



Umhverfis- og skipulagssvið
Reykjavíkurborgar



Kolefnishlutlaus Reykjavík 2040

Reykjavíkurborg leggur metnað í fjölbreytt verkefni til að ná markmiðum í Loftslagsstefnu

RÚV-reitur samþykkt skipulag

Blómleg og blönduð borgarbyggð með um 360 íbúðum mun rísa á lóð RÚV við Efstaleiti

Nýtt húsnæði Dal- skóla í Úlfarsárdal

Byggingu 1. áfanga Miðstöðvar skóla, menningar og íþróttar í Úlfarsárdal er lokið

Leiðari

Sumarið hefur leikið við borgarbúa og hver sólardagurinn á fætur öðrum yljaði ungum sem öldnum við leik og störf. Borgin er hreint út sagt stútfull af mannlifi og áður óséðum krafti sem endurspeglast í uppbyggingaröldu sem borin er uppi af ferðamönnum sem flykkjast til landsins sem aldrei fyrr. Stræti og torg borgarinnar hafa sjaldan eða aldrei iðað af jafn miklu lífi. Verslun og veitingastarfsemi í borginni blómstrar og innfæddir jafnt sem aðkomumenn fylla hvern krók og kima á veitinga- og öldurhúsum bæjarins.

Hvert uppbyggingarverkefnið á fætur öðru rís úr öskustó hrunsins í boði hins þríhöfða ferðamannaburs; Yuans, Evru og Dollars. Tekjur af ferðamönnum sem streyma til landsins eru nú meiri en samanlagðar tekur þjóðarbúsins af fiskveiðum og stóriðju og ekki enn

séð fyrir endann á hagvextinum og uppsveiflunni.

Tekjur af ferðamönnum eru aftur á móti ekki að skila sér til sveitarfélaganna í landinu sem bera þó hitann og þungann af því gríðarlega álagi sem ferðamannstraumurinn ber með sér. Reykjavíkurborg fer ekki varhluta af þessari þróun. Óseðjandi eftirspurn er eftir gistirýmum, aukin umferð hópferðabíla og stórauikið álag á götur og almenningssými eru óhjákvæmilegir fylgifiskar ferðamannastraumsins. Þetta hefur áhrif á verðlagningu á hinum almenna húsnæðis- og leigumarkaði, sem fylgir lögmaðlum framboðs og eftirspurnar, sem virðist aukast í réttu hlutfalli við nálægðina við Kvosina.

Það gleymist svo oft að kostnaður vegna framkvæmda, viðhalds og reksturs almenningssýma borgarinnar eykst í jöfnu hlutfalli við álag á vinsælustu ferðamannstaði og náttúruperlur. Reykjavík er nefnilega

fjölsóttasti ferðamannastaður landsins. Við hjá umhverfis- og skipulagssviði erum í lykilhlutverki þegar kemur að viðbrögðum og mótvægisáðgerðum við auknum ferðamannastraumi til landsins. Sú staðreynd birtist í ýmsum myndum í okkar daglegu og fjölbreyttu störfum í eftirliti, framkvæmdum, viðhaldi, rekstri og umhverfis- og skipulagsmálum.

Norðurljósin skarta sýnu fegursta um þessar mundir og það er „brjálað“ að gera heyrist á kaffistofum sviðsins. Öll verkefni í þessu tölublaði af Borgarsýn bera það með sér með einum eða öðrum hætti að gera borgina öflugri, vistvænni og meira aðlaðandi með forvirkum aðgerðum í skipulags-, umhverfis- og samgöngumálum. Það eru mörg spennandi og ögrandi verkefni framundan á vetri komandi og áskoranir sem við munum takast á við og leysa hér eftir sem hingað til.

Björn Axelsson, skipulagsfulltrúi

Umhverfið

Samgönguvika 2016

Í samgönguviku 2016 var hjólastígur opnaður, forgangsstýring á umferðarljósum prufukeyrð, ráðstefna haldin og Samgönguviðurkenning Reykjavíkurborgar veitt.

Samgönguvika stóð yfir 16.–22. september og í ár var þema hennar „Snjallar samgöngur – Betri hagar“. Samgönguvika er evrópskt átak um bættar samgöngur í borgum og bæjum. Boðið er upp á ýmsa viðburði til að hvetja fólk til umhugsunar um eigin ferðavenjur og virkja það til að nota almenningssamgöngur, hjóla eða ganga.

Hjólaferni á Íslandi stóð fyrir ráðstefnunni Hjólað til framtíðar í samvinnu við sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu og flutti m.a. Þorsteinn Hermannsson samgöngustjóri Reykjavíkurborgar erindi en hjólaáætlun Reykjavíkur 2015–2020 var samþykkt í borgarstjórn í október 2015. Þorsteinn sagði m.a. frá merkingum lítaleiða en á tímabilinu

2015–2020 verða litakort lykilleiða í hjólaferðakerfinu fest í sessi í samvinnu sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu. Á helstu hjólastígamótum í kerfinu verða sett upp skilti sem vísa leiðina.

Hjólastígur tekinn í notkun

Í samgönguviku var nýr hjólastígur tekinn í notkun en hann er meðfram Bústaðavegi frá Háaleitisbraut að Stjörnugróf. Hluti stígsins var tilbúinn fyrir ári, en nú er þessi rúmlega 1.800 metra leið samfelld og greið. Hjálmar Sveinsson formaður umhverfis- og skipulagsráðs opnaði stígin. Stígurinn er malbikaður með merktum hjóla-reinum, auk þess sem tekið er úr gangstéttarköntum á gatnamótum. Á hluta stígsins þar sem hann liggur bak við

jarðvegsmön verður sett upp aukin lýsing. Hliðra þurfti til götuvatn á gatnamótum, setja upp ný umferðarskilti og gera breytingar á gönguleiðum um miðeyjar. Hönnun stígsins var hjá Hnit verkfræðistofu, VSÓ ráðgjöf sinnti eftirliti.

Forgangsstýring á umferðarljósum

Þá var kerfi til forgangsstýringar á umferðarljósum fyrir neyðarbifreiðar prufukeyrt í samgönguviku. Dagur B. Eggertsson borgarstjóri og Jón Viðar Matthíasson slökkviliðsstjóri ræstu formlega búnað sem gefur neyðarbílum forgang á umferðarljósum, svokallaða græna bylgju. Samstarfsaðilar í þessu verkefni eru Reykjavíkurborg, Vega-gerðin, Slökkvilið höfuðborgarsvæðisins og Strætó. Vinnustofan Þverá sér um hönnun og aðlögun hugbúnaðar, en umferðarljósadeild Reykjavíkurborgar sér um framkvæmd.

Samgönguviðurkenning 2016

Samgönguviðurkenning Reykjavíkurborgar var veitt við hátíðlega athöfn í Ráðhúsi Reykjavíkur 21. september 2016. Líf Magneudóttir, forseti borgarstjórnar afhenti Advania, Bike Cave og Hjólakrafti viðurkenningu fyrir framlag sitt til eflingar vistvænna samgöngumáta. Advania fékk viðurkenningu fyrir samgöngusamninga, en 45% starfsmanna fyrirtækisins nýta sér þá og hefur þeim fjölgað verulega frá síðasta ári eða úr 35%. Stór hluti hjólar en einnig eru fjölmargir sem nota almennings-samgöngur eða ganga til og frá vinnu.

Advania á 15 þjónustubíla sem allir starfsmenn hafa aðgang að á vinnutíma. Fyrirtækið er með stóra, upphitaða og læsta reiðhjólageymslu sem starfsmenn hafa aðgang að hvenær sem er.

Bike Cave hlaut samgönguviðurkenningu fyrir fjölpætta þjónustu við hjólreiðafólk. Bike Cave er veitingastaður og verslun en býður einnig upp á fjölpætta þjónustu svo sem verkstæðisaðstöðu fyrir hjól, sturtuáðstöðu, vespu-leigu o.fl. Hjólreiðastaðurinn Bike Cave í Skerjafirði og eigendur hans Hjördís og Stefán hafa gert marga til að styðja þá sem ferðast á reiðhjóli frá vesturhluta borgarinnar til þess eystri, og öfugt.



Afhending samgönguviðurkenninga



Forgangsstýring á umferðarljósum ræst

Öll umferð hjólandi sem fer suður fyrir flugvallarsvæðið á leið framhjá staðnum þeirra og öllum er vel tekið.

Hjólakraftur var heiðraður fyrir framlag sitt í að hvetja krakka til að prófa hjólreiðar bæði sem íþrótt og sem samgöngumáta. Hjólakraftur er verkefni sem Þorvaldur Danielsson hefur leitt. Hann hefur hvatt krakka til að prófa hjólreiðar bæði sem íþrótt og sem samgöngumáta. Fyrsti hópurinn byrjaði í Reykjavík og núna eru hópar á nokkrum stöðum á landinu. Hóparnir hittast tvisvar í viku og stundum þrisvar. Árið 2014 tók hópur á vegum Hjólakrafts í fyrsta sinn þátt í Wow cyclothon og hafa síðan tekið þátt á hverju ári með góðum árangri.

Samgönguviðurkenningin er byggð á tilnefningum og umsóknum frá fyrirtækjum, félagasamtökum og stofnunum sem stigið hafa mikilvæg skref í starfsemi

sinni í átt til vistvænna samgöngumáta. Dómnefndin byggði val sitt á aðgerðum og verkefnum sem m.a. draga úr umferð bíla og einfalda notkun virkra ferðamáta, s.s. að hjóla og ganga. Í dómnefndinni sátu Hjálmar Sveinsson, borgarfulltrúi, Gígja Gunnarsdóttir, Embætti landlæknis, Hrönn Guðmundsdóttir, ÍSÍ, Rannveig Magnúsdóttir, verkefnastjóri hjá Landvernd, Þorsteinn Rúnar Hermannsson samgöngustjóri Reykjavíkurborgar og Hrönn Hrafnisdóttir, verkefnisstjóri grænna skrefa í starfsemi Reykjavíkurborgar.

Nýtt deiliskipulag fyrir svokallaðan RÚV-reit var samþykkt í borgarráði í júlí

Deiliskipulagstillagan var unnin af arkitektastofunni Arkþingi, sem var hlutskörpust í lokaðri hugmyndasamkeppni um deiliskipulag lóðar RÚV við Efstaleiti. Í deiliskipulaginu eru uppbyggingarmöguleikar á lóð RÚV við Efstaleiti og samliggjandi lóðum endurskoðaðir með þéttingu og gæði byggðar að leiðarljósi. Aðalskipulagi var breytt samhliða deiliskipulagsbreytingunni og reiturinn í heild sinni skilgreindur sem Miðsvæði M21 Listabraut-RÚV með áherslu á blandaða byggð íbúða (ÍB), samfélagsþjónustu (S), auk verslunar, þjónustu og skrifstofa. Ekki er gert ráð fyrir gististöðum á svæðinu.

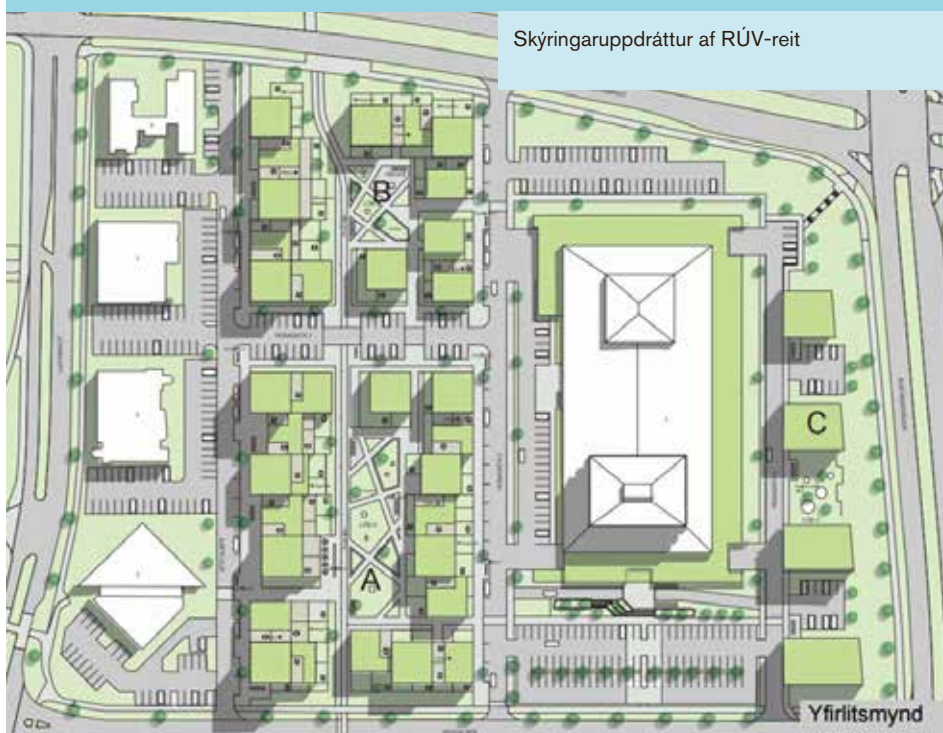
Deiliskipulagssvæðið

Svæðið afmarkast af Listabraut í norðri, Háaleitisbraut í austri, Bústaðavegi í suðri og Efstaleiti í vestri og er svæðið 58.774m² eða 5,9 ha að stærð, en sjálf RÚV lóðin er 43.915m² eða 4,4 ha. Fimm lóðir eru á skipulagssvæðinu í dag; Efstaleiti 1, 3, 5, 7 og 9. Á Efstaleiti 1 stendur útvarpshúsið, sem byggt var árið 1984 og hýsir starfssemi Ríkisútvarpsins auk annarrar starfssemi.

Vistvæn byggð í háum gæðaflokki

Í deiliskipulagstillögunni er leitast við að leggja drög að blómlegri og blandaðri borgarbyggð. Lögð er áhersla á að nýta kosti staðsetningarinnar sem best og að flétta nýrri byggð á áreynslulausan hátt saman við þá byggð sem fyrir er. Leitast er við að útvarpshúsið haldi stöðu sinni sem kennileiti í borginni og hefur verið lögð áhersla á að mikilvægar sjónlinur að húsinu séu til staðar þrátt fyrir nýja byggð. Í tillögunni er unnið með mishá hús sem vísa í fjölbreyttar hæðir húsa í nágrenninu.

RÚV-reitur



Í deiliskipulagstillögunni er núverandi lóð Efstaleitis 1 skipt upp í þrjár lóðir fyrir íbúðarbyggð (auk verslunar og þjónustu á lóð A). Milli lóða A og B og milli Efstaleitis 1 og lóðar C eru lagðar nýjar götur, Brúnaleti og Jaðarleti. Á lóð A er gert ráð fyrir allt að 160 íbúðum auk 800 m² af verslunar- og þjónustuhúsnæði. Á lóð B er gert ráð fyrir allt að 130 íbúðum og á Lóð C er gert ráð fyrir allt að 71 íbúð. Byggingarmagn á reitnum (ofanjarðar) eykst úr u.þ.b. 18.000 m² í 53.200 m². Nýtingarhlutfall ofanjarðar fer úr u.þ.b. 0,3 í 0,9.

Svæðið liggur vel gagnvart samgöngum af öllu tagi. Góðar tengingar eru við stofnbrautir og samkvæmt útreikningum umferðarverkfræðinga þolir gatnakerfið í kring mjög vel þá umferð sem bætist

við vegna uppbyggingarinnar. Ný gata, Lágaleiti, tengir saman Háaleitisbraut og Efstaleiti til að bæta umferðarflæði um svæðið. Almenningsamgöngur eru einnig mjög góðar við reitinn, en strætóleiðir 2,11,13,14 og 15 stoppa við þær götur sem afmarka reitinn. Einnig er reiturinn vel tengdur stigakerfi borgarinnar. Til að styðja við tengsl við almenningsamgöngur og nálæga göngustíga er lögð mikil áhersla á góðar göngutengingar gegnum reitinn.

Miðað er við 0,8–1,2 stæði fyrir hverja íbúð, sem eru að mestu í bilgeymslum en einnig meðfram götum. Fyrir atvinnuhúsnæði er almennt miðað við 1 stæði fyrir hverja 50m². Sérstakar kvaðir verða á lóðunum Efstaleiti 1 og lóð A, B og C um að bílastæði á yfirborði skulu verða

Tölulegar stærðir

Stærð skipulagsreits:

5,9 ha.

Aukið byggingarmagn:

30.000m²

Nýtingarhlutfall:

um 1,5

Fjöldi íbúða:

um 360

aðgengileg íbúum og starfsfólki allra lóðanna. Vegna þessarar samnýtingar og þeirra samlegðaráhrifa sem af henni stafar er miðað við að lágmarksfjöldi bílastæða fyrir Efstaleiti 1 sé 1 stæði fyrir hverja 80 m² húsnæðis. Að lágmarki skal vera 1 hjólastæði fyrir hverja íbúð.

Fjölbreytt og vönduð hönnun

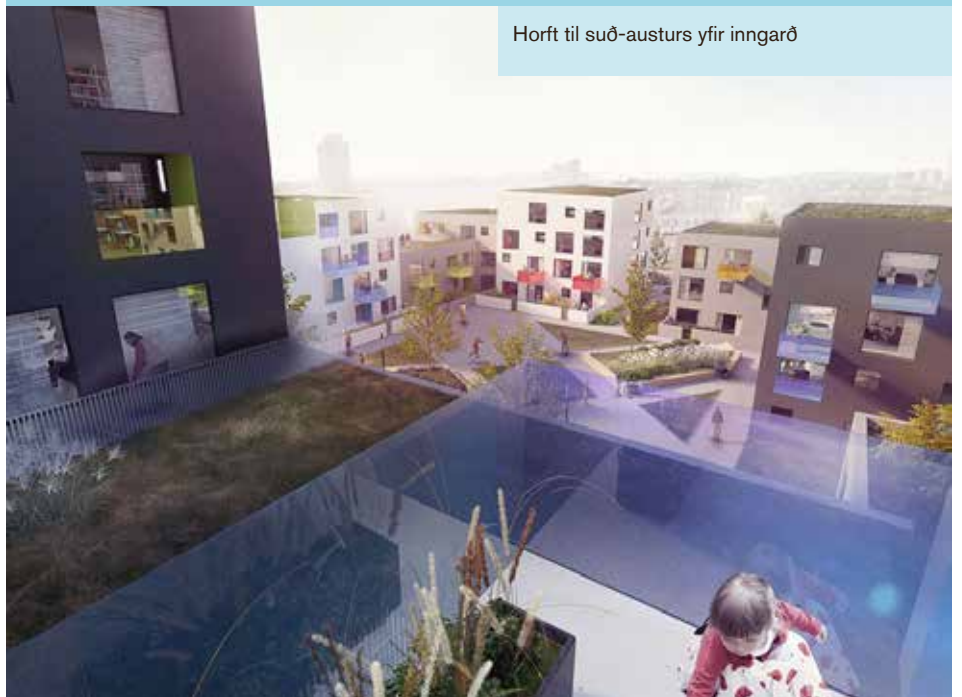
Til að tryggja fjölbreytni í hönnun á nýjum byggingum ofanjarðar verður gerð krafa um að lágmarki þrjár arkitektastofur komi að hönnun nýbygginga á reitnum. Samráð skal haft um landslagshönnun innan lóða og á borgarlandi á skipulagssvæðinu til að tryggja heildstætt yfirbragð. Leitast er við að gera yfirbragð hverfisins grænt og því skal gróður þekja a.m.k. 30% lóða og þök húsa verða lögð grænni gróðurþekju. Þetta bætir loftgæði borgarinnar og léttir á fráveitukerfum auk þess sem græn þök bæta útsýni og yfirbragð byggðarinnar. Götutré skulu gróðursett meðfram götum á skipulagssvæðinu. Fyrir lóðir A, B og C verður sorphirðukerfi að erlendri fyrirmynd með djúpgámum fyrir flokkun á sorpi.

Forðast skal einsleitar íbúðagerðir og lögð er áhersla á fjölbreyttar stærðir íbúða. Gert er ráð fyrir að engin ein íbúðagerð verði umfram 35% íbúða á hverri lóð og sameiginlegur fjöldi eins og tveggja herbergja íbúða fari aldrei yfir 60%.

Skýringarmynd inni á reitnum



Horft til suð-austurs yfir inngarð



Efstaleiti, horft til austurs





Tækifærin í Vatnsmýrinni

Flugvöllurinn í Vatnsmýrinni hefur verið til umræðu undanfarið. Hér eru nokkrir þættir nefndir til að varpa ljósi á ýmsar staðreyndir í málinu

Í ljósi þeirra umræðna sem átt hafa sér stað undanfarið í fjölmiðlum um staðsetningu Reykjavíkflugvallar er rétt að benda á nokkur atriði sem geta varpað ljósi á ýmsar staðreyndir í málinu. Því skal haldið til haga að þó að flugvöllurinn viki úr Vatnsmýrinni, þá hefur það ávallt verið stefna Reykjavíkurborgar að finna aðra staðsetningu fyrir flugvöll á

höfuðborgarsvæðinu í stað hans. Það er markmið Reykjavíkurborgar að skapa þétta, aðlaðandi, ómengaða og líflega höfuðborg enda er stefna borgarinnar í skipulagsmálum mjög í takt við það sem gengur og gerist í öðrum vestrænum borgum og þó víðar væri leitað. Það eru sameiginlegir hagsmunir borgarinnar og landsbyggðar að hafa sterka höfuðborg.

Skýrsla Rögnunefndar

Í skýrslu stýrihóps undir forystu Rögnu Árnadóttur kemur fram að Hvassahraun á mótum Hafnarfjarðar og Voga (og ekki Gálgaahraun eins og nefnt hefur verið í fjölmiðlum) er talinn sá flugvallarkostur á höfuðborgarsvæðinu sem hefur mesta þróunarmöguleika til framtíðar, borið saman við aðra flugvallarkosti (þar á meðal Vatnsmýri með tveimur flugbrautum í breyttri mynd) og taldi stýrihópurinn, í samræmi við samkomulag aðilanna, rökrétt að kanna

fýsileika þess að þróa nýjan flugvöll í Hvassahrauni. Reykjavíkurborg hefur lýst yfir vilja til að skoða þennan kost frekar í samvinnu við ríkið. Í skýrslu stýrihópsins er vísað í skýrslu Hagfræðistofnunar Háskóla Íslands þar sem metinn er „kostnaður og ábati af því að færa allt innanlandsflug úr Vatnsmýri til nýs alhliða innanlandsflugvallar í Hvassahrauni sem hefði þróunar- og vaxtarmöguleika. Völlurinn tæki við hluta af millilandaflugi eða því öllu.“ Niðurstaða skýrslu Hagfræðistofnunar „er sú að ábati flugfarþega (innanlands- og millilandafluga) vegna breyttrar staðsetningar flugvallar sé á bilinu 29–50 milljarðar króna, núvirt til 50 ára á verðlagi ársins 2015, að teknu tilliti til næmnigreininga. Hér er miðað við 5% raunvexti í núvirðingu.“ Þar segir jafnframt: „Ábati af uppbyggingu Vatnsmýrar er metinn á bilinu 52–73 milljarðar króna. Þar af vegur ábati í

ferðakostnaði höfuðborgarbúa þýngst eða um 46 milljarðar króna. Þá er landvirði Vatnsmýrar umfram úthverfi metið u.þ.b. það sama og ábati tengdur ferðakostnaði höfuðborgarbúa vegna breytts byggðarmynsturs, eða um 49 milljarðar króna.“ Ekki má heldur gleyma þeim umhverfislega ávinningi sem verður af minni ferðapörf borgarbúa vegna uppbyggingar í Vatnsmýrinni. Í skýrslunni kemur jafnframt fram: „Íbúar landsbyggðarinnar í millilandaflugi, þ.e. þeir sem ekki nota innanlandsflug á leið sinni til Reykjavíkur, hljóta 2–3 milljarða króna ábata af sameiningu innanlands- og millilandaflugvallar.“

Þær rannsóknir sem þegar hafa verið gerðar benda því flestar til þess að það sé þjóðhagslega hagkvæmt að flytja flugvöllinn úr Vatnsmýrinni. Ícelandair hefur þegar tekið sig til og hafið tilraunaflug yfir Hvassahrauni enda má leiða að því líkum að það felist gífurleg tækifæri í því að geta samþætt innanlands- og millilandaflug á sama stað.

Sjúkraflugið

Þorri landsmanna er líklega sammála um mikilvægi þess að tryggja heilbrigðisþjónustu fyrir alla landsmenn en ekki eru allir sammála um að lausnin á því máli felist í því að flugvöllur sé staðsettur í miðborg höfuðborgarinnar. Af orðalagi þingsályktunartillögu um þjóðaratkvæðagreiðslu um staðsetningu flugvallarins í Vatnsmýrinni mætti ráða að miðstöð sjúkraflugs sé í Reykjavík. Miðstöð sjúkraflugs er hins vegar á Akureyri og hefur verið í mörg ár.

Sjúkraflug getur reynst mikilvæg flutningsleið með sjúklinga frá landsbyggðinni en benda má á að það er aðeins lítil hluti þjóðarinnar sem getur nýtt sér þá þjónustu miðað við staðsetningu flugvallar og þá samninga sem liggja frammi um sjúkraflug. Í skýrslu Ríkisendurskoðunar „Sjúkraflug á Íslandi“ frá ágúst 2013 kemur fram að engir samningar hafi verið í gildi um almennt sjúkraflug á Vestur- og Suðurlandi frá árinu 2005. Þar hefur sjúkraflutningum að mestu verið sinnt með sjúkrabílum. Frá árinu 2010 hefur Myflug hf. annast almennt sjúkraflug hér á landi. Að auki annast Landhelgisgæsla Íslands brýna sjúkraflutninga um land allt með þýrlum,

einkum ef sjúkrabílum eða flugvélum verður ekki komið við.

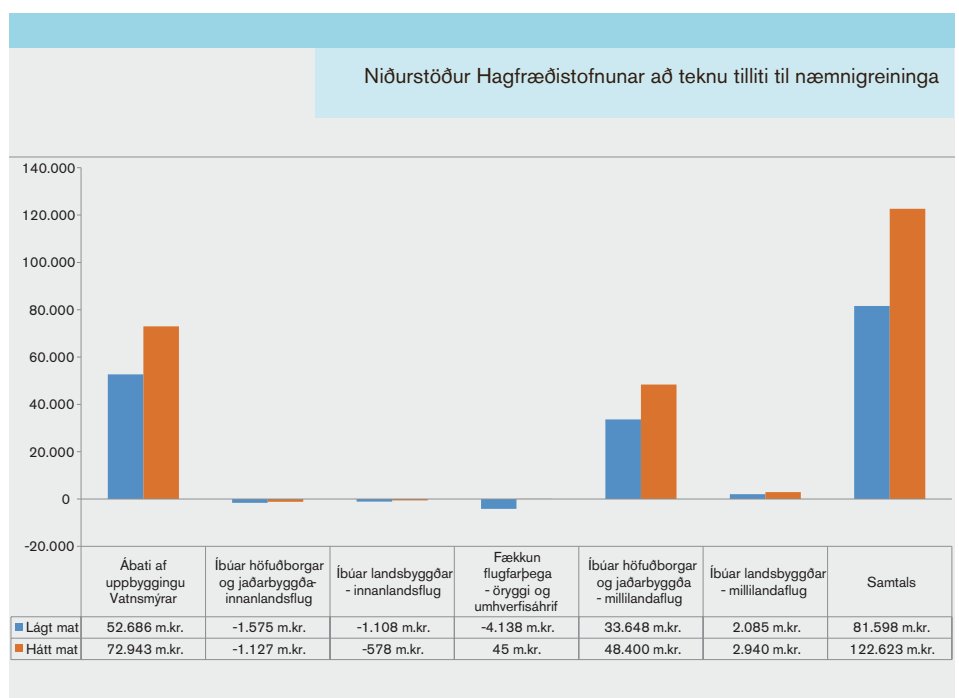
Í skýrslunni bendir Ríkisendurskoðun Innanríkisráðuneyti á að það þurfi að skoða með formlegum hætti hvort aðkoma Landhelgisgæslu Íslands að almennu sjúkraflugi á Íslandi er raunhæfur og framkvæmanlegur kostur. Þar segir jafnframt: „Enn fremur gæti flutningur deildarinnar [flugdeildar Landhelgisgæslunnar] frá Reykjavíkflugvelli haft áhrif á áralanga umræðu um staðsetningu flugvallarins. Þótt Landhelgisgæslan hefði aðeins eina þýrlu á Akureyri þyrftu aðrar þýrlur hennar ekki endilega að vera á Reykjavíkflugvelli. Þær gætu t.d. verið í Keflavík en upplýsingar um sjóbjörgun undanfarin ár benda til að stór hluti hennar eigi sér stað á suðvesturhorni landsins. Það stytta flugtíma á þetta svæði að færa þýrlurnar til Keflavíkur.“

Í skýrslu Rögnunefndarinnar kemur fram að fyrirbyggjandi gögn benda til að flugtími í innanlandsflugi aukist að jafnaði um rúma mínútu ef lent er í Hvassahrauni í stað Vatnsmýrar. Árin 2012–2014 tók sjúkraflutningur í forgangsflokki F1 (vegna bráðrar lífsógnar) frá því að beiðni um sjúkraflug berst og þar til sjúklingur er kominn á LSH að meðaltali 157–158 mínútur. Flutningur af flugvelli

á LSH var um 3–4% af heildartímanum. Sá tími sem liður frá atviki þar til viðbragðsaðili óskar eftir sjúkraflugi er þá ótalin. Einnig má benda á að sjúkrabílar keyra almennt ekki með bláum ljósum af flugvöllum á spítalann m.a. vegna þess að þeir eru svo vel búnir sérfræðingum, tækjum og lyfjum.

Búast má við að tími sjúkraflutnings með sjúkraflugi lengist um 8,5–12,5 mínútur vegna lengri flugtíma (1 mín) og aksturstíma (7,5–11,5 mín) ef flugvöllur er staðsettur í Hvassahrauni. Til samanburðar þá lengdust útköll á Vestmannaeyja-svæði umtalsvert meira (að meðaltali 24 mínútur) eftir að aðsetur sjúkraflugvélar svæðisins var flutt frá Vestmannaeyjum til Akureyrar eins og kemur fram í skýrslu Ríkisendurskoðunar. Í skýrslunni er jafnframt tekið fram að ljóst sé að þessi munur geti í einhverjum tilvikum skipt sköpum en að Velferðarráðuneyti telji þó að öryggi sjúklinga sé ekki ógnað þrátt fyrir lengri útkallstíma.

Flest bendir því til þess að öryggi sjúkraflutninga væri tryggt þó að flugvöllurinn væri staðsettur í Hvassahrauni frekar en í Vatnsmýrinni.





Vistferilsgreining mannvirkja

Á síðustu árum hefur umhverfisáhrifum framkvæmda við mannvirkjagerð verið gefinn meiri gaumur og reynt að takmarka óendurkræf áhrif á umhverfið. Þetta hefur meðal annars verið gert með vistvænni hönnun (BREEAM) og vistferilsgreiningu (LCA)

Hvað er LCA?

Vistferilsgreining (LCA) er aðferð sem miðar að því að greina heildar umhverfisáhrif vöru, framleiðsluferils eða þjónustu frá upphafi til enda. Markmiðið er að finna út hvar í ferlinu umhverfisáhrifin eru mest og hvernig hægt er að lágmarka þau. Þetta er gert með því að greina aðföng (orku- og efnanotkun) í öllu ferlinu sem þarf til að framleiða ákveðna einingu eins og t.d. einn rúmmetra af steinsteypu og hver umhverfisáhrifin verða. Niðurstaðan hefur m.a. áhrif á hönnun,

byggingaraðferðir og efnisval. Alþjóðlegu staðlasamtökin ISO hafa gefið út staðlaröðina ISO 14040 – 14043 sem lýsir grundvallaratriðum við gerð vistferilsgreininga.

Vistferilsgreining fyrir Sundhöllina

Unnin var vistferilsgreining (LCA) fyrir viðbyggingu Sundhallar Reykjavíkur en Guðmundur Pálmi Kristinsson, verkefnisstjóri, hefur stýrt innleiðingu LCA og BREEAM verkferla í framkvæmdum á vegum borgarinnar. Í greiningunni eru umhverfisáhrif metin fyrir mismunandi

byggingarluta viðbyggingarinnar og til að mynda eru kolefnisspor hvers byggingarluta reiknuð yfir líftímann, en kolefnisspor er mælikvarði á heildarlosun koltvísýrings (CO₂) og annarra gróðurhúsalofttegunda sem rekja má til athafna mannsins. Einnig er gerður umhverfislegur samanburður fyrir mismunandi valkosti við val á byggingarefnum eins og gluggum, gólfefnum og mismunandi þakfrágangi.

Niðurstöður greiningarinnar nýtast einnig í vistvottun viðbyggingarinnar sem nú stendur yfir samkvæmt vottunarkerfi BREEAM m.a. hvað varðar efnisval og umhverfisáhrif þ.m.t. gróðurhúsaáhrif.

Umhverfismat byggingarefna

Niðurstöður vistferilsgreiningarinnar munu einnig nýtast borginni í öðrum verkefnum, hvort sem um er að ræða nýbyggingar eða viðhald og endurnýjun eldra húsnæðis. Með greiningunni og útreikningum á kolefnissporinu er lagður grunnur að þekkingu á því hvaða byggingarlutar skipta almennt mestu máli hvað varðar umhverfisáhrif á líftíma bygginga. Í framhaldinu er hægt að taka meðvitaða ákvörðun um hvaða byggingarluta skuli skoða sérstaklega með það að markmiði að lágmarka kolefnissporin og önnur umhverfisáhrif.

Til að þekkingin nýtist sem best í verkefnum á vegum borgarinnar hvað varðar hönnun vistvænni bygginga, vistvænni byggingaraðferðir og innkaup á byggingarefnum er mikilvægt að byggt sé á niðurstöðum vistferilsgreininga strax á hönnunarstigi og notast við svokallaða visthönnun. Þannig næst bestur árangur í að draga úr umhverfisáhrifum á líftíma bygginga og leiðir til lægri rekstrar- og viðhaldskostnaðar til lengri tíma lítið. Þá benda erlendar rannsóknir til þess að visthönnun bygginga hafi jákvæð áhrif á heilsu, velliðan og framleiðni notenda bygginganna.

Með vistferilshugsun í hönnun og byggingu mannvirkja er horfið frá skammtahugsun yfir í hugsun til framtíðar út frá umhverfisþáttum (LCA vistferilsgreiningum), fjárhagslegum sjónarmiðum (LCC líftímakostnaðar-greiningu) og félagslegum þáttum (SLCA).

LCA - VISTFERILSGREINING MANNVIRKJA

Vörur - Efni

- hráefni
- flutningur
- framleiðsla



Á myndinni er vistferlið skv. CEN/TC 350 stöðlum sýnt á táknrænan hátt allt frá framleiðslu hráefna, byggingarefna og flutningi, smíði byggingar, notkunartími, viðhald, orkunotkun, niðurrif, úrgangsméðhöndlun, flutningur og endurvinnsla og/eða endurnýting í næstu framleiðsluvöru.

Skipulag

Nýtt deiliskipulag á Keilugranda 1

Á lóðinni verður heimilt að byggja allt að 78 íbúðir. Miðað er við að íbúðir verði fjölbreyttar að stærð og gerð, en megináhersla er þó lögð á minni íbúðir. Félagsbústaðir munu eignast búseturétt í nokkrum íbúðanna með möguleika á sértæku búsetuúrræði fyrir fatlaða í allt að 7 íbúðareiningum.

Byggðin er á 2–6 hæðum. Hún rís hæst til norðurs í átt að hafi og Eiðsgranda með allt að 6 hæða skjólmyndandi fjölbýlishúsi, en lækkar til suðurs í átt að smágerðari íbúðarbyggð í 2–3 hæðir. Meðfram Keilugranda er gert fyrir allt að þriggja hæða fjölbýlishúsi og til suðausturs er uppbotin tveggja hæða íbúðarbyggð sem skiptist í tvær einingar umhverfis s.k. lýðheilsugarð, sem tengjast mun núverandi leiksvæði á borgarlandi.



Nýr Dalskóli

Dalskóli



Annar áfangi

Annar áfangi Miðstöðvar skóla, menningar og íþróttar var boðinn út í september og er jarðvinna þegar hafin. Þessi áfangi verður framtíðarhúsnæði grunnskóla hverfisins og mun fyrsti áfangi þá hýsa nýjan leikskóla.

Grunnskólabyggingin er á tveimur hæðum. Á neðri hæð skólans verður inngangur og kennslustofur eldri deilda leikskóla og yngri nemenda skólans. Þar á milli er frístundamiðstöð og vinnuaðstaða kennara. Matsalur og eldhús verða einnig á neðri hæð en á efri hæð skólans verða skrifstofur og aðstaða starfsfólks, smíðja og nátturvísindastofa ásamt inngangi og kennslustofum eldri nemenda. Auk þess verður félagsaðstaða unglunga og tónlistarskóli á efri hæð.

Landmótun sá um hönnun lóðarinnar og er lögð sérstök áhersla á að virkja ímyndunarafli barnanna til sjálfsprottinna leikja á lóð skólans. Grunnskólinn verður rúmur 6500 m² að stærð og er reiknað með að fullbúinn rúmi skólinn um 500 nemendur. Gert er ráð fyrir að byggingin verði tekin í notkun haustið 2018.

Í byrjun september var lokið við byggingu fyrsta áfanga Miðstöðvar skóla, menningar og íþróttar í Úlfarsárdal. Þessi fyrsti áfangi mun hýsa grunnskóla hverfisins fyrst um sinn, þó áfram muni hluti kennslunnar fara fram í færanlegum kennslustofum á lóðinni. Skólastjórnendur leggja áherslu á sjálfstæð vinnubrögð nemenda, frumkvæði og skapandi starf og er skólinn hannaður með það að markmiði.

BREEAM Vottun

Þegar byggingu Miðstöðvar skóla, menningar og íþróttar verður að fullu lokið mun miðstöðin hýsa leikskóla, grunnskóla, frístundastarf, menningarmiðstöð, almenningssbókasafn, inni- og útisundlaug og íþróttahús.

Byggingin, sem hönnuð er af VA Arkitektum, mun liggja meðfram Úlfarsbraut og verða á tveimur hæðum sem myndar keðju byggingarluta milli dalsins og íbúðarhverfisins fyrir ofan.

Yfirbragð byggingahlutanna tekur mið af margþættu hlutverki hvers um sig en form þeirra myndar um leið samstæða heild. Líttleiki verður í fyrirrúmi og hæð, hlutföll og uppbrotið formið laga sig að aðliggjandi byggð og náttúrunni umhverfis. Allur undirbúningur, hönnun og framkvæmd byggingarinnar hefur verið út frá vistvænum áherslum og mun byggingin fá alþjóðlega vottun samkvæmt kröfum BREEAM umhverfissvottunarkerfisins.



Endurskoðuð Hjólreiðaáætlun

**Gert er ráð fyrir
að hjólastígakerfið
lengist um 30 km
á tímabilinu 2015–
2020**

Á hjóli til og frá vinnu

Endurskoðuð hjólreiðaáætlun Reykjavík-urborgar fyrir árin 2015–2020 er heildarsýn á hvernig samgöngur hjólandi vegfarenda verða bættar á næstu árum og sett fram aðgerðaáætlun. Gert er ráð fyrir að hjólastígakerfið lengist um 30 km á tímabilinu. Lögð er áhersla á áframhaldandi gerð stofnstíga meðfram helstu umferðaræðum borgarinnar og stígtengingar inn í hverfin og við helstu atvinnusvæði. Sérstaklega er litið til hjólastíga og tenginga að skólum og öðrum stofnunum þar sem íþróttar og tómstundastarf fer fram og með því reynt að hvetja börn og unglinga til hjólreiða.

Við hönnun nýrra gatna og endurgerð eldri gatna verður gert ráð fyrir hjólastígum þar sem því verður við komið og horft til þess að allir samgöngumáttar fái sitt pláss. Reynt er að tryggja öryggi hjólandi m.a. með aðgreiningu hjólastíga frá akvegum og bættum merkingum. Einnig er ráðgert að bæta aðstöðu reiðhjólafólks með fjölgun hjólagrinda víðs vegar í borginni með áherslu á grunnskóla.

46 km í hjólaleiðum

Frá því fyrsta hjólreiðaáætlunin var samþykkt í borgarstjórn árið 2010 og fram til ársins 2015 voru lagðir 46 km í hjólaleiðum með gerð sérstakra hjólastíga, sambyggðra göngu- og hjólastíga og með lagningu hjólavísa í götur.

Á þessu ári voru lagðir hjólastígar meðfram Stekkjarbakka, Breiðholtsbraut, Bústaðavegi og Sæmundargötu. Þá er verið að leggja lokahönd á gerð hjólastíga við Hverfisgötu milli Klapparstígs og Smiðjustígs samhliða endurgerð götunnar og sama á við um hjólastíga við Grensásveg milli Bústaðavegs og Miklubrautar. Lagður var hjólastígur meðfram Rafstöðvarvegi frá Höfðabakka að Rafveituheimilinu og tvískiptur göngu- og hjólastígur yfir hólmann í Elliðaárdalnum, sem tengir stígakerfi við Rafstöðvarveg að stígum vestan Reykjanesbrautar. Þeirri framkvæmd fylgdi brúargerð yfir austur- og vesturkvísl Elliðaárinnar. Einnig er verið að leggja göngu- og hjólastíg neðst í Úlfarsárdal frá stíg að Dalskóla, í gegnum íþróttasvæði Fram og upp í íbúðarhverfið í Reynisvatnsáasi með göngubrú yfir Úlfarsá.

Samhliða lagningu hjólastíga hafa hjólagrindur verið settar upp við helstu stofnanir borgarinnar.

Umhverfisvænn samgöngumáti

Hjólreiðar eru vistvænn, hagkvæmur og heilsuþættandi samgöngumáti. Með lagningu hjólastíga styður Reykjavíkurborg við vistvæna samgöngumáta og betri loftgæði innan borgarmarkanna. Hlutdeild hjólandi í öllum ferðum innan borgarinnar var 5,5% samkvæmt könnun sem gerð var í lok árs 2014. Í hjólreiðaáætluninni 2015–2020 eru sett fram nokkur mælanleg markmið t.d. að hlutdeild hjólandi og gangandi árið 2020 verði a.m.k. 26% af öllum samgöngum og að hlutfall hjólaleiða af heildarsamgöngukerfinu verði 8%. Nú þegar eru 9000 manns sem hjóla til og frá vinnu alla daga ársins á höfuðborgarsvæðinu. Tæplega 57 þúsund stunda hjólreiðar reglulega og fer áhuginn almennings vaxandi enda eru hjólreiðar hagkvæmur, heilsusamlegur og síðast en ekki síst umhverfisvænn samgöngumáti.

Nýr kirkjugarður í Reykjavík

Fyrirhugað kirkjugarðsstæði í Úlfarsfelli



Deiliskipulag fyrir nýjan kirkjugarð á opnu svæði undir Úlfarsfelli var samþykkt í borgarráði 23. júní 2016

Deiliskipulag fyrir nýjan kirkjugarð í Reykjavík var samþykkt í borgarráði 23. júní 2016. Samhliða því hefur Skipulagsstofnun staðfest breytingu á aðalskipulagi Reykjavíkur. Sú breyting felur í sér skilgreiningu á nýjum kirkjugarði á opnu svæði undir Úlfarsfelli. Fallið er frá kirkjugarði í Geldinganesi.

Markmið nýs skipulags

Markmið með nýju skipulagi fyrir kirkjugarð er að búa til nýjan garð fyrir Kirkjugarða Reykjavíkurprófastdæma (KGRP) sem mun taka við kistugrófum. Sá garður sem er mest nýttur í dag fyrir grafir er Gufunesgarður, en ljóst þykir að hann verði fullnýttur innan nokkurra ára. Þörf er á nýjum garði en það tekur um 6–8 ár að útbúa slíkan garð.

Landið sem um ræðir er í vesturhliðum Úlfarsfells á svæði sem liggur miðsvegar í fjallinu og er nokkuð sléttlent. Svæðið liggur að norðanverðu upp að sveitarfélagsmörkum Reykjavíkur og Mosfellsbæjar. Landið er í dag með takmarkaðri jarðvegsþekju og til að það verði grafarækt fyrir grafir mun þurfa að fylla með moldarjarðvegi ríflega 600 þ. rúmmetra lands. Gróðurþekja er á svæðinu í bland við mela, að mestu í formi lynggróðurs og mosapúfna, sjálfsáíð birki og víði má finna víða en einnig hefur einhver trjárækt verið stunduð í dágóðan tíma, sérstaklega austast á svæðinu.

Í garðinum er gert ráð fyrir plássí fyrir um 22.000 kistugrafir og einnig verður hægt að koma fyrir minni svæðum

fyrir duftker í bland við grafir, en hvert svæði getur breyst eftir því sem kröfur og grafrarsíðir í samfélaginu þróast. Í garðinum munu verða afmörkuð svæði fyrir önnur trúarbrögð.

Heildarstærð svæðisins er um 22,5 hektarar og verður aðkoma að garðinum frá suðurhlið skilgreindrar lóðar og þar er gert ráð fyrir aðkomusvæði með bílastæðum, þjónustuhúsi, minningarreiti o.fl. Þaðan verður hægt að keyra eftir vegi sem liggur um garðinn. Grafarsvæðið skiptist upp í miðjusvæði og svæði fyrir utan miðjuna. Miðjan er afmörkuð með kirkjugarðsvegg sem er hringlaga jarðvegsmön með hleðslu sem snýrt inn að miðju. Í veggnum eru skörð fyrir göngustíga og þannig tengist miðja garðsins öðrum hlutum hans. Meðfram austurhlið garðsins liggur græni trefillinn í hliðum Úlfarsfells og þar er gert ráð fyrir útivistarstíg sem mun gagnast bæði gestum garðsins, en einnig þeim sem stunda útivist á svæðinu.

Í framtíðinni mun aðalaðkoma að garðinum vera á suðurhlíð garðsins frá skilgreindum tengivegi í aðalskipulagi Reykjavíkur. Við austurhluta garðsins er áætlað 6.000 fm athafna- og þjónustusvæði fyrir þjónustuhús, vélageymslu, plöntulager og geymslu jarðefna.

Aðalkennileiti garðsins er Úlfarsfellið sjálft. Í NA-hluta garðsins við rætur Úlfarsfells er afmarkað svæði fyrir úti-
kapellur sem snýr til vesturs. Það er skjósælt svæði í dag með fallegum gróðri og gefur kapellan möguleika á samkomuhaldi þegar aðstæður og veður leyfir. Þar sem svæðið er almennt vinda-
samara en mörg önnur svæði í Reykjavík þá er hugað sérstaklega að skjólmyndun með gróðri. Gert er ráð fyrir breiðum skjólbeltum og einnig munu trjáraðir inni á svæðinu mynda skjól.



Staðsetning kirkjugarðs sýnd á korti

Fegrunarviðurkenningar

Fegrunar- viðurkenningar



Viðurkenningarhafar

Viðurkenningar fyrir fallegar lóðir fjölbýlishúsa og fyrirtækja, fallega úti-
stöðu við sumargötur og vandaðar endurbætur á eldri húsum í Reykjavík

árið 2016 voru veittar við hátíðlega athöfn í Höfða á afmælisdegi Reykjavíkurborgar þann 18. ágúst á 230 ára afmæli borgarinnar.

Dagur B. Eggertsson borgarstjóri og Hjálmar Sveinsson formaður umhverfis- og skipulagsráðs Reykjavíkur veittu, viðurkenningar fyrir endurbætur á eldri húsum og fallegar stofnana-, fyrirtækja- og fjölbýlishúsalóðir. Viðurkenningarnar eru veittar eftir tilnefningar frá vinnuhópum sem í sátu: Björn Ingi Edvardsson, landslagsarkitekt á Umhverfis- og skipulagssviði, Valný Aðalsteinsdóttir arkitekt á Umhverfis- og skipulagssviði, María Gísladóttir arkitekt, Borgarsögusafni Reykjavíkur og Margrét Þómar, arkitekt á Umhverfis- og skipulagssviði.

Viðurkenningar hlutu:

Þjónustulóð

- Kex hostel, Skúlagata 28

Fjölbýlishúsalóðir

- Maríubakki 18–32
- Máratún 2–6
- Sóltún 5–9

Sumargötur

- Laugavegur 12, Le Bistro

Hús

- Ránargata 24
- Tjarnargata 36
- Kleifarvegur 3

Saman gegn ofnotkun á plasti

Reykvíkingar eru duglegir að flokka plast og skila því til endurvinnslu. Nýlega var haldin sýningin Saman gegn sóun þar sem plast var til umfjöllunar.



Umhverfissýningin Saman gegn sóun var haldin nýlega Perlunni í Öskjuhlíð og gafst almenningi kostur á að kynna sér flokkun til endurvinnslu og fá hugmyndir fyrir heimilin. Sýningin var einstaklega fjölbreytt og áhugaverð fyrir alla fjölskylduna.

Þjónusta við flokkun plasts og djúpgámar

Reykjavíkurborg tók þátt í sýningunni og var aukin þjónusta við skil á plasti kynnt en Reykjavíkurborg er eina sveitarfélagið á Íslandi sem hirðir plast íbúa sérstaklega. Dregnar voru fram staðreyndir um plast og gildi þess að flokka það frá öðrum úrgangi. Hver einstaklingur skilur árlega eftir sig um 34 kg af plasti til urðunar. Bás borgarinnar var sköpunarverk nema við Listaháskóla Íslands og gerður úr umbúðaplasti.

Einnig var kynnt ný lausn á hirðu frá heimilum með djúpgámum en búið er að gera ráð fyrir þeim í nokkrum

skipulagsáætlunum í borginni, t.d. í Vesturbugt, Hlíðarenda og Vogabyggðinni.

Reykvíkingar duglegir að flokka

Mikill umhverfislegur ávinningur er af endurvinnslu plasts og mikilvægt að safna því og skila til endurvinnslu. Skil á plasti til grenndarstöðva í Reykjavík hafa aukist um 21% á milli ára. Þetta bendir til þess að innleiðing grænu tunnunnar undir plast hafi almennt hvatt til flokkunar á plasti. Skilin eru umfram magnaukningu í blönduðum úrgangi sem er um 4% en rekja má þá aukningu til batnandi efnahagsástands.

Ef sama aukning í plastskilum helst út árið má búast við að um 60% aukning verði á magni plasts til endurvinnslu í Reykjavík á milli ára. Ef fram fer sem horfir verður heildarmagn plasts sem safnast til endurvinnslu í Reykjavík í ár rúm 248 tonn en 2015 söfnuðust um 100 tonn

Í þessum tölum eru einungis tekið mið af því sem safnast í grænu tunnurnar undir plast við heimili fólks og á grenndarstöðvar sem eru 57 í borginni. Ekki er tekið með það sem safnast hjá endurvinnslustöðvum Sorpu en þar er einnig um 20% magnaukning. Þá bjóða einkafyrirtæki einnig móttöku á plasti við heimili sem stendur Reykvíkingum til boða gegn gjaldi.

Að meðaltali er talið að hver plastpoki sé notaður í um 25 mínútur og endi síðan í ruslinu, endurvinnslu eða úti í náttúrunni

Reykjavíkurborg leggur metnað í fjölbreytt verkefni til að ná markmiði sínu um kolefnislausa borg. Reykjavík var fyrsta sveitarfélagið á Íslandi til að setja sér loftslagsstefnu

Í Reykjavík er öll orka sem nýtt er til rafmagnsnotkunar og upphitunar bygginga upprunnin frá endurnýjanlegum auðlindum, þ.e. jarðhita og vatnsorku en samkvæmt leiðbeiningum Loftslagsáttmála sveitarfélaga á ekki að telja til losun gróðurhúsalofttegunda í þeim geira.

Borgin setti sér fyrstu heildarmarkmiðin í losun gróðurhúsalofttegunda fyrst sveitarfélaga á Íslandi með því að staðfesta loftslags- og loftgæðastefnu Reykjavíkur í september 2009. Í júní 2016 var stefnan endurskoðuð og sett fram aðgerðaráætlun til að ná fram kolefnishlutleysi Reykjavíkurborgar árið 2040. Aðgerðaráætlunin nær til ársins 2020 og verður endurskoðuð á um 5 ára fresti. Aðgerðirnar skiptast í þrennt, samfélagslegar aðgerðir, aðgerðir til aðlögunar að loftslagsbreytingum og loks aðgerðir í rekstri Reykjavíkurborgar.

Alþjóðlegar skuldbindingar

Reykjavíkurborg hefur verið þátttakandi í loftslagsáttmála sveitarfélaga (*Covenant of Mayors*) síðan 2011. Reykjavík er einnig þátttakandi í *Compact of Mayors* og *Mayors Adapt*. Reykjavíkurborg er einnig í samstarfi við norrænar höfuðborgir um sameiginlega yfirlýsingu í loftslagsmálum.

Reykjavíkurfyrirlýsing

Reykjavíkurborg og Festa, miðstöð um samfélagsábyrgð fyrirtækja, hafa efnt

Kolefnishlutlaus Reykjavík 2040



til samstarfs um að ná mælanlegum árangri í loftslagsmálum með því að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda og myndun úrgangs. 104 fyrirtæki ákváðu að leggja upp í þessa vegferð með yfirlýsingu um árangur í loftslagsmálum, en skrifað var undir hana fyrir tæpu ári síðan.

Áherslur á grænan hagvöxt

Undanfarin ár hefur Reykjavíkurborg unnið markvisst að framgangi umhverfismála í borginni, innleitt vistvænan rekstur og lagt áherslu á grænar fjárfestingar sem hafa bætt umhverfi og lífsgæði borgarbúa. Má nefna hjólareiðaáætlun Reykjavíkurborgar í þessu samhengi, svo og Aðalskipulag Reykjavíkurborgar 2010–2030 þar sem kveðið er á um friðun grænna og opinna svæða, þéttingu byggðar, styrkingu almennings-samgangna, vistvænar lausnir í sorphirðu og kröfur um visthæfar lausnir við nýbyggingar.

Áætlað er að grænar fjárfestingar muni verða um 24% af heildarfjárfestingum Reykjavíkurborgar næstu 5 árin. Undir grænar fjárfestingar falla m.a. fjárfesting í opnum svæðum, viðhald gönguleiða og úrbætur á forgangsleiðum strætisvagna, endurnýjun sorpílata og fleira.

Loftslagsmál og einstaklingar

Einstaklingar geta lagt sitt af mörkum með því að endurskoða samgönguvenjur og draga úr notkun jarðefnaeldsneytis. Einnig að draga úr myndun úrgangs eftir því sem kostur er og endurvinnna það sem fellur til.

Samvinna bætir samfélag og atvinnulíf

Árangur fyrirtækja var til umræðu á málþingi um loftslagsmarkmið fyrirtækja, sem haldið var í Hörpu miðvikudaginn 7. september. Það var Festa, miðstöð um samfélagsábyrgð sem stóð fyrir málþinginu í samvinnu við Reykjavíkurborg.

Í máli fólks á málþinginu kom fram hvað margt getur gerst ef stór og smá fyrirtæki taka sig saman og hvað það getur haft góð áhrif á samfélagið og atvinnulífið. Þau nefndu m.a. endurvinnslu, kolefnisjöfnun, fræðslu og samgöngusamninga.

Vefsíða

reykjavik.is/loftslagsmal

Ráðstefna 14. október 2016



Nýjar íbúðir í Reykjavík

Borgarstjórinn í Reykjavík býður til ráðstefnu um uppbyggingu íbúðarhúsnæðis í Reykjavík. Dregin verður upp heildstæð mynd af framkvæmdum og framkvæmdaáformum á húsnæðismarkaði í Reykjavík. Áhersla verður lögð á samþykkt verkefni og framkvæmdir sem eru nýlega hafnar, en einnig verður gefin innsýn í verkefni á undirbúningsstigi.

Velkomin í Ráðhús Reykjavíkur föstudaginn 14. október. Ráðstefnan hefst kl. 8.30, en húsið opnar kl. 8.00 með léttri morgunhressingu.

Dagskrá:

8.00	Létt morgunhressing
8.30 - 9.30	Kynning borgarstjóra: Uppbygging íbúðarhúsnæðis í Reykjavík.
9.30 - 12.00	Ráðstefna um íbúðarhúsnæði: - Stöðuyfirlit, áætlanir og spár - Framkvæmdir á döfinni

Allir velkomnir - engin þátttökugjöld.

www.reykjavik.is/ibudir
facebook/nýjar íbúðir í Reykjavík



Umhverfis- og
skipulagssvið
Reykjavíkurborgar

www.reykjavik.is/usk
[www.borgarvefsja.
reykjavik.is/skipulagssja/](http://www.borgarvefsja.reykjavik.is/skipulagssja/)

Borgartúni 12–14
105 Reykjavík
Sími: 411–1111
skipulag@reykjavik.is

Ábyrgðarmaður:
Ólöf Örvarsdóttir

Ritstjórar:
Björn Ingi Edvardsson
Elínborg Ragnarsdóttir
Gunnar Hersveinn Sigursteinsson
Halldóra Hrólfsdóttir

Hönnun og umbrot:
Vinnustofa Atla Hilmarssonar



Reykjavíkurborg

Prentun: Prentmet –
Svansvottuð prentsmíðja

Forsiðumynd: Arkþing