sú tala hefur hins vegar hækkað í 750 íbúðir samkvæmt Húsnæðisáætlun Reykjavíkurborgar, sem nýlega var samþykkt.



Mynd 4 Aðalskipulag Reykjavíkur 2010 – 2030

1.4 Skipulagsforsendur í lýsingu skipulagsfulltrúa

Í lýsingu skipulagsfulltrúa er gert ráð fyrir svo kölluðu sjálfsprottnu skipulagi með áherslu á rúma byggingarreiti um núverandi húsnæði og leiðbeinandi skýringarmyndir um uppbyggingu, en bundnum skilmálum og byggingarlínum við borgargötur og rými. Svæðið fái að þróast og byggjast upp á grunni þess skipulags og að frumkvæði einstakra lóðarhafa og óska þeirra um tímasetningu. Líta skal til staðaranda við uppbyggingu í hverfinu.

Áhersla er á u.þ.b. sex hæða samfellda, heildstæða borgarbyggð við Suðurlandsbraut sem lækkar er sunnar dregur í allt að fjórar hæðir. Nýtt atvinnuhúsnæði er ráðgert ríflega 35 þúsund fm. Gert er ráð fyrir

íbúðum á efri hæðum húsa og verslun og þjónusta á neðri hæðum samkvæmt nánari skilgreiningu. Tryggt verði fjölbreytt framboð íbúðagerða fyrir alla félagshópa sbr. markmið aðalskiplags um húsnæði fyrir alla. Skeifan tilheyrir skólahverfi Háaleitisskóla, en aðrir skólar eru þó nær. Gera þarf ráð fyrir nýjum leikskóla sem getur tekið við börnum sem flytjast á svæðið. Skoða mætti svæði sunnan Goðheimablokka, austan bensinstöðvar fyrir nýja leikskólalóð. Sjá einnig umsögn skóla- og frístundasviðs dags. 28. febrúar 2017.

Lögð er áhersla á borgarmiðað gatnakerfi, gæði almenningssýma og vistvænar samgöngur og verði fjöldi bílastæða og hjólastæða í samræmi við það. Skipulagssvæðið er á bílastæðasvæði 2 skv. aðalskiplagi þar sem bílastæðakröfur eru að hámarki 1 stæði/50fm atvinnuhúsnæðis og 1 stæði/120fm íbúðarhúsnæðis og 0,2 stæði/námsmannaíbúð að hámarki. Reiðhjólastæði samkvæmt aðalskiplagi eru að lágmarki 6 stæði/1000fm atvinnuhúsnæðis og 1stæði/íbúð. Náð fyrirhugaðrar stoppistöðvar borgarlínu mun hafa áhrif á forsendur fyrir bílastæðakröfur, umhverfismótun og uppbyggingu, en við stoppistöðina sunnan Glæsibæjar verður mestur þéttleiki og blöndun byggðar. Nú er í vinnslu sérstök bílastæðastefna, þar sem lögð verður áhersla á að draga úr fjölda bílastæða meðfram fyrirhugaðri Borgarlínu eins og kostur er. Því má gera ráð fyrir að leyfilegur hámarksfjöldi bílastæða á uppbyggingarlóðum meðfram samgöngu- og þróunarársnum muni vera lækkaður töluvert.

1.5 Skipulagssvæðið, umhverfi þess og ásynd

1.5.1 Mörk og umhverfi skipulagssvæðis

Í næsta nágrenni rammaskipulagssvæðis er útivistarparadísin Laugardalur, öfluga, gróna íbúðahverfið Heimar, skipulagt á 6. áratugi síðustu aldar og Múlarnir í vestri, sem fara væntanlega að ganga í endurnýjun lífdaga á komandi árum í samræmi við aðalskiplag, en heimilt er að bæta við íbúðum þar á efri hæðum.

Land er nokkuð flatt, liggur lægst í u.þ.b. 25 m hæð yfir sjávarmáli, en fer hæst í u.þ.b. 30 m í jaðri.



Mynd 5 Skipulagssvæðið og umhverfi, reist mynd 2017



Mynd 6 Skipulagssvæðið og umhverfi, loftmynd 2017



Mynd 7 Yfirlit skipulagssvæðis Skeifunnar fært yfir miðbæ Reykjavíkur í sama mælikvarða til viðmiðunar.

1.5.2 Umferð og aðkomur

Góðar akstursaðkomur eru að skipulagssvæðinu um Grensásveg, Suðurlandsbraut og Skeiðarvog.

Góð stígatenging er við göngubrú yfir Miklubraut og og um gangbraut við Heima. Þetta tengir svæðið auðveldlega nágrenninu, s.s. við Bústaðahverfi og Heimahverfi. Á svæðinu er í dag mikil áhersla á aðgengi einkabíla en mjög slæmt aðgengi fyrir gangandi og hjólandi.

Fjórar stofnleiðir strætó númer 2, 3, 5, 6 tengjast Skeifunni ásamt leiðum númer 14, 15, 17, 18. Svæðið er því mjög vel tengt við stofnleiðarkerfi Strætó og aðgengilegt meginþorra íbúa höfuðborgarsvæðisins með vistvænum samgöngumátum.

Í rammaskipulaginu er lögð höfuðáhersla á að bæta aðkomu fyrir notendur Borgarlínunnar og aðra vistvæna ferðamáta að svæðinu. Einnig er brýnt að bæta göngutengingar og útirými á svæðinu almennt fyrir tilvonandi íbúa, starfsfólk og viðskiptavini.

Núverandi bílastæðafjöldi Skeifunnar samkvæmt talningu LUKR er 2.745 ofanjarðar og 80 stæði í bílskylum. Þau skiptast þannig:

2530 stæði eru almenningstæði innan lóðar

107 stæði eru almenningstæði á borgarlandi

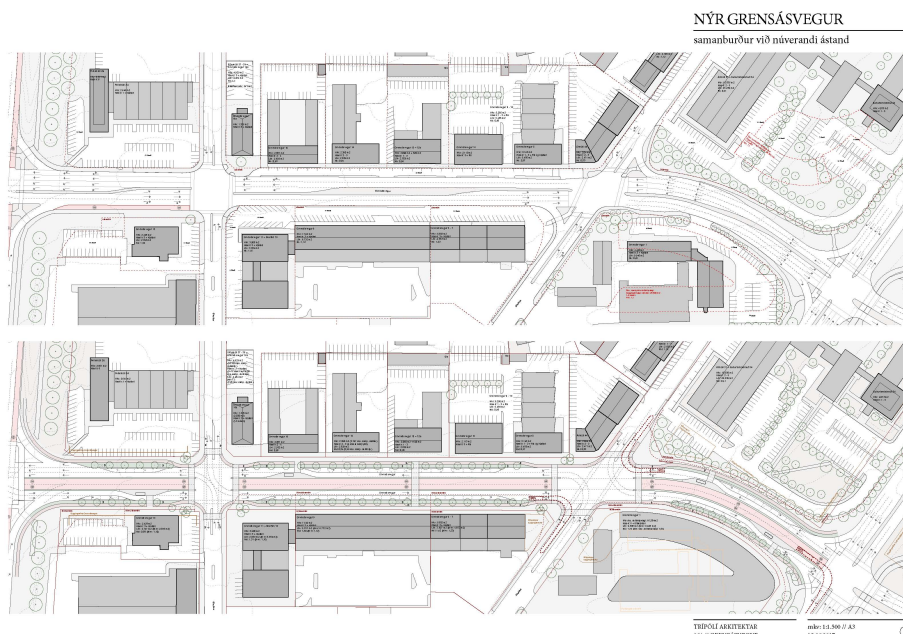
108 stæði eru einkastæði innan lóðar.

1.5.3 Umferðargreining

Á vegum samgöngustjóra er unnið að umferðargreiningu á svæðinu umhverfis Skeifuna. Gert er ráð fyrir einni akrein í sitt hvora átt á Grensásvegi, hugsanlegri lokun Fells múla að hluta, fjarlægingu hringtorga, m.a. fimmta armi í hringtorgi á mótum Suðurlandsbrautar og Skeiðarvogs.

Í greiningu á samgöngukerfinu umhverfis Skeifuna er gengið út frá því að það taki töluverðum breytingum á næstu árum, m.a. með tilkomu Borgarlínu.

Ráðgjafar Eflu verkfræðistofu og VSÓ ráðgjöf vinna að því að greina umferð almenningssamgangna, einkabíla, gangandi og hjólandi eftir Grensásvegi m.t.t. útfærslu á götunni, sem lagt var til að yrði skoðuð í úttekt sem Trípólí arkitektar unnu fyrir skipulagsfulltrúa. Í aðalskipulagi er gert ráð fyrir að Grensásvegurinn verði endurhannaður sem breiðgata eða svokölluð borgargata, þar sem lögð er áhersla á gott aðgengi fyrir alla ferðamáta og iðandi mannlíf með verslun og þjónustu á jarðhæðum bygginga. Tillaga Trípólí arkitekta gerir ráð fyrir sérreinum fyrir almenningssamgöngur og hjólastíga á Grensásvegi og er gengið út frá þeirri tillögu í rammaskipulaginu. Gera má ráð fyrir að ítarlegri greining á þessari útfærslu, samhliða greiningu á öðrum breytingum á aðliggjandi gatnakerfi, leiði í ljós hvaða breytingar þarf að gera á Grensásvegi og öðrum aðkomuleiðum að Skeifunni.



Mynd 8 Tillaga Trípólí arkitekta að breytingum á Grensásvegi

Einnig hefur Verkfræðistofan Efla skoðað umferðarflæði um hringtorg við gatnamót Suðurlandsbrautar og Skeiðarvogs með það fyrir augum að loka fimmta armi hringtorgsins (Fákafen), sem að leiðir umferð beint inn á Skeifusvæðið. Aðgengi fyrir alla ferðamáta, sérstaklega gangandi og hjólandi vegfarendur, er nokkuð torvelt um hringtorgið eins og það er í dag. Frumgreining bendir til þess að þessi útfærsla sé möguleg, einkum ef einnig verða sett ljósaðstýrð gatnamót við næstu gatnamót þar fyrir sunnan, þ.e. gatnamót Fákafens og Skeiðarvogs, bílaumferð verði þannig dreift á fleiri tengingar og aðgengi virkra vegfarenda að Skeifunni bætt. Þar af leiðandi gerir rammaskipulagið ráð fyrir byggingarreit þar sem fimmti armur hringtorgsins er nú.

1.5.4 Útirými, almenningsrými, göturými, bílastæði

Útirými og dvalarsvæði eru af afar skornum skammti og aðstæður fyrir bílinn ráðandi. Aðgengi fyrir gangandi og hjólandi að svæðinu er slæmt og frekar óskýrt. Víða er töluvert kraðak á bílastæðum. Þó nokkur hæðarmunur er oft á milli lóða m.a. vegna landsigs og lóðir aðgreindar með stoðveggjum, sem torvelda aðgengi gangandi og hjólandi enn frekar.

Í rammaskipulaginu er gert ráð fyrir borgarmiðuðu gatnakerfi með áherslu á hágæða almenningsrými.

1.5.5 Jarðvegur og grunnur

Jarðvegur í Skeifunni er þéttur og tekur ekki við miklu ofanvatni. Því er ekki hægt að nota ofanvatnslausnir sem byggjast á því að jarðvegur taki við miklu magni af vatni.

Grunnvatnið er metið á 2 – 2,5 m dýpi. Land hefur sigið á kóflum og eru götur og lóðir í einhverjum tilfellum mishæðóttar.

Í rammaskipulaginu er gert ráð fyrir að ofanvatn verði að einhverju leyti leitt í svokallaðar blágrænar ofanvatnslausnir, sem munu einnig koma til með að grænka og fegra umhverfi svæðisins. Sjá nánari umfjöllun Eflu í fylgiskjali dags. des. 2017.

1.6 Saga skipulags og uppbyggingar

Fyrir liggur skýrslan Skeifan, Byggða- og húsakönnun dags. nóvember 2017. Núverandi byggð í Skeifunni byggðist upp í nokkrum áföngum sem iðnaðar- og athafnasvæðis sem þróaðist einnig í verslunar – og þjónustusvæði. Í Byggða- og húsakönnuninni segir m.a. : "Skipulag Skeifunnar byggir á skýrum hugmyndum um iðnaðarhverfi, en þróast í aðrar fjölbreyttar áttir verslunar, þjónustu og iðnaðarsvæðis. Í byggðinni eru mjög áhugaverð dæmi út frá byggingarlistarlegum og menningarsögulegum sjónarhóli. Sérstaklega á því svæði sem byggist upp á 7. áratugnum, sem býr yfir fjölbreyttum tilbrigðum við móðernískt atvinnuhúsnæði, sem saman mynda eina heild."

1.6.1 Húsakönnun og verndarákvæði

Áhersla er lögð á að varðveita byggðar- og atvinnusögu samhliða nýrri uppbyggingu og þéttingu.

Í húsakönnun er lagt til að byggingar við Skeifuna 3, 5, 7 og 17 (19) og Faxafen 7 njóti hverfisverndunar í rauðum flokki. Í gulum flokki eru byggingar við Grensásveg 3–11 og 13 og Skeifuna 10.



Mynd 9 Tillaga að verndun/varðveislumat í húsakönnun skv. byggða- og húsakönnun frá 2017.

Rauður flokkur: Einstök hús, húsaraðir og götummyndir sem lagt er til að vernda með hverfisvernd í deiliskipulagi vegna byggingarlistarlegrar, menningarsögulegrar og/eða umhverfislegrar sérstöðu þeirra.

Fyrir hús sem vernduð eru í rauðum flokki gilda eftirfarandi almenn verndunarákvæði:

- Sýna þarf sérstaka aðgát við hönnun breytinga og viðbygginga.
- Æskilegt er að útlit húsa verði lagfært með hliðsjón af upphaflegri gerð.
- Útlit húsa verði fært til upprunalegs horfs, þar sem breytingar eru til lýta.

Gulur flokkur: Samstæður húsa og heildir sem lagt er til að vernda með hverfisvernd í deiliskipulagi vegna umhverfislegrar sérstöðu þeirra.

Fyrir þau hús sem vernduð eru í gulum flokki gilda almenn verndunarákvæði um byggðamynstur sem lagt er til að vernda, þ.e.:

- Breytingar taki mið af mælikvarða byggðar og hlutföllum húsa.

1.6.2 Fornleifar

Samkvæmt Lögum um menningarminjar nr. 80/2012 hefur verið unnin fornleifaskráning dags. nóvember 2017. Samkvæmt fornleifaskráningu er ekki um fornleifar að ræða á skipulagssvæðinu.

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

1.7 Hljóðvist

Gerðir verða útreikningar á umferðarhávaða fyrir núverandi og áætlaða framtíðarumferð bíla skv. umferðartalningu (2017) og umferðarspá. Viðmiðunargildi á skipulagssvæðinu samkvæmt reglugerð um hávaða er 65dB utandyra, þar sem um miðsvæði er að ræða.

Sjá nánar í stefnumörkun og fylgiskjali frá Eflu verkfræðistofu, Hljóðvistarskýrslu dags. desember 2017.



Mynd 10 Hljóðvistarkort EFLU nóvember 2017. Hljóðvist í 2ja m hæð miðað við núverandi umferð.

1.8 Veitur – lagnir - kvaðir

Við gerð deiliskipulags fyrir Skeifuna ber að taka tillit til frumhönnunar Veitna ohf. á veitukerfi skipulagssvæðisins.

Á mörgum lóðum eru kvaðir fyrir veitulagnir á mæliblöðum. Þær kvaðir gilda áfram. Ef vilji er fyrir að aflétta þeim eða breyta vegna uppbyggingar á svæðinu, ber að hafa samráð við Veitur. Kostnaður við færslu lagna vegna breytinga í skipulagi greiðist samkvæmt samkomulagi Veitna og Reykjavíkurborgar um kostnaðarskiptingu. Ef kemur til færslu á lögnum þar sem þær skarast við byggingarreiti skv. deiliskipulagi, þá kann lóðarhafi að bera kostnað af því.

Fjölga þarf dreifistöðvum rafmagns á svæðinu vegna fyrirhugaðra breytingar á starfsemi á svæðinu og aukins byggingamagns. Við frumhönnun veitukerfa verður sýnd tillaga að staðsetning dreifistöðva.

Endanleg tillaga að staðsetningu dreifistöðva verður unnin samhliða deiliskipulagsvinnu og kynntir verða skilmálar um staðsetningu dreifistöðva í samræmi við orkupörf innan svæðisins.

Dælistöð hitaveitu (Grensásstöð) er á lóð við Skeifuna 1. Í deiliskipulagi þarf að tryggja aðkomu vinnubíla að stöðinni og afmarka athafnasvæði í kringum hana. Starfseminni getur fylgt ónæði s.s. hávaði og titringur sem hafa þarf til hliðsjónar við deiliskipulagsvinnu.

Á svæðinu er einfalt fráveitukerfi og gert ráð fyrir að tvöfalda kerfið en einnig að draga úr frárennsli ofanvatns með blágrænum ofanvatnslausnum (sjá kafla 3.6.2 Blágrænar ofanvatnslausnir).

2 MEGINMARKMIÐ

2.1 Sjónarmið og skipulagsáherslur

Nýtt hverfi á gömlum grunni – nýtt hlutverk

Á grunni núverandi byggðar Skeifunnar rís nýr virkur miðkjarni í borginni, blönduð borgarbyggð með sjálfbærni að leiðarljósi. Í stað dreifðrar byggðar verður til fjölbreytt, hagkvæm og sveigjanleg byggð, þróuð og unnin í samráði við hagsmunaaðila á svæðinu.

Rammaskipulagið er umbreytingarskipulag, þ.e. eins konar “viðbótarskipulag”. Þau hús sem merk þykja af tilgreindum ástæðum verður haldið í og skapaður staðarandi, einkenni og fjölbreytni, ákveðinn hráleiki þar sem gamalt og nýtt er tvinnuð saman. Sjá einnig húsakönnun dags. nóvember 2017.

Kostir Skeifunnar ræktaðir – byggt á því sem fyrir er - hægfare þróun

Skeifan hefur verið kortlögð og gæði staðarins skilgreind, ásamt því sem betur má fara. Samkvæmt nýju rammaskipulagi verður hlúð að núverandi gæðum og þau styrkt. Það sem fyrir liggur er nýtt eftir föngum og byggt á því þar sem við á og staðaranda haldið. Innviði, fasteignir og aðrar fjárfestingar þarf að meta og gera tillögur um hvernig nýta megi sem best.

Hugmyndin er að Skeifan þróist hægum, öruggum skrefum í átt að heildstæðu borgarhverfi, samblandi íbúða, atvinnu og þjónustu, sem verður í góðum tengslum við nærliggjandi hverfi. Ásýnd Skeifunnar og starfsemi mun smám saman verða fjölbreyttari og höfða betur til borgarbúa.

Eigendur virkjaðir - “sjálfsprottið” skipulag

Með nýju skipulagi verður leitast við að skapa sameiginlega, skýra framtíðarsýn fyrir hverfið. Í kjölfarið á rammaskipulagi geta lóðarhafa á hverjum reit fyrir sig komið sér saman um gerð deiliskipulags þegar að þeim hentar. Þá hefst nánara samráð milli lóðarhafa og Reykjavíkurborgar um gerð deiliskipulags byggt á þeirri framtíðarsýn sem mörkuð er í rammaskipulagi.

Virkja þarf eigendur fyrirtækja, þá sem vinna á svæðinu og opinbera aðila til þátttöku í umbreytingunni. Auðskiljanleg verkáætlun er ákjósanleg svo ljóst sé hver ber ábyrgð á einstökum þáttum, t.d. virkar, vaktarar áætlanir, stofnun félaga og jafnvel opinber stuðningur til að styrkja þróun í átt að sjálfbærni.

Reykjavíkurborg myndi “gefa tóninn” og hefja framkvæmdir og gróðursetningu á sérstökum áherslusvæðum, s.s. dæmigerðri borgargötu eða torgi. Þannig yrði búið í haginn fyrir lifandi borgarumhverfi og atvinnu – og þjónustustarfsemi á jarðhæðum sem rími vel með íbúðum efri hæða. Nýja borgarrýmið verði hvatning fyrir lóðarhafa að hefjast handa við uppbyggingu á sínum lóðum.

Samfleytt skipulagsferli, uppbygging, sjálfbærni og vöktun

Móta þarf skipulagið áfram með virku samráði þannig að það verði sameiginleg framtíðarsýn lóðarhafa, annarra hagsmunaaðila og borgaryfirvalda. Mikilvægt er að hugsa skipulagsferlið í heild og að öllum sé ljóst hvert sé stefnt. Skipulagið verði sett fram með skýrum meginlínum en verði jafnframt opið og sveigjanlegt í útfærslum. Ljóst er að umbreyting og uppbygging hverfisins mun taka nokkurn tíma. Því er mikilvægt að hver áfangi sé skilgreindur og falli vel að umhverfinu sem fyrir er. Einnig að þess sé gætt að einstakar framkvæmdir trufla sem minnst aðra starfsemi hverfisins á meðan á þeim stendur.

Við umbreytingu hverfisins er sjálfbærni höfð að leiðarljósi: Vistvænn ferðamáti, endurnýting, endurvinnsla sorps, vistspor byggingarefna og meðhöndlun yfirborðsvatns. Samtímis er nauðsynlegt að byggingar séu hugsaðar til langs tíma með markvissum aðferðum og verklagi og að áhrif á umhverfið verði metin í heild. Þar sem um er að ræða langt ferli er lagt til að vakta uppbyggingu og þróun þannig að gera megi ráðstafanir í tíma ef til neikvæðrar þróunar hverfisins kemur.

Byggð og lóðir

Gert er ráð fyrir að bílastæðum muni fækka á lóðum en við það gefst tækifæri til að nýta fyrrum bílastæði sem byggingarland ásamt með auðum lóðum og flétta þannig nýja Skeifu í borgarvefinn. Byggðin getur að jafnaði orðið fjögurra til sex hæða við borgargötur. Hæst við megingönguásinn og samgöngutorgið og þar er einnig hæst nýtingarhlutfall. Er þar lítið til vikmarka í aðalskipulagi. Framhliðum lóða sem snúa að borgarrými hverfisins verði stýrt hnitmiðað með skipulags- og byggingarskilmálum, á meðan aðrir hlutar innan skipulagsins t.d. uppbygging á baklóðum verður frjálfsari. Auknum byggingarheimildum lóða munu

fylgja kvaðir um að lagfæra og bæta umhverfið, gönguleiðir á lóðum og ásýnd mannvirkja gagnvart borgarrýminu, ásamt kröfu um lægra hlutfall bílastæða og ákveðið hlutfall gróðurs á lóð, t.d. í þakgörðum.

Vistvænar samgöngur – borgarmiðað gatnakerfi

Eitt af lykilatriðum fyrir nýja Skeifu eru góðar og fjölbreyttar samgöngur. Aðkoma bíla að hverfinu er auðveld enda hverfið vel tengt öflugustu stofnbrautum borgarinnar. Með nýju skipulagi er lögð áhersla á fjölbreyttan ferðamáta. Fyrstu skref umbreytingar Skeifunnar verða að bæta aðstöðu fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur. Stígakerfi Skeifunnar verður styrkt og stígatengingar við íbúðahverfi og skóla í næsta nágrenni bættar.

Skeifan hefur lykilstaðsetningu vegna tengingar við fyrirhugaðan samgöngu- og þróunarás borgarinnar meðfram Suðurlandsbraut. Öflug biðstöð fyrir almenningssamgöngur/borgarlínu, s.k. samgöngutorg, verði við Suðurlandsbraut sunnan Glæsibæjar, í beinum tengslum við austur-vestur tengingu Borgarlínunnar og þjónustumiðju Skeifunnar. Með tilkomu “Ássins” verður Skeifan öflugur viðkomustaður nýrrar Borgarlínu við fjölbreytt þjónustu- og atvinnuhúsnæði og íbúðarbyggð.

Bíla- og hjólastæði

Stór bílastæðaflæmi eru nú hluti af yfirbragði og hverfismynd Skeifunnar. Í nýrri Skeifu er bílastæðaþörf svæðisins hugsuð heildstætt þannig að gestur í Skeifunni þurfi bara að leggja bíl einu sinni í hverfinu og geti farið fótgangandi milli áfangastaða innan hverfis. Lóðarhöfum verður gefinn kostur á uppbyggingu ofan á núverandi bílastæðum á lóð en uppfylli þá bílastæðakröfur annaðhvort innan lóðar eða utan. Innan lóðar geta bílastæði verið í þegar byggðum bílastæðakjöllum, á jarðhæðum undir gördum eða í sérstökum bílastæðahúsum fjær götuhliðum. Ef aðilar ætla að uppfylla bílastæðakröfur utan lóðar þurfa þeir að sýna fram á þátttöku í sameiginlegu bílastæðahúsi. Við borgargötur verði gjaldskyld bílastæði meðfram götum, sem tryggir að þau verði tiltæk fyrir viðskiptavinum frekar en starfsfólk eða íbúa. Í bílastæðahúsum verður lögð áhersla á að sem hæst hlutfall stæða verði skammtíma stæði. Reiðhjólastæði verða víðsvegar í hverfinu, sem næst inngöngum bygginga og við samgöngutorgið.

Götur og torg – áhersla á góð almenningssými

Megingatnakerfi Skeifunnar mun halda sér. Hringtorg verða þó lögð niður, enda óhentug hjólandi og gangandi vegfarendum. Stefnt er að því að semja við lóðarhafa um að götur sem í dag eru innan lóða verði að borgarlandi til þess að hægt sé að móta samfellt og vandað göturými fyrir alla ferðamáta. Göturými og torg, mörkuð byggingum gegna veigamiklu hlutverki þar sem áhersla er lögð á vönduð og velformuð almenningssými, borgargötur með trjágróðri og lífinn borgargarð/leiksvæði Skeifutorgið við megingönguás, þar sem njóta má mannlífsins í líflegu umhverfi. Almennt er lögð áhersla á að grænka svæðið frá því sem nú er, bæði almenningss- og einkarými.

Fjölbreytt starfsemi og götulíf

Upphaflega byggðin í Skeifunni, löngarðar, var ætluð fyrir léttan iðnað og þjónustustarfsemi. Þar var skipulagshugmyndin um skýran aðskilnað landnotkunar ráðandi. Í tímans rás hefur uppbygging og starfsemi á svæðinu breyst og verslun og þjónusta vaxið, þótt enn sé byggð Skeifunnar víða tiltölulega stórgerð og einhæf. Byggðin hentar því oft ekki fjölbreyttari starfsemi sem miðkjarni þarf að hafa. Markmiðið er að viðhalda fjölbreyttu atvinnulífi svæðisins eins og kostur er, þótt ekki sé ósennilegt að plássfrek



Í nýrri Skeifu verður byggðin smám saman þétt með áherslu á blöndun íbúða og atvinnu. Lögð er áhersla á minni þjónustueiningar sem henta borgargötum og fjölbreyttar íbúðir sem stuðla að félagslegri fjölbreytni.

Í skipulaginu er lögð áhersla á líflegar jarðhæðir meðfram helstu götum Skeifunnar. Í hverfinu er nú mikið um stórar verslunareiningar sem hafa lítil tengsl við ytra umhverfi. Með uppbyggingu íbúða á svæðinu og bættu borgarrými mun skapast fjölbreytt mannlíf á svæðinu á mismunandi tímum sólarhrings og fjöldi gangandi vegfarenda aukast umtalsvert. Með fjölgun minni þjónustueininga í götuhæð og sýnilegri og aðgengilegri starfsemi utan frá, mun umhverfið verða þægilegra og aðlaðandi fyrir gangandi vegfarendur. Hið sama má segja um Glæsibæ sem mun samtengjast Skeifu um samgöngutorg. Þar mætti byggja sunnan Glæsibæjar og opna starfsemi í Glæsibæ til suðurs við torgið. Nýjar jarðhæðir skulu vera 4 m að hæð. Á opnu svæði sunnan Goðheimablokka mætti m.a. koma fyrir leikskóla nálægt aukinni uppbyggingu við Suðurlandsbraut og samgöngu- og þróunarárs.

Markmiðið er að Skeifan fái að þróast og byggjast upp að frumkvæði einstakra lóðarhafa á grundvelli aðalskipulags og rammaskipulags og haldi í sín upprunalegu einkenni að einhverju leyti.

3 STEFNUMÖRKUN

3.1 Rammaskipulag - byggðarmynstur

Yfirbragð byggðarinnar verði fjölskrúðugt borgarumhverfi. Núverandi og nýjar byggingar, sem saman mynda fjölbreytta götumynd og vel afmarkað bæjarrými í nútímalegu umhverfi. Varðveislumat sem fram kemur í húsakönnun Úrbanistan dags. nóvember 2017 er ráðandi í rammaskipulaginu og skipulagið felur í sér skírskotun í sögu og þróun Skeifusvæðisins.

Samkvæmt húsakönnuninni er m.a. gert ráð fyrir að halda í “forhúsin” í lðngörðum við Skeifuna 17 og 19. Þá er einnig litið til þess að nota megi skemmur sunnan þeirra með ýmsum hætti, en þær eru taldar sögulegar áhugaverðar. Í rammaskipulaginu er skilgreint hvaða möguleikar eru við framtíðaruppbyggingu á lóðunum þar eð oft á tíðum er ekki er lengur þörf fyrir skemmur miðað við nýja landnotkun. Þó svo að byggingar breytist, þá er enn haldið í karakter sem einkennir svæðið.

Í nýju íbúðarhúsnæði er miðað við fremur litlar íbúðir og fjölbreytta búsetukosti. Atvinnuhúsnæði sem við bætist er bæði í stökum byggingum á götuhæðum þar sem gert er ráð fyrir verslun og annarri þjónustu samkvæmt. nánari skilgreiningu í skilmálum. Heimild er fyrir kjöllumur undir byggingum þar sem aðstæður leyfa.

Byggð verður þéttust á Skeifusvæði norðanverðu og meðfram Suðurlandsbraut við samgöngu- og þróunarárs. Byggðin þynnist er fjær dregur að Miklubraut.



Mynd 11 Yfirlitsmyndir heildaryfirbragð- horft til suðvesturs



Mynd 12 Yfirlitsmyndir heildaryfirbragð- horft til suðurs

3.2 Almenningsrými og göturými

Grunnhugmynd rammaskipulagsins byggir m.a. á mikilvægi bæjarrýmis, mótun þess með byggingum, gróðri og/eða veggeiningum og hvernig velmótað borgarrými getur hvatt til umbóta og uppbyggingar svæðisins. Þar er áhersla lögð á vistlegt, fjölbreytilegt yfirbragð, ásýnd og umhverfi með vönduðu og nýstárlegu efnisvali og virkum götuhliðum á jarðhæð.

Meingönguás sem býður upp á líflegt borgarumhverfi liggur frá aðalskiptistöð borgarlinu sunnan Glæsibæjar að göngubrú yfir Miklubraut að Bústaðahverfi. Sunnan Glæsibæjar, við borgarlinustöð er gert ráð fyrir torgi. Þangað opnast veitingastaðir, verslun og þjónusta að torginu. Gönguásinn “smitar” frá sér inn í Skeifusvæðið s.s. við torgið um miðbik ássins, Skeifutorgið. Við torgið er hugsanleg aðkoma að bíla-stæðahúsi, sem núgildandi deiliskipulag gerir ráð fyrir. Reykjavíkurborg mun hafa frumkvæði að gerð torgsins þar sem verður dvalar – og leiksvæði, aðstaða fyrir matsöluvagna og götueldhús, viðkomustaður í umhverfinu sem hvetur til samskipta fólks á svæðinu.

Fyrir utan gangstéttir við götur er gert ráð fyrir að stígar fíkrí sig milli lóða og samtengi og virki rýmin og auki á félagsleg tengsl. Skjólgóð, friðsæl inngarðarými verða innan byggingarreita með aðstöðu fyrir útveru, leiki og matjurtarækt svo eitthvað sé nefnt.





3.3 Umferð og aðkomur

Lagður er grunnur að borgarmiðuðu gatnakerfi með áherslu á gæða almenningssými þar sem götur fá yfirbragð borgarumhverfis með götutrjám og samsíða bíla- og hjólastæðum. Aðalinngangar íbúða og þjónustu verði einkum frá götum og aðkomustígum. Hringtorg verða felld niður á svæðinu. Kappkostað er að umferð verði örugg með hóflegum aksturshraða. Aðstæður fyrir hjólréiðar og gangandi vegfarendur verði skýrar, öruggar og áhugaverðar. Tvær mismunandi gerðir gatna eru skilgreindar á svæðinu (A og B):

A götur eru skilgreindar sem borgargötur samkvæmt aðalskipulagi: Lykilgata viðkomandi hverfis. Helstu þjónustukjarnar og stofnanir hverfisins standa við götuna og gatan er oft mikilvægasta samgöngutengingin við næsta hverfi eða borgarhluta fyrir alla helstu ferðamáta. Gata sem hefur sögulegt mikilvægi, sterka ímynd eða er mikilvægur sjónás í borgarlandslaginu. Heitið vísar til hinnar hefðbundnu götu í þéttri byggð þar sem húsið, gatan og opna rýmið mynda órofa heild.

B götur eru í anda vistgatna og minni um sig. Þær eru einkum þar sem mest verður um íbúðarhúsnæði. Hámarkshraði á svæðinu verður 30 km en gert er ráð fyrir lægri hámarkshraða á götum sem skilgreindar eru sem vistgötur. Sjá einnig skýringarmyndir.

Gert er ráð fyrir að aðkomur akandi verði tvær frá Grensásvegi, ein frá Suðurlandsbraut og ein frá Skeiðarvogi. Gert er ráð fyrir nýrri götu (kvöð um götu) sunnan Skeifunnar 13. Fimm arma hringtorgi Skeiðarvog/Suðurlandsbrautar verður að líkindum breytt í hefðbundin ljósastýrð gatnamót.

3.4 Borgarlínan og strætó

Gert er ráð fyrir að fyrirhuguð Borgarlína, þ.e. hágæða almenningssamgöngur í sérrými, sem að öllum líkindum verður í formi hraðstrætó, muni liggja meðfram Suðurlandsbrautinni. Biðstöðvar borgarlínu eru fáar og markvisst staðsettar og í nágrenni þeirra mun rísa þétt byggð með háu þjónustustigi hvað verslun, samfélagsþjónustu, menningu og afþreyingu varðar. Einnig er lögð sérstök áhersla á aðlaðandi umhverfi og gott aðgengi fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur. Viðmið um fjölda bíla- og hjólastæða í deiliskipulagi verða að endurspeglar þessa áherslu á vistvæna ferðamáta.

Gert er ráð fyrir að götúrými Borgarlínu verði með hágæða almenningssamgöngum í sérrými í miðju götunnar með gróður beggja vegna sem getur nýst til meðhöndlunar á ofanvatni. Akreinar fyrir bílaumferð verði sín hvoru megin við það. Gjaldskyld bílastæði verða beggja vegna götu með gróðurbelti á markvissu millibili á milli stæða. Aðgreindir hjólastígar með einstefnu eru einnig sitt hvoru megin götunnar, Götulýsing og hjólastæði eru við gangstéttir.

Þrátt fyrir að enn sem komið er sé ekki gert ráð fyrir að Borgarlínan fari um Miklubrautina fram hjá Skeifunni mun stofnbrautin áfram vera mikilvæg leið fyrir almenningssamgöngur og löggð áhersla á að bæta hana s.s. með því að lengja sérstakar strætóreinar og með forgangi á ljósastýrðum gatnamótum. Grensásvegurinn er einnig mikilvæg leið almenningssamgangna og það hlutverk mun verða enn mikilvægara með tilkomu Borgarlínu á Suðurlandsbraut þar sem Grensásvegur mun tengja almenningssamgöngur meðfram Suðurlandsbraut og Miklubraut.



Mynd 13 Möguleg Borgarlínustöð við Suðurlandsbraut.

3.5 Bílastæði og hjólastæði

Í rammaskipulaginu er áhersla lögð á vistvænar samgöngur í samræmi við aðalskipulag og er kröfu um fjölda bílastæða breytt frá eldra deiliskipulagi frá 2001 í samræmi við það. Vegna fjölbreyttrar landnotkunar og nálægðar við samgöngu- og þróunarsvæði minni þörf en áður fyrir einkabil á svæðinu. Fjöldi og fyrirkomulag bílastæða verður skilgreint í deiliskipulagi byggt á bíla- og hjólastæðastefnu, sem nú er unnið að hjá Reykjavíkurborg. Þar er lögð áhersla á að draga úr fjölda bílastæða meðfram fyrirhugaðri Borgarlínu og í nálægð við öflugar almenningssamgöngur. Því má gera ráð fyrir að leyfilegur hámarksfjöldi bílastæða á svæðinu, sem liggur meðfram samgöngu- og þróunarsvæði og nýtur nálægðar við mjög góðar almenningssamgöngur, muni vera lækkaður töluvert. Einnig býður fjölbreytt landnotkun upp á samnýtingarmöguleika bílastæða atvinnuhúsnæðis og íbúðarhúsnæðis.

Almenn bíla- og hjólastæði verði meðfram götum á borgarlandi og í bílastæðahúsum s.s. við Skeifutorg og meðfram Miklubraut. Gert er ráð fyrir gjaldskyldu stæða í göturými. Auk opinna bílastæða ofanjarðar er gert ráð fyrir að bílageymslum megi koma fyrir í núverandi skemmum meðan á umbreytingu stendur og í þegar byggðum kjöllum. Bílastæði má einnig staðsetja undir upplyftu almenningssvæði, þ.e.a.s. á jarðhæð, þar sem gæti verið innigardur ofan á.

Skilyrt er að við uppbyggingu lóða sé einhver hluti lóðar 15-25% notaður undir almenningssvæði, garð eða torg. Aðstæður á lóðum eru mismunandi, m.t.t. starfsemi og þjónustu og fer hlutfall eftir því. Að þessu uppfylltu geta bílastæði verið ofanjarðar.

Bílastæði á ekki sjálfkrafa að fylgja íbúð sem er í nálægð við stoppistöð borgarlínu heldur geta íbúar átt möguleika á því að kaupa sér aðgang að stæði. Það er, kostnaður við gerð bílastæða skal ekki vera innifalinn í íbúðarverði heldur bætist við ef óskað er eftir stæði í bílastæðahúsi. Heimilt verði að fækka bílastæðum á lóð með því að sækja um bílastæði/kaupa sig inn í bílastæðahúsi. Lóðarhafar geta sameinast um að byggja bílastæðahús og stofnað sérstakt félag um rekstur þess. Bílastæðabókhald er þá á einni hendi og tryggt að rekstur bílastæða verði sem hagkvæmastur og geta bæði íbúar og atvinnurekendur sótt um stæði. Tryggja skal að hægt sé að komast í og úr bílageymslum án þess að nýta þurfi stigahús íbúða eða atvinnuhúsnæðis. Merkingar fyrir slík stigahús eru á uppdráttum. Staðsetning er leiðbeinandi.