



Reykjavík 15.06.2017

Borgarráð Reykjavíkur
Tjarnargötu 11
101 Reykjavík

Hér með sendist útskrift úr gerðabók umhverfis- og skipulagsráðs frá 14. júní 2017 varðandi eftirfarandi mál.

Kringlumýrarbraut frá Miklubraut að Bústaðavegi

Að lokinni auglýsingu er lögð fram að nýju tillaga Landmótunar, dags. 30. janúar 2017, að deiliskipulagi Kringlumýrarbraut frá Miklubraut að Bústaðavegi. Deiliskipulagið nær yfir Kringlumýrarbraut og nærumhverfi hennar, frá Miklubraut að frárein upp á Bústaðaveg. Í tillögunni felst að komið er fyrir forgangsleið fyrir almenningssamgöngur í norður- og suðurátt ásamt því að skilgreina hjóla- og gönguleið og hljóðvegg meðfram lóðum við Stigahlið. Einnig er lagður fram skýringaruppdráttur, dags. 30. janúar 2017, og hljóðvistarskýrsla, dags. 10. febrúar 2017. Tillagan var auglýst frá 1. mars til og með 20. apríl 2017. Eftirtaldir aðilar sendu athugasemdir: Edda Ýr Garðarsdóttir, dags. 5. mars 2017, Kristín Vala Erlendsdóttir, dags. 21. mars 2017, Valþór Druzin Halldórsson, dags. 27. mars 2017, Hallgrímur S. Sveinsson, dags. 12. mars 2017, þrjár sendingar 21. apríl og ein sending 22. apríl 2017, húsfélagið Stigahlið 45-47, Bakarameisterinn ehf., dags. 19. apríl 2017 og 56 íbúar við Stigahlið, dags. 20. apríl 2017. Einnig er lögð fram umsögn Landsamtaka hjólreiðamanna, dags. 11. apríl 2017, umsögn Hverfisráðs Hlíða, dags. 5. maí 2017 og ábending skrifstofu umhverfisgæða, dags. 12. júní 2017. Jafnframt er lögð fram umsögn skipulagsfulltrúa, dags. 12. júní 2017, og uppdr. Landmótunar, dags. 30. janúar 2017, br. 12. júní 2017.

Samþykkt með þeim breytingum sem fram koma í umsögn skipulagsfulltrúa, dags. 12. júní 2017.

Visað til borgarráðs.

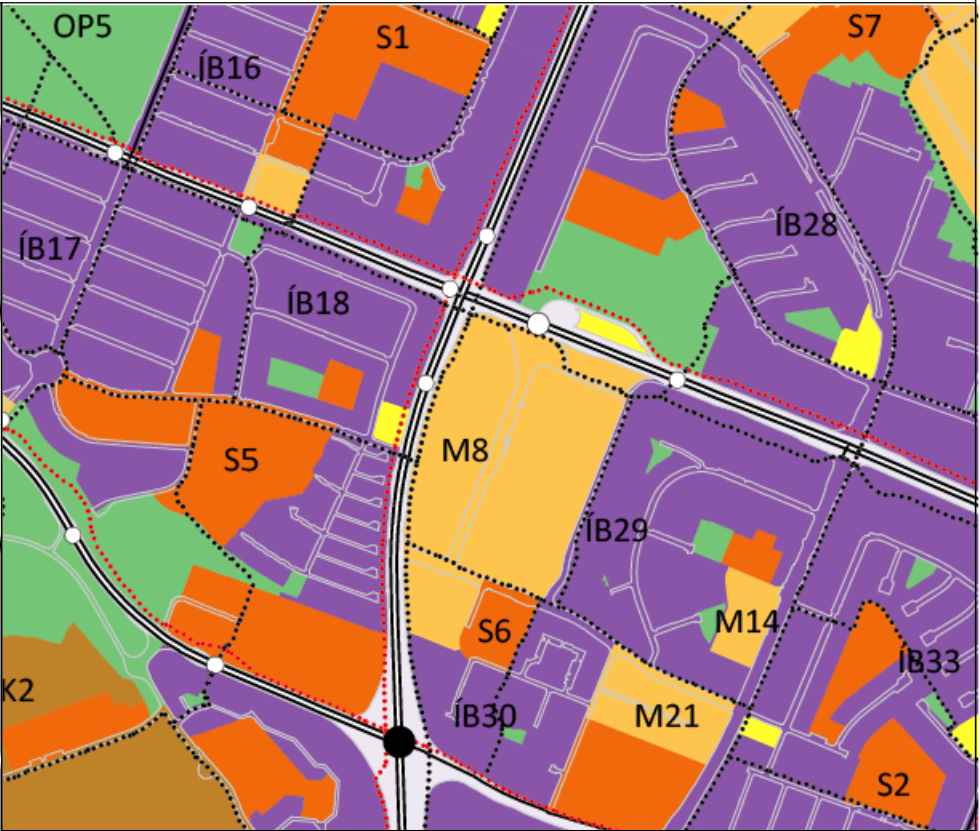
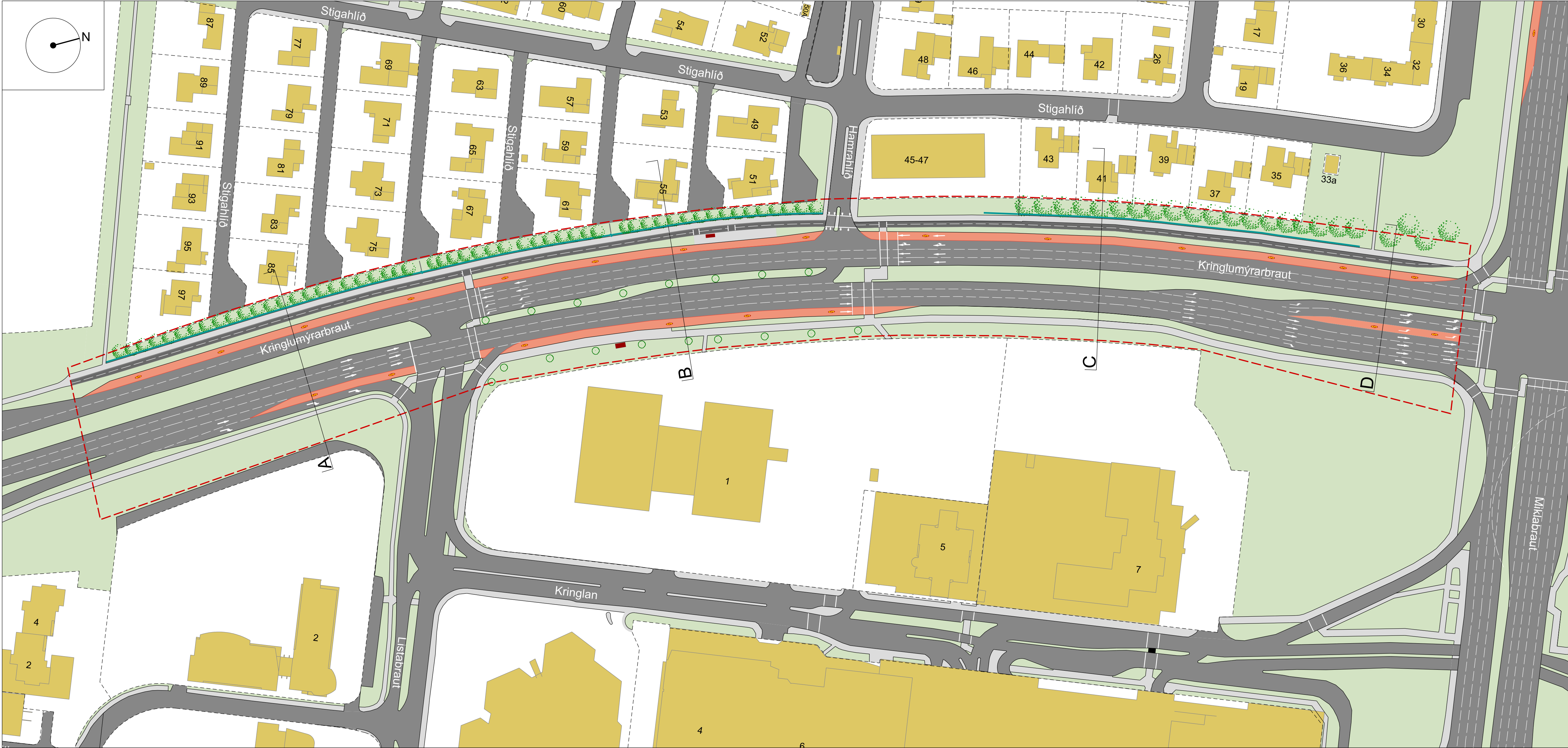
Fulltrúar Sjálfstæðisflokksins Marta Guðjónsdóttir og Áslaug María Friðriksdóttir og fulltrúi Framsóknar og flugvallarvina Guðfinna Jóhanna Guðmundsdóttir bóka: "Tekið er undir ábendingar íbúa að betra hefði verið að hafa göngu- og hjólastíginn fjær umferðargötunni til að tryggja betur öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda. Þannig yrði stígurinn meiri hluti af hverfinu sjálfu og hluti af útivistarsvæði þess."

F.h. umhverfis- og skipulagssviðs

Harri Ormarsson

Fylgiskjöl: tillaga Landmótunar, dags. 30. janúar 2017, innsendar athugasemdir, skýringaruppdráttur, dags. 30. janúar 2017, og hljóðvistarskýrsla, dags. 10. febrúar 2017, umsögn Landsamtaka hjólreiðamanna, dags. 11. apríl 2017, umsögn Hverfisráðs Hlíða, dags. 5. maí 2017, ábending skrifstofu umhverfisgæða, dags. 12. júní 2017. og umsögn skipulagsfulltrúa, dags. 12. júní 2017

DEILISKIPULAG KRINGLUMÝRARBRAUTAR Á MILLI MIKLUBRAUTAR OG BÚSTAÐAVEGAR



Hluti úr Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030

Skýringar

- Deiliskipulagsmörk
- Lóðamörk
- Byggingar
- Vegir
- Forgangsakrein strætisvagna
- Göngustígar
- Hjólástígar
- Hljóðveggir
- Op í hljóðvegg fyrir göngustíg
- Biðstöð strætisvagna
- Gangbraut
- Götutré, staðsetningar leiðbeinandi
- Gróður við hljóðvegg, staðsetning leiðbeinandi

Deiliskipulagsuppráttur, 1:1000

Greinargerð

1. Forsendur

1.1 Aðdragandi og tilgangur

Deiliskipulagið nær yfir Kringlumýrarbraut og nærumhverfi hennar, frá Miklubraut að frárein upp á Bústaðaveg. Talin er þörf á deiliskipulagi fyrir svæðið þar sem fyrirhugað er að gera breytingar á útfærslu Kringlumýrarbrautar á þessum kafla götunnar. Megintilgangur deiliskipulagsins er að skilgreina hjóla- og gönguleiðir og hljóðveggi ásamt því að koma fyrir forgangsakreinu fyrir almenningssamgöngur í norður- og suðurátt. Helsta ástæðan fyrir því aðkoma þarna fyrir forgangsakreinu er til að gera ráð fyrir plássi fyrir Borgarlínu, sem mun líklega fara þarna um í framtíðinni en einnig mun forgangakrein fyrir strætisvagna á þessum stað, sér í lagi í norðurátt, líðka fyrir almenningssamgöngum frá því sem nú er.

Skv. Skipulagslögum nr. 123/2010 skal við upphaf vinnu viðgerðskipulagsáætlunar taka saman lýsingu áskipulagsverkefninu þar sem m.a. er skýrt hvernig staðioverði aðskipulagsgerðinni. Skipulagslýsing vegna fyrirhugaðs deiliskipulags var samþykkt til kynningar áfundi umhverfis- og skipulagsráðs 7. október 2015 og áfundi borgarráðs 15. október 2015. Skipulagslýsingin var auglýst frá25. nóvember 2016 til 19. desember 2016.

1.2 Afmörkun og núverandi ástand

Svæðiðsem deiliskipulagiðnær til afmarkast til suðurs af mislægum gatnamótum viðBústaðaveg og til norðurs af gatnamótum Miklubrautar og Kringlumýrarbrautar. Til vesturs eru mörk skipulagsins viðlóðamörk húsa sem standa viðStigahliðog til austurs viðlóðamörk Kringlu 1, 3 og 7 og Listabraut 2 og Neðstaleitis. Skipulagsvæðidíðer alls um 5,7 ha að flatarmáli.

Hámarkshraði á Kringlumýrarbraut milli Miklubrautar og Bústaðavegar er í dag 60 km/klst. Gatan er með 3 akreinar í hvora átt frá Miklubraut að gatnamótum Listabrautar en þar taka við tvær akreinar í suðurátt. Graseyja og vegrið er á milli akreina úr gagnstæðri átt. Vestan Kringlumýrarbrautar er fullbyggt íbúðarsvæði en austan við hana eru bílastæði sem fylgja Kringlu 1, 3 og 7 sem og íbúðarsvæði við Neðstaleiti.

Gangstígar eru beggja vegna Kringlumýrarbrautar á þessu svæði, 2,5 metra breiður að vestanverðu en 3 metra austanmegin. Gönguljós eru á þremur stöðum yfir Kringlumýrarbraut. Við gatnamót Kringlumýrarbrautar og Miklubrautar, við Hamrahlið og Listabraut. Strætóbiðstöðvar eru báðum megin við Kringlumýrarbraut og til móts við Kringlu 1.

Skv. talningu frá árinu 2010 var umferð á þessum kafla Kringlumýrarbrautar um 47.000 skutaki á sólarhring. Mismikil umferð er um háannatíma á morgnana og síðdegis en á morgnana er umferðin mun meiri til norðurs og svo öflugt seinipartinn.

Á Kringlumýrarbraut á milli Miklubrautar og Bústaðavegar ganga strætóleiðir 1, 2 og 4 og er tíðni Strætó á háannatíma styttri en 10 mínútur og styttri en 30 mínútur utan háannatíma.

1.3 Tengsl við aðrar áætlanir

1.3.1 Aðalskipulag

Í gildi er Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030 og er Kringlumýrarbraut þar skilgreind sem stofnbraut og meginleið almenningssamgangna. Hluti Kringlumýrarbrautar á þessu svæði er skilgreindur sem borgargata í aðalskipulagi, þ.e. milli Listabrautar og Hamrahliðar. Skv. Aðalskipulagi verður á borgargötum sérstök áhersla lögð á að bæta umhverfi götunnar, skapa heildstæða götumynd, tryggja skilyrði fyrir fjölbreytta ferðamata og opin almenningssvými. Skipulag viðkomandi gatna verði mótað frekar í hverfis skipulagi eða skilgreint sem sérstakt skipulagsverkefni. Við hönnun og skipulag gatnanna verði tekið mið af stefnu um gæði í manngerðu umhverfi.

Í kaflnum Vistvænni samgöngur, almenningssamgöngur eru m.a. eftirfarandi markmið:

- Auka hlutdeild almenningssamgangna í samgöngum borgarinnar með markvissum og fjölbættum aðgerðum.
- Skilgreindum meginleiðum njóti strætisvagnar og önnur farartæki sem þjóna almenningssamgöngum forgangs í umferðinni. Mikilvægt er að þessar meginleiðir strætisvagna séu einu og þeim svæðum þar sem rannheft er að hýsa aukna ferðafloði vagna og þar sem mögulegt er að auka þéttleika bygðar og fjölbreytni landnotkunar. Með forgangi í umferðinni er átt við sérakreinar, þar sem þeim verður við komið, og forgangi á ljósastrýðum gatnamótum. Aukinn forgangur þýðir bæði styttri ferðatíma fyrir strætisvagna og aukinn áreiðanleika þjónustunnar.

- Staðsetning biðstöðva verði ákvörðuð út frá skilgreindum gönguleiðum og nálægð við lykil þjónustukjarna og stofnanir.

Í kaflnum Vistvænni samgöngur, gangandi umferð aðgengi fyrir alla eru m.a. eftirfarandi markmið:

- Auka hlutdeild gangandi í samgöngum borgarinnar með markvissum og fjölbættum aðgerðum sem stuðla að þægilegri og öruggari gönguleiðum.
- Við endurhönnun stofn- og tengibrauta og lykilkatna innan hverja verði þarfrir gangandi og hreyfihamlara ávallt í fyrirræmi.

Meðfram Kringlumýrarbrautinni er skilgreindur stofnstígur að vestanverðu og tengistígur að austanverðu. Í aðalskipulaginu er einnig eftirfarandi umfjöllun um stofn- og tengistíga:

Stofnstígar borgarinnar eru helstu göngu- og hjólaðaleiðir um borgarlandið. Þeir mynda samhangandi net með u.þ.b. 1000m móskastræð, taka mið af almennum ferðakröfum og tengjast nágrannasvætarfélögum borgarinnar.

Stofnstígarnir þræða útivistarsvæði borgarinnar og leitast er við að skapa skjólsælt umhverfi meðfram þessum leiðum. Stígarnir eru allajafna 3m breiðir en í athugun er að breikka sumar leiðir í 4m vegna mikillar umferðar gangandi og hjólandi vegfarenda, eða leggja sérstök hjólaíðabrautir samhliða fjölförnuðu leiðum.

Tengistígar tengjast stofnstígum og eru að öllu jafnu 2,5-3m á breidd. Þeir fletta saman byggð og útivistarsvæði og eru ætlaðir gangandi og hjólandi umferð innan einstakra borgarluta. Þeir tengja saman ýmsa þjónustu, svo sem skóla, verslun og biðstöðvar almenningssvagna.

Auk samféllds götustígans er mikilvægt að bæta gangstéttir meðfram götum og auka gæði umhverfisins fyrir gangandi vegfarendur.

Í aðalskipulagi er gert ráð fyrir göngubrú eða undirgöngum yfir Kringlumýrarbraut mitt á milli Hamrahliðar og Miklubrautar.

Í kaflnum Vistvænni samgöngur, hjólaðir eru m.a. eftirfarandi markmið:

- Auka hlutdeild hjólandi í samgöngum borgarinnar með markvissum og fjölbættum aðgerðum.
- Hjólaðir verði í samræmi við Hjólaðaaætlun Reykjavíkur. Við hönnun og útfærslu þeirra verði hverja sinni tekið mið af markmiðum og ákveðum fyrirbyggjandi heildarætlunum.
- Við endurhönnun stofn- og tengibrauta og lykilkatna innan hverja verði þarfrir hjólandi ávallt í fyrirræmi.

Í Hjólaðaaætlun Reykjavíkurborgar er gert ráð fyrir að á tímabilinu 2015-2020 verði farið í gerð stofnstígs hjólaðir á þessum kafla Kringlumýrarbrautar milli Miklubrautar og Bústaðavegar.

Í vinnu við deiliskipulag hefur ofangreind stefna og markmið aðalskipulags verði höfð til grundvallar í útfærslu á Kringlumýrarbraut og nærumhverfis hennar. Deiliskipulagið er í samræmi við gildandi aðalskipulag.

1.3.2 Aðliggjandi deiliskipulagsáætlanir

Í vinnu við deiliskipulag er í gildi innan skipulagsvæðisins þannig að hér er um nýtt deiliskipulag að ræða. Breyta þarf afmörkun á deiliskipulagi fyrir breikkun Miklubrautar (samþykkt 26. september 2000 og breytt 18. desember 2001), sem tegyir sig inn á Kringlumýrarbraut og verður sú breyting auglýst samhliða deiliskipulagi Kringlumýrarbrautar.

1.3.3 Samráð

Í vinnu við deiliskipulag og á auglýsingartíma deiliskipulagsins hefur verið haft samráð við ýmsa hagsmunaaðila sem tengjast beint því sem snertir deiliskipulagsgerðina. Haldinn var sérstakur íbúafundur meðan að lýsing fyrir deiliskipulagið var í kynningu með íbúum við Stigahlið til að ræða fyrirhugaðan hljóðvegg milli Kringlumýrarbrautar og lóða við Stigahlið. Helstu umsagnaraðilar í vinnu við deiliskipulag eru eftirfarandi: Skipulagsstofnun, Vegagerðin, Orkuveita Reykjavíkur, Hverfisráð Hlíða og Háaleitis/Bústaðir, Strætóbs. og víðeigandi nefndir og leiðir Reykjavíkurborgar.

2. Deiliskipulag

2.1 Forgangshliðir Strætó og biðstöðvar

Forgangshliðir Strætó verða á eftirfarandi hátt:

Til suðurs: Gert er ráð fyrir um 600 m langri forgangsakrein vestan við núverandi akreinar á Kringlumýrabraut frá Miklubraut að frárein á Bústaðaveg.

Til norðurs: Gert er ráðfyrir um 300 m langri forgangsakrein austan við núverandi akreinar á Kringlumýrarbraut frá aðrein af Bústaðavegi norður fyrir Hamrahlið. Þar taki við akstur í blandaðri umferð á um 150 m kafla en strætisvagnar á leið vestur Miklubraut fái svo forgangsakrein í vinstri beygju við Miklubraut og komist þaðan beint á forgangsakrein vestur Miklubraut.

Biðstöðvarnar eru staðsettar beggja megin Kringlumýrarbrautar annars vegar sunnan við gatnamót Hamrahliðar og gegnt Kringlu 1.

2.2 Göngu- og hjólástígar

Göngustígar eru beggja vegna Kringlumýrarbrautar og eru þeir 2,5-3m að breidd. Göngubveranir innan skipulagsvæðisins eru þrjár. Við gatnamót Listabrautar og Kringlumýrarbrautar eru gangbrautir yfir Listabraut og Kringlumýrarbraut og þrjúja tengingin er til móts við Hamrahlið.

Hjólastígar verður lagður vestan Kringlumýrarbrautar og verður með umferð í báðar áttir og tengist hjólástíg norðan Miklubrautar. Hjólastígurinn verður 2,5 m að breidd um 330 m langur og mun verða aðskilinn frá göngustíg með lágu kantsteini, sem þó gæti breyst m.t.t. aðstæðna. Lega stíga er leiðbeinandi og ákvarðast nánar við hönnun.

2.3 Hljóðvarnir og gróður

Gert er ráð fyrir hljóðvörnum vestan megin Kringlumýrarbrautar til að lækka hljóðstig á íbúðarsvæðum við Stigahlið. Staðsetning hljóðvarna er sýnd á upprætti. Ekki er gert ráð fyrir hljóðvegg fyrir framan verslunar- og þjónustuhúsnæði við Stigahlið 45-47, heldur stoppar veggurinn í línu þar sem húsveggur byggingarinnar byrjar. Hæð hljóðveggja skal vera 2,5m. Efnisval og útlit er að hagi nánari útfærslu og hönnun en mikilvægt er að veggirnir myndi ekki langar einsleitar línur. Yfirbragð þeirra skal brotið upp hvort sem er með efnisvali, grófri eða öðrum leiðum til að minnka flatarmál einsleitra veggja.

Á þeim stöðum þar sem auð svæði myndast í borgarlandi á milli hljóðveggja og núverandi gróðurs skal gróðursetja tré. Tegundaval skal vera fjölbreytt svo ásynnd veggjanna verði fjölbreyttari allt árið um kring.

Kringlumýrarbraut er að hluta til skilgreind í aðalskipulagi sem borgargata þ.e. frá gatnamótum Listabrautar að gatnamótum Hamrahliðar. Til að styrkja yfirbragð götunnar á þessum kafla sem borgargötu setti gróðursetja krónutré með reglulegu millibili beggja vegna götunnar. Mikilvægt er að huga vel að frágangi slíkrar framkvæmdar til að verja trén gagnvart snjómokstri, saltasturi og slætti. Tegundaval og nákvæmar staðsetningar skulu ákvarðast í hönnun en mikilvægt er að huga að stofnhæð trjána og fjarlægð frá umferð, akandi jafnt sem annarri umferð.

3. Umhverfisáhrif

Deiliskipulag Kringlumýrarbrautar frá Miklubraut að Bústaðavegi fellur ekki undir lög um umhverfismat áætlana (105/2006). Áftur á móti er gerð grein fyrir áhrifum deiliskipulagsins á umhverfið í samræmi við 12. grein skipulagslaga (123/2010). Ekki er talið að uppbygging skv. deiliskipulagi hafi neikvæð umhverfisáhrif. Fyrirhugaðar hljóðvarnir munu skila betri hljóðvist á íbúðarsvæði við Stigahlið. Forgangsakreinar Strætó eru taldar hafa jákvæð áhrif á samgöngur þar sem þær munu skapa betra flæði almenningssamgangna. Þá er talið að aðskildir göngu- og hjólástígar vestan Kringlumýrarbrautar hafi jákvæð áhrif á öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda.

Deiliskipulag þetta sem fengið hefur meðferð í samræmi við ákvæði 1. mgr. 42. gr. skipulagslaga nr. 123/2010

var samþykkt í _____

þann _____ 2017

og í _____ þann _____ 2017.

Tillagan var auglýst frá _____ 2017

með athugasemdafrest til _____ 2017 .

Auglýsing um gildistöku breytingarinnar var birt í _____

B-deild Stjórnartíðinda þann _____ 201..

1. 12.6.2017 Lokahald bætt við við Stigahlið 33a eftir auglýsingu



UMHVERFIS- OG SKIPULAGSSVIÐ
BORGARTÚNI 12-14, 105 REYKJAVÍK
usk@reykjavik.is



LANDMÓTUN • HAMRABORG 12 • 200 KÓPAVOGUR • Sími 575 5300 • Fax: 554 5300 • NETFANG: landmotun@landmotun.is

TILLAGA AÐ DEILISKIPULAGI
KRINGLUMÝRARBRAUT Á MILLI
MIKLUBRAUTAR OG BÚSTAÐARVEGAR

DEILISKIPULAGSUPPRÁTTUR

KVARTÍ: 1000 A1

VERKNR.

0000-DG1602

SKIPULAG: ÖÖG

TEIKNAD: JSP

SAMÞYKKT

KT.

KÓPAVOGUR

TEIKN. NR.

DU01

dags. 30.01.2017

BR.

Ann María Andreassen

Frá: Edda Yr Gardarsdóttir <eddayr@gmail.com>
Sent: 5. mars 2017 16:21
Til: USK Skipulag
Efni: Deiliskipulag Kringlumýrarbrautar á milli Miklubrautar og Bústaðarvegs.

Ég geri alvarlega athugasemd við það að hjólastígur og göngustígurinn á að vera ofan í götunni en ekki innan við hljóðvegginn. Börnin mín eru að hjóla þessa leið í skóla og þegar farið er á milli vana. Það væri svo miklu betra að hjólastígurinn væri ekki ofan í götunni öryggisins vegna. Það sama á við hjólastíginn sem fer undir brúnna við Bústaðarveg og áfram í átt að Kópavog. Það má alveg hugsa um hvað sé heilbrigt og öruggast fyrir þá sem eru gangandi og hjólandi. Ef steinn skýst af veginum í átt að fótgangandi eða hjólandi hvað þá? Ef einhver hjólandi missir tókin á hjólinu og hjólar óvart út á götu? Ef árekstur verður og bíll fer yfir á hjólastíginn?

Kær kveðja, Edda Yr Gardarsdóttir, Beykihlíð 6 105 Reykjavík

Ann María Andreassen

Frá: Kristín Vala <kristin7@simnet.is>
Sent: 21. mars 2017 17:20
Til: USK Skipulag
Efni: Athugasemdir

Athugasemdir að tillögunnar að nýju deiliskipulagi fyrir Kringlumýrarbraut á milli Miklubrautar og Bústaðavegar

Ekkert er tekið tillit til ábending um öryggi gangandi vegfarenda sem þvera Kringlumýrarbraut. Í texta með deiliskipulagstillögunni er vísað í að aðalskipulag geri ráð fyrir göngubruð eða undirgöngum við Kringlumýrarbraut en þessi mannvirki eru ekki staðsett í deiliskipulagstillögu eins og eðlilegt væri.

Mér hugnast ekki heldur þessi breikkun fyrir forgangsakrein, sem kemur öll inn á grasbalann meðfram Stigahlíð. Það er verið að leggja til allt upp í nífalda akbraut í báðar áttir ef með eru taldar forgangsakreinar og fráreinar til móts við hús nr 51, 55, 61 og 67. Til móts við hús nr. 75, 85 og 97 eru átta akreinar samtals.

Í dag eru tvær akbrautir til suðurs til móts við hús nr. 75, 85 og 97, sem eru líklega mest takmarkandi þátturinn fyrir afköst akbrautarinnar í þá átt. Fyrst plássið er takmarkað þá mætti benda á möguleika að strætóakrein yrði á kostnað ystu akbrautarinnar en bæta við akgrein sem gengi inn á umferðareyjuna milli Listabrautar og Bústaðavegar.

Einnig mætti hafa hljóðmönina við götuna og verja þannig gangandi og hjólandi vegfarendur.

Kær kveðja Kristín Vala Erlendsdóttir

Sent from my iPhone

Ann María Andreassen

Frá: Valþór Druzin <druzin@gmail.com>
Sent: 27. mars 2017 10:15
Til: USK Skipulag
Efni: Athugasemd v. tillöguna "Kringlumýrarbraut frá Miklubraut að Bústaðavegi"

Góðan daginn.

Í dag er nú þegar mjög erfitt fyrir íbúa Hlíðanna að komast yfir í Kringluna, sökum hálf ömurlegrar aðstöðu fyrir gangandi vegfarendur við að komast úr hverfinu yfir Kringlumýrarbraut. Íbúar hverfisins sækja mikla þjónustu á Kringlusvæðið, auk þess sem menntskælingar úr Hamrahlíð nýta sér þjónustuna líka. Áformuð strætóakrein á Kringlumýrarbraut, án nokkura sjáanlega úrbóta á því hvernig fólk kemst yfir þessa risastóru hraðbraut, er vart boðleg útsvarsgreiðendum í hverfinu, auk þess sem umferðin er færð ennþá lengra inn í hverfið en núþegar er.

Gott hefði verið að sjá tillögur að úrbótum fyrir gangandi vegfarendur til þess að komast yfir Kringlumýrarbrautina, langbesta lausnin og löngu tímabær væri einföld göngubrú yfir brautina á þeim stað sem nú eru gönguljós. Göngubrú myndi enfremur liðka fyrir umferðinni undir brúnni, enda þurfa bílar þá ekki að stoppa á gönguljósunum.

Með vinsemd og virðingu
Valþór Druzin Halldórsson
Drápuhlíð 42

--

/*

druzin@gmail.com

from a mobile device with a tiny keyboard */

From: Hallgrímur S. Sveinsson [<mailto:hallgrimur.s.sveinsson@gmail.com>]
Sent: 12. apríl 2017 04:16
To: USK Skipulag
Subject: Skipulag í kynningu

Miklubraut, breikkun frá Kringlumýrarbraut að Grensásvegi

Uppdráttur, sem fylgir tillögunni, er ekki í samræmi við raunverulega Miklubraut í dag, né samkvæmt uppdráttum, sem fylgja með tilvitnaðri tengingu. Þ.e. <http://reykjavik.is/skipulag-i-kynningu/kringlumyrarbraut-fra-miklubraut-ad-bustadavegi-augl-framlengd-til-og-med-20>

Hafa ekki verið kynningar, þegar breytingar hafa verið gerðar á Miklubraut?

Erfitt hefur verið að komast yfir Kringlumýrarbraut, eins og hún er, og hefur því oft verið talað um undirgöng fyrir gangandi og hjólandi við Miklubraut. Nú er ekki hægt að líta framhjá þeirri framkvæmd lengur.

Auk þess er nýja lokahúsið ekki á uppdráttinum.

Með bestu kveðjum
Hallgrímur S. Sveinsson,
Tel: 88 876 36
eftir hádegi

Póstur - Mail:
Stigahlíð 8, IS-105 Reykjavík.
hallgrimur.s.sveinsson@gmail.com



Ann María Andreassen

Frá: Hallgrímur S. Sveinsson <hallgrimur.s.sveinsson@gmail.com>
Sent: 21. apríl 2017 05:36
Til: USK Skipulag
Efni: Kringlumýrarbraut – Uppbygging á Kringlusvæðinu

skipulag@reykjavik.is

Skipulag í kynningu: Kringlumýrarbraut – Uppbygging á Kringlusvæðinu

Auglýsing: Kringlumýrarbraut frá Miklubraut að Bústaðavegi

<http://reykjavik.is/skipulag-i-kynningu/kringlumyrarbraut-fra-miklubraut-ad-bustadavegi-augl-framlengd-til-og-med-20>

Ágæti viðtakandi, lítið er gert úr byggingaáformum í Kringlumýri samkvæmt fundargerð frá íbúafundi um kynninguna.

Vegna þess vill ég vekja athygli á eftirfarandi af <https://www.reitir.is/arsskyrsla2016/throunarverkefni>

„Uppbygging á Kringlusvæðinu er stærsta einstaka þróunarverkefni Reita. Stofnaður hefur verið starfshópur skipaður fulltrúum Reita ásamt fulltrúum borgaryfirvalda sem undirbýr deiliskipulagsbreytingar sem munu ná yfir allt Kringlusvæðið en ráðgert er að fara í skipulagssamkeppni fyrir reitinn á næstunni.“

Vídeó af draumnum. <https://www.youtube.com/watch?v=YFaNXhErev8>

Virðingafyllst,

Hallgrímur S. Sveinsson,

Stigahlíð 8, IS-105 Reykjavík,

hallgrimur.s.sveinsson@gmail.com



Ann María Andreassen

Frá: Hallgrímur S. Sveinsson <hallgrimur.s.sveinsson@gmail.com>
Sent: 21. apríl 2017 05:30
Til: USK Skipulag
Efni: Kringlumýrarbraut – Austur-Hlíðar

skipulag@reykjavik.is

Skipulag í kynningu: Kringlumýrarbraut – Austur-Hlíðar

Auglýsing: Kringlumýrarbraut frá Miklubraut að Bústaðavegi

<http://reykjavik.is/skipulag-i-kynningu/kringlumyrarbraut-fra-miklubraut-ad-bustadavegi-augl-framlengd-til-og-med-20>

Ágæti viðtakandi, horfa þarf á íbúahverfið Austur-Hlíðar (Öskjuhlíðar) (Austan Stakkahlíðar og sunnan Miklubrautar) og miðbæjarstarfsemina við Kringlu, sem eitt skipulagssvæði og gæta þarf að góðum tengingum. Sérstaklega að öruggum og greiðum gönguleiðum, sem henta rafskutlum fyrir fullorna.

Mjög margir íbúar hverfisins líta á Kringluna sem sinn Miðbæ eins og fjöldi annarra.

Gangbrautin yfir Kringlumýrarbraut við Suðurver er ekki í beinum gangstígatengslum við Kringluna, heldur kemur inn á hallandi bílhelgað svæði, án stuðnings af handriðum.

Gönguleið sem fer liggur á brú yfir Kringluna og er á milli lóðanna nr. 5 og 7 við Kringlu, þarf að vera í plani, eða undirgöngum, í austurhorn lóðar Suðurvers.

Verklýsingar aðal- og svæðisskipulagsbreytinga um Borgarlínuna skilgreina sem kjarnasvæði Kringlumýrarbraut nálægt KRI/MI.

<http://reykjavik.is/skipulag-i-kynningu/borgarlina-verklysing-adalskipulagsbreytinga>

<http://reykjavik.is/skipulag-i-kynningu/borgarlina-verklysing-svaedisskipulagsbreytingar>

Góðar almenningssamgöngur draga að sér aukna umferð gangandi.

From: Hallgrímur S. Sveinsson [<mailto:hallgrimur.s.sveinsson@gmail.com>]
Sent: 21. apríl 2017 05:27
To: USK Skipulag
Subject: Kringlumýrarbraut – Varnir

skipulag@reykjavik.is

Skipulag í kynningu: Kringlumýrarbraut – Varnir

Auglýsing: Kringlumýrarbraut frá Miklubraut að Bústaðavegi

<http://reykjavik.is/skipulag-i-kynningu/kringlumyrarbraut-fra-miklubraut-ad-bustadavegi-augl-framlengd-til-og-med-20>

Ágæti viðtakandi, hér koma spurningar um fyrirhugaðar varnir.

Úr hverju verða varnir við Stigahlíð?

Hvar eru mannvirkin skilgreind á sniðteikningu?

Er gert ráð fyrir því að þær séu bílheldar við árekstur?

Er hugaða að öðrum mengunarvörnum en hljóðvörn?

Er gert ráð fyrir hljóðgleypanði efni í girðingum á miðeyjum (Snið C og D), en ekki á teikningu?

Í sniði A og B eru sýnd tré, en bara í sniði B á teikningu. Þar eru ekki sýndar girðingar. Verður þá óheimilt að girða?

Er gert ráð fyrir frákasti vegna snjóruðnings?

Lokahús að Stigahlíð 33 vantar á uppdrátt.

Virðingafyllst,

Hallgrímur S. Sveinsson,

Stigahlíð 8, IS-105 Reykjavík,

hallgrimur.s.sveinsson@gmail.com



Ann María Andreassen

Frá: Hallgrímur S. Sveinsson <hallgrimur.s.sveinsson@gmail.com>
Sent: 21. apríl 2017 05:30
Til: USK Skipulag
Efni: Kringlumýrarbraut – Austur-Hlíðar

skipulag@reykjavik.is

Skipulag í kynningu: Kringlumýrarbraut – Austur-Hlíðar

Auglýsing: Kringlumýrarbraut frá Miklubraut að Bústaðavegi

<http://reykjavik.is/skipulag-i-kynningu/kringlumyrarbraut-fra-miklubraut-ad-bustadavegi-augl-framlengd-til-og-med-20>

Ágæti viðtakandi, horfa þarf á íbúahverfið Austur-Hlíðar (Öskjuhlíðar) (Austan Stakkahlíðar og sunnan Miklubrautar) og miðbæjarstarfsemina við Kringlu, sem eitt skipulagssvæði og gæta þarf að góðum tengingum. Sérstaklega að öruggum og greiðum gönguleiðum, sem henta rafskutlum fyrir fullorna.

Mjög margir íbúar hverfisins líta á Kringluna sem sinn Miðbæ eins og fjöldi annarra.

Gangbrautin yfir Kringlumýrarbraut við Suðurver er ekki í beinum gangstígatengslum við Kringluna, heldur kemur inn á hallandi bílhelgað svæði, án stuðnings af handriðum.

Gönguleið sem fer liggur á brú yfir Kringluna og er á milli lóðanna nr. 5 og 7 við Kringlu, þarf að vera í plani, eða undirgöngum, í austurhorn lóðar Suðurveis.

Verklýsingar aðal- og svæðisskipulagsbreytinga um Borgarlínuna skilgreina sem kjarnasvæði Kringlumýrarbraut nálægt KRI/MI.

<http://reykjavik.is/skipulag-i-kynningu/borgarlina-verklysing-adalskipulagsbreytinga>

<http://reykjavik.is/skipulag-i-kynningu/borgarlina-verklysing-svaedisskipulagsbreytingar>

Góðar almenningssamgöngur draga að sér aukna umferð gangandi.

Virðingafyllst,

Hallgrímur S. Sveinsson,

Stigahlið 8, IS-105 Reykjavík,



Ann María Andreassen

Frá: Hallgrímur S. Sveinsson <hallgrimur.s.sveinsson@gmail.com>
Sent: 21. apríl 2017 05:36
Til: USK Skipulag
Efni: Kringlumýrarbraut – Uppbygging á Kringlusvæðinu

skipulag@reykjavik.is

Skipulag í kynningu: Kringlumýrarbraut – Uppbygging á Kringlusvæðinu

Auglýsing: Kringlumýrarbraut frá Miklubraut að Bústaðavegi

<http://reykjavik.is/skipulag-i-kynningu/kringlumyrarbraut-fra-miklubraut-ad-bustadavegi-augl-framlengd-til-og-med-20>

Ágæti viðtakandi, lítið er gert úr byggingaáformum í Kringlumýri samkvæmt fundargerð frá íbúafundi um kynninguna.

Vegna þess vill ég vekja athygli á eftirfarandi af <https://www.reitir.is/arsskyrsla2016/throunarverkefni>

„Uppbygging á Kringlusvæðinu er stærsta einstaka þróunarverkefni Reita. Stofnaður hefur verið starfshópur skipaður fulltrúum Reita ásamt fulltrúum borgaryfirvalda sem undirbýr deiliskipulagsbreytingar sem munu ná yfir allt Kringlusvæðið en ráðgert er að fara í skipulagssamkeppni fyrir reitinn á næstunni.“

Vídeó af draumnum. <https://www.youtube.com/watch?v=YFaNXhErev8>

Virðingafyllst,

Hallgrímur S. Sveinsson,

Stigahlið 8, IS-105 Reykjavík,

hallgrimur.s.sveinsson@gmail.com

Ann María Andreassen

Frá: Hallgrímur S. Sveinsson <hallgrimur.s.sveinsson@gmail.com>
Sent: 22. apríl 2017 19:43
Til: USK Skipulag
Efni: Fwd: Kringlumýrarbraut – Hávaðamengun

Fékk villumeldingu. Sendi aftur

----- Áframsent skeyti -----
Frá: **Hallgrímur S. Sveinsson** <hallgrimur.s.sveinsson@gmail.com>
Dagsetning: 21. apríl 2017 kl. 05:24
Titill: Kringlumýrarbraut – Hávaðamengun
Til: skipulag@reykjavik.is

skipulag@reykjavik.is

Skipulag í kynningu: Kringlumýrarbraut – Hávaðamengun

Auglýsing: Kringlumýrarbraut frá Miklubraut að Bústaðavegi

<http://reykjavik.is/skipulag-i-kynningu/kringlumyrarbraut-fra-miklubraut-ad-bustadavegi-augl-framlengd-til-og-med-20>

Ágæti viðtakandi, sem vinnugagn með kynningunni er hljóðvistarskýrsla, þar sem er byggt á gefnum forsemdum og tölvuforriti.

Gert er ráð fyrir 60 km hraða 95% litlir og 5% stórir bílar.

Af hverju var ekki mældur raunhraði?

Hvar er tekið tillit til nagladekkja og sérútbúinna fjallajeppa?

Ekki er sýnilegur raunverulegur hávaðamunur sunnan Listabrautar,

En þar þenja menn oft af stað, bíla og misjafnlega lögleg mótorhjól.

Niðurstöður sem fást með forsemdunum skýrslunnar eru óhæfar til brúks.

Virðingafyllst,

Hallgrímur S. Sveinsson,

Stigahlíð 8, IS-105 Reykjavík,

hallgrimur.s.sveinsson@gmail.com

Deiliskipulag Kringlumýrarbrautar á milli Miklubrautar og Bústaðarvegar

Athugasemdir við deiliskipulag

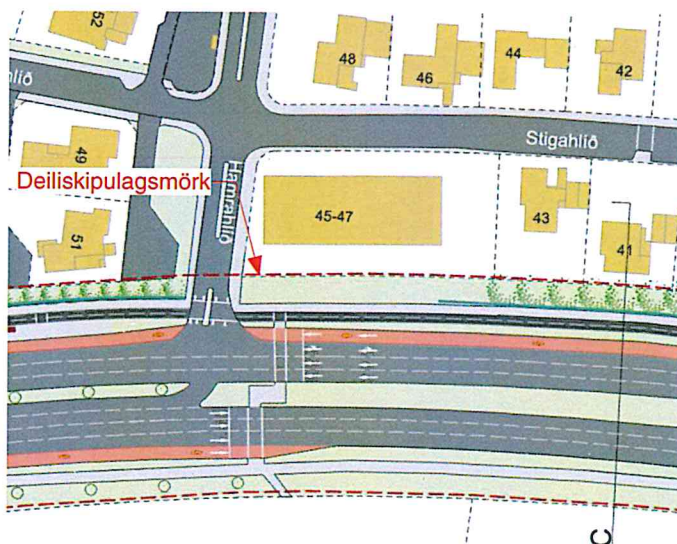
Húsfélagið Stigahlíð 45-47 og Bakarameistarinn ehf. fagna því að bæta eigi umferðarmannvirki Kringlumýrarbrautar og hljóðvist íbúðarbyggðar í Stigahlíð, en hvort tveggja telst löngu tímabært. Í Stigahlíð 45-47, verslunarmiðstöðinni Suðurverí er til húsa ýmis verslun og þjónusta; stórt bakarí með framleiðslu og veitingastað, kjúklingastaður, efnalaug, apótek, matvöruverslun og skrifstofur á efri hæð. Þessi fyrirtæki þjónusta bæði íbúa hverfins og eins fólk sem á leið hjá, hvort sem er gangandi eða akandi. Bílastæði fyrir Suðurver eru innan og utan lóðar á borgarlandi. Staðsetning bílastæða á borgarlandi byggir á samþykktum frá árinu 1983.

Hér með eru gerðar með athugasemdir við deiliskipulagstillögu Kringlumýrarbrautar á milli Miklubrautar og Bústaðarvegar.

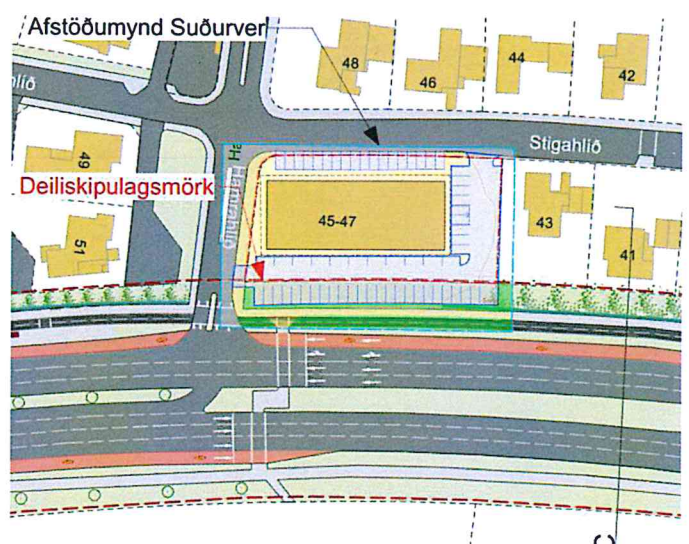
Mörk deiliskipulagsbreytingarinnar

Mörk deiliskipulagsbreytingarinnar að vestanverðu eru dregin við lóðamörk Stigahlíðar. Ekki er gerð grein fyrir samþykktum bílastæðum á borgarlandi.

Á myndunum hér að neðan má sjá fyrirliggjandi deiliskipulag og mynd þar sem deiliskipulag og afstöðumynd verslunarmiðstöðvarinnar í Suðurverí eru settar saman. Eins og fram kemur í samsettu myndinni hefur fyrirliggjandi deiliskipulagstillaga engin áhrif á staðsetningu bílastæða.



úr auglýstri deiliskipulagstillögu



samsett mynd deiliskipulagstillaga / afstöðumynd Suðurvers

Krafa lóðarhafa

Þess er hér með farið á leit að gerð verði grein fyrir samþykktum bílastæðum á borgarlandi við Stigahlíð 45-47 í tillögu að deiliskipulagi Kringlumýrarbrautar á milli Miklubrautar og Bústaðarvegar þannig að bílastæðin verði staðfest með gildistöku skipulagsins.

	
Reykjavíkurborg	
Skipulagsfulltrúi	
Mótt. 19. APR. 2017	
sign	
Skjaln.	Ábm.

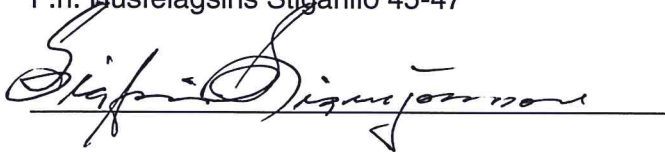
Samþykktir

Bílastæði á borgarlandi við verslunarmiðstöðina Suðurver í Stigahlíð 45-47 byggja á eftirtöldum uppdráttum og samþykktum:

- Aðaluppdráttur. Afstöðumynd samþykkt 2016, byggir á eldri samþykktum uppdráttum.
- Eignaskiptayfirlýsing frá árinu 1999. Á bls. 3 segir:
Á fundi borgarráðs Reykjavíkur 13. september 1983 var lóðarhafa lóðarinnar nr 45-47 við Stigahlíð heimilað að malbika og nýta um óákveðin tíma, sem bílastæði, spildu meðfram Kringlumýrarbraut, sbr. meðfylgjandi smækkað afrit af teikningu.
- Samþykkt skipulagsnefndar frá árinu 1983.
- Samþykkt borgarráðs frá 13. september 1983, þar sem fyrirkomulag bílastæða við Stigahlíð nr. 45-47 er samþykkt.
- Bréf borgarskipulags til borgarráðs dags. 12. september 1983 með fylgigögnum
- Bréf borgarstjóra til skipulagsnefndar dags. 13. september 1983

Reykjavík 19. apríl 2017

F.h. Húsfélagsins Stigahlíð 45-47



F.h. Bakameistarans ehf.




Reykjavík 18. apríl 2017

Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar,
b.t. skipulagsfulltrúa,

Efni: Vegna tillögu að deiliskipulagi fyrir Kringlumýrarbraut frá Miklubraut að Bústaðavegi

Við undirrituð höfum kynnt okkur tillögu að deiliskipulagi fyrir Kringlumýrarbraut frá Miklubraut að Bústaðavegi, sem kynnt er á vef Reykjavíkurborgar¹ og viljum koma á framfæri athugasemdum með von um að tekið verði tillit til hagsmuna íbúa hverfisins. Íbúar fara fram á að

- öryggi gangandi vegfarenda sem fara yfir Kringlumýrarbraut á gangbrautum verði bætt,
- akreinum á Kringlumýrarbraut verði ekki fjölgað frá því sem nú er,
- stuðlað verði að lægri umferðarhraða á Kringlumýrarbraut og
- hljóðveggir verði staðsettir nær akbraut til þess að bæta hljóðvist í íbúahverfi og á stígum.

Sjónarmið íbúa um ofantalin áhersluatriði eru rakin hér fyrir neðan.

Ástæða er til þess að geta þess að sum atriði í deiliskipulagstillögunni ganga gegn eða eru í ósamræmi við ákvæði gildandi aðalskipulags fyrir Reykjavík. Samkvæmt skipulagslögum skal vera innbyrðis samræmi í gildandi skipulagsáætlunum og að aðalskipulag telst rétt hærra deiliskipulagi samkvæmt lögunum.

¹

Öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda

Öryggi gangandi vegfarenda yfir Kringlumýrarbraut hrakar með tillögu að nýju deiliskipulagi frá því sem nú er vegna þess að gangbrautir munu ná yfir fleiri akbrautir. Ekki er gert ráð fyrir göngubrú, sem skv. aðalskipulagi Reykjavíkur er staðsett miðja vegu milli Miklubrautar og Hamrahlíðar.

Samkvæmt tillögunni munu gangbrautir yfir Kringlumýrarbraut við Hamrahlíð spanna fjórar akreinar í hvora átt, samtals 8 akreinar. Til móts við Listabraut munu gangbrautir ná yfir fimm akreinar á suðurleið, fjórar til norðurs auk beygjuakreinar frá Listabraut, samtals 10 akreinar verði tillagan staðfest.

Það er augljóst að fleiri akbrautir leiða til lengri gangbrauta yfir Kringlumýrarbrautina, sem setur gangandi vegfarendur í aukna hættu. Þar sem gangbraut nær yfir þrjár eða fleiri akreinar eykst hættan á því að aðrar bifreiðar byrgi sýn á umferðarljós svo að ökumenn virði ekki rautt stöðvunarljós þegar gönguljós loga. Endurtekin tilfelli þar sem ekið hefur verið á gangandi vegfarendur undirstrika að afar brýnt er að bæta öryggi á þessum gangbrautum.

Íbúar fara fram á að tillaga að deiliskipulagi verði tekin til endurskoðunar með það að markmiði að bæta öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda yfir og við Kringlumýrarbraut.

Umferðarhraði

Á Kringlumýrarbraut sunnan Bústaðavegar er skilgreindur hámarkshraði 80 km/klst en á skipulagssvæðinu norðan Bústaðavegar er leyfilegur hámarkshraði 60 km/klst, sem fáir ökumenn virða að jafnaði. Með aðgerðum í skipulagi væri hægt að stuðla að því að fleiri ökumenn aki á löglegum hraða.

Fækkun akbrauta fyrir venjulega umferð gæti verið liður í að stuðla að lægri umferðarhraða án þess að það rýri afkastagetu brautarinnar. Það sýnir sig að bílar á innstu akrein (lengst til vinstri) á suðurleið taka gjarnan hratt af stað frá ljósum við Hamrahlíð til þess að ná fram fyrir bíla áður en að Listabraut er komið þar sem akbrautum fækkar í tvær. Þessi hraðakstur eykur ekki afköst brautarinnar en veldur auknum hávaða, sem ástæða er að sporna gegn.

Á norðurleið virða fáir ökumenn lækkun hámarkshraða úr 80 í 60 km/klst þegar komið er undir brú við Bústaðaveg. Breiðari akbraut ýtir undir tilfinningu ökumanna um að þeir séu staddir á hraðbraut svo að þeir virða síður hraðatakmarkanir.

Íbúar fara fram á að tillaga að deiliskipulagi verði tekin til endurskoðunar til þess að stuðla að breytingum, sem sporna við akstri yfir hámarkshraða á Kringlumýrarbraut.

Breikkun akbrautar

Það er ágætur ásetningur að stuðla að greiðari leið strætisvagna með forgangsakreinum en það á ekki að kalla á breikkun akbrautar með því að skerða græn svæði eins og oft hefur verið gert við sambærilegar framkvæmdir. Deiliskipulagssvæðið er þröngt og rúmar ekki meira magn undir umferðarmannvirki ætluð bifreiðum. Samkvæmt tillögunni mun breikkun akbrautar til suðurs taka pláss, sem nú er gróið grasi á milli Kringlumýrarbrautar og Stigahlíðar. Á norðurleið er viðbótin einnig að mestu á kostnað grænna svæða milli brautarinnar og aðliggjandi lóða.

Í gildandi aðalskipulagi er Kringlumýrarbraut á milli Hamrahlíðar og Listabrautar skilgreind sem borgargata, sem ætlað er að þróast sem fjölbreytilegt almenningssvæði til framtíðar. Samkvæmt aðalskipulagi eru borgargötur lykilgötur hvers hverfis sem skulu njóta forgangs við endurhönnun og fegrun sem almenningssvæði og vera götur fyrir alla ferðamata.

Beggja vegna brautarinnar eru stórir framhaldsskólar, verslunarmiðstöð og aðrir stórir vinnustaðir, auk íbúabygðar. Augljóst er að breikkun Kringlumýrarbrautar er andstæð markmiðum aðalskipulags um þróun borgargatna.

Heppilegra væri að gera ystu akreinar núverandi akbrauta að forgangsakreinum, bæði á suður- og norðurleið. Með því móti væri öryggi gangandi vegfarenda ekki skert eins og rakið var hér að framan. Til þess að takmarka ekki afkastagetu vegarins til suðurs þyrfti að bæta við nýrri akrein fyrir almenna umferð á miðeyju sunnan Listabrautar, u.þ.b. jafn langt og fyrirhuguð forgangsakrein strætisvagna næði. Á norðurleið eru safnsvæði bifreiða næst Miklubraut nægjanlega stór til þess að rúma hvort eð er alla þá bíla sem komast yfir gatnamótin í hverri lotu, sem ljósin loga.

Á vettvangi Reykjavíkurborgar og annarra sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu er nú unnið að skipulagningu landnýtingar og akbrauta fyrirhugaðrar Borgarlínu, sem ætlað er að efla almenningssamgöngur á næstu árum og áratugum. Í þeirri vinnu er gert ráð fyrir fleiri samgönguásum sem tengja höfuðborgarsvæðið frá norðri til suðurs. Samkvæmt fyrstu drögum er t.a.m. gert ráð fyrir tengingu frá Vatnsmýrinni yfir í Kársnes, sem létta myndi álagi á Kringlumýrarbraut á annatímum.

Fyrirhuguð breikkun akbrautar þrengir um of að hjóla- og göngustígum, sem lagðir verða vestan Kringlumýrarbrautar. Fyrir vikið þarf að leggja stígana samhliða, sem er andstætt markmiðum um vistvænni samgöngur skv. aðalskipulagi um aðskilnað göngu- og hjólastíga. Í því ljósi er óráðlegt að leggja drög að enn frekari breikkun Kringlumýrarbrautar þótt það kunni að létta álag fyrir almenna bílaumferð tímabundið. Það yrði kostnað annarrar umferðar til skemmri og lengri tíma.

Samkvæmt vegalögum setur Vegagerðin, sem er veghaldari þjóðvega í þéttbýli, fram kröfur sem lúta að afkastagetu og umferðaröryggi fyrir þá sem aka Kringlumýrarbraut. Það þarf að liggja fyrir út frá hvaða forsendum öryggi annarra vegfarenda við og yfir brautina er metið og tryggja

að breytingar rýri ekki aðstöðu og öryggi þeirra. Takmörk eru fyrir því hversu langt er hægt að seilast í breikkun akbrautar og ef veghaldari telur fækkun akreina fyrir almenna bílaumferð ekki fullnægja kröfum um öryggi og afköst verður að leita annarra leiða en að breikka akbrautir.

Íbúar fara fram á að tillaga að deiliskipulagi verði tekin til endurskoðunar svo að akreinum á Kringlumýrarbraut verði ekki fjölgað frá því sem nú er. Með því væri svo unnt að skilja að göngu- og hjólastíga. Fylgt verði markmiðum aðalskipulags um skilgreindar borgargötur.

Hljóðveggir

Það myndi tryggja betri hljóðvist í hverfinu og á göngu- og hjólastígum ef hljóðveggir væru staðsettir næst akbrautinni. Samkvæmt tillögu að deiliskipulagi eru hljóðveggir staðsettir milli göngu- og hjólastíga annars vegar og trjáðbeðs meðfram Stigahlíð hins vegar.

Þá gerir tillagan ráð fyrir að hljóðveggur endi til móts við efstu lóðir til suðurs. Til þess að tryggja betri hljóðvist í húsum og á lóðum næst lóð Veðurstofunnar þurfa hljóðveggir einnig að ná upp fyrir efstu lóðir eða krækja fyrir hornið á þeim

Íbúar fara fram á að tillaga að deiliskipulagi verði tekin til endurskoðunar og legu hljóðveggja breytt til þess að tryggja betri hljóðvist í íbúðarhverfi og á stígum.

Erindi vegna tillögu að deiluskipulagi fyrir Kringlumýrarbraut frá Miklubraut að Bústaðavegi

Jón Ávar Palmason

Nafn

palmason@gmail.com

Netfang

Stígahlíð 55

Heimilisfang

820 5044

Símanúmer

Þorhildur Kristinsdóttir

Nafn

thorhildurk@gmail.com

Netfang

Stígahlíð 55

Heimilisfang

Símanúmer

Matthildur Jónsd

Nafn

matthildur.peta@gmail.com

Netfang

Stígahlíð 55

Heimilisfang

Símanúmer

Oskar Fússon

Nafn

OSKAR @ DAFKAUP. IS

Netfang

Stígahlíð 50

Heimilisfang

Símanúmer

Björgvin Hall

Nafn

bjorgvin.hall@hotmail.com

Netfang

Stígahlíð 57

Heimilisfang

Símanúmer

Maria Björnsdóttir

Nafn

maria@bjarkar.is

Netfang

Stígahlíð 59

Heimilisfang

Símanúmer

898-0564

Erindi vegna tillögu að deiluskipulagi fyrir Kringlumýrarbraut frá Miklubraut að Bústaðavegi

Jónna Srah Rahn

Nafn

Stigahlið 63

Heimilisfang

johannasvali@gmail.com

Netfang

8950278

Símanúmer

Ísah Winther

Nafn

Stigahlið 63

Heimilisfang

IsahWinther@gmail.com

Netfang

8950368

Símanúmer

Tróskur Skutasa

Nafn

Stigahlið 65

Heimilisfang

trisk7@live.com

Netfang

588-8863

Símanúmer

Soffia Edmondson

Nafn

Stigahlið 67

Heimilisfang

Soffiaed@internet.is

Netfang

863-4464

Símanúmer

Guðrún Jóhannsdóttir

Nafn

Stigahlið 69

Heimilisfang

gudrunjohannesdottir@gmail.com

Netfang

8483382

Símanúmer

Karl Thoroddson

Nafn

Stigahlið 53

Heimilisfang

Karl.thoroddson@gmail.com

Netfang

863-8030

Símanúmer

Erindi vegna tillögu að deild skipulagi fyrir Kringlumýrarbraut frá Miklubraut að Bústaðavegi

Kristinn Tómasson

Nafn

Stígaheidi 75

Heimilisfang

Netfang

Símanúmer

Sigurður T. Magnússon

Nafn

Stígaheidi 52

Heimilisfang

sigurdur.t.magnusson@ru.is

Netfang

820-6279

Símanúmer

Huld Kærvið

Nafn

Stígaheidi 52

Heimilisfang

huldhou@gmail.com

Netfang

8917027

Símanúmer

Jón Gunnar Jónsson

Nafn

Stígaheidi 43

Heimilisfang

JONGJ@SIMNET.IS

Netfang

6973518

Símanúmer

Frída Birna Knúsdóttir

Nafn

Stígaheidi 43

Heimilisfang

fbk@simnet.is

Netfang

6973526

Símanúmer

Marta Kristjánsdóttir

Nafn

849-5922

Heimilisfang

marta.kristjansdottir@gmail.com

Netfang

Stígaheidi 41

Símanúmer

Erindi vegna tillögu að deiluskipulagi fyrir Kringlumýrarbraut frá Miklubraut að Bústaðavegi

Margrét Kristjánsson

Nafn

Margrétgk90@gmail.com

Netfang

Stigahlið 41

Heimilisfang

857.8567

Símanúmer

Vala Valdimarsdóttir

Nafn

valavalda@gmail.com

Netfang

Stigahlið 41

Heimilisfang

641-1601

Símanúmer

Kristín Ragnadóttir

Nafn

KristinR@internet.is

Netfang

Stigahlið 39

Heimilisfang

8218109

Símanúmer

Otto Leifur

Nafn

ol@sheljungur.is

Netfang

Stigahlið 39

Heimilisfang

8403047

Símanúmer

Gudmundur Fridgeirsson

Nafn

gudmundur.fridgeirsson@gmail.com

Netfang

Stigahlið 37

Heimilisfang

8684933

Símanúmer

Solveig Ingibjörksdóttir

Nafn

solveig@vintagepictures.is

Netfang

Stigahlið 35

Heimilisfang

822-9917

Símanúmer

Erindi vegna tillögu að deiluskipulagi fyrir Kringlumýrarbraut frá Miklubraut að Bústaðavegi

Páll P. Pálsson
Nafn

PALLR4NAR4@GMAIL.COM
Netfang

Rannvíg Anna Ólafsd.
Nafn

rannviganna@simnet.is
Netfang

Hannes Ólaf
Nafn

HALL E MITT. IS.
Netfang

Snorri Ólafsson
Nafn

jons@eflo.is
Netfang

Nafn

Netfang

Nafn

Netfang

STIGAHLÍÐ 35
Heimilisfang

626 3101
Símanúmer

7830083
Símanúmer

Stigahlið 35
Heimilisfang

Símanúmer

Stiga hlíð 43
Heimilisfang

Símanúmer

Snigahlið 73
Heimilisfang

665 6136
Símanúmer

Heimilisfang

Símanúmer

Heimilisfang

Símanúmer

Erindi vegna tillögu að deiluskipulagi fyrir Kringlumýrarbraut frá Miklubraut að Bústaðavegi

Lekla Ingilög, Eggertsd.

Nafn

lekla CS@gmail.com

Netfang

Stígahlíð 49

Heimilisfang

869 3900

Símanúmer

Valdimar Bergsson

Nafn

valdi84@hotmail.com

Netfang

Stígahlíð 49

Heimilisfang

866 6560

Símanúmer

Petra Bragadóttir

Nafn

petra@fa.is

Netfang

Stígahlíð 91

Heimilisfang

892 2728

Símanúmer

Byrntritur Vala Eysteinsdóttir Stígahlíð 57

Nafn

valaey@hotmail.com

Netfang

Heimilisfang

Símanúmer

Gunnar Hall

Nafn

hall@hotmail.com

Netfang

Stígahlíð 57

Heimilisfang

Símanúmer

Nafn

Heimilisfang

Netfang

Símanúmer

Erindi vegna tillögu að deiluskipulagi fyrir Kringlumýrarbraut frá Miklubraut að Bústaðavegi

Loðrun Kristhjáreldir

Nafn

loa@almenni.is

Netfang

Stigahlíð 83

Heimilisfang

898-4320

Símanúmer

Orn Þórðarson

Nafn

ornthordar@gmail.com

Netfang

STIGAHLÍÐ 83

Heimilisfang

898 1429

Símanúmer

Sigurður H. Ólafsson

Nafn

sho@itn.is

Netfang

Stigahlíð 97

Heimilisfang

8974027

Símanúmer

Guðrún Hákona

Nafn

gfianna@gmail.com

Netfang

Stigahlíð 97

Heimilisfang

8990061

Símanúmer

Sigurður Jónsdóttir

Nafn

Stigahlíð 95

Heimilisfang

Netfang

Eggethfu

Nafn

eggethfu@mat.is

Netfang

Símanúmer

STIGAHLÍÐ 91

Heimilisfang

Símanúmer

Erindi vegna tillögu að deiluskipulagi fyrir Kringlumýrarbraut frá Miklubraut að Bústaðavegi

Asthildur S. Þorsteins

Nafn

Netfang

Stigahlið 89

Heimilisfang

Siggipp@centrum.is

Símanúmer

Sigrún Þor Rún

Nafn

Netfang

Sigrún 89. Rún

Heimilisfang

Símanúmer

Níall Þósson

Nafn

Netfang

Níall.Þósson@RVKSKOOLU.IS

Stigahlið 87

Heimilisfang

8625616

Símanúmer

Frjánn Víktor Skott

Nafn

Netfang

Sigrunvi@or.is

Stigahlið 87

Heimilisfang

6176110

Símanúmer

Jón Vöðland

Nafn

Netfang

jona@smunor

Stigahlið 94

Heimilisfang

895 5890

Símanúmer

Þórunn

Nafn

Netfang

Stigahlið 92

Heimilisfang

8234241

Símanúmer

Erindi vegna tillögu að deiluskipulagi fyrir Kringlumýrarbraut frá Miklubraut að Bústaðavegi

Astríð Hjálmarsson

Nafn

dh@verkis.is

Netfang

Stígahlétt 81

Heimilisfang

864-5055

Símanúmer

Thórunn Rísaldjónsdóttir

Nafn

b22@heima.is

Netfang

Stígahlétt 81

Heimilisfang

6592869

Símanúmer

Eyrun Thorsteinsson

Nafn

eyruntho@landspitali.is

Netfang

Stígahlétt 68

Heimilisfang

5534504 / 8245419

Símanúmer

Brynjólfur Emilsson

Nafn

brynjolfur.emilsson@gmail.com

Netfang

Stígahlétt 68

Heimilisfang

661-9068

Símanúmer

Seungríður

Nafn

shp@olis.is

Netfang

Stígahlétt 68A

Heimilisfang

896-4000

Símanúmer

Linda Björk Davíðsdóttir

Nafn

linda.bjork14@gmail.com

Netfang

Stígahlétt 68a

Heimilisfang

898-1718

Símanúmer

Erindi vegna tillögu að deiluskipulagi fyrir Kringlumýrarbraut frá Miklubraut að Bústaðavegi

P. Einar Halldórsson

Nafn

oli@gröfin.is

Netfang

Steguhlíð 70

Heimilisfang

897-3603

Símanúmer

Ludvík Benediktsson

Nafn

ludviken3@gmail.com

Netfang

Steguhlíð 70

Heimilisfang

864-1816

Símanúmer

Egbert Allan

Nafn

egbert@rimnet.is

Netfang

Steguhlíð 74

Heimilisfang

892-0216

Símanúmer

Nafn

Heimilisfang

Netfang

Símanúmer

Nafn

Heimilisfang

Netfang

Símanúmer

Nafn

Heimilisfang

Netfang

Símanúmer

Erindi vegna tillögu að deiluskipulagi fyrir Kringlumýrarbraut frá Miklubraut að Bústaðavegi

Ragnar Ármannsson

Nafn

Stígahlíð 88

Heimilisfang

693-1965

Símanúmer

Netfang

sefos@internet.is

Nafn

Stígahlíð 79

Heimilisfang

893 1819

Símanúmer

Netfang

Nafn

Heimilisfang

Netfang

Símanúmer

Nafn

Heimilisfang

Netfang

Símanúmer

Nafn

Heimilisfang

Netfang

Símanúmer

Nafn

Heimilisfang

Netfang

Símanúmer



Landssamtök
hjólréiðamanna

Reykjavík 11. apríl 2017

Umsögn um deiliskipulag, Kringlumýrarbraut frá Miklubraut að Bústaðavegi.

Umsagnarnefnd Landssamtaka hjólréiðamanna (LHM) hefur skoðað tillögu að deiliskipulagi fyrir Kringlumýrarbraut frá Miklubraut að Bústaðavegi. Deiliskipulagið nær yfir Kringlumýrarbraut og nærumhverfi hennar, frá Miklubraut að frárein upp á Bústaðaveg. Í tillögunni felst að komið er fyrir forgangsléið fyrir almenningssamgöngur í norður- og suðurátt ásamt því að skilgreina hjóla- og gönguleið og hljóðvegg meðfram lóðum við Stigahlíð. Samtökin vilja gera eftirfarandi umsögn um deiliskipulagið.

Afstaða LHM.

Landssamtökin eru mjög hlynnt gerð hjólastígs meðfram Kringlumýrarbraut frá Miklubraut að Bústaðavegi og gerð forgangsakreinar fyrir almenningssamgöngur og lýsa því yfir stuðningi við þetta verkefni. LHM vilja þó gjarnan fá að gera umsögn um hönnun stíga og göngu- og hjólaþverana á seinni stigum við nánari hönnun/útfærslu. Í því sambandi minna samtökin á leiðbeiningar Reykjavíkurborgar um hönnun fyrir reiðhjól.

Forgangsreinar almenningsvagna.

LHM mælir með því að við endanlega hönnun á forgangsakreinum verði reynt að hafa akreinar sem fjærst íbúðabyggð í Stigahlíð. Í því skyni verði leitast við að færa akreinar innar og nýta miðeyjar þar sem hægt er undir akreinar frekar en að breikka Kringlumýrarbraut útávið. Mælt er með því að ysta akreinin frá Miklubraut að frárein að Bústaðavegi verði tekin undir forgangsrein þar sem unnt er í staðinn fyrir að færa umferðina nær íbúðabyggðinni í Stigahlíð.

Staðsetning hljóðmana.

Núverandi tillaga gerir ráð fyrir að göngu og hjólastígar verði staðsettir utan hljóðmanar (að vestanverðu) og hljóðmön muni því verða alveg upp við lóðamörkin.

Árið 2015 var gerður nýr göngu og hjólastígur á Kringlumýrarbraut frá Háaleitisbraut að Miklubraut. Settir voru upp ljósastaurar fyrir göngu og hjólastíginn með þeim rökum að stígarnir yrðu staðsettir innan hljóðmanar (þegar hún yrði sett upp) og þyrfti því sér lýsing að vera til staðar fyrir stígana. Deiliskipulag á Miklubraut milli Lönguhlíðar og Rauðarárstígs gerir jafnframt ráð fyrir því sama.

Mælt er með því að göngu og hjólastígar á Kringlumýrarbraut frá Miklubraut að Bústaðavegi verði einnig hafðir innan hljóðmanar og settir verði upp sér ljósastaurar/lýsing fyrir þá.

Öryggi og öryggistilfinning gangandi og hjólandi yrði meiri gagnvart umferð verði þeir staðsettir innan hljóðmanar en ekki utan eins og nú er gert ráð fyrir auk þess sem hávaði og svifryksmengun frá bílum myndi minnka umtalsvert. Á móti kemur að öryggistilfinning sumra gangandi gæti minnkað þar sem þeir eru í hvarfi frá umferð á götunni. Þá þyrfti að huga vel að góðri sýn frá stíg og götu þar sem er þverun við Hamrahlíð.

Gróður verði notaður til að gera umhverfi aðlaðandi og draga úr vindi þar sem unnt er án þess að draga úr sýn fram á stíg og sýn við gatnamót.

Göngu og hjólaþveranir yfir Kringlumýrarbraut.

Eitt af meginstefnumiðum LHM er að leiðir verði greiðar og beinar yfir gatnamót fyrir hjólandi. Því leggur LHM til að þær göngu þveranir sem nú eru yfir Kringlumýrarbraut á deiliskipulagssvæðinu við Hamrahlíð og við Listabraut verði skoðaðar og endurhannaðar í deiliskipulaginu. Leiðin yfir Kringlumýrarbraut verði bein og greið og hægt að komast yfir götuna í einum áfanga í einum ljósafasa á reiðhjóli án þess að þurfa að taka krappar beygjur á leiðinni yfir.

Göngu og hjólaþverun yfir Hamrahlíð.

Gera þarf sér þverun yfir Hamrahlíð fyrir hjólandi ásamt því að sett verða upp umferðarljós fyrir hjólandi. LHM mæla með því að við hönnun ljósafasa verði reynt að hafa rauðan fasa á hægri beygju frá Kringlumýrarbraut í suður og vinstri beygju frá Kringlumýrarbraut í norður inn í Hamrahlíð þegar er grænn fasi fyrir hjólandi umferð yfir Hamrahlíð.

Þveranir yfir frárein frá Kringlumýrarbraut að Bústaðavegi.

Frárein frá Kringlumýrarbraut að Bústaðavegi er ekki á þessu deiliskipulagi af einhverjum ástæðum. LHM vill eigi að síður koma sjónarmiðum sínum á framfæri varðandi þessa þverun þar sem hún er sennilega sú hættulegasta á þessari leið og mjög mikilvægt að hún verði lagfærð sem allra fyrst.

Mælt er með því að hjólastígurinn fari yfir fráreinina upp að Bústaðavegi með sér þverun fyrir gangandi og hjólandi. Til dæmis væri hægt að láta þverunina vera upphækkaða með gangbrautarskiltum, gangbrautarmerkjum og skilti sem varar bílstjóra við hjólum. Hægt er að færa þverunina nokkuð til suðurs til að auka öryggi. Þá þarf að gera ráðstafanir til að lækka hraðann á fráreininni.

Einnig er mælt með því að hjólastígurinn verði látin ná alla leið upp á Bústaðaveg vestan fráreinar, þar sem hann mundi mæta hjólastíg meðfram Bústaðavegi.

Frárein upp að Bústaðavegi er um 5 m breið og er því hægt að minnka hana um 0,5 m til að koma fyrir hjólastíg. Að minnka fráreinina myndi ekki hafa áhrif á afkastagetu en gæti dregið úr hraða umferðar.

Þveranir á gatnamótum Kringlumýrarbrautar og Miklubrautar.

Gatnamót Kringlumýrarbrautar og Miklubrautar eru ekki á þessu deiliskipulagi. LHM vilja eigi að síður koma sjónarmiðum sínum á framfæri varðandi þessar þveranir því sem fyrr segir eru greiðar og beinar leiðir yfir gatnamót eitt af meginstefnumiðum Landssamtaka hjólréiðamanna. Skýringarmyndin hér að neðan sýnir hvað leið hjólandi er krókótt og erfið og að hjólandi vilja fá beina og greiða leið yfir svona gatnamót.

Núverandi þveranir, eða svokölluð "þrepaskipt gönguleið" er, eins og nafnið "gönguleið" gefur til kynna, fyrst og fremst hugsuð fyrir gangandi umferð en ekki hjólandi og sett upp á stærstu gatnamótunum þar sem þarf að þvera margar akreinar.

Í núverandi fyrirkomulagi í þrepaskiptu gönguleiðinni myndast oft núningur á milli gangandi og hjólandi vegna þrengsla. Erfitt er að komast í gegnum þessar þveranir með aftanívagn og snjóruðningi hefur oft verið ábótavant. Í núverandi fyrirkomulagi geta bílar farið yfir í einni lotu á meðan hjólandi þurfa að fara yfir í tveimur lotum og taka 5 sveigjur á leið sinni. Hafa þarf í huga að hjólandi eru mun fljótari yfir gatnamót heldur en gangandi.

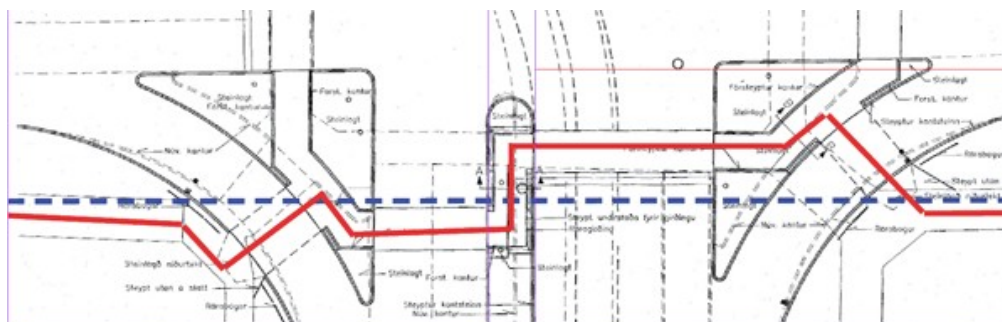
Því viljum við leggja til að þær göngu þveranir sem nú eru yfir Kringlumýrarbraut og Miklubraut á þessum gatnamótum verði skoðaðar og endurhannaðar. Leiðin yfir fyrir gangandi og hjólandi verði bein og greið og hægt að komast yfir í einum áfanga í einum ljósafasa á reiðhjólí án þess að þurfa að taka krappar beygjur á leiðinni yfir. Við skoðun á ljósafösum sýnist okkur að það eigi að vera hægt að stilla ljósafasa þannig að hægt verði að komast yfir allar greinar gatnamótanna í einum fasa á reiðhjólí án þess að skerða afkastagetu gatnamótanna og án þess að skerða öryggi.

Að okkar áliti þarf að minnst kosti að gera sér þverun fyrir hjólandi yfir Miklubraut við Kringlumýrarbraut að vestanverðu ásamt því að setja upp umferðarljós fyrir reiðhjól á þeim stað til að tengja hjólastiginn norðan Miklubrautar við hjólastígurinn sem á að leggja samkvæmt þessu deiliskipulagi sunnan Miklubrautar.

Virðingarfyllt
f.h. stjórnar LHM

Árni Davíðsson

Árni Davíðsson
formaður umsagnarnefndar LHM.



Krókótt leið hjólandi yfir þrepaskipta gönguleið sýnd með rauðu en blátt sýnir hvernig leið hjólandi ætti að vera greið og bein og án hindrana.

Reykjavík 05.05.2017

Viðtakandi:

Umhverfis og skipulagssvið, berist til skipulagsfulltrúa.

Umsögn Hverfisráðs Hlíða, vegna vinnu við gerð deiliskipulags fyrir Kringlumýrarbraut frá Miklubraut að Bústaðavegi.

Áður send 18.12. 2016.

Umsögn frá fulltrúum Samfylkingar og Bjartrar framtíðar í Hverfisráði Hlíða um lýsingu umhverfis- og skipulagssviðs, vegna fyrirhugaðar vinnu við gerð deiliskipulags fyrir Kringlumýrarbraut frá Miklubraut að Bústaðavegi.

Hverfisráð sendi ábendingu á íbúasamtök Hlíða og benti þeim á að skoða málið og senda einnig inn umsögn.

Fulltrúar Samfylkingar og Bjartrar framtíðar í Hverfisráði Hlíða telja mikilvægt að það sé haldið áfram að greiða leið fyrir ólíka samgöngumáta í borginni.

Það sem við viljum koma sérstaklega á framfæri varðandi deiliskipulagsgerð fyrir þennan kafla Kringlumýrarbrautar er eftirfarandi:

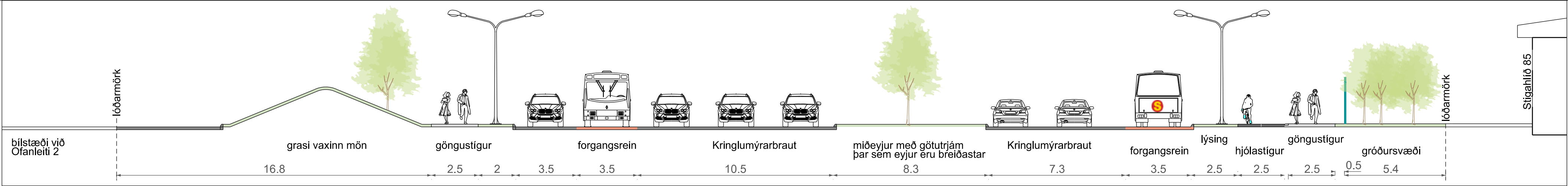
- Við leggjum áherslu á að öryggi gangandi og hjólandi við og yfir götuna sé í fyrirrúmi við skipulag
- Að skipulag miði að því að draga úr hljóð- og loftmengun fyrir íbúa í grennd.
- Að hljóðmön verði með þeim hætti að hljóðvist batni verulega fyrir íbúa.
- Að hljóðmön sé gerð þannig úr garði gerð að hún skerði sem minnst gróðurinn sem fyrir er. Gróðurinn gegnir mikilvægu hlutverki í því að taka við svífryki frá götunni og minnka áhrif loftmengunar í íbúahverfinu.
- Að hljóðmönin sé hönnuð í góðu samræmi við umhverfi og og tekið tillit til óska íbúa sem búa við þennan kafla.
- Að samhlíða breytingum á götu verði öryggi vegfarenda bætt verulega á leið yfir Kringlumýrarbraut við Listabraut og við gönguljós til móts við Suðurver. Mikil hætta er við báða þessa staði og slyshætta mikil.
- Að skoðað verði hvað sé best til þess falið að bæta öryggi gangandi vegfarenda yfir Kringlumýrarbraut. Hvort það sé að setja göngubrú eða undirgöng eða bregðast við með öðrum hætti. Þessi þjóðbraut í þéttbýli hefur á sér yfirbragð hraðbrautar sem ekki á að vera í boði í þéttbýli.
- Að samhlíða breytingum verði farið í aðgerðir til þess að draga úr hraða á þessum kafla, bæði með því að lækka hámarkshraða og að beita öðrum aðgerðum. Hraðamörk eru ekki virt og bílstjórar koma akandi á miklum hraða inn á þennan kafla og hægja ekki á sér.

- Að samhliða breytingum verði skoðaðar betri stígatengingar á milli Kringlumýrarbrautar næst Miklubraut og Stigahlíðar og þar sem sú stígtenging mun mæta Stigahlíð er rétt að huga að aðgerð sem eykur öryggi óvarinna vegfarenda, t.d. með þrengingu Stigahlíðar á þeim stað.
- Að skoðað verði að ef breikka þarf götuna að hún verði breikkuð til austurs þar sem ekki er íbúabyggð við götuna.
- Gott væri að fá sérfræðing í umhverfissálfræði til ráðgjafar við breytingar á götunni í heild sinni.

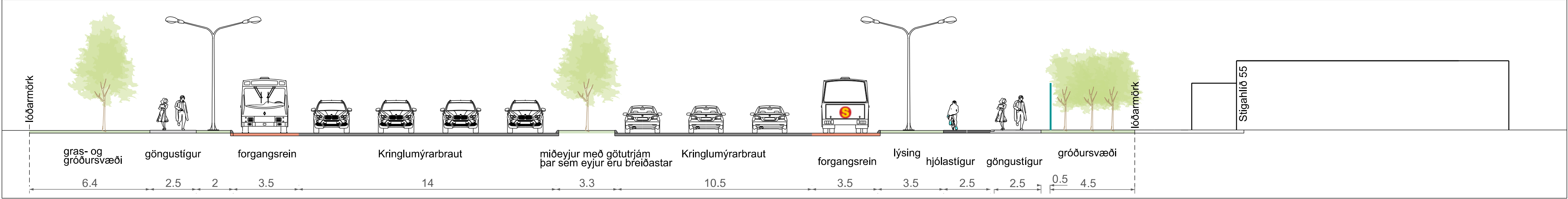
Fyrir hönd Hverfisráðs Hlíða

Margrét Norðdal

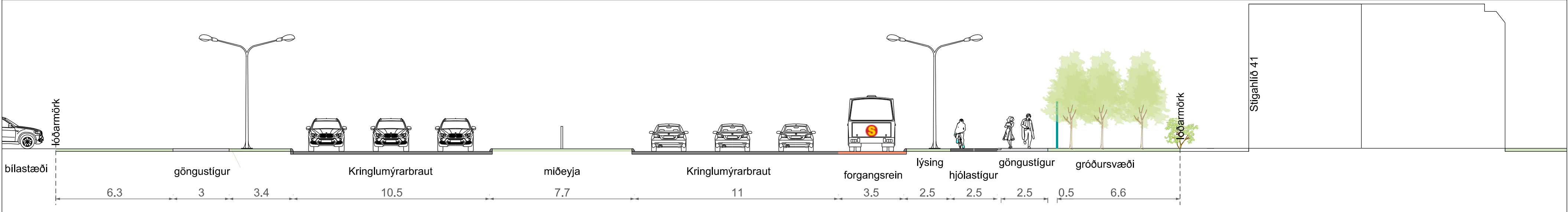
Formaður Hverfisráðs



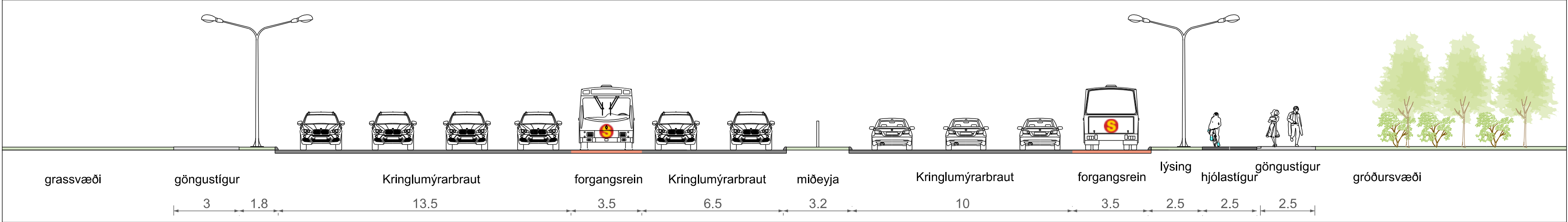
Skýringarmynd. Snið A. mkv. 1:150



Skýringarmynd. Snið B. mkv. 1:150



Skýringarmynd. Snið C. mkv. 1:150



Skýringarmynd. Snið D. mkv. 1:150

HLJÓÐVISTARSKÝRSLA FYRIR NÝTT DEILISKIPULAG VIÐ KRINGLUMÝRARBRAUT

MINNISBLAÐ

VERKNÚMÉR: 14164-002
VERKHLUTI: 01
HÖFUNDUR: Arnheiður Bjarnadóttir
DREIFING: Halldóra Hrólfsdóttir

DAGS.: 2017-02-10
NR.: 01

1 Inngangur

Verkís var falið að gera hávaðareikninga vegna deiliskipulags við Kringlumýrarbraut. Reikningarnir voru gerðir í hávaðareikniforritinu SoundPLAN 7.4 Hér verður greint frá niðurstöðum þessara útreikninga.

2 Hljóðútreikningar

Gerðir voru reikningar á umferðarhávaða við Kringlumýrarbraut vegna nýs deiliskipulags. Skoðað var hljóðstig vestan við Kringlumýrarbraut, eða nánar tiltekið við hús við Stigahlíð, á reitum næst Kringlumýrarbrautar. Í nýju deiliskipulagi er gert ráð fyrir hljóðveggjum meðfram Kringlumýrarbraut við lóðir húsa við Stigahlíð. Gerðir voru hljóðreikningar annars vegar eins og aðstæður eru í dag, en með uppreiknuðum umferðartölum fyrir árið 2030 og hins vegar með hljóðvegg sem liggur 4-7 metra frá lóðarmörkum húsa næst Kringlumýrarbraut.

2.1 Umferðarforsendur

Ársdagsumferð, ÁDU er uppreiknuð úr umferðartalningu frá október 2016 til ársins 2030. Umferð var skipt eftir akstursstefnum á Kringlumýrarbraut, Listabraut og Hamrahlíð.

Tafla 1 Umferðarforsendur

Götur	ÁDU	Skiltaður hraði [km/klst]	Hlutfall þunga bíla
Miklabraut	54.700	60	5%
Kringlumýrarbraut	38.885	60	5%
	36.858	60	5%
	39.477	60	5%
Bústaðavegur	34.000	50	5%
Hamrahlíð	6.638	30	3%
Listabraut	10.315	50	5%

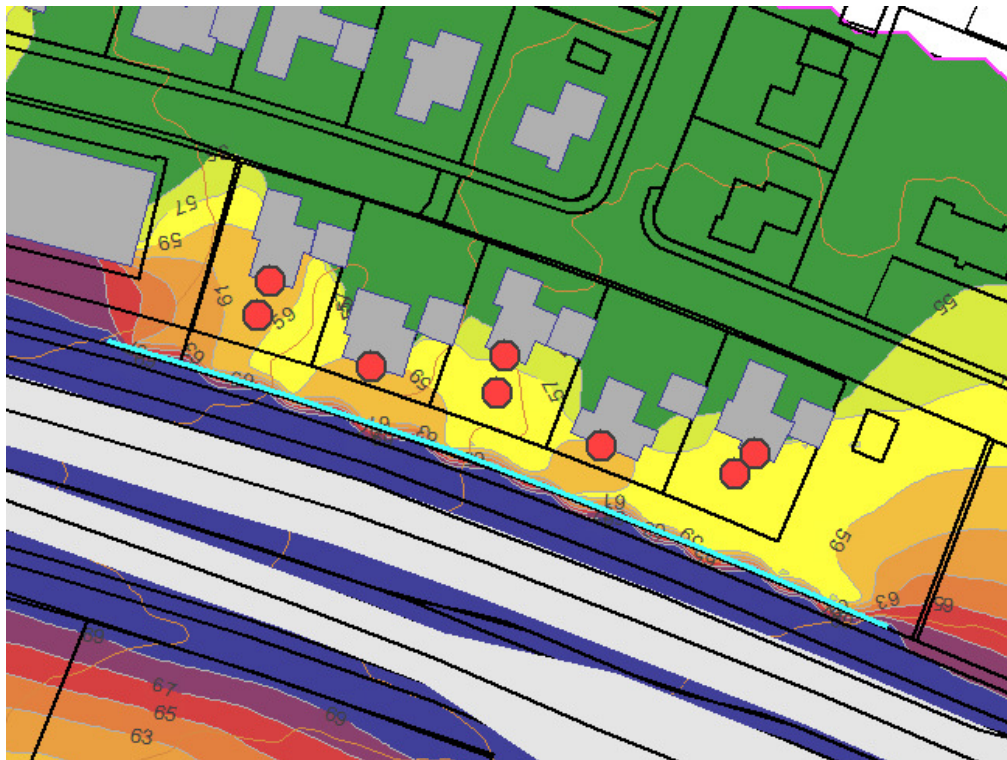


2.2 Útreikningar á hávaða

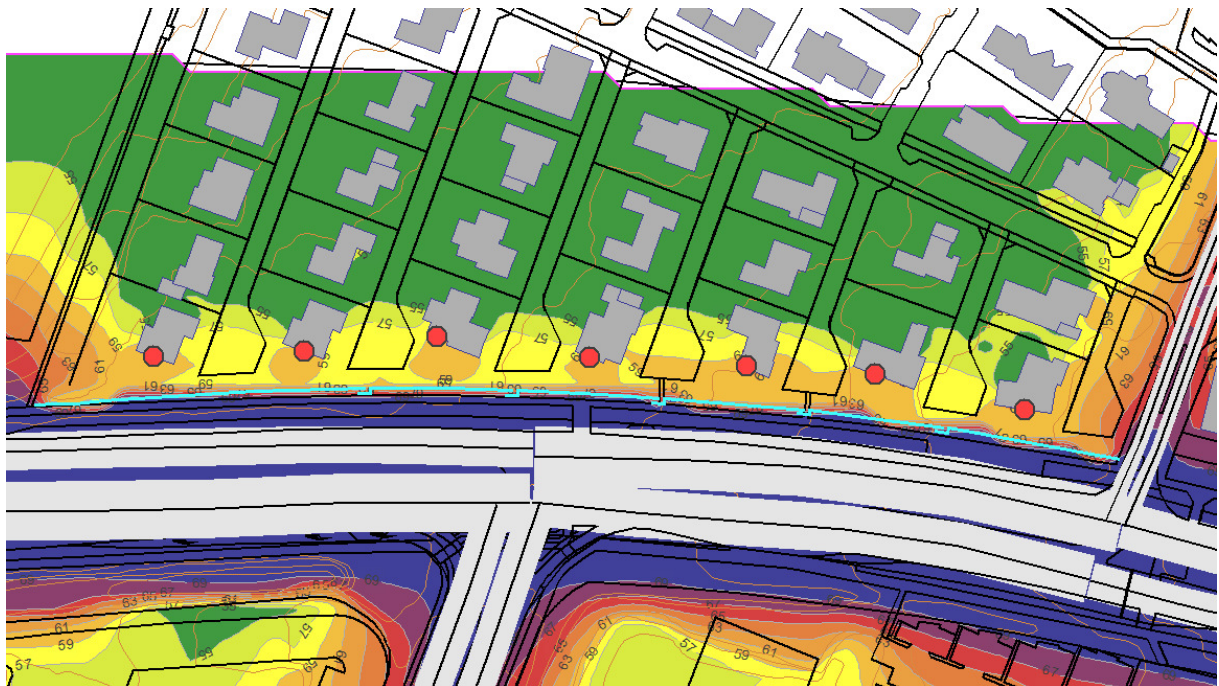
Á meðfylgjandi kortum má sjá umferðarhávaða bæði með og án hljóðveggja. Dynlínur eru reiknaðar í 2,0 m hæð frá landi og reiknað er með endurkasti nærliggjandi mannvirkja s.s. húsum og hljóðveggjum. Punktgildi eru miðuð við fyrstu hæð húsanna og ekki er tekið tillit til endurkasts frá því mannvirki sem hljóðið er reiknað við.

3 Niðurstöður útreikningar

Niðurstöður sýna að hljóðstig við húshliðar og á lóðum næst Kringlumýrarbraut eru í dag á bilinu 62-67 dB en með 2,5 m háum hljóðvegg 4-7 m frá lóðarmörkum reiknast hávaðinn 54,5-59 dB. Hljóðstig lækkar því um að meðaltali um 8 dB. Mismunakort má einnig sjá í viðhengi.



Mynd 1 Hljóðstig við Stigahlíð 35-43. Rauðu punktarnir eru staðsetningar punktreikninga.



Mynd 2 Hljóðstig við Stigahlíð 51-97. Rauðu punktarnir eru staðsetningar punktreikninga.

Tafla 2 Punktreikningar

	Hljóðstig fyrir dB(A)	Hljóðstig eftir dB(A)	Mismunur dB
Stigahlíð 35	63,2	55,7	7,5
Lóð nr 35	65,7	57,5	8,2
Stigahlíð 37	65,3	57,2	8,1
Stigahlíð 39	62,1	54,5	7,6
Lóð nr 39	64,8	56,2	8,6
Stigahlíð 41	66,3	58	8,3
Stigahlíð 43	63,9	59,1	4,8
Lóð nr 43	65,6	58,3	7,3
Stigahlíð 51	66,9	58,8	8,1
Stigahlíð 55	66,6	58,5	8,1
Stigahlíð 61	66,8	58,5	8,3
Stigahlíð 67	66,4	58,2	8,2
Stigahlíð 75	65,5	58,3	7,2
Stigahlíð 85	65,3	58,1	7,2
Stigahlíð 97	65,4	57,8	7,6



4 Viðhengi

- 101: Núverandi aðstæður með umferð reiknaðri til ársins 2030
- 102: Eftir breytingar með umferð reiknaðri til ársins 2030
- 101: Hljóðstigsmunur fyrir og eftir breytingar

Umferðarhávaðamat við Kringlumýrarbraut

Án hljóðveggja

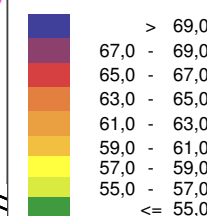
Skýringar

-  Vegmiðja
-  Byggingar
-  Hæðarlína
-  Vegfirborð
-  Miðeyja
-  Hljóðveggur

Mælikvarði 1:2000



Jafngildis-
hljóðstig í dB(A)
Sólarhringsgildi



DEILISKIPULAG
KRINGLUMÝRARBRAUT

Reiknað hljóðstig í 2,0 m hæð yfir landi
Unnið af: AB
Dags.: 2017-02-03

Umferðarforsendur

Miklabraut: 52.700 ÁDU, 60 km/klst, 5% þungir bílar

Kringlumýrarbraut: 38.885/36.858/39.477 ÁDU,
60 km/klst, 5% þungir bílar

Bústaðarvegur: 34.000 ÁDU, 60 km/klst, 5% þungir bílar

Hamrahlíð: 6.638 ÁDU, 30 km/klst, 3% þungir bílar

Listabraut: 10.315 ÁDU, 50 km/klst, 5% þungir bílar

Umferðarhávaðamat við Kringlumýrarbraut

2,5 m hljóðveggur
4-7 m frá lóðar-
mörkum

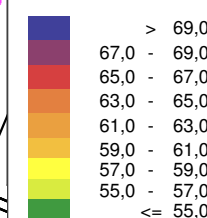
Skýringar

-  Vegmiðja
-  Byggingar
-  Hæðarlína
-  Vegfirborð
-  Miðeyja
-  Hljóðveggur

Mælikvarði 1:2000



Jafngildis-
hljóðstig í dB(A)
Sólarhringsgildi



DEILISKIPULAG
KRINGLUMÝRARBRAUT

Reiknað hljóðstig í 2,0 m hæð yfir landi
Unnið af: AB
Dags.: 2017-02-03

Umferðarforsendur

Miklabraut: 52.700 ÁDU, 60 km/klst, 5% þungir bílar

Kringlumýrarbraut: 38.885/36.858/39.477 ÁDU,

60 km/klst, 5% þungir bílar

Bústaðarvegur: 34.000 ÁDU, 60 km/klst, 5% þungir bílar

Hamrahlíð: 6.638 ÁDU, 30 km/klst, 3% þungir bílar

Listabraut: 10.315 ÁDU, 50 km/klst, 5% þungir bílar

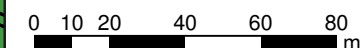
Umferðarhávaðamat við Kringlumýrarbraut

Mismunur án og með
2,5 m hljóðvegg
4-7 m frá lóðar-
mörkum

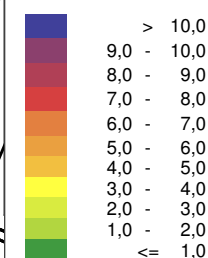
Skýringar

-  Vegmiðja
-  Byggingar
-  Hæðarlína
-  Vegyfirborð
-  Miðeyja
-  Hljóðveggur

Mælikvarði 1:2000



Mismuna- hljóðstig í dB



DEILISKIPULAG
KRINGLUMÝRARBRAUT

Reiknað hljóðstig í 2,0 m hæð yfir landi
Unnið af: AB
Dags.: 2017-02-03

Umferðarforsendur

Miklabraut: 52.700 ÁDU, 60 km/klst, 5% þungir bílar

Kringlumýrarbraut: 38.885/36.858/39.477 ÁDU,

60 km/klst, 5% þungir bílar

Bústaðarvegur: 34.000 ÁDU, 60 km/klst, 5% þungir bílar

Hamrahlíð: 6.638 ÁDU, 30 km/klst, 3% þungir bílar

Listabraut: 10.315 ÁDU, 50 km/klst, 5% þungir bílar



Landssamtök
hjólréiðamanna

Reykjavík 11. apríl 2017

Umsögn um deiliskipulag, Kringlumýrarbraut frá Miklubraut að Bústaðavegi.

Umsagnarnefnd Landssamtaka hjólréiðamanna (LHM) hefur skoðað tillögu að deiliskipulagi fyrir Kringlumýrarbraut frá Miklubraut að Bústaðavegi. Deiliskipulagið nær yfir Kringlumýrarbraut og nærumhverfi hennar, frá Miklubraut að frárein upp á Bústaðaveg. Í tillögunni felst að komið er fyrir forgangsléið fyrir almenningssamgöngur í norður- og suðurátt ásamt því að skilgreina hjóla- og gönguleið og hljóðvegg meðfram lóðum við Stigahlíð. Samtökin vilja gera eftirfarandi umsögn um deiliskipulagið.

Afstaða LHM.

Landssamtökin eru mjög hlynnt gerð hjólastígs meðfram Kringlumýrarbraut frá Miklubraut að Bústaðavegi og gerð forgangsakreinar fyrir almenningssamgöngur og lýsa því yfir stuðningi við þetta verkefni. LHM vilja þó gjarnan fá að gera umsögn um hönnun stíga og göngu- og hjólaþverana á seinni stigum við nánari hönnun/útfærslu. Í því sambandi minna samtökin á leiðbeiningar Reykjavíkurborgar um hönnun fyrir reiðhjól.

Forgangsreinar almenningsvagna.

LHM mælir með því að við endanlega hönnun á forgangsakreinum verði reynt að hafa akreinar sem fjærst íbúðabyggð í Stigahlíð. Í því skyni verði leitast við að færa akreinar innar og nýta miðeyjar þar sem hægt er undir akreinar frekar en að breikka Kringlumýrarbraut útávið. Mælt er með því að ysta akreinin frá Miklubraut að frárein að Bústaðavegi verði tekin undir forgangsréin þar sem unnt er í staðinn fyrir að færa umferðina nær íbúðabyggðinni í Stigahlíð.

Staðsetning hljóðmana.

Núverandi tillaga gerir ráð fyrir að göngu og hjólastígar verði staðsettir utan hljóðmanar (að vestanverðu) og hljóðmön muni því verða alveg upp við lóðamörkin.

Árið 2015 var gerður nýr göngu og hjólastígur á Kringlumýrarbraut frá Háaleitisbraut að Miklubraut. Settir voru upp ljósastaurar fyrir göngu og hjólastíginn með þeim rökum að stígarnir yrðu staðsettir innan hljóðmanar (þegar hún yrði sett upp) og þyrfti því sér lýsing að vera til staðar fyrir stígana. Deiliskipulag á Miklubraut milli Lönguhlíðar og Rauðarárstígs gerir jafnframt ráð fyrir því sama.

Mælt er með því að göngu og hjólastígar á Kringlumýrarbraut frá Miklubraut að Bústaðavegi verði einnig hafðir innan hljóðmanar og settir verði upp sér ljósastaurar/lýsing fyrir þá.

Öryggi og öryggistilfinning gangandi og hjólandi yrði meiri gagnvart umferð verði þeir staðsettir innan hljóðmanar en ekki utan eins og nú er gert ráð fyrir auk þess sem hávaði og svifryksmengun frá bílum myndi minnka umtalsvert. Á móti kemur að öryggistilfinning sumra gangandi gæti minnkað þar sem þeir eru í hvarfi frá umferð á götunni. Þá þyrfti að huga vel að góðri sýn frá stíg og götu þar sem er þverun við Hamrahlíð.

Gróður verði notaður til að gera umhverfi aðlaðandi og draga úr vindi þar sem unnt er án þess að draga úr sýn fram á stíg og sýn við gatnamót.

Göngu og hjólaþveranir yfir Kringlumýrarbraut.

Eitt af meginstefnumiðum LHM er að leiðir verði greiðar og beinar yfir gatnamót fyrir hjólandi. Því leggur LHM til að þær göngu þveranir sem nú eru yfir Kringlumýrarbraut á deiliskipulagssvæðinu við Hamrahlíð og við Listabraut verði skoðaðar og endurhannaðar í deiliskipulaginu. Leiðin yfir Kringlumýrarbraut verði bein og greið og hægt að komast yfir götuna í einum áfanga í einum ljósafasa á reiðhjóli án þess að þurfa að taka krappar beygjur á leiðinni yfir.

Göngu og hjólaþverun yfir Hamrahlíð.

Gera þarf sér þverun yfir Hamrahlíð fyrir hjólandi ásamt því að sett verða upp umferðarljós fyrir hjólandi. LHM mæla með því að við hönnun ljósafasa verði reynt að hafa rauðan fasa á hægri beygju frá Kringlumýrarbraut í suður og vinstri beygju frá Kringlumýrarbraut í norður inn í Hamrahlíð þegar er grænn fasi fyrir hjólandi umferð yfir Hamrahlíð.

Þveranir yfir frárein frá Kringlumýrarbraut að Bústaðavegi.

Frárein frá Kringlumýrarbraut að Bústaðavegi er ekki á þessu deiliskipulagi af einhverjum ástæðum. LHM vill eigi að síður koma sjónarmiðum sínum á framfæri varðandi þessa þverun þar sem hún er sennilega sú hættulegasta á þessari leið og mjög mikilvægt að hún verði lagfærð sem allra fyrst.

Mælt er með því að hjólastígurinn fari yfir fráreinina upp að Bústaðavegi með sér þverun fyrir gangandi og hjólandi. Til dæmis væri hægt að láta þverunina vera upphækkaða með gangbrautarskiltum, gangbrautarmerkjum og skilti sem varar bílstjóra við hjólum. Hægt er að færa þverunina nokkuð til suðurs til að auka öryggi. Þá þarf að gera ráðstafanir til að lækka hraðann á fráreininni.

Einnig er mælt með því að hjólastígurinn verði látin ná alla leið upp á Bústaðaveg vestan fráreinar, þar sem hann mundi mæta hjólastíg meðfram Bústaðavegi.

Frárein upp að Bústaðavegi er um 5 m breið og er því hægt að minnka hana um 0,5 m til að koma fyrir hjólastíg. Að minnka fráreinina myndi ekki hafa áhrif á afkastagetu en gæti dregið úr hraða umferðar.

Þveranir á gatnamótum Kringlumýrarbrautar og Miklubrautar.

Gatnamót Kringlumýrarbrautar og Miklubrautar eru ekki á þessu deiliskipulagi. LHM vilja eigi að síður koma sjónarmiðum sínum á framfæri varðandi þessar þveranir því sem fyrr segir eru greiðar og beinar leiðir yfir gatnamót eitt af meginstefnumiðum Landssamtaka hjólréiðamanna. Skýringarmyndin hér að neðan sýnir hvað leið hjólandi er krókótt og erfið og að hjólandi vilja fá beina og greiða leið yfir svona gatnamót.

Núverandi þveranir, eða svokölluð "þrepaskipt gönguleið" er, eins og nafnið "gönguleið" gefur til kynna, fyrst og fremst hugsuð fyrir gangandi umferð en ekki hjólandi og sett upp á stærstu gatnamótunum þar sem þarf að þvera margar akreinar.

Í núverandi fyrirkomulagi í þrepaskiptu gönguleiðinni myndast oft núningur á milli gangandi og hjólandi vegna þrengsla. Erfitt er að komast í gegnum þessar þveranir með aftanívagn og snjóruðningi hefur oft verið ábótavant. Í núverandi fyrirkomulagi geta bílar farið yfir í einni lotu á meðan hjólandi þurfa að fara yfir í tveimur lotum og taka 5 sveigjur á leið sinni. Hafa þarf í huga að hjólandi eru mun fljótari yfir gatnamót heldur en gangandi.

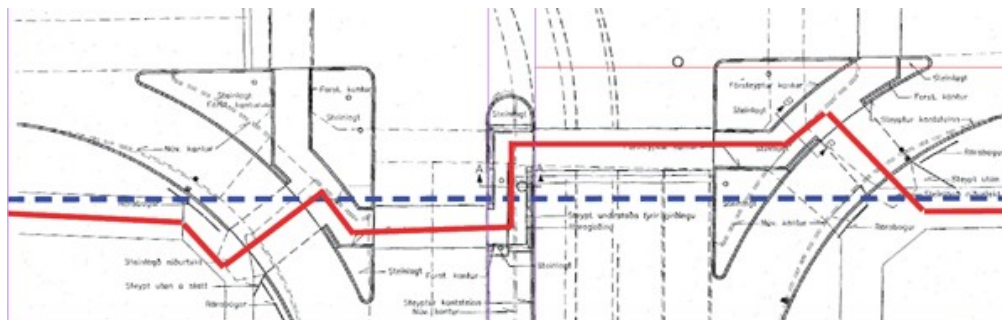
Því viljum við leggja til að þær göngu þveranir sem nú eru yfir Kringlumýrarbraut og Miklubraut á þessum gatnamótum verði skoðaðar og endurhannaðar. Leiðin yfir fyrir gangandi og hjólandi verði bein og greið og hægt að komast yfir í einum áfanga í einum ljósafasa á reiðhjól á þess að þurfa að taka krappar beygjur á leiðinni yfir. Við skoðun á ljósafösum sýnist okkur að það eigi að vera hægt að stilla ljósafasa þannig að hægt verði að komast yfir allar greinar gatnamótanna í einum fasa á reiðhjól á þess að skerða afkastagetu gatnamótanna og án þess að skerða öryggi.

Að okkar áliti þarf að minnst kosti að gera sér þverun fyrir hjólandi yfir Miklubraut við Kringlumýrarbraut að vestanverðu ásamt því að setja upp umferðarljós fyrir reiðhjól á þeim stað til að tengja hjólastiginn norðan Miklubrautar við hjólastígurinn sem á að leggja samkvæmt þessu deiliskipulagi sunnan Miklubrautar.

Virðingarfyllt
f.h. stjórnar LHM

Árni Davíðsson

Árni Davíðsson
formaður umsagnarnefndar LHM.



Krókótt leið hjólandi yfir þrepaskipta gönguleið sýnd með rauðu en blátt sýnir hvernig leið hjólandi ætti að vera greið og bein og án hindrana.

Reykjavík 05.05.2017

Viðtakandi:

Umhverfis og skipulagssvið, berist til skipulagsfulltrúa.

Umsögn Hverfisráðs Hlíða, vegna vinnu við gerð deiliskipulags fyrir Kringlumýrarbraut frá Miklubraut að Bústaðavegi.

Áður send 18.12. 2016.

Umsögn frá fulltrúum Samfylkingar og Bjartrar framtíðar í Hverfisráði Hlíða um lýsingu umhverfis- og skipulagssviðs, vegna fyrirhugaðar vinnu við gerð deiliskipulags fyrir Kringlumýrarbraut frá Miklubraut að Bústaðavegi.

Hverfisráð sendi ábendingu á íbúasamtök Hlíða og benti þeim á að skoða málið og senda einnig inn umsögn.

Fulltrúar Samfylkingar og Bjartrar framtíðar í Hverfisráði Hlíða telja mikilvægt að það sé haldið áfram að greiða leið fyrir ólíka samgöngumáta í borginni.

Það sem við viljum koma sérstaklega á framfæri varðandi deiliskipulagsgerð fyrir þennan kafla Kringlumýrarbrautar er eftirfarandi:

- Við leggjum áherslu á að öryggi gangandi og hjólandi við og yfir götuna sé í fyrirrúmi við skipulag
- Að skipulag miði að því að draga úr hljóð- og loftmengun fyrir íbúa í grennd.
- Að hljóðmön verði með þeim hætti að hljóðvist batni verulega fyrir íbúa.
- Að hljóðmön sé gerð þannig úr garði gerð að hún skerði sem minnst gróðurinn sem fyrir er. Gróðurinn gegnir mikilvægu hlutverki í því að taka við svífryki frá götunni og minnka áhrif loftmengunar í íbúahverfinu.
- Að hljóðmönin sé hönnuð í góðu samræmi við umhverfi og og tekið tillit til óska íbúa sem búa við þennan kafla.
- Að samhlíða breytingum á götu verði öryggi vegfarenda bætt verulega á leið yfir Kringlumýrarbraut við Listabraut og við gönguljós til móts við Suðurver. Mikil hætta er við báða þessa staði og slyshætta mikil.
- Að skoðað verði hvað sé best til þess falið að bæta öryggi gangandi vegfarenda yfir Kringlumýrarbraut. Hvort það sé að setja göngubrú eða undirgöng eða bregðast við með öðrum hætti. Þessi þjóðbraut í þéttbýli hefur á sér yfirbragð hraðbrautar sem ekki á að vera í boði í þéttbýli.
- Að samhlíða breytingum verði farið í aðgerðir til þess að draga úr hraða á þessum kafla, bæði með því að lækka hámarkshraða og að beita öðrum aðgerðum. Hraðamörk eru ekki virt og bílstjórar koma akandi á miklum hraða inn á þennan kafla og hægja ekki á sér.

- Að samhliða breytingum verði skoðaðar betri stígatengingar á milli Kringlumýrarbrautar næst Miklubraut og Stigahlíðar og þar sem sú stígtenging mun mæta Stigahlíð er rétt að huga að aðgerð sem eykur öryggi óvarinna vegfarenda, t.d. með þrengingu Stigahlíðar á þeim stað.
- Að skoðað verði að ef breikka þarf götuna að hún verði breikkuð til austurs þar sem ekki er íbúabyggð við götuna.
- Gott væri að fá sérfræðing í umhverfissálfræði til ráðgjafar við breytingar á götunni í heild sinni.

Fyrir hönd Hverfisráðs Hlíða

Margrét Norðdal

Formaður Hverfisráðs

Ann María Andreassen

Frá: Eygerður Margrétardóttir
Sent: 12. júní 2017 09:28
Til: USK Skipulag; Björn Axelsson
Afrit: Guðmundur Benedikt Friðriksson
Efni: Kringlumýrarbraut frá Miklubraut að Bústaðavegi, deiliskipulag - ábending

Góðan dag.

Varðandi deiliskipulag við Kringlumýrarbraut þá er rétt að benda á að grenndarstöðin við Hamrahlíð hefur verið á hrakhólum í nokkurn tíma og bæta þarf aðgengi og umhverfi hennar. Hún er staðsett á lóð sem leigð hefur verið sem bílastæði til verslunarkjarnans Suðurvers í nágrenninu sem hefur verið umdeilt. Brýnt er að koma henni fyrir á borgarlandi áður en ráðist er í framkvæmdir. Borgin á t.d. hluta lóðar við Suðurver og væri því hægt að koma henni varanalega fyrir þar.

Óskað er eftir því að við grenndarstöðinni við Hamrahlíð verði fundinn staður þar sem hægt er að byggja hana til framtíðar í deiliskipulagsgerðinni sem nú stendur yfir.

Bestu kveðjur,
Eygerður Margrétardóttir

Deildarstjóri umhverfis- og úrgangsstjórnunar
Skrifstofa umhverfisgæða
Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar

Kraftur – Hófsemd – Samvinna – Vinsemd

Borgartúni 12-14
105 Reykjavík
+354 4118530/+354 6932302
eygerdur.margretardottir@reykjavik.is
www.reykjavik.is



Reglur um trúnað í tölvupóstsamskiptum: <http://www.reykjavik.is/trunadur>

Leiddu hugann að umhverfinu áður en þú prentar út þennan tölvupóst. Prentaðu á báðar hliðar í svarthvítu ef nauðsyn krefur.

12. júní 2017

SVÖR VIÐ ATHUGASEMDUM VEGNA DEILISKIPULAGS KRINGLUMÝRARBRAUTAR FRÁ MIKLUBRAUT AÐ BÚSTAÐAVEGI

Að lokinni auglýsingu er lögð fram að nýju tillaga Landmótunar, dags. 30. janúar 2017, að deiliskipulagi Kringlumýrarbraut frá Miklubraut að Bústaðavegi. Deiliskipulagið nær yfir Kringlumýrarbraut og nærumhverfi hennar, frá Miklubraut að frárein upp á Bústaðaveg. Í tillögunni felst að komið er fyrir forgangsleið fyrir almenningssamgöngur í norður- og suðurátt ásamt því að skilgreina hjóla- og gönguleið og hljóðvegg meðfram lóðum við Stigahlíð. Einnig er lagður fram skýringaruppráttur dags. 30. janúar 2017 og hljóðvistarskýrsla dags. 10. febrúar 2017. Tillagan var auglýst frá 1. mars til og með 20. apríl 2017.

Eftirtaldir aðilar sendu athugasemdir:

1. Edda Ýr Garðarsdóttir, dags. 5. mars 2017,
2. Kristín Vala Erlendsdóttir, dags. 21. mars 2017,
3. Valþór Druzin Halldórsson, dags. 27. mars 2017,
4. Hallgrímur S. Sveinsson, dags. 12. mars 2017 og 21. og 22. apríl 2017,
5. Húsfélagið Stigahlíð 45-47 og Bakameistarinn ehf., dags. 19. apríl 2017,
6. 56 íbúar við Stigahlíð, dags. 20. apríl 2017,
7. Umsögn Landsamtaka hjólréðamanna, dags. 11. apríl 2017,
8. Umsögn Hverfisráðs Hlíða, dags. 5. maí 2017.

Athugasemdir og svör:

1. Edda Ýr Garðarsdóttir

Gerir alvarlega athugasemd við það að hjólastígur og göngustígurinn eigi að vera ofan í götunni en ekki innan við hljóðvegginn. Börn hjóla þessa leið í skóla og þegar farið er á milli vana. Það væri betra að hjólastígurinn væri ekki ofan í götunni öryggisins vegna. Ef steinn skýst af veginum í átt að fótgangandi eða hjólandi hvað þá? Ef einhver hjólandi missir tökin á hjólinu og hjólar óvart út á götu? Ef árekstur verður og bíll fer yfir á hjólastíginn?

Svar:

Það að hafa vegg nær götu og hjólastíg innan við gefur götunni meiri hraðbrautarbrag og gerir umhverfið óaðlaðandi fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur. Einnig má ætla að hraði bílaumferðar verði meiri. Með tilliti til öryggistilfinningar gangandi og hjólandi vegfarenda er æskilegra að þeir séu sýnilegir öðrum vegfarendum. Aðalskipulag Reykjavíkur gerir ráð fyrir að Kringlumýrarbraut milli Hamrahlíðar og Listabrautar verði skilgreind sem borgargata í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 en um þær segir m.a.:

Heitið vísar til hinnar hefðbundnu götu í þéttri byggð þar sem húsið, gatan og opna rýmið mynda örofa heild. Þær götur sem skilgreindar eru sem borgargötur í aðalskipulaginu uppfylla ekki allar

Þessa skilgreiningu, síst göturnar í úthverfum borgarinnar. Skilgreiningin vísar hins vegar til framtíðarinnar, þ.e. til þess að viðkomandi götur þróist sem fjölbreytileg almenningsrými. Mikilvægur þáttur í því er að efla tengsl götunnar og þeirra bygginga sem við hana standa.

Staðsetning hljóðveggjar var borin undir Vegagerðina, sem tók ekki jákvætt í að staðsetja hann næst Kringlumýrarbrautinni m.a. vegna aðgengis fyrir viðhald og rekstur á veginum.

6-7 m eru frá almennri bílaumferð að hjólastígnum. Hjólastígar við götu eru almennt ekki varðir með veggjum. Ekki er um að ræða neinar sérstaka hættu umfram aðra sambærilega stíga.

2. Kristín Vala Erlendsdóttir

- a) Ekki sé tekið tillit til ábendinga um öryggi gangandi vegfarenda sem þvera Kringlumýrarbraut. Í texta með deiliskipulagstillögunni er vísað í að aðalskipulag geri ráð fyrir göngubruð eða undirgöngum við Kringlumýrarbraut en þessi mannvirki eru ekki staðsett í deiliskipulagstillögu eins og eðlilegt væri.

Svar:

Fyrirhuguð framkvæmd miðast við gerð hljóðvarna, hjólastígs og strætóreinar meðfram Stigahlíð. Ekki er útilokað að síðar verði gerð mislæg göngutengsl og verður deiliskipulag þá uppfært. Mögulega verður það gert í tengslum við uppbyggingu austan Kringlumýrarbrautar á milli Listabrautar og Miklubrautar.

- b) Hugnast ekki breikkun fyrir forgangsakrein, sem kemur öll inn á grasbalann meðfram Stigahlíð. Það sé verið að leggja til allt upp í nífalda akbraut í báðar áttir ef með eru taldar forgangsakreinar og fráreinar til móts við hús nr 51, 55, 61 og 67. Til móts við hús nr. 75, 85 og 97 eru átta akreinar samtals. Í dag eru tvær akbrautir til suðurs til móts við hús nr. 75, 85 og 97, sem eru líklega mest takmarkandi þátturinn fyrir afköst akbrautarinnar í þá átt. Fyrst plássið er takmarkað þá mætti benda á möguleika að strætóakrein yrði á kostnað ystu akbrautarinnar en bæta við akrein sem gengi inn á umferðareyjuna milli Listabrautar og Bústaðavegar.

Svar:

Afköst fyrir almenna umferð til suðurs er ekki vandamál meðfram Stigahlíð 51-97. Að vinna pláss fyrir strætórein inn í miðeyjuna yrði mjög dýr aðgerð sem ekki er hægt að mæla með. Einfaldast og ódýrast er að framkvæma með þeim hætti sem lagt er til með þeirri mótvægisáðgerð sem veggurinn verður hvað varðar hljóðvist miðað við núverandi aðstæður og til framtíðar. Rétt er að taka fram áhrif strætóreinar verða lítil m.t.t. hljóðvistar.

Rétt er að taka fram að ekki er gert ráð fyrir að strætóreinar meðfram Kringlumýrarbraut komist á framkvæmdastig á næstunni, sérstaklega ekki akreinar í suðurátt meðfram götunni vestanverðri þar sem að strætó verður fyrir litlum töfum á þeirri leið. Hins vegar þótti rétt að taka frá pláss m.a. til að gera ráð fyrir mögulegri borgarlínu, sem gæti farið þarna um í framtíðinni eins og greining danska verkfræðifyrirtækisins COWI á framtíðarlegu línunnar, gefur til kynna.

c) Einnig mætti hafa hljóðmönina við götuna og verja þannig gangandi og hjólandi vegfarendur.

Svar:

Það að hafa vegg nær götu og hjólastíg þar fyrir innan gefur götunni meiri hraðbrautarbrag og gerir umhverfið óaðlaðandi fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur. Einnig má ætla að hraði bílaumferðar verði meiri. Með tilliti til öryggistilfinningar gangandi og hjólandi vegfarenda er æskilegra að þeir séu sýnilegir öðrum vegfarendum. Aðalskipulag Reykjavíkur gerir ráð fyrir að Kringlumýrarbraut milli Hamrahliðar og Listabrautar verði skilgreind sem borgargata í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 en um þær segir m.a.:

Heitið vísar til hinnar hefðbundnu götu í þéttri byggð þar sem húsið, gatan og opna rýmið mynda órofa heild. Þær götur sem skilgreindar eru sem borgargötur í aðalskipulaginu uppfylla ekki allar þessa skilgreiningu, síst göturnar í úthverfum borgarinnar. Skilgreiningin vísar hins vegar til framtíðarinnar, þ.e. til þess að viðkomandi götur þróist sem fjölbreytileg almenningsrými. Mikilvægur þáttur í því er að efla tengsl götunnar og þeirra bygginga sem við hana standa.

Staðsetning hljóðveggjar var borin undir Vegagerðina, sem tók ekki jákvætt í að staðsetja hann næst Kringlumýrarbrautinni m.a. vegna aðgengis fyrir viðhald og rekstur á veginum.

6-7 m eru frá almennri bílaumferð að hjólastígnum. Hjólastígar við götu eru almennt ekki varðir með veggjum. Ekki er um að ræða neinar sérstaka hættu umfram aðra sambærilega stíga.

3. Valpór Druzin Halldórsson

a) Í dag er nú þegar mjög erfitt fyrir íbúa Hlíðanna að komast gangandi yfir í Kringluna. Íbúar hverfisins og menntskælingar úr Hamrahlið sækja mikla þjónustu á Kringlusvæðið. Mótmælir áformaðri strætóakrein á Kringlumýrarbraut, án nokkurra sjáanlegra úrbóta á því hvernig fólk kemst yfir þessa risastóru hraðbraut, auk þess sem umferðin sé færð ennþá lengra inni hverfið en núþegar er. Langbesta lausnin væri einföld göngubrú yfir brautina á þeim stað sem nú eru gönguljós. Göngubrú myndi ennfremur liðka fyrir umferðinni undir brúnni, enda þyrftu bílar þá ekki að stoppa á gönguljósunum.

Svar:

Tekið er undir að aðstæður til að ganga yfir Kringlumýrarbraut eru ekki góðar. Unnið er að greiningu á umferðaröryggi óvarinna vegfarenda. Leitað verður leiða að bæta aðstæður, mögulega með endurstillingu umferðarljósa.

Fyrirhuguð framkvæmd miðast við gerð hljóðvarna, hjólastígs og strætóreinar meðfram Stigahlíð. Ekki er útilokað að síðar verði gerð mislæg göngutengsl og verður deiliskipulag þá uppfært. Mögulega verður það gert í tengslum við uppbyggingu austan Kringlumýrarbrautar á milli Listabrautar og Miklubrautar.

Rétt er að taka fram að ekki er gert ráð fyrir að strætóreinar meðfram Kringlumýrarbraut komist á framkvæmdastig á næstunni, sérstaklega ekki akreinar í suðurátt meðfram götunni vestanverðri þar

sem að strætó verður fyrir litlum töfum á þeirri leið. Hins vegar þótti rétt að taka frá pláss m.a. til að gera ráð fyrir mögulegri borgarlínu, sem gæti farið þarna um í framtíðinni eins og greining danska verkfræðifyrirtækisins COWI á framtíðarlegu línunnar, gefur til kynna.

4. Hallgrímur S. Sveinsson

- a) Uppdráttur, sem fylgir tillögunni, er ekki í samræmi við raunverulega Miklubraut í dag, né samkvæmt uppdráttum, sem fylgja með tilvitnaðri tengingu. Þ.e. <http://reykjavik.is/skipulag-i-kynningu/kringlumyrarbraut-fra-miklubraut-ad-bustadavegi-augl-framlengd-til-og-med-20> Hafa ekki verið kynningar, þegar breytingar hafa verið gerðar á Miklubraut?

Svar:

Deiliskipulagi fyrir breikkun Miklubrautar var breytt í tengslum við gerð nýs deiliskipulags fyrir Kringlumýrarbraut þar sem að afmörkun deiliskipulagssvæðanna skaraðist. Ekki voru gerðar aðrar breytingar á deiliskipulagi Miklubrautar í þetta sinn en rétt er að það hefur ekki verið uppfært í samræmi við breytingar sem gerðar hafa verið á götunni síðan deiliskipulagið var samþykkt árið 2001. Deiliskipulagsbreytingin nú þar sem afmörkuninni hefur verið breytt hefur þegar staðfest af Skipulagsstofnun og tekið gildi með birtingu í B-deild Stjórnartíðinda. Ekki hefur verið hefð fyrir að gera deiliskipulag vegna breytinga á stofnbrautum en Reykjavíkurborg hefur í auknum mæli tekið upp það verklag, m.a. til þess að auka samráð við nærliggjandi lóðarhafa og borgarbúa almennt. Deiliskipulag Miklubrautar verður væntanlega uppfært þegar fyrir liggur ákvörðun um útfærslu gatnamóta Miklubrautar og Kringlumýrarbrautar og fleira.

- b) Erfitt hefur verið að komast yfir Kringlumýrarbraut, eins og hún er, og hefur því oft verið talað um undirgöng fyrir gangandi og hjólandi við Miklubraut. Nú er ekki hægt að líta framhjá þeirri framkvæmd lengur. Auk þess er nýja lokahúsið að Stigahlíð 33 ekki á uppdrættinum.

Svar:

Fyrirhuguð framkvæmd miðast við gerð hljóðvarna, hjólastígs og strætóreinar meðfram Stigahlíð. Ekki er útilokað að síðar verði gerð mislæg göngutengsl og verður deiliskipulag þá uppfært. Mögulega verður það gert í tengslum við uppbyggingu austan Kringlumýrarbrautar á milli Listabrautar og Miklubrautar.

Lokahúsi að Stigahlíð 33a verður bætt við á uppdrætti. Takk fyrir ábendinguna.

- c) Sem vinnugagn með kynningunni er hljóðvistarskýrsla, þar sem er byggt á gefnum forsendum og tölvuforriti: Gert er ráð fyrir 60 km hraða 95% litlir og 5% stórir bílar. Af hverju var ekki mældur raunhraði? Hvar er tekið tillit til nagladekkja og sérútbúinna fjallajeppa? Ekki er sýnilegur raunverulegur hávaðamunur sunnan Listabrautar en þar þenja menn oft af stað bíla og misjafnlega lögleg mótörhjóla.

Svar:

Hljóðvistargögn sem fylgja auglýsingu fyrir skipulagsbreytingum sýna að mismunur á hljóðstigi sunnan Hamrahlíðar er á bilinu 7-8dB(A) sem er umtalsverð lækkun á hljóðstyrk. Til viðmiðunar þá þarf tvöföldun á umferðarmagni til þess að hækka hljóðstyrk um 3dB(A). Þetta þýðir að lækkun um 7-8dB(A) jafngildir hljóðstyrk frá ca.20-25% af núverandi umferð. Hljóðvistarútreikningar eru unnir skv. reglugerð og samkvæmt henni á að miða við leyfðan hámarkshraða á götu og sólarhringsumferð sem fer um götuna samkvæmt umferðarspá. Reiknað gildi er svokallað jafngildishljóðstig yfir allan sólarhringinn og hávaði frá stökum ökutækjum er ekki metinn.

- d) Úr hverju verða hljóðvarnir við Stigahlíð? Hvar eru mannvirkin skilgreind á sniðteikningu? Er gert ráð fyrir því að þær séu bílheldar við árekstur? Er hugað að öðrum mengunarvörnum en hljóðvörn? Er gert ráð fyrir hljóðgleypanni efni í girðingum á miðeyjum (snið C og D) en ekki á teikningu? Í sniði A og B eru sýnd tré en bara í sniði B á teikningu. Þar eru ekki sýndar girðingar. Verður þá óheimilt að girða? Er gert ráð fyrir frákasti vegna snjóruðnings?

Svar:

Hljóðveggurinn er sýndur á sniðteikningum á sama stað og gert er ráð fyrir að hann verði staðsettur skv. deiliskipulagsupprættinum. Hann er sýndur á öllum sniðum nema sniði D, næst Miklubraut en hljóðveggurinn nær ekki svo langt. Í deiliskipulagi er sýnd staðsetning veggjarins og gert ráð fyrir að hann verði 2,5 m hár en að öðru leyti er ekki tekin afstaða til útfærslu á veggnum og efnisvals sem verður ákveðið á verkhönnunarstigi. Á deiliskipulagsupprætti eru götutré sýnd í miðeyju en staðsetning þeirra er leiðbeinandi og verður metið á síðari stigum hvort og þá hvernig hægt verður að koma fyrir götutrjá. Á sniðum er sýnd girðing í miðeyju þar sem ekki er götutré en girðingin er ekki sýnd á deiliskipulagsupprætti. Það þýðir ekki að óheimilt verði að girða, til að mynda er girðing í miðeyju götunnar í dag. Ekki er sérstaklega gert ráð fyrir öðrum mengunarvörnum en hljóðvörn en benda má á að meðfram byggðinni við Stigahlíð er trjábeð, sem að haldið verður í og dregur í sig svífryksmengun. Við gerð útreikninga hávaðakorta er gert ráð fyrir einföldum veggjum sem eru með fullt endurkast, þ.e. ekki neinu ísogi. Gert er ráð fyrir öryggissvæði við akrein fyrir snjóruðning.

- e) Gangbrautin yfir Kringlumýrabraut við Suðurver er ekki í beinum gangstígatengslum við Kringluna, heldur kemur inn á hallandi bílhelgað svæði, án stuðnings af handriðum. Gönguleið sem fer á brú yfir Kringluna og er á milli lóðanna nr. 5 og 7 við Kringlu, þarf að vera í plani eða undirgöngum í austurhorn lóðar Suðurvers.

Svar:

Fyrirhuguð framkvæmd miðast við gerð hljóðvarna, hjólastígs og strætóreinar meðfram Stigahlíð. Ekki er útilokað að síðar verði gerð mislæg göngutengsl og verður deiliskipulag þá uppfært. Mögulega verður það gert í tengslum við uppbyggingu austan Kringlumýrabrautar á milli Listabrautar og Miklubrautar.

Gönguleið frá Hamrahlíð að Kringlunni er yfir einkalóð og því ekki á forræði borgarinnar. Við frekara skipulag uppbyggingar á svæðinu mun borgin leggja áherslu á góðar gönguleiðir innan lóðarinnar.

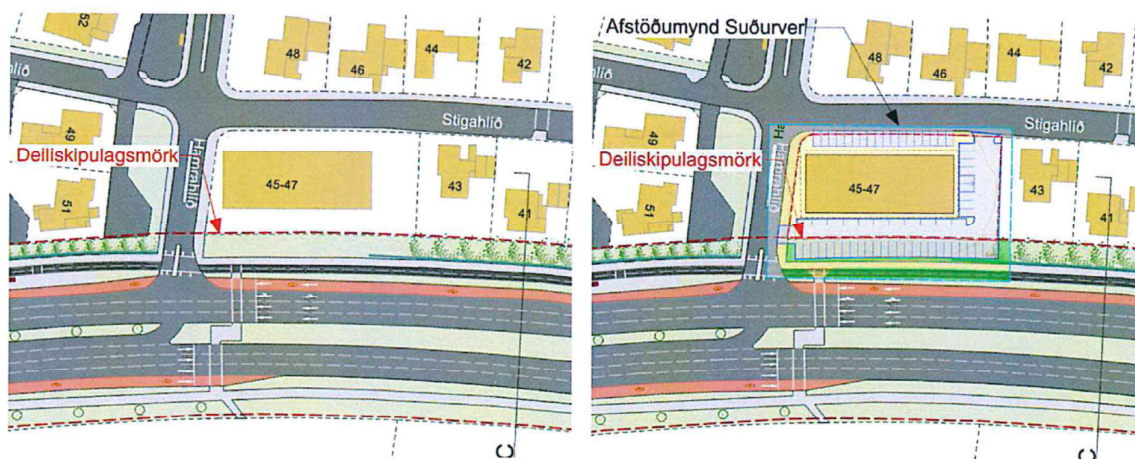
- f) Lítið er gert úr byggingaráformum í Kringlumýri samkvæmt fundargerð frá íbúafundi um kynninguna þess vegna vill bréfitari vekja athygli á eftirfarandi úr ársskýrslu Reita árið 2016 um þróunarverkefni: „Uppbygging á Kringlusvæðinu er stærsta einstaka þróunarverkefni Reita. Stofnaður hefur verið starfhópur skipaður fulltrúum Reita ásamt fulltrúum borgaryfirvalda sem undirbýr deiliskipulagsbreytingar sem munu ná yfir allt Kringlusvæðið en ráðgert er að fara í skipulagssamkeppni fyrir reitinn á næstunni.“

Svar:

Ekki er tekið undir að lítið sé gert úr byggingaráformum á Kringlusvæðinu. Ein ástæða fyrir að afmörkun deiliskipulagsins nær að lóðarmörkum við Kringlu til austurs og gert er ráð fyrir akrein fyrir strætisvagna/borgarlínu og göngustíg austan megin Kringlumýrarbrautar er að tryggja nægt rými fyrir alla ferðamáta eftir götunni til framtíðar á sama tíma og gert er ráð fyrir uppbyggingu á Kringlusvæðinu. Hugmyndasamkeppni um svæðið sem sem afmarkast af Miklubraut, Kringlumýrarbraut, Listabraut og Kringlunni er nú í undirbúningi og því ekki vitað nákvæmlega hvernig skipulag á reitnum mun vera útfært. Í markmiðum fyrir hugmyndasamkeppnina er m.a. lögð áhersla á að byggðin á Kringlusvæðinu verði til að ýta undir samgöngumarkmið aðalskipulagsins. Að fólk kjósi í ríkari mæli að heimsækja Kringlusvæðið með öðrum leiðum en í einkabíl og svæðið verði mikilvægur hlekkur í kerfi almenningssamgangna.

5. Húsfélagið Stigahlíð 45-47 og Bakameistarinn ehf.

Fagna því að bæta eigi umferðarmannvirki Kringlumýrarbrautar og hljóðvist við íbúðarbyggð í Stigahlíð. Mörk deiliskipulagsbreytingarinnar að vestanverðu eru dregin við lóðarmörk Stigahlíðar. Ekki er gerð grein fyrir samþykktum bílastæðum á borgarlandi.



úr auglýstri deiliskipulagstillögu

samsett mynd deiliskipulagstillaga / afstöðumynd Suðurvers

Þess er farið á leit við borgaryfirvöld að gerð verði grein fyrir samþykktum bílastæðum á borgarlandi við Stigahlíð 45-47 í tillögu að deiliskipulagi Kringlumýrarbrautar á milli Miklubrautar og Bústaðavegar þannig að bílastæðin verði staðfest með gildistöku skipulagsins.

Svar:

Eins og kemur fram í gögnum sem fylgja athugasemdinni var lóðarhafa lóðarinnar nr. 45-47 við Stigahlíð heimilað að malbika og nýta um óákveðinn tíma, sem bílastæði, spildu meðfram kringlumýrarbraut á fundi borgarráðs 13. september 1983.

Þar sem um er að ræða samkomulag um óákveðinn tíma en ekki varanlega samþykkt er ekki rétt að staðfesta bílastæðin til frambúðar með því að setja þau inn á deiliskipulagsupphætt.

6. 56 íbúar við Stigahlíð

- a) Öryggi gangandi vegfarenda yfir Kringlumýrarbraut hraki með tillögu að nýju deiliskipulagi frá því sem nú er vegna þess að gangbrautir munu ná yfir fleiri akbrautir. Ekki er gert ráð fyrir göngubrú, sem skv. aðalskipulagi Reykjavíkur er staðsett miðja veginni milli Miklubrautar og Hamrahlíðar. Endurtekin tilfelli þar sem ekið hefur verið á gangandi vegfarendur undirstrika að afar brýnt sé að bæta öryggi á þessum gangbrautum.

Svar:

Tekið er undir að aðstæður til að ganga yfir Kringlumýrarbraut eru ekki góðar. Unnið er að greiningu á umferðaröryggi óvarinna vegfarenda. Leitað verður leiða að bæta aðstæður, mögulega með endurstillingu umferðarljósa.

Fyrirhuguð framkvæmd miðast við gerð hljóðvarna, hjólastígs og strætóreinar meðfram Stigahlíð. Ekki er útilokað að síðar verði gerð mislæg göngutengsl og verður deiliskipulag þá uppfært. Mögulega verður það gert í tengslum við uppbyggingu austan Kringlumýrarbrautar á milli Listabrautar og Miklubrautar.

- b) Með aðgerðum í skipulagi væri hægt að stuðla að því að fleiri ökumenn aki á löglegum hraða. Fækkun akbrauta fyrir venjulega umferð gæti verið liður í að stuðla að lægri umferðarhraða án þess að rýri afkastagetu brautarinnar. Bílar á innstu akreini (lengst til vinstri) á suðurleið taki gjarnan hratt af stað frá ljósum við Hamrahlíð til þess að ná fram fyrir bíla áður en að Listabraut er komið þar sem akbrautum fækkar í tvær. Þessi hraðakstur auki ekki afköst brautarinnar en valdi auknum hávaða. Breiðari akbraut ýti undir tilfinningu ökumanna um að þeir séu staddir á hraðbraut svo að þeir virði síður hraðatakmarkanir.

Svar:

Tekið er undir ábendingu um kappakstur ökumanna á suðurleið áður en akreinum fækkar úr þremur í tvær við Listabraut. Mögulega væri hægt að aðgreina vinstribeygju inn á Listabraut frá umferð á leið suður Kringlumýrarbraut með eyju. Rétt er að taka fram að Kringlumýrarbraut er þjóðvegur. Slikar breytingar verður að gera að höfðu samráði við Vegagerðina.

- c) Það sé ágætur ásetningur að stuðla að greiðari leið strætisvagna með forgangsakreinum en það eigi ekki að kalla á breikkun akbrautar með því að skerða græn svæði sín hvoru megin við

Kringlumýrarbrautina. Augljóst sé að breikkun Kringlumýrarbrautar er andstæð markmiðum aðalskipulags um þróun borgargatna. Heppilegra væri að gera ystu akreinar núverandi akbrauta að forgangsakreinum. Til þess að takmarka ekki afkastagetu vegarins til suðurs þyrfti að bæta við nýrri akrein fyrir almenna umferð á miðeyju sunnan Listabrautar.

Svar:

Að vinna pláss fyrir strætórein inn í miðeyjuna yrði mjög dýr aðgerð sem ekki er hægt að mæla með. Einfaldast og ódýrast er að framkvæma með þeim hætti sem lagt er til með þeirri mótvægisáðgerð sem veggurinn verður hvað varðar hljóðvist miðað við núverandi aðstæður og til framtíðar. Rétt er að taka fram áhrif strætóreinar verða lítil m.t.t. hljóðvistar.

Rétt er að taka fram að ekki er gert ráð fyrir að strætóreinar meðfram Kringlumýrarbraut komist á framkvæmdastig á næstunni, sérstaklega ekki akreinar í suðurátt meðfram götunni vestanverðri þar sem að strætó verður fyrir litlum töfum á þeirri leið. Hins vegar þótti rétt að taka frá pláss m.a. til að gera ráð fyrir mögulegri borgarlínu, sem gæti farið þarna um í framtíðinni eins og greining danska verkfræðifyrirtækisins COWI á framtíðarlegu línunnar, gefur til kynna.

- d) Fyrirhuguð breikkun akbrautar þrengi um of að hjóla- og göngustígum, sem lagðir verða vestan Kringlumýrarbrautar. Fyrir vikið þurfi að leggja stígana samhliða, sem sé andstætt markmiðum um vistvænni samgöngur skv. aðalskipulagi um aðskilnað göngu- og hjólastíga. Takmörk eru fyrir því hversu langt er hægt að seilast í breikkun akbrautar og ef veghaldari telur fækkun akreina fyrir almenna bílaumferð ekki fullnægja kröfum um öryggi og afköst verður að leita annarra leiða en að breikka akbrautir.

Svar:

Fullkominn aðskilnaður verður milli gangandi og hjólandi með þessari útfærslu þó ekki verði gras á milli. Stígar verða aðskildir með hellullögn á milli. Stígar munu ekki liggja alveg eins þétt saman og nú er á sama stíg meðfram Kringlumýrarbraut norðan Miklubrautar. Þessi framkvæmd mun þvert á móti styðja við markmið aðalskipulags og hjólreiðaáætlunar um aðskilnað gangandi og hjólandi á helstu stofnleiðum og ýta undir vistvænni samgöngur.

- e) Það myndi tryggja betri hljóðvist í hverfinu og á göngu- og hjólastígum ef hljóðveggir væru staðsettir næst akbrautinni. Til að tryggja betri hljóðvist í húsum og á lóðum næst lóð Veðurstofunnar þurfi hljóðveggir einnig að ná upp fyrir efstu lóðir eða krækja fyrir hornið á þeim.

Svar:

Hljóðreikningar sýna að lítill sem enginn munur er á hljóðvist hvort sem veggurinn er við lóðarmörk við Stigahlíð eða við Kringlumýrarbrautina.

Það að hafa vegg nær götu og hjólastíg þar fyrir innan gefur götunni meiri hraðbrautarbrag og gerir umhverfið óaðlaðandi fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur. Einnig má ætla aðhraði bílaumferðar

verði meiri. Með tilliti öryggisfinningar gangandi og hjólandi vegfarenda er æskilegra að þeir séu sýnilegir öðrum vegfarendum. Aðalskipulag Reykjavíkur gerir ráð fyrir Kringlumýrarbraut milli Hamrahlíðar og Listabrautar verði skilgreind sem borgargata í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 en um þær segir m.a.:

Heitið vísar til hinnar hefðbundnu götu í þéttri byggð þar sem húsið, gatan og opna rýmið mynda órofa heild. Þær götur sem skilgreindar eru sem borgargötur í aðalskipulaginu uppfylla ekki allar þessa skilgreiningu, síst göturnar í úthverfum borgarinnar. Skilgreiningin vísar hins vegar til framtíðarinnar, þ.e. til þess að viðkomandi götur þróist sem fjölbreytileg almenningsrými. Mikilvægur þáttur í því er að efla tengsl götunnar og þeirra bygginga sem við hana standa.

Staðsetning hljóðveggjar var borin undir Vegagerðina, sem tók ekki jákvætt í að staðsetja hann næst Kringlumýrarbrautinni m.a. vegna aðgengis fyrir viðhald og rekstur á veginum.

6-7 m eru frá almennri bílaumferð að hjólastígnum. Hjólastígar við götu eru almennt ekki varðir með veggjum. Ekki er um að ræða neinar sérstaka hættu umfram aðra sambærilega stíga.

Útfærsla á veggnum á lóðum næst lóð Veðurstofunnar verður skoðuð á verkhönnunarstigi.

- f) Ástæða er til þess að geta þess að sum atriði í deiliskipulagstillögunni gangi gegn eða séu í ósamræmi við ákvæði gildandi aðalskipulags fyrir Reykjavík. Samkvæmt skipulagslögum skal vera innbyrðis samræmi í gildandi skipulagsáætlunum og aðalskipulag telst rétt hærra deiliskipulagi skv. lögum.

Svar:

Ekki er nefnt í athugasemdinni til hvaða atriða í aðalskipulagi er verið að vísa en eina atriðið sem að er lagt til í aðalskipulagi en var ekki tekið inn í deiliskipulagið nú er mislæg göngutenging undir/yfir Miklubraut á þessum kafla. Horft hefur verið til mislægrar göngutengingar við Kringlumýrarbraut í tengslum við frekari uppbyggingu á Kringlusvæðinu. Ekki hefur verið tekin ákvörðun á þessu stigi um endanlega útfærslu á svæðinu og mögulega verður gerð breyting á deiliskipulagi síðar meir þegar fyrirkomulag byggðar og göngutenginga á svæðinu liggur fyrir.

7. Umsögn Landssamtaka hjólréiðamanna

- a) Landssamtökin eru mjög hlynnt gerð hjólastígs meðfram Kringlumýrarbraut frá Miklubraut að Bústaðavegi og gerð forgangsakreinar fyrir almenningsamgöngur og lýsa því yfir stuðningi við þetta verkefni. LHM vilja þó gjarnan fá að gera umsögn um hönnun stíga og göngu- og hjólaþvera á seinni stigum við nánari hönnun/útfærslu. Í því sambandi minna samtökin á leiðbeiningar Reykjavíkurborgar um hönnun fyrir reiðhjól.

Svar:

Þegar skipulagið liggur fyrir þannig að hægt verði að framkvæma eftir því þá verður fullt samráð haft við LHM sem hagsmunasamtök hjólréiðafólks um útfærslu og gerð stígarins.

-
- b) LHM mælir með því að við endanlega hönnun á forgangsakreinum verði reynt að hafa akreinar sem fjærst íbúðabyggð í Stigahlíð. Í því skyni verði leitast við að færa akreinar innar og nýta miðeyjar þar sem hægt er undir akreinar frekar en að breikka Kringlumýrarbraut út á við. Mælt er með því að ysta akreinin frá Miklubraut að frárein að Bústaðavegi verði tekin undir forgangsrein þar sem unnt er í staðinn fyrir að færa umferðina nær íbúðabyggðinni í Stigahlíð.

Svar:

Að vinna pláss fyrir strætórein inn í miðeyjuna yrði mjög dýr aðgerð sem ekki er hægt að mæla með. Einfaldast og ódýrast er að framkvæma með þeim hætti sem lagt er til með þeirri mótvægisáðgerð sem veggurinn verður hvað varðar hljóðvist miðað við núverandi aðstæður og til framtíðar. Rétt er að taka fram áhrif strætóreinar verða lítil m.t.t. hljóðvistar.

Rétt er að taka fram að ekki er gert ráð fyrir að strætóreinar meðfram Kringlumýrarbraut komist á framkvæmdastig á næstunni, sérstaklega ekki akreinar í suðurátt meðfram götunni vestanverðri þar sem að strætó verður fyrir litlum töfum á þeirri leið. Hins vegar þótti rétt að taka frá pláss m.a. til að gera ráð fyrir mögulegri borgarlínu, sem gæti farið þarna um í framtíðinni eins og greining danska verkfræðifyrirtækisins COWI á framtíðarlegu línunnar, gefur til kynna.

- c) Árið 2015 var gerður nýr göngu og hjólastígur á Kringlumýrarbraut frá Háaleitisbraut að Miklubraut. Settir voru upp ljósastaurar fyrir göngu og hjólastíginn með þeim rökum að stígarnir yrðu staðsettir innan hljóðmanar (þegar hún yrði sett upp) og þyrfti því sér lýsing að vera til staðar fyrir stígana. Deiliskipulag á Miklubraut milli Lönguhlíðar og Rauðarárstígs gerir jafnframt ráð fyrir því sama. Mælt er með því að göngu og hjólastígar á Kringlumýrarbraut frá Miklubraut að Bústaðavegi verði einnig hafðir innan hljóðmanar og settir verði upp sér ljósastaurar/lýsing fyrir þá. Öryggi og öryggistilfinning gangandi og hjólandi yrði meiri gagnvart umferð verði þeir staðsettir innan hljóðmanar en ekki utan eins og nú er gert ráð fyrir auk þess sem hávaði og svifryksmengun frá bílum myndi minnka umtalsvert. Á móti kemur að öryggistilfinning sumra gangandi gæti minnkað þar sem þeir eru í hvarfi frá umferð á götunni. Þá þyrfti að huga vel að góðri sýn frá stíg og götu þar sem er þverun við Hamrahlíð.

Svar:

Það að hafa vegg nær götu og hjólastíg þar fyrir innan gefur götunni meiri hraðbrautarbrag og gerir umhverfið óaðlaðandi fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur. Einnig má ætla að hraði bílaumferðar verði meiri. Með tilliti til öryggistilfinningar gangandi og hjólandi vegfarenda er æskilegra að þeir séu sýnilegir öðrum vegfarendum. Aðalskipulag Reykjavíkur gerir ráð fyrir að Kringlumýrarbraut milli Hamrahlíðar og Listabrautar verði skilgreind sem borgargata í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 en um þær segir m.a.:

Heitið vísar til hinnar hefðbundnu götu í þéttri byggð þar sem húsið, gatan og opna rýmið mynda órofa heild. Þær götur sem skilgreindar eru sem borgargötur í aðalskipulaginu uppfylla ekki allar þessa skilgreiningu, síst göturnar í úthverfum borgarinnar. Skilgreiningin vísar hins vegar til framtíðarinnar, þ.e. til þess að viðkomandi götur þróist sem fjölbreytileg almenningsrými. Mikilvægur þáttur í því er að efla tengsl götunnar og þeirra bygginga sem við hana standa.

Staðsetning hljóðveggjar var borin undir Vegagerðina, sem tók ekki jákvætt í að staðsetja hann næst Kringlumýrarbrautinni m.a. vegna aðgengis fyrir viðhald og rekstur á veginum.

6-7 m eru frá almennri bílaumferð að hjólastígnum. Hjólastígar við götu eru almennt ekki varðir með veggjum. Ekki er um að ræða neinar sérstaka hættu umfram aðra sambærilega stíga.

Kringlumýrarbraut norðan Miklubrautar er ekki skilgreind sem borgargata í aðalskipulagi, þar eru miklu færri gangandi vegfarendur á ferli og engar gönguþveranir yfir götuna milli Háaleitisbrautar og Miklubrautar. Hjólastígurinn á þeim kafla var settur alveg upp við göngustíg sem var fyrir og ekki var hægt að setja hljóðvegg við lóðarmörk þar sem að þar eru há tré, sem hefðu þurft að víkja. Ekki var gert deiliskipulag fyrir þann götukafli og ekki er ljóst hvort og þá hvenær sá hljóðveggur kemur til framkvæmda.

Aðstæður eru allt aðrar við Miklubraut milli Lönguhlíðar og Rauðarárstígs en á Kringlumýrarbraut en þar er bílagata með gangstétt og bílastæði upp við lóðarmörk lóða sunnan við götuna og því lítið svigrúm til að koma fyrir hljóðvegg annars staðar en upp við götuna. Hins vegar er miklu meira svigrúm til að gera aflíðandi og gróna hljóðmön meðfram götunni að norðanverðu þar sem hjóla- og göngustígur liggur meðfram Klambatúninu.

- d) Gróður verði notaður til að gera umhverfi aðlaðandi og draga úr vindi þar sem unnt er án þess að draga úr sýn fram á stíg og sýn við gatnamót.

Svar:

Skv. uppdraetti þá er núverandi gróður látinn halda sér sem verður milli lóðamarka og hljóðveggjar. Ekki verður hægt að gróðursetja innan öryggissvæðis vegarins þar sem pláss er takmarkað. Verður það tekið til skoðunar við útfærslu hljóðveggjar hvernig megi gera umhverfið sem mest aðlaðandi.

- e) Eitt af megin stefnumiðum LHM er að leiðir verði greiðar og beinar yfir gatnamót fyrir hjólandi. Því leggur LHM til að þær gönguþveranir sem nú eru yfir Kringlumýrarbraut á deiliskipulagssvæðinu við Hamrahlíð og við Listabraut verði skoðaðar og endurhannaðar í deiliskipulaginu. Leiðin yfir Kringlumýrarbraut verði bein og greið og hægt að komast yfir götuna í einum áfanga í einum ljósafasa á reiðhjóli án þess að þurfa að taka krappar beygjur á leiðinni yfir.

Svar:

Ekki er verið að taka sérstaklega á útfærslum þverana fyrir hjóltreiddar yfir gatnamót með öðrum hætti en nú er á þessum stöðum. Hagræði er í því fyrir hjólandi að geta farið yfir með þessum hætti en ekkert sérstakt kerfi hjólastíga er komið Kringlumegin við götuna og því ekki tímabært að huga að slíkum lausnum á þessum stöðum. Núverandi drög að skipulagi koma ekki í veg fyrir slíkar lausnir þegar þær koma til álita.

-
- f) Gera þarf sér þverun yfir Hamrahlíð fyrir hjólandi ásamt því að sett verða upp umferðarljós fyrir hjólandi. LHM mæla með því að við hönnun ljósafasa verði reynt að hafa rauðan fasa á hægri beygju frá Kringlumýrarbraut í suður og vinstri beygju frá Kringlumýrarbraut í norður inn í Hamrahlíð þegar er grænn fasi fyrir hjólandi umferð yfir Hamrahlíð.

Svar:

Þessi atriði koma inn á hönnunarstigi og verður tekið á þeim á þeim vettvangi.

- g) Frárein frá Kringlumýrarbraut að Bústaðavegi er ekki á þessu deiliskipulagi af einhverjum ástæðum. LHM vill eigi að síður koma sjónarmiðum sínum á framfæri varðandi þessa þverun þar sem hún er sennilega sú hættulegasta á þessari leið og mjög mikilvægt að hún verði lagfærð sem allra fyrst. Mælt er með því að hjólastígurinn fari yfir fráreinina upp að Bústaðavegi með sér þverun fyrir gangandi og hjólandi. Til dæmis væri hægt að láta þverunina vera upphækkaða með gangbrautarskiltum, gangbrautarmerkjum og skilti sem varar bílstjóra við hjólum. Hægt er að færa þverunina nokkuð til suðurs til að auka öryggi. Þá þarf að gera ráðstafanir til að lækka hraðann á fráreininni. Einnig er mælt með því að hjólastígurinn verði látin ná alla leið upp á Bústaðaveg vestan fráreinar, þar sem hann mundi mæta hjólastíg meðfram Bústaðavegi. Frárein upp að Bústaðavegi er um 5 m breið og er því hægt að minnka hana um 0,5 m til að koma fyrir hjólastíg. Að minnka fráreinina myndi ekki hafa áhrif á afkastagetu en gæti dregið úr hraða umferðar.

Svar:

Umræddur staður er utan við þau skipulagsmörk sem hér eru sett fram sem miða að skipulagi fyrir nýjan hjólastíg og stæðorein á Kringlumýrarbraut framan við Stigahlíð. Taka má undir þær ábendingar sem hér eru settar fram en ekki er tekið á því í þessum deiliskipulagsupphætti.

- h) Leggja til að þær göngu þveranir sem nú eru yfir Kringlumýrarbraut og Miklubraut á þessum gatnamótum verði skoðaðar og endurhannaðar. Leiðin yfir fyrir gangandi og hjólandi verði bein og greið og hægt að komast yfir í einum áfanga í einum ljósafasa á reiðhjól án þess að þurfa að taka krappar beygjur á leiðinni yfir. Við skoðun á ljósafösum sýnist LHM að það eigi að vera hægt að stilla ljósafasa þannig að hægt verði að komast yfir allar greinar gatnamótanna í einum fasa á reiðhjól án þess að skerða afkastagetu gatnamótanna og án þess að skerða öryggi. Að áliti LHM þarf að minnst kosti að gera sér þverun fyrir hjólandi yfir Miklubraut við Kringlumýrarbraut að vestanverðu ásamt því að setja upp umferðarljós fyrir reiðhjól á þeim stað til að tengja hjólastígin norðan Miklubrautar við hjólastígin sem á að leggja samkvæmt þessu deiliskipulagi sunnan Miklubrautar.

yfir Kringlumýrarbraut. Hvort það sé að setja göngubrú eða undirgöng eða bregðast við með öðrum hætti. Þessi þjóðbraut í þéttbýli hefur á sér yfirbragð hraðbrautar sem ekki á að vera í boði í þéttbýli.

Svar:

Tekið er undir að aðstæður til að ganga yfir Kringlumýrarbraut eru ekki góðar. Unnið er að greiningu á umferðaröryggi óvarinna vegfarenda. Leitað verður leiða að bæta aðstæður, mögulega með endurstillingu umferðarljósa.

Fyrirhuguð framkvæmd miðast við gerð hljóðvarna, hjólastígs og strætóreinar meðfram Stigahlíð. Ekki er útilokað að síðar verði gerð mislæg göngutengsl og verður deiliskipulag þá uppfært. Mögulega verður það gert í tengslum við uppbyggingu austan Kringlumýrarbrautar á milli Listabrautar og Miklubrautar.

- c) Að samhliða breytingum verði farið í aðgerðir til þess að draga úr hraða á þessum kafla, bæði með því að lækka hámarkshraða og að beita öðrum aðgerðum. Hraðamörk eru ekki virt og bílstjórar koma akandi á miklum hraða inn á þennan kafla og hægja ekki á sér.

Svar:

Þetta verður skoðað á hönnunarstigi þarna mætti t.d.koma fyrir hraðavaraskilti. Rétt er að taka fram að Kringlumýrarbraut er þjóðvegur. Slíkar breytingar verður að gera að höfðu samráði við Vegagerðina og lögreglu.

- d) Að samhliða breytingum verði skoðaðar betri stígatengingar á milli Kringlumýrarbrautar næst Miklubraut og Stigahlíðar og þar sem sú stígtenging mun mæta Stigahlíð er rétt að huga að aðgerð sem eykur öryggi óvarinna vegfarenda, t.d. með þrengingu Stigahlíðar á þeim stað.

Svar:

Á hönnunarstigi verða skoðaðar betri stígatengingar milli Kringlumýrarbrautar næst Miklubraut og Stigahlíðar og tekið á því með hvaða hætti því verði best við komið til að öryggistilfinning sé sem best. Hvað þrengingu í Stigahlíð varðar er það ábending sem tekin verður til skoðunar.

- e) Að skoðað verði að ef breikka þarf götuna að hún verði breikkuð til austurs þar sem ekki er íbúabyggð við götuna.

Svar:

Að vinna pláss fyrir strætórein inn í miðeyjuna eða til austurs yrði mjög dýr aðgerð sem ekki er hægt að mæla með. Einfaldast og ódýrast er að framkvæma með þeim hætti sem lagt er til með þeirri mótvægisáðgerð sem veggurinn verður hvað varðar hljóðvist miðað við núverandi aðstæður og til framtíðar. Rétt er að taka fram áhrif strætóreinar verða lítil m.t.t. hljóðvistar.

Rétt er að taka fram að ekki er gert ráð fyrir að strætóreinar meðfram Kringlumýrarbraut komist á framkvæmdastig á næstunni, sérstaklega ekki akreinar í suðurátt meðfram götunni vestanverðri þar sem að strætó verður fyrir litlum töfum á þeirri leið. Hins vegar þótti rétt að taka frá pláss m.a. til að gera ráð fyrir mögulegri borgarlínu, sem gæti farið þarna um í framtíðinni eins og greining danska verkfræðifyrirtækisins COWI á framtíðarlegu línunna, gefur til kynna.

f) Gott væri að fá sérfræðing í umhverfissálfræði til ráðgjafar við breytingar á götunni í heild sinni.

Takk fyrir ábendinguna. Það verður skoðað þegar og ef að ákveðið verður að fara í heildarendurskoðun á útfærslu umferðarmannvirkja á svæðinu.

Niðurstaða

Lagt er til að deiliskipulagið verði samþykkt með eftirfarandi breytingum á uppdrætti í samræmi við athugasemdir:

- Lokahúsi að Stigahlíð 33a verður bætt við á uppdrætti.

F.h. Skipulagsfulltrúans í Reykjavík,

Þorsteinn R. Hermannsson, deildarstjóri samgöngudeildar

Stefán Agnar Finnsson, yfirverkfræðingur á samgöngudeild

Þorgeir Þorbjörnsson, ráðgjafaverkfræðingur á samgöngudeild

Kristinn Jón Eysteinnsson, verkefnisstjóri á samgöngudeild

Halldóra Hrólfsdóttir, verkefnisstjóri hjá skipulagsfulltrúa