



Umhverfis- og skipulagssvið
Reykjavíkurborgar



Heklureitir niðurstöður úr samkeppni

Nýlega voru birtar niðurstöður í hugmyndasamkeppni um svæðið milli Laugavegs og Skipholts og báru Yrki arkitekta sigur úr bítum

Samgönguvika 2017

Samgönguvika er evrópskt átak um bættar samgöngur í borgum og bæjum

Hlemmur verður Mathöll

Húsið við Hlemm hefur fengið nýtt hlutverk og er þar nú líflegur veitinga- og matarmarkaður

Leiðari

Í svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 1985–2005 var í fyrsta sinn sett fram sameiginleg stefna sveitarfélaganna á svæðinu um samgöngur og fleiri málaflokka. Í umfjöllun svæðisskipulagsins um samgöngur kemur fram að á árunum 1962 til 1978 fækkaði farþegum í almenningssvögnum um helming en bílaeign þrefaldaðist. Tiltekið er að á þessum árum hafi byggðin einnig þanist út og akstursleiðir almenningssvagna lengst. Til að almenningssamgöngur geti keppt við einkabílinn í framtíðinni þurfi að grípa til ráðstafana eins og sérakreina, forgangsstýringa á gatnamótum og hækkunar bílastæðagjalda. Við skipulagningu byggðar þurfi að huga að þéttingu, staðsetja þurfi atvinnuhúsnæði í sem bestum tengslum við almenningssamgöngur og skipuleggja ný hverfi þannig að leiðir almenningssvagna í gegnum þau séu sem stýstar og greiðastar. Jafnframt er lagt til að komið verði upp kerfi hjólreiðastíga sem tengir saman sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu.

Þetta sýnir að um miðjan 9. áratuginn var vel þekkt hvaða ráðstafanir þyrfti að gera til að stuðla að öflugri almenningssamgöngum og til að gera hjólreiðar að valkosti í samgöngum. Það var þó ekki stefnan. Árin 1985–2012 hélt byggðin áfram að þenjast út og bílaumferð á hvern íbúa margfaldaðist en hlutdeild almenningssamgangna, gangandi og hjólandi minnkaði að sama skapi.

Með samþykkt aðalskipulags Reykjavíkur 2010–2030 og svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins 2015–2040 hefur fest sig í sessi breytt sýn á þéttbýlis-samgöngur á svæðinu og samspil skipulags landnotkunar og samgangna. Þessi sýn byggir á þekktri hugmyndafræði sem unnið hefur verið eftir erlendis um langt skeið og er grunnurinn af framtíðaráætlunum í mörgum viðmiðunarbörgum. Nú, þegar nær ómögulegt er að halda áfram á sömu braut og stefnt var að fram á síðasta áratug hvað þéttleika byggðar og samgöngur varðar, má velta fyrir sér hvort ekki hefði verið rétt að breyta fyrr um stefnu.

Í lögum um samgönguáætlun ríkisins segir að við gerð samgönguáætlunar skuli m.a. byggja á þeim meginmarkmiðum að samgöngur séu greiðar, hagkvæmar, öruggar og umhverfislega sjálfbærar auk þess sem þær stuðli að jákvæðri byggðapróun. Þessi meginmarkmið sýna svo ekki verður um villst að huga þarf að mörgum þáttum í skipulagi samgangna og að það er ekki auðvelt að finna jafnvægi. Að mati undirritaðs er samgöngustefna sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu í dag betur til þess fallin að uppfylla þessi fimm meginmarkmið en stefnan sem unnið var eftir fram á þessa öld, þar sem megináherslan var á greiðar samgöngur með einkabíl. Deila má um hvort sú stefna geti talist hagkvæm, umhverfislega sjálfbær eða hvort hún stuðli að jákvæðri byggðapróun í þéttbýli.

Þorsteinn R. Hermannsson
samgöngustjóri Reykjavíkurborgar

Þjónusta

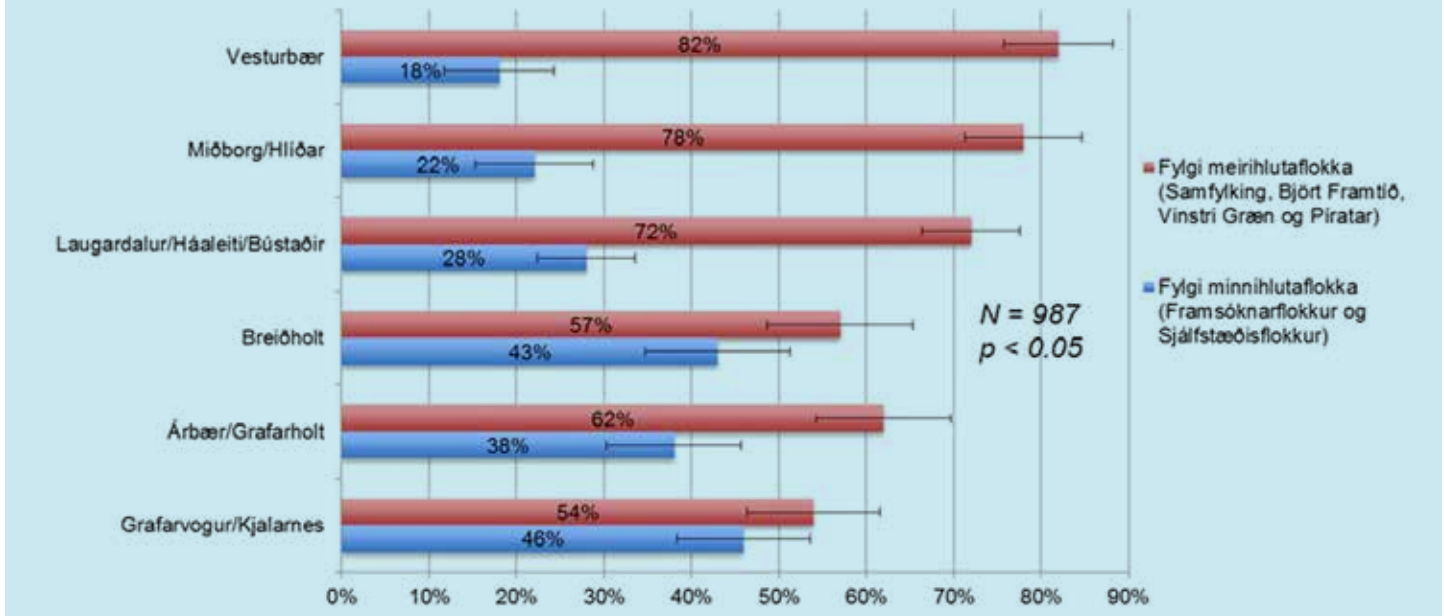
Þjónusta sveitarfélaga og ánægju-mælingar

Síðustu ár hefur færst í aukana að ánægja íbúa með þjónustu sveitarfélaga sé mæld með þjónustukönnunum. Slíkar kannanir hafa þótt gagnlegar við að greina hvar veikleikar og styrkleikar í þjónustunni liggja og í framhaldinu hafa niðurstöðurnar nýst við stefnumótun og forgangsröðun verkefna

Þar sem þjónustukannanir gegna víða mikilvægu hlutverki hjá sveitarfélögum er grundvallaratriði að skilja niðurstöður þeirra og hvað liggur þeim að baki. Mat íbúa á almennri ánægju með þjónustu sveitarfélaga verður fyrir áhrifum af ýmsum þáttum eins og væntingum, mismunandi matsferlum, tengslum við nærumhverfi og stjórnmálaskoðunum. Sveitarfélagakönnunin hefur verið

lögð fyrir í Reykjavík og öðrum stærstu sveitarfélögum landsins síðustu árin. Frá árinu 2009 til 2014 hefur eftirfarandi spurning verið borin upp í Reykjavík: „Hversu ánægð(ur) eða óánægð(ur) ert þú með þjónustu Reykjavíkurborgar á heildina litið, bæði út frá reynslu þinni og álitu?“ Heilt á litið benda niðurstöður til þess að ánægja íbúa í úthverfum hafi verið undir meðallagi. Í þjónustukönnun

Fylgi meiri- og minnihlutaflokka eftir hverfum



Reykjavíkurborgar frá árinu 2014 reyndust úthverfabúar einnig óánægðari með þjónustu borgarinnar í sínu hverfi á heildina lítið samanborið við íbúa í hverfum nær miðborginni.

Í meistararitgerð Lilju Sigurbjargar Harðardóttur í opinberri stjórnsýslu (MPA), „Hvað skýrir ánægjumun íbúa í úthverfum og miðlægari hverfum með þjónustu Reykjavíkurborgar“ er leitast við að svara því hvaða áhrif búsetulengd, staðsetning íbúa, pólitískt traust og stjórnmálaskoðanir hafi á ánægju íbúa með þjónustu borgarinnar. Eins er gerð tilraun til að meta hvort raunverulegur munur sé á þjónustu eftir hverfum, með tilliti til innri tölulegra mælikvarða. Sú þjónusta sem tekin er fyrir er almenns eðlis (e. universal services) og snertir alla borgarbúa með einhverjum hætti. Sýnt hefur verið fram á að þegar fólk metur ánægju með þjónustu heildstætt eru því sýnilegir þættir í borgarlandinu (e. streetscene services) efst í huga.

Helstu niðurstöður ritgerðarinnar eru þær að ánægja íbúa með þjónustu borgarinnar virðist mótast að miklu leyti af pólitískum skoðunum íbúanna. Íbúaánægja virðist ekki tengd búsetulengd íbúa eða auknum fjárútlátum í hverfi. Það hvað íbúar kusu í síðustu borgarstjórnarkosningum fylgir að mestu leyti sömu línun og ánægja með þjónustu borgarinnar á heildina lítið. Ánægjan og fylgi meirihlutans virðist fara vaxandi því nær sem dregur mið-

bænum. Árið 2014 mældist almennt meiri ánægja í Miðborg/Hlíðum og Vesturbæ. Í þessum hverfum er fylgi meirihlutaflokkanna jafnframt mest, eða 82% í Miðborg/Hlíðum og 78% í Vesturbæ (sjá mynd). Í Árbæ/Grafrarholti og í Grafarvogi/Kjalarnesi var hins vegar fylgi meirihlutaflokkanna sem og ánægjan með þjónustuna almennt minnst.

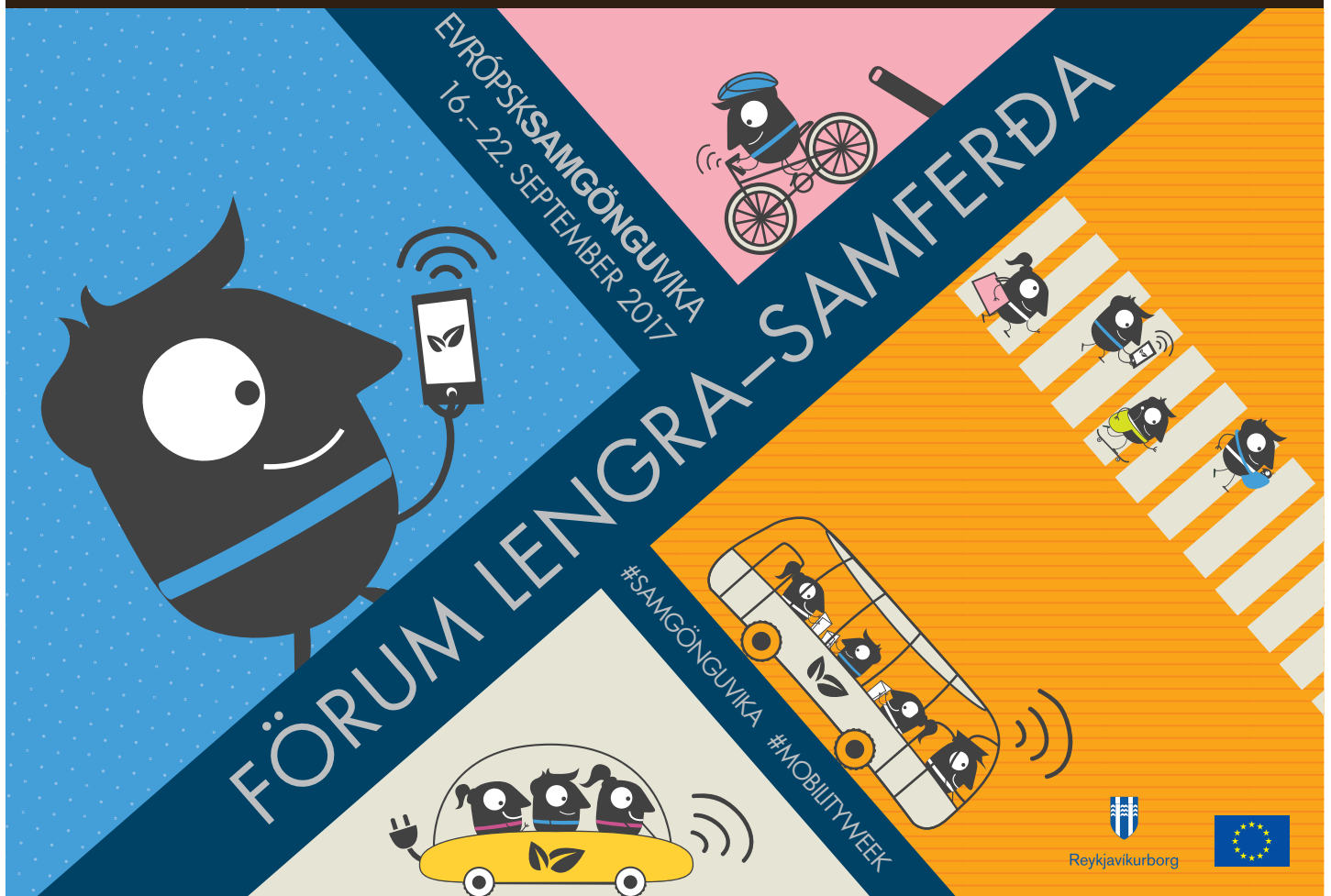
Pólitískar skoðanir íbúa virðast hafa mótandi áhrif á ánægju þeirra með þjónustu borgarinnar. Niðurstöðurnar sýna fram á mikilvægi þess að borgaryfirvöld séu meðvituð um þessi pólitísku áhrif þegar íbúar eru spurðir viðtækra spurninga um þjónustu borgarinnar. Ef minni þjónustuánægja mælist í einu hverfi er ekki þar með sagt að auknar fjárveitingar eða aukið umfang þjónustu skili sér í meiri ánægju. Tækifæri eru fólgin í því að borgin móti innri

Niðurstöður spurningar um hvaða flokka íbúar kusu í borgarstjórnarkosningum 2014. Í hverfunum nær miðbæ eru fleiri kjósendur flokkanna í borgarstjórn heldur en í úthverfunum. Línurnar við enda súlnanna tákna staðalvillu miðað við 95% öryggismörk. (Gögn fengin úr rannsókninni: Sveitarstjórnarkosningar 2014: Hverjar eru ástæður dræmrar kjörsóknar? Reykjavík, Félagsvísindastofnun Háskóla Íslands, 2014).

tölulega árangursmælikvarða þjónustu sem setja má í samhengi við ánægju-mælingar íbúanna. Þannig má kortleggja þjónustugæði borgarinnar með nákvæmari hætti en áður hefur verið gert. Sú kortlagning getur því nýst sem mikilvægt hjálpargagn til að bæta þjónustu borgarinnar.



Samgönguvika 2017 og samgöngu- viðurkenningar



Reykjavíkurborg bauð upp á spennandi dagskrá á Samgönguviku 2017. Málþing var í Ráðhúsi Reykjavíkur um samgöngusamninga fyrirtækja og samgönguviðurkenning Reykjavíkur veitt. Frítt var í strætó á bíllausa daginn og fjölmargt annað

Samgönguvika er evrópskt átak um bættar samgöngur í borgum og bæjum. Markmið samgönguviku er að kynna íbúum í þéttbýli samgöngumáta sem allt í senn eru vistvænir, hagkvæmir og bæta heilsu fólks um leið og þeir hafa jákvæð áhrif á umhverfi og andrúmsloft.

Verkis og Orkuveita Reykjavíkur hlutu Samgönguviðurkenningu Reykjavíkurborgar árið 2017 og réð vistvænn ferðamáti starfsmanna og fordæmi fyrirtækjanna í vistvænum rekstri mestu um val dómnefndar.

Hvers vegna Verkís og Orkuveitan?

Verkís býður starfsfólki góða aðstöðu fyrir hjól, hleðsla er fyrir rafbíla, bílastæðum var fækkaði hjá fyrirtækinu og starfsfólk fær samgöngustyrk. Verkís er með stóra og flotta, yfirbyggða hjólageymslu sem hýsir allt að 70 hjól. Þar er einnig að finna aðstöðu og búnað til léttra viðgerða á reiðhjólum. Þegar fyrirtækið flutti í nýjar höfuðstöðvar í Ofanleiti 2 þá var lóðinni breytt þannig að bílastæðum var fækkað til muna, m.a. var hluta bílastæða breytt í grasflöt og hluti tekinn undir hjólageymslu

Orkuveitan greiðir samgöngustyrk til sinna starfsmanna og fylgst er með því hvernig fólk kemur til vinnu og hvað hindri það í að velja vistvænar samgöngur. Orkuveitan er með 65 vistvænar bifreiðar sem nýtast starfsfólki. Þetta er meðal þess sem fyrirtækin leggja að mörkum auk þess sem bæði fyrirtækin vinna samkvæmt loftlagsmarkmiðum Festu og Reykjavíkurborgar. Undanfarin fimm ár hefur dregið jafnt og þétt úr

58 hleðsluúrtök fyrir rafbíla

Borgarráð samþykkti á fundi sínum 14. september að heimila umhverfis- og skipulagssviðið að bjóða út framkvæmdir vegna uppsetningar á 58 hleðsluúrtökum fyrir rafbíla á þrettán stöðum í miðborginni. Slikar hleðslustöðvar eru í samræmi við markmið Reykjavíkur um að styðja við umhverfissvæna samgöngumáta og draga úr útblæstri gróðurhúsalofttegunda og bæta loftgæði í borginni. Stöðvarnar sem verða settar upp fullhlaða bíla á tveimur til fimm klukkustundum. Hleðslustöðvarnar verða á veggjum bílastæðahúsa Bílastæðasjóðs og á stöndum með hleðsluúrtökum við götustæði. Til að hvetja til orkuskipta í samgöngum og fjölgunar rafbíla verður rafmagnnið á hleðslustöðvunum endurgjaldslaust. Sú ákvörðun er tímabundin þar til annað verður ákveðið. Bílastæði með hleðslustöðvum við götur sem Reykjavíkurborg rekur verða gjaldfrjáls fyrstu 90 mínúturnar líkt og önnur gjaldskyld stæði fyrir vistvæn ökutæki.

notkun starfsfólks Orkuveitunnar á einkabílum knúnum jarðefnaeldsneyti og notkun starfsmanna á reiðhjólum, rafhjólum og rafbílum hefur aukist. Það má rekja beint til aukinnar umræðu og hvatningar innan OR og dótturfélaga um vistvænar samgöngur þar með talið verkefnið „Hjól náttúrunnar.“

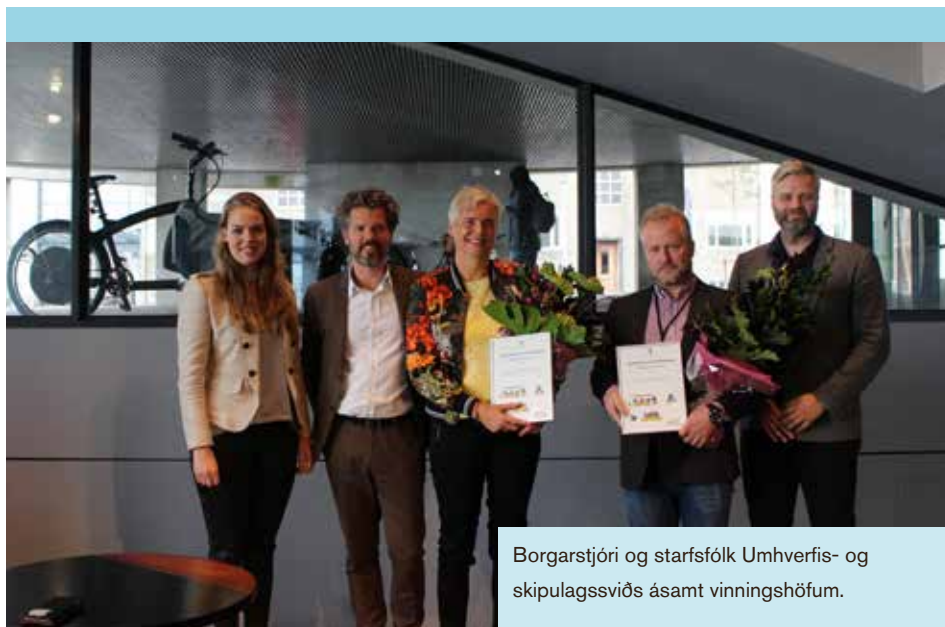
Auglýst var eftir umsóknum eða tilnefningum frá fyrirtækjum, félagsamtökum, stofnunum og einstaklingum. Dómnefndin byggir val sitt á árangri og aðgerðum sem fyrirtæki, félagasamtök, stofnanir eða einstaklingar hafa gripið til í þeim tilgangi að t.d. einfalda starfsfólki að nýta sér aðra samgöngumáta en einkabílinn, draga úr umferð á sínum vegum og/eða stuðla að notkun vistvænna orkugjafa.

Sjö fyrirtæki komu fyrir valnefnd á þessu ári og voru það auk Verkís og Orkuveitunnar, Advania, Alta, Arionbanki, Háskólinn í Reykjavík og Seðlabanki Íslands.

Í ávarpi borgarstjóra kom fram að fjölbreytnin í vistvænum samgöngumáta í Reykjavík verður meiri með hverjum degi. Það er ekki síst að þakka nýrri og bættri starfsmannastefnu fyrirtækja eins og þeirra sem tilnefnd voru til samgönguviðurkenninga í ár.

Samgöngustyrkir Reykjavíkurborgar

Reykjavíkurborg tók sjálf upp samgöngustyrki 1. september sl. og þegar hafa yfir 1400 starfsmenn valið þann kost að skilja bílinn eftir heima og nýta vistvænar samgöngur til og frá vinnu.

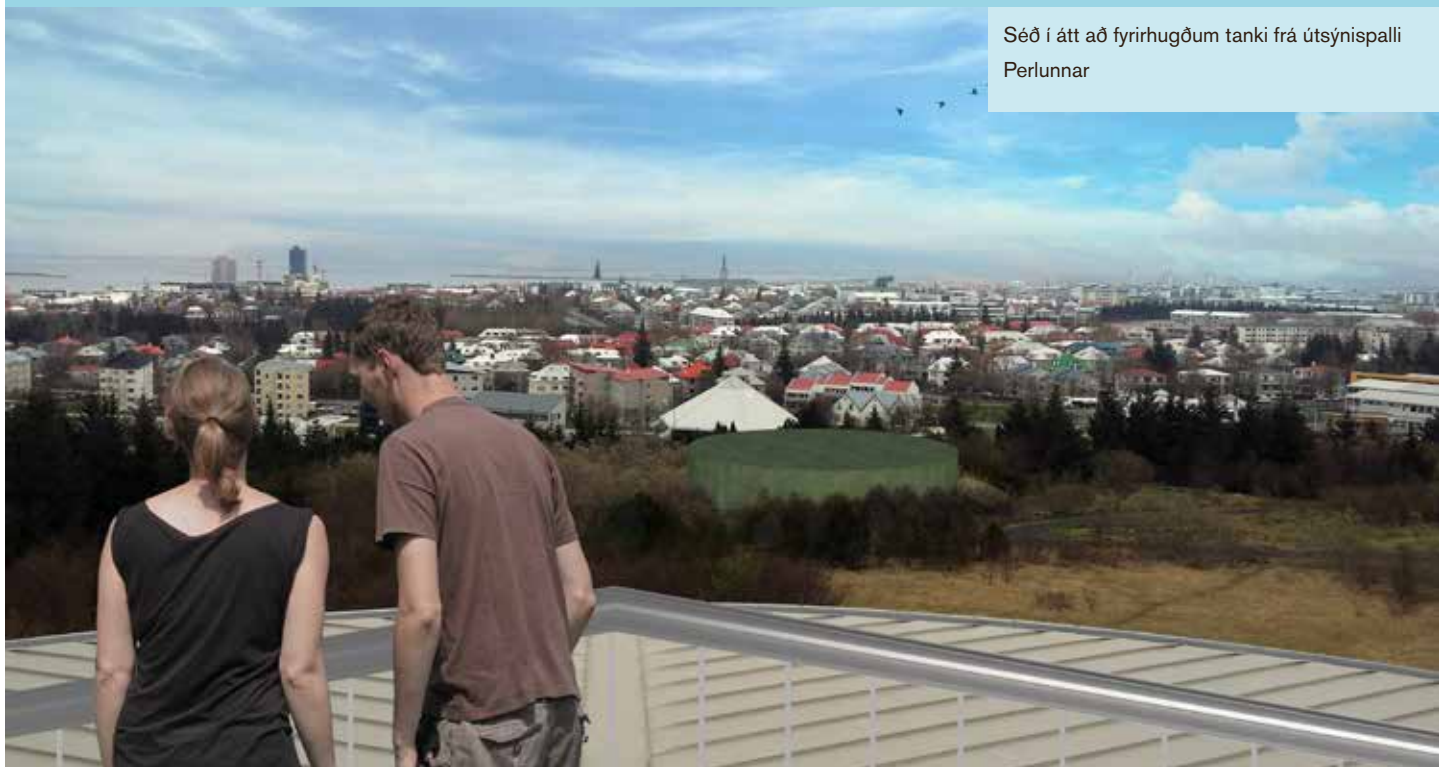


Borgarstjóri og starfsfólk Umhverfis- og skipulagssviðs ásamt vinningshöfum.



Stjörnuver og nýr hitaveitutankur í Öskjuhlíðinni

Séð í átt að fyrirhugðum tanki frá útsýnispalli Perlunnar



Samþykkt hefur verið í umhverfis- og skipulagsráði og borgarráði breytt skipulag Öskjuhlíðar sem felur í sér nýbyggingu fyrir Stjörnuver og nýjan hitaveitutank ásamt bættum útivistar- tengingum í Öskjuhlíðinni

Áætlað er að bygging fyrir stjörnuver verði rúmlega 1.250 fm, þar af 850 fm neðanjarðar og er viðbyggingin hönnuð af Ingimundi Sveinssyni arkitekti sem einnig teiknaði m.a. Perluna. Breyting-artillagan felur einnig í sér breytingar á stofn- og tengistígum, til að auka útivistarmöguleika svæðisins sem sífellt fleiri kjósa að nota til útivistar. Einnig er bætt við nýjum áningarstað. Öskjuhlíðin er mikilvægt útivistarsvæði fyrir höfuðborgarbúa sem hafa ólíkar þarfir og væntingar til sinnar útivistar.

Samkvæmt breyttu skipulagi þá er Veitum einnig heimilað að byggja nýjan hitaveitutank í Öskjuhlíð og verður reynt að fella nýjan tank eins vel inn í landslag Öskjuhlíðar og kostur er. Mögulega verður hægt að nota hluta af ytra byrði hitaveitutanksins sem klifurvegg sam-

kvæmt fyrstu hugmyndum. Í grunninn þá snýst breytingin um nýjan tank í Öskjuhlíð um að tryggja rekstraröryggi hitaveitunnar til framtíðar vegna uppbyggingar í vesturhluta Reykjavíkur, en einnig að eiga þann möguleika að tveir tankar geti farið undir sýningarhald þó svo að hús fyrir stjörnuver verði byggt. Í dag eru sex hitaveitutankar í Perlunni en þeir tryggja nægt miðlunarrými hitaveitu í Vesturborginni. Tankmagn þessara sex tanka er hátt í 24 þúsund rúmmetrar af miðlunarrými. Tveir tankanna eru fullir af 35–40°C heitu rétúrvatni sem talið er óásættanlegt að geyma áfram nærri þeim mikla fólksfjölda sem er í Perlunni. Nokkur vinna hefur farið í að velja nýja staðsetningu fyrir tank eða tanka sem rúma vatn sem samsvarar tveimur tönkum Perlunnar þ.e um 7.800 m³ tankrými.

Fyrirhugað Stjörnuver er nálægt núverandi tönkum og Perlu



Nýr hitaveitutankur gæti boðið upp á ýmsa notkunarmöguleika



Áhættugreining var gerð á starfsemi Veitna umhverfis Perluna í Öskjuhlíð. Niðurstaða greiningarinnar var sú að framtíð reksturs hitaveitutanka sé betur komið í mannvirkjum sem ekki tengjast mikilli umferð ferðamanna. Viðhald, rekstur og endurnýjun geymanna í núverandi mynd er annmörkum háð. Aukinn ferðamannastraumur og ný mannvirki svo nærri hitaveitugeymum Veitna er ekki æskilegur kostur. Til langrar framtíðar má tryggja Reykvikingum forða í nýjum geymum sem gengið

er þannig frá að þeir ógni ekki öryggi vegfaranda þó leki komi upp.

Umhverfisáhrif vegna breytts skipulags eru talin jákvæð á útivist og ferðamennsku þar sem verið er að bæta við stígum og nýjum möguleikum fyrir gesti í Perlunni. Nýr tankur skerðir þó opna svæðið en það er ákveðin mót-vægisaðgerð að bæta við stígum til útivistar. Sú staðsetning sem hefur verið valin fyrir hitaveitutankinn á að skerða gróðurlendi sem minnst og ekki er gert

ráð fyrir að fella stór tré. Við svæðið eru þó nokkuð falleg tré sem veita sjónrænt skjól þannig að tankurinn verður ekki eins áberandi í umhverfinu sínu m.a. frá Bústaðarvegi.



Vinningstillaga Yrki arkitekta

Heklureitur

Nýlega voru birtar niðurstöður í hugmyndasamkeppni um svæðið milli Laugavegs og Skipholts og báru Yrki arkitektar sigur úr bítum

Reykjavíkurborg stóð að keppninni í samstarfi við Arkitektafélag Íslands, Heklu og Reiti fasteignafélag hf., sem eru lóðarhafar hluta reitsins. Í dómnefndaráli kemur fram að tillagan þykir sýna byggð með látlaust yfirbragð, þar sem fingerð randbyggð fellur vel að því byggðamynstri sem er í Holtunum. Tillagan býður upp á mikinn sveigjanleika til frekari þróunar í sterku heildarsamhengi.

Í byrjun árs 2017 komust Reykjavíkurborg og lóðarhafar við Laugaveg 168–174 að samkomulagi um tilfærslu á starfsemi Heklu frá lóðinni. Einnig lá fyrir áhugi lóðarhafa Laugavegar 176 á auknum uppbyggingarmöguleikum frá því sem nú er. Í framhaldinu hófst undirbúningur að skipulagssamkeppni um lóðina og nærliggjandi svæði með það að markmiði að stuðla að uppbyggingu bland-

aðrar byggðar íbúða, verslunar og annarrar atvinnustarfsemi ásamt þróunar á ásynd Laugavegar yfir í borgargötu. Samkeppnissvæðið var afmarkað af Nóatúni til vesturs, Brautarholt og Skipholti til suðurs, Bolholti til austurs og Laugavegi til norðurs.

Markmið Reykjavíkurborgar var að kalla eftir hugmyndum um skipulag svæðisins sem myndu stuðla að framgangi megin stefnu Aðalskipulags Reykjavíkur 2010–2030. Um yrði að ræða þetta, blandaða og vistvæna byggð í tengslum við góðar almenningssamgöngur og í samræmi við stefnu aðalskipulagsins um t.d. hæðir húsa, gæði í manngerðu umhverfi og grænar lausnir.

Það skipti líka máli að sannfærandi tengingar væru sýndar á milli svæða og að tekið væri tillit til aðliggjandi byggðar

með styrkingu svæðisins sem megin markmið til að skapa ný tækifæri til búsetu og þjónustu á svæðinu. Áhersla verði lögð á þjónustu á jarðhæðum og ný og spennandi almenningssými. Reiturrinn er lykilsvæði á samgöngu og þróunars, Borgarlínu, sem tengir saman vestur- og austurhluta borgarinnar.

Samkeppnin var skilgreind sem lokuð hugmyndasamkeppni og voru fimm teymi valin að undangengnu forvali. Tillögunar fimm þóttu allar vera metnaðarfullar og í alla staði mjög frambærilegar og í flestum þeirra komu fram hugmyndir sem vert er að skoða nánar.

Næstu skref í ferlinu er að klára ramma-skipulag fyrir svæðið ásamt því að undirbúa aðalskipulagsbreytingu þar sem m.a. er gert ráð fyrir fjölgun íbúða. Einnig er í ferli deiliskipulagsvinna fyrir fyrsta deiliskipulagið á svæðinu sem nær yfir lóðir Heklu við Laugaveg 168–174 og lóðina Laugavegur 176.

Vogabyggð, svæði 1



Samþykkt hefur verið nýtt skipulag fyrir Vogabyggð, svæði 1 við Gelgjutanga. Um er að ræða annað svæði af fjórum sem skilgreind voru í ramma-skipulagi

Um er að ræða íbúðarsvæði þar sem eru sex lóðir með samtals heimildum fyrir 349 íbúðum. Heildarbyggingarmagn alls fyrir svæði 1 í Vogabyggð er tæplega 55.000 fm, meðtalið bíla- og hjóla-geymslur. Fyrirliggjandi byggingar í dag eru 7.000 fm og verða þær rifnar til að framfylgja megi skipulaginu. Skipulags-svæðið við Gelgjutanga afmarkast af Kleppsmýrarvegi 8 til vesturs, Skútuvogi 13, 13A, Brúarvogi 1-3, Kjalaravogi 12 og 14 til norðurs, Elliðaárvegi til austurs og suðurs. Afmörkun deiliskipulags byggir á þeim rökum að svæðið myndar heildstæða einingu íbúðarbyggðar og er innan afmarkaðs landsvæðis. Áætlanir gera ráð fyrir allt að 1300–1500 íbúðum á allri Vogabyggð fullbyggðri.

Reykjavíkurborg hefur gert samning við Bjarg um uppbyggingu á 75 íbúðum á einni lóð á Gelgjutanga, sem er íbúða-

félag ASÍ og BSRB. Félagið mun byggja íbúðirnar og eru þær ætlaðar fyrir tekjulágar fjölskyldur og einstaklinga.

Grunnhugmynd rammaskipulags Vogabyggðar er að hverfið sé heildstæð, sjálfbær eining með blandaðri byggð íbúðar- og atvinnuhúsnæðis ásamt verslun og þjónustu, þar sem áhersla er lögð á manneskjuna í borginni, mikilvægi

vandaðra almenningsrýma sem stuðla að auknum samskiptum fólks og að skipulagið sé manneskjuleg umgjörð sem ramar inn fjölskrúðugt mannlíf og mismunandi aldurs- og þjóðfélagshópa. Skipulagssvæði Vogabyggðar er hluti af stærra þróunarsvæði við Elliðaárvog og Ártúnshöfða sem eru landfræðilega í miðri Reykjavík. Svæðið verður endurskipulagt og byggt upp samkvæmt áherslum Aðalskipulags Reykjavíkur 2010–2030. Það er skilgreint sem þróunarsvæði með breyttri landnotkun þar sem iðnaðar- og athafnasvæði er breytt í íbúðabyggð. Í skipulagstillögunni er lögð rík áhersla á fjölbreytta byggð, góð almenningsrými og tengingar við nálæg útivistarsvæði. Þannig getur hverfið orðið eftirsóttur valkostur fyrir fólk sem kys að búa og starfa í umhverfi sem einkennist af hvoru tveggja í senn, borgarbrag og nálægð við náttúru.

Gert er ráð fyrir landfyllingu til austurs á Gelgjutanga og hækkan og aðlögun lands við ströndina. Við uppbyggingu Vogabyggðar verður lögð áhersla á vandaða hönnun og samræmda efnisnotkun þannig að byggðin fái fallegt og heildstætt yfirbragð. Þá er notagildi, ásýnd og gæði almenningsrýmis og svæða hátt metin. Leitast verður við að lágmarka neikvæð umhverfisáhrif við framkvæmdir í hverfinu, á líftíma mannvirkja og við notkun hverfisins.



Teljarar sýna vinsældir samgönguhjólreiða

Þrír sjálfvirkir teljarar sem telja gangandi og hjólandi vegfarendur hafa verið settir upp á vegum umhverfis- og skipulags- sviðs Reykjavíkurborgar. Þeir standa við Nauthólsvík, Elliðaárdal og Geirsnef.

„Talningin vekur strax athygli fyrir góðan fjölda og sýnir dagsveiflan að samgönguhjólreiðar skipta miklu máli,“ segir Þorsteinn R. Hermannsson samgöngustjóri Reykjavíkurborgar. Stefnt er að því að fljótlega verði hægt að birta itarlegar upplýsingar úr teljurunum á heimasíðu Reykjavíkurborgar. Teljarar mældu allan ágústmánuð og eru niðurstöðurnar eftirfarandi þegar talið er í báðar áttir:

- 19,049 ferðir á hjóli um Fossvoginn í og úr Elliðaárdal og 10,497 voru á tveimur jafnfljótum, flestir hjólandi á miðvikudögum.

- 13,240 ferðir á hjóli yfir hjólabrýrnar á Geirsnefi og 3,976 fóru gangandi, flestir hjólandi á fimmtudögum.
- 31,413 ferðir á hjóli á stígnum í Nauthólsvík og 13,381 á gangstígnum, flestir hjólandi á miðvikudögum.

Ætlunin er að setja upp teljara á mörgum öðrum völdum stöðum í samstarfi við sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu.

Niðurstöður talninga sem fyrir liggja eru jákvæðar og í samræmi við stefnu Reykjavíkurborgar um að efla vistvæna ferðamáta en það er meginmarkmið Hjólreiðaáætlunar 2015–2020 að auka hlutdeild hjólreiða í öllum ferðum í borginni.

Nýverið voru settir upp þrír teljarar sem mæla fjölda ferða hjólandi og gangandi á völdum stöðum. Áætlað er að setja upp fleiri teljara víða um borgina og safna gögnum m.a. um vaxandi samgönguhjólreiðar

Hjólreiðar og aðrir vistvænir ferðamatár hafa án vafa góð áhrif á umhverfi, lýðheilsu og lífsgæði og stuðla að betri borg. Þær draga einnig úr þörf á miklum umferðarmannvirkjum undir bifreiðar. Hlutdeild hjólandi í öllum ferðum í Reykjavík var 5,5% samkvæmt ferðavenjukönnun sem gerð var í Reykjavík árið 2014 en búast má við að sú tala hafi hækkað. Tölur úr nýju teljurunum benda til þess.

Hjólatteljarar



900 hugmyndir



Leiksvæði við Otrateig

Hverfið mitt er samráðsverkefni íbúa og stjórnsýslu um forgangsröðun og úthlutun fjármagns til smærri nýframkvæmda og viðhalds í hverfum borgarinnar. Verkefnið gekk áður undir nafninu Betri hverfi og byggir á hugmyndum um íbúalýðræði og að virkja almenning til þátttöku umfram það sem gerist í hefðbundnu fulltrúalýðræði

Á síðasta ári lögðu borgarbúar til meira en 900 hugmyndir í þetta samráðsverkefni um hvernig hægt væri að bæta og fegra öll hverfi borgarinnar. Af þessum 900 hugmyndum völdu borgarbúar 112 verkefni sem verða framkvæmd á þessu ári. Samtals verður varið um 450 milljónum króna til verkefnanna sem er um það bil 50% hækkun milli ára. Verkefnin voru valin í beinni vefkosningu og hefur þátttaka borgarbúa aukist um 30% milli ára.

Hverfið mitt

Samráðsvettvangurinn um *Hverfið mitt* (Betri hverfi) hófst árið 2010 og er tilraun

borgarinnar til að virkja borgarbúa til að taka þátt í lýðræðislegri umræðu og ákvarðanatöku um nærumhverfi sitt. Þetta er líka vettvangur íbúa Reykjavíkurborgar til að koma hugmyndum sínum á framfæri og hvaða verkefni þeim finnst brýnast að komi til framkvæmda í sínu hverfi.

Hugmyndirnar sem fram komu tengjast margar fegrun hverfanna t.d. með gróðursetningu, lagningu göngustíga, bættri lýsingu og ýmsum öryggisþáttum en einnig aðstöðu til leikja og útivistar í hverfunum.

Vaðlaugar, umferðarljós, útigrill og rennibraut

Þannig kusu íbúar Árbæjar til að mynda að gangstéttir við Rofabæ yrðu lagfærðar, snjóbræðsla yrði sett í stíg við Árbæjarlaug og að lýsing verði bætt meðfram Höfðabakka. Í Breiðholti kusu íbúar að opið svæði við Dverga – og Blöndubakka yrði fegrað og að gert yrði dvalarsvæði fyrir ungt fólk, þrautabrautir og klifursvæði í Bökkunum. Einnig verður gert útivistarsvæði fyrir fjölskyldufólk í Efra-Breiðholti. Íbúar í Grafarholti og Úlfarsárdal óskuðu m.a. eftir áframhaldandi gróðursetningu og ræktun á ýmsum stöðum í hverfinu og uppsetningu á Frisby-golfvelli í Leirárdal. Ný vatnsrennibraut verður sett upp í sundlaug Grafarvogs að ósk íbúanna og leiktæki fyrir yngri börn ásamt pétanquevelli verða sett upp á útivistarsvæðinu í Gufunesi.

Í Háaleitis- og Bústaðahverfi kusu íbúar m.a. að listaverk yrði málað á Réttarholtsskóla og að sett yrðu gangbrautarljós yfir Háaleitisbraut við Lágmúla. Sama átti við um íbúa í Hlíðahverfi sem óskuðu eftir gangbrautarljósum yfir Lönguhlíð til móts við Bólstaðarhlíð og að öryggi vegfarenda við undirgöngin við Hlíðarenda yrði bætt. Á Kjalarnesi vilja íbúar að aðkoman inn í hverfið verði fegruð, að sett verði upp leiktæki á Esjugrund og að fjaran verði hreinsuð. Í Laugardal og í Hljómskálagarði verða byggðar heitar vaðlaugar og í Grasagarðinum verður byggt nýtt útigrill. Útigrill í Hljómskálagarði verða löguð og byggð yfir þau þak. Í Vesturbæ verður lagður nýr göngu- og hjólastigur fyrir aftan Olís við Ánanaust og sett upp gangbrautarljós, skúrar við Ægissíðu verða lagfærðir og útbúin sleðabrekka á Lynghagaróló.

Þetta eru einungis fá af þeim verkefnum sem borgarbúar völdu til framkvæmda á árinu og nú í lok sumars er mörgum þessara verkefna lokið. Stærri og flóknari verkefni geta tekið lengri tíma í undirbúningi og það á m.a. við um vatnsrennibraut í Grafarvogslaug. Hægt er að kynna sér verkefnin og stöðu þeirra í Framkvæmdasjá borgarinnar.

Hlemmur verður mathöll

Hlemmur var
opnaður á ný
fyrir gestum
og gangandi á
Menningarnótt
eftir gagngerar
endurbætur og
breytingar

Húsið hefur fengið nýtt hlutverk og er þar nú liflegur veitinga- og matarmarkaður sem fengið hefur nafnið Hlemmur-Mathöll. Á staðnum er blandað saman litlum veitingastöðum, ísbúð og sælkeraverslunum. Einstaklega vel hefur tekist til við breytingarnar og staðurinn iðar af lífi og gleði.

Hingað til hefur skiptistöð Strætó verið á Hlemmi, en til stendur að flytja hana í fyrirhugaða miðstöð almenningssamgangna við Hringbraut. Margar hugmyndir hafa komið fram um notkunarmöguleika Hlemms við flutning Strætó en árið 2013 var sérstakur starfshópur skipaður til að annast samráð og stefnu-

mótun um framtíðarhlutverk hússins og svæðisins í kring. Niðurstaðan varð að breyta Hlemmi í veitinga- og matarmarkað.

Árið 2015 gerði Reykjavíkurborg samning við Íslenska sjávarklasann ehf. um rekstur hússins og hefur Sjávarklasinn tekið þátt í að skipuleggja breytingar á hlutverki hússins í samvinnu við borgaryfirvöld. Umhverfis- og skipulagssviði var falið að sjá um undirbúning verksins í samvinnu við rekstraraðila, en einnig var haft samráð við Heilbrigðiseftirlit, Samgöngustofu, fulltrúa Strætó og hönnuði sem að verkinu komu. Húsið var upphaflega hannað af Gunnari

Hanssýni, arkitekt, en dóttir hans Helga Gunnarsdóttir, arkitekt, sá um breytingar á skipulagi og endurhönnun hússins. Fleiri hönnuðir komu að útfærslu einstakra rekstrareininga, en þar sameinast nú undir einu þaki tíu metnaðarfullir rekstraraðilar. Yfirumsjón með framkvæmdinni og verkefnisstjórn var á vegum skrifstofu framkvæmda og viðhalds.

Þekkt kennileiti

Hlemmur er þekkt kennileiti í borginni og hefur gegnt hlutverki samgöngumiðstöðvar í einni eða annarri mynd um langa hríð. Nafnið Hlemmur vísar til brúarstubbs yfir lækinn Rauðará





sem áður rann í gegnum svæðið og gatan Rauðarárstígur dregur nafn sitt af. Þar var upphaflega viðkomustaður ferðalanga og hesta þeirra á ferð sinni til og frá borginni. Frá 1931 hefur Hlemmur þjónað hlutverki strætisvagnastöðvar og árið 1978 var húsið byggt til að bæta aðstöðu farþega og starfsfólks Strætó. Hlemmsvæðið sem lengi vel markaði endimörk Reykjavíkur er nú í miðri borg, en mikil uppbygging hefur verið í nágrenni Hlemms á síðustu árum.

Hlemmur er nátengdur menningarsögu borgarinnar og hefur í gegnum tíðina verið athvarf mismunandi menningarhópa. Húsið sjálft er að mörgu leyti einstakt í byggingarsögu Reykjavíkur og minnisvarði um þá strauma sem ríktu í arkitektúr á áttunda áratugnum. Húsið fékk Menningarverðlaun DV árið 1979 sem „merkasta framlagið til íslenzkrar byggingarlistar árið 1978“. Í umsögn dómnefndar var meðal annars sagt: „Hér er um algerlega nýja tegund af byggingu að ræða hér á landi, sem gefur fólki möguleika á því að hittast, verzla og bíða eftir vögnum í hlýju,

aðlaðandi og gróðursælu umhverfi, hvernig sem viðrar.“ Við endurhönnun á Hlemmi innanhúss var lögð rík áhersla á verndun allra helstu höfundareinkenna hússins og að draga fram séreinkenni

þess. Breytt starfsemi í húsinu dregur að sér fjölbreyttari hóp fólks og húsið er aftur orðið hluti af torginu og mannlífinu fyrir utan.



Sprengisandur – Þróunarsvæði Þ59



Nýtt skipulag fyrir svæðið á horni Reykjanesbrautar og Bústaðavegar, sem kennt hefur verið við Sprengisand hefur verið samþykkt

Svæðið sem samanstendur af tveimur lóðum Bústaðavegi 151 og 153, er skilgreint sem þróunarsvæði Þ59 Sprengisandur í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010–2030. Landnotkun á svæðinu er verslun og þjónusta en þar er heimil verslun, þjónusta, stofnanir og léttur iðnaður. Í dag eru á svæðinu veitingastaðurinn Grillhúsið, sjálfsafgreiðslustöð Atlantsolíu og hesthús Fáks. Í deiliskipulaginu er gert ráð fyrir að þessi mannvirki fái að halda sér óbreytt en skilgreindar eru þrjár lóðir fyrir nýbyggingar undir atvinnustarfsemi norðan við hesthúsin.

Í deiliskipulaginu er leitast við að mæta markmiðum Aðalskipulags Reykjavíkur 2010–2030 um sjálfbæra þróun og ný atvinnusvæði austarlega í borginni með áherslu á vistvænar samgöngur. Skipulag byggðar og umhverfis á að stuðla að sjálfbærri þróun þar sem bætt lífsgæði borgarbúa og fjölbreytt mannlíf verði í fyrirrúmi. Þörfum gangandi og hjólandi umferðar verður mætt með markvissri uppbyggingu stígakerfis borgarinnar og þéttari og skjólbetri byggð.

Áhersla á vandaða hönnun

Til grundvallar skipulagi svæðisins liggja hugmyndir um gönguvænt og aðlaðandi viðskiptaumhverfi og gætt er að tengslum við náttúru. Bygðin við

Bústaðaveg mun einkennast af vandaðri hönnun bygginga og göturýmis. Vandað skal til efnisvals fyrir byggingar og opin rými og gætt að því að skapa skjólsæl og sólrik rými, tryggja útsýni og góðar göngutengingar. Á svæðinu er gert ráð fyrir u.þ.b. 12.000 m² atvinnuhúsnæði í 3.–4. hæða byggingum.

Aðkoma akandi umferðar að fyrirhuguðum lóðum verður um nýtt þriggja arma hringtorg á Bústaðavegi. Bílastæði eru í bílastæðakjöllum og á lóðum. Gegndræpt yfirborð skal vera á sjálfum bílastæðunum, t.d. hellur eða grassteinn, en heimilt er að hafa malbik á akbrautum. Gróðursetja skal trjá- og runnagróður á bílastæðum sem nemur a.m.k. 5 % af flatarmáli bílastæðanna sjálfra. Auk þess er gert ráð fyrir bílastæðum vestan við aðkomugötu inn á svæðið. Gert er ráð fyrir aðstöðu fyrir rafmagnsbíla (hraðhleðslustöð) á bílastæðum, sem almennt skulu hafa grænt yfirbragð. Einnig er lögð áhersla á góðar tengingar við almenningsvagna. Hjólastæði verða staðsett sem næst inngangi í byggingarnar.

Grænar áherslur

Opið svæði og útivistarstígur eru á jaðri byggðarinnar til vesturs. Þaðan liggja göngustígar um græn svæði á milli bygginga að undirgöngum undir

Reykjanesbraut. Gert er ráð fyrir hjólastíg meðfram útivistarstíg/göngustíg austan lóða við Byggðarenda. Stígar þessi tengjast inn á núverandi stíga meðfram Miklubraut/Reykjanesbraut til norðurs. Gert er ráð fyrir undirgöngum undir Bústaðaveg fyrir þessa stíga og sunnan Bústaðavegar tengjast stígarnir inn á stígakerfi meðfram Bústaðavegi og í undirgöng undir Reykjanesbraut. Gróðursetja skal trjágróður á borgarlandi milli lóðarmarka og stígs meðfram Reykjanesbraut og á svæði meðfram göngu- og hjólastíg vestan við nýbyggingarlóðirnar. Ofanvatni af aðkomugötu verður leitt í ofanvatnsrás meðfram götunni.



Samþykktur skipulagsuppráttur

Fegrunarviðurkenningar Reykjavíkurborgar 2017

Árlegar fegrunarviðurkenningar voru veittar við hátíðlega athöfn í Höfða 21. ágúst. Alls voru veittar fimm viðurkenningar fyrir hús, lóðir og sumargötu

Það voru Dagur B. Eggertsson borgarstjóri og Hjálmar Sveinsson formaður umhverfis- og skipulagsráðs sem afhentu viðurkenningar og í ár hlutu þau ein fjölbýlishúsalóð, eitt almenningsrými á hafnarsvæði, útisvæði við sumargötu og tvö hús fyrir vandaðar endurbætur. Um er að ræða húsinn; Brekkustígur 5a og Blómvallagata 2.

Brekkustígur 5a er steinbær sem var byggður árið 1880 og hefur oftast verið nefndur Garðbær. Steinbæir eru sérreykvísk húsagerð sem varð til eftir byggingu Alþingishússins árið 1880. Alls voru hlaðnir um 130 steinbæir í Reykjavík á tímabilinu 1860 til 1910 en eftir miðja 20. öld tóku þeir óðum að týna tölunni



Sléttuvegur 11–13



Brekustígur 5a



Blómvallagata 2



Púfan

og aðeins stóðu 17 steinbæir eftir í borginni árið 2012 þegar ákveðið var að friða þá alla. Viðgerð á Garðbæ hefur staðið yfir í nokkur ár og hefur Húsverndarsjóður Reykjavíkur veitt styrki til verkefnisins. Mjög vel hefur verið staðið að viðgerðinni og hefur bærinn verið færður í nánast upprunalegt horf.

Blómvallagata 2 er íbúðarhús í fúnkisstíl, steinsteypt og steinað að utanverðu. Það var reist árið 1936. Endurbætur á húsinu hafa tekist vel, steiningin er

falleg og viðgerð á garðveggnum hin faglegasta.

Lóðin við Sléttuveg 11–13 fékk viðurkenningu fyrir fallega, vel hirta og gróna fjölbýlishúsalóð. Hönnun lóðar býður upp á dvöl í einrúmi og einnig til félagslegra athafna. Púfan við svæði HB Granda fékk viðurkenningu fyrir athyglisvert og listrænt almenningsrými á svæði sem auðgar mannlífið og gefur nýtt sjónarhorn á borgarmyndina. Laugavegur 21, Kaffibrennslan fékk viðurkenningu fyrir að ná að skapa lifandi útiumhverfi sem smitar út frá sér við göngugötuna og gefur fólki tilefni til að staldra við og spjalla. Aðkoma er snyrtileg og til fyrirmyndar.

Viðurkenningarnar eru veittar í samræmi við tilnefningar frá vinnuhópum sem í sátu: Björn Ingi Edvardsson, landslagsarkitekt á Umhverfis- og skipulagssviði. Edda Ívarsdóttir borgarhönnuður á Umhverfis- og skipulagssviði. María Gísladóttir arkitekt, Borgarsögusafni Reykjavíkur og Margrét Þómar, arkitekt á Umhverfis- og skipulagssviði.



SMEN GUN
SHAVADI
SLIT

ERU
NAGLADEKKIN
ÖRUGGLEGA
NAUÐSYNLEG
FYRIR ÞIG?



Reykjavíkurborg

Sjá nánar: www.reykjavik.is/thjonusta/tokum-nagladekkinn-ur-umferd

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 prentsmiðja

Forsiðumynd:
Halldóra Hrólfsdóttir