

MINNISBLAÐ

DAGS.

14.03.2025

SENDANDI

Daði Baldur Ottósson

MÁLEFNI

Samgöngumat – Birkimelur 1, deiliskipulagsbreyting

DREIFING

Ingvar Jón Bates Gíslason (Reykjavíkurborg)
Birkir Árnason og Pétur Maack (Nordic Office of Architecture)

Inngangur

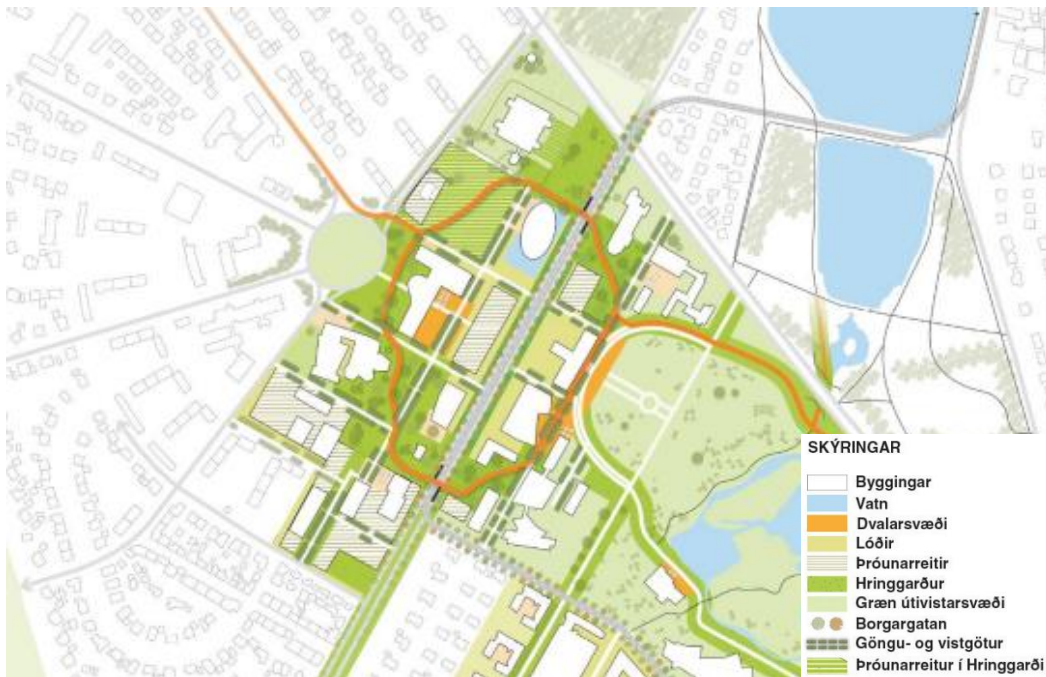
EFLU hefur verið falið að vinna samgöngumat fyrir deiliskipulagsbreytingu á Birkimelur 1 þar sem í dag er Bensínstöð. Deiliskipulagstillagan miðar við að þar rísi 42 íbúðir ásamt verslun/þjónustu á jarðhæð byggingarinnar. Gert er ráð fyrir sex bílastæðum í bílajakallara. Í þessu minnisblaði er fjallað um skipulagið m.t.t. samgangna. Lagt er mat á aðgengi hjólandi, gangandi og akandi umferðar, sem og fjölda bíla- og hjólastæða sem þörf er á.



MYND 1 Yfirlitsmynd af lóð Birkimelur 1 þar sem í dag má finna bensínstöð og bílastæði. Skipulagssvæðið er innan rauða reitsins.

Áhersla skipulagsvinnu, núverandi staðsetning og aðgengi umferðar

Við skipulag lóðarinnar er lögð áhersla á bíllausan lífstíl og er gert ráð fyrir að bílastæði hreyfihamlaðra og stæði fyrir deilibíl verði innan lóðar ásamt nokkrum stæðum fyrir íbúa eins og við er komið. Aðal áherslan er að reisa bygginu með íbúðum og þjónustu án bílastæða þar sem horft er til þess að lóðin er vel staðsett m.t.t. þjónustu og verslunar sem og aðgengi að vistvænum ferðamátum er gert hátt undir höfði. Einnig er horft til þess að háskólasvæðið muni umbreytast í framtíðinni í takti við nýlega þróunaráætlun fyrir Háskóla Íslands¹ en ljóst er að lóðin Birkimelur 1 verður hluti af stærra þróunarsvæði háskólans (sjá mynd 1) sem á að hverfast um almenningssamgöngur, göngu- og hjólastíga og umgjörð um bílaumferð verður víkjandi.



MYND 2 Mynd úr Þróunaráætlun fyrir svæði Háskóla Íslands. Birkimelur 1 er hluti af þróunarreit sem byggist í kringum Hringgarð sem mun liggja um háskólasvæðið. Mynd fengin úr þróunaráætluninni¹.

Íbúðabyggð á þessum stað hentar því vel fyrir bíllausan lífstíl og mikilvægt er að standa að aðgerðum sem byggja undir þær áherslur. Samkvæmt nýjustu ferðavenjukönnun² eru bílferðir íbúa (sem bílstjóri) á þessu svæði þ.e. Hagar, Melar, Seltjarnarnes, rétt undir 50% af öllum ferðum, sjá töflu 1. Það er sama hlutfall og mælist í miðbænum. Ferðir með vistvænum hætti mælist hæst meðal íbúa í þessum hverfum samanborið við önnur hverfi á höfuðborgarsvæðinu. Enn fremur mælist einkabílaeign og hlutfall þeirra sem eiga engan bíl lægst í þessum hverfum.

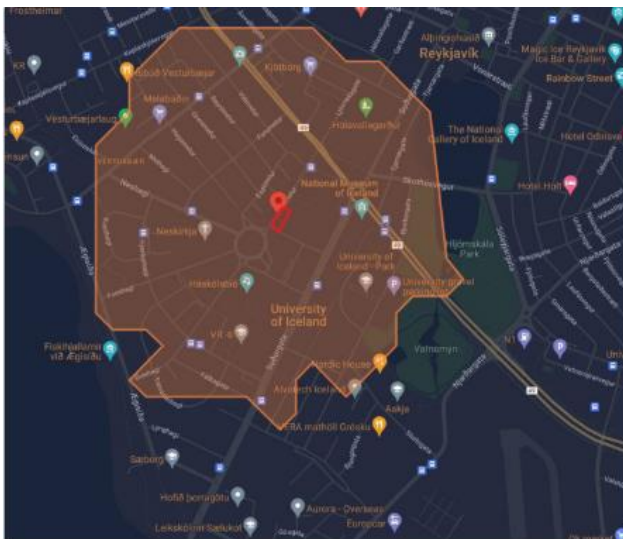
¹ Kynning á þróunaráætlun háskólasvæðis Háskóla Íslands. https://fundur.reykjavik.is/sites/default/files/agenda-items/H%C3%A1sk%C3%B3li%20%C3%8Dslands_%C3%9Er%C3%B3unar%C3%A1%C3%A6tlun_kynning_MSS24010046.pdf

² Gallup 2022. Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið, Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, Vegagerðin, Samgöngustofa og Isavia. Vefslóð: https://reykjavik.is/sites/default/files/2023-09/ferdavenjukönnun_2022.pdf

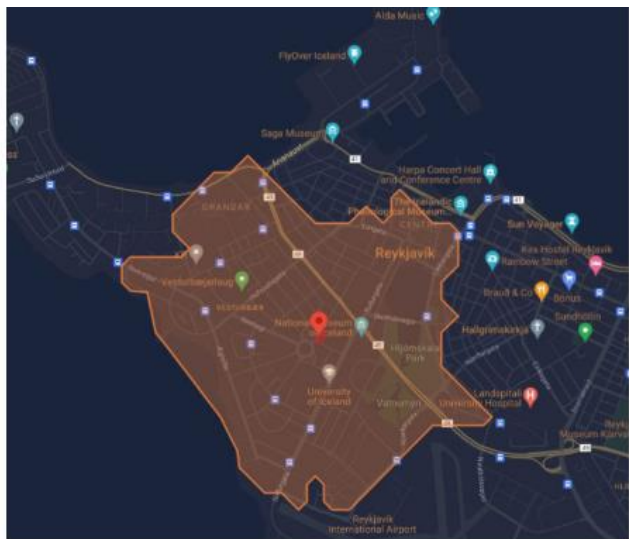
TAFLA 1 Niðurstöður á ferðavenjukönnun íbúa í október-nóvember 2022³.

	BÍLSTJÓRI	FARPEGI Í EINKABÍL	GANGANDI	HJÓLANDI	STRÉTÓ	ANNAD
Hagar, Melar, Seltjarnarnes	48%	14%	18%	10%	6%	5%
Miðbær, Tún	48%	8%	26%	6%	6%	9%
Reykjavík í heild	55%	12%	18%	6%	6%	5%
Höfuðborgarsvæðið	58%	14%	15%	5%	5%	4%

Í dag má sækja ýmsa þjónustu og verslun á innan við 10 mín göngu frá lóðinni og enn meira framboð af verslun og þjónustu er í boði sé miðað við 5 mín hjólaferð (sjá mynd 3). Innan 10 mín gönguvegalengdar má finna leikskóla, grunnskóla, háskóla, líkamsrækt, matvörubúð (Melabúðin), sundlaug og veitingastaði.



10 mínútna ganga frá reitnum



5 mínútna hjólatúr frá reitnum

MYND 3 Svæði í 10 mín göngufjarlægð annars vegar (til vinstri) og 5 mín hjólatúr hins vegar (til hægri) frá lóðinni Birkimel 1.

Í hjólreiðaáætlun Reykjavíkurborgar 2021 til 2030 er skilgreind tengileið hjólastíga eftir Birkimel sem tengist aðalstígum eftir Hringbraut og Hagamel-Guðbrandsstíg. Á Suðurgötu er einnig skilgreindur aðalstígur sem tengist miðborginni og Skerjafirði. Engir hjólainviðir eru enn sem er komnir á þessar götur en í Suðurgötu er í dag gert ráð fyrir hjólreiðum í blandaðri umferð (merktir hjólavísar á götum).

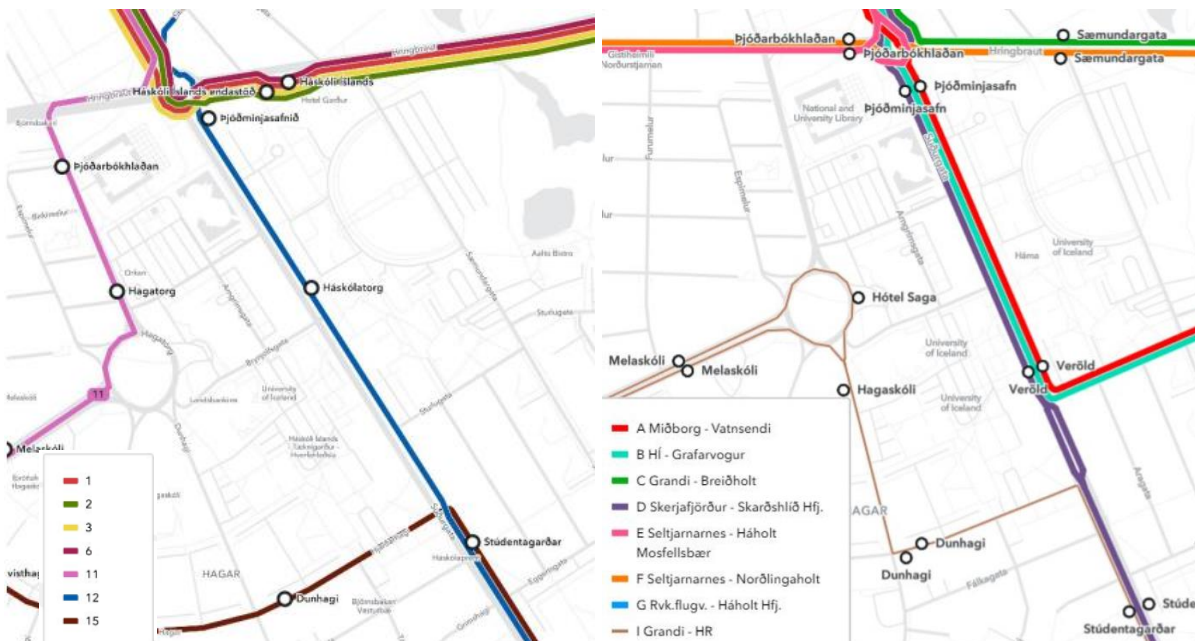
³ Gallup 2022. Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið, Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, Vegagerðin, Samgöngustofa og Isavia.



MYND 4 Yfirlit yfir hjólastíga á svæði Háskóla Íslands árið 2030 skv. hjólareiðaáætlun Reykjavíkurborgar fyrir 2021-2025. Staðsetning á Birkimelur 1 er merkt á kortinu.

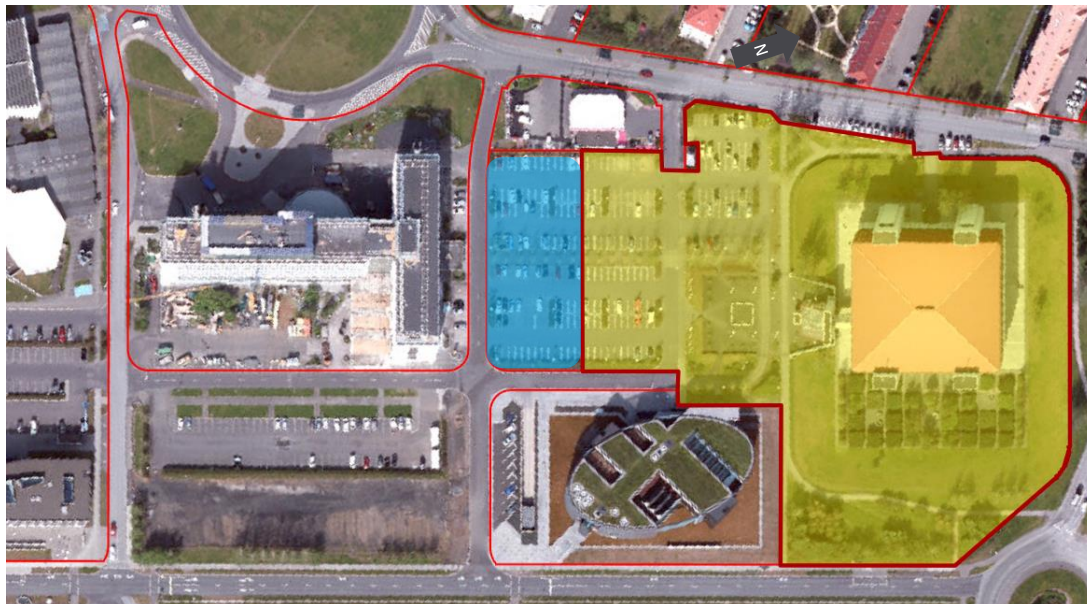
Á Birkimelur eru gangstéttir beggja vegna á borgarlandi í götunni, þar með talið fyrir framan lóðina en engar gönguleiðir eru á borgarlandi á öðrum hliðum lóðarinnar.

Mjög gott aðgengi er að almenningsgöngum í dag sem er með því besta sem þekkest á höfuðborgarsvæðinu. Í göngufæri við lóðina ganga sjö leiðir Strætó; leið 1, 2, 3, 6, 11, 12 og 15, sjá mynd 4. Vagnar á þessum leiðum ganga að jafnaði með 15 mín tíðni á annatíma, fyrir utan leið 1 sem gengur á 10 mín fresti. Leið 11 stoppar beint fyrir utan lóðina í dag. Með tilkomu Borgarlínu og innleiðingu á Nýju Leiðaneti Strætó verður aðgengi enn betra þar sem tíðni leiða verður bætt til muna. Leiðirnar verða enn sjö talsins sem verða í göngufæri við lóðina, þar af verða sex leiðir svokallaðar stofn-/borgarlínuleiðir með a.m.k. 10 mín tíðni á anna tíma. Yfirlit strætóleiða má sjá á mynd 5.



MYND 5 Yfirlit yfir leiðir strætó í göngufæri við lóðina. Til vinstri - núverandi leiðir strætó en þær eru sjö talsins í dag. Leið 11 stoppar í dag beint fyrir utan lóðina. Til hægri – yfirlit yfir strætóleiðir í drögum að Nýju Leiðaneti Strætó en þær verða sjö talsins en með talsvert betra þjónustustig (tíðni).

Mikill fjöldi bílastæða er umhverfis lóðina en stórt bílaplan liggur á milli Sögu og Þjóðarbókhlöðunnar. Hluti bílastæðanna er á lóð Háskóla Íslands og hluti á lóð Þjóðarbókhlöðunnar, sjá nánar á mynd 5. Fyrirhugað er að þessi stæði verði gjaldskyld á næstu misserum⁴. Í dag eru þessi bílastæði fyrst og fremst notuð af þeim sem heimsækja eða starfa hjá Þjóðarbókhlöðunni, Eddu og Sögu. Þá má gera ráð fyrir að námsmenn sem eiga bíl og búa á stúdentagarðinum Sögu noti bílastæðin.



MYND 6 Bílastæðin austan og norðan við lóð Birkimel 1 eru gjaldfrjáls í dag. Stæðin næst Sögu eru á lóð HÍ (blátt svæði) en önnur stæði eru á lóð Þjóðarbókhlöðunnar (gult svæði).

Eins og fram kom hér að framan, þá hefur Háskóli Íslands ásamt Reykjavíkurborg unnið að Þróunaráætlun fyrir svæði Háskóla Íslands sem nær til háskólasvæðisins í heild. Í þróunaráætluninni er sett fram heildarsýn fyrir svæðið og byggir hún á samspili umhverfis, borgarskipulags, samgangna og bygginga. Gert ráð fyrir að bílastæði á svæðinu muni víkja fyrir öðrum byggingum, opnum svæðum, göngu- og hjólastígum. Þá er einnig ráðgert að bílastæði færast yfir í miðlæg bílahús (fjölnotahúsi). Nákvæmt skipulag/útfærsla á þessu svæði liggur ekki fyrir heldur er ráðgert að frekari deiliskipulagsvinna á þessum svæði taki mið af þróunaráætluninni.

⁴ https://www.hi.is/frettir/almenn_gjaldtaka_a_bilastaedum_vid_haskola_islands_hefst_i_haust

Aðgengi gangandi og hjólandi

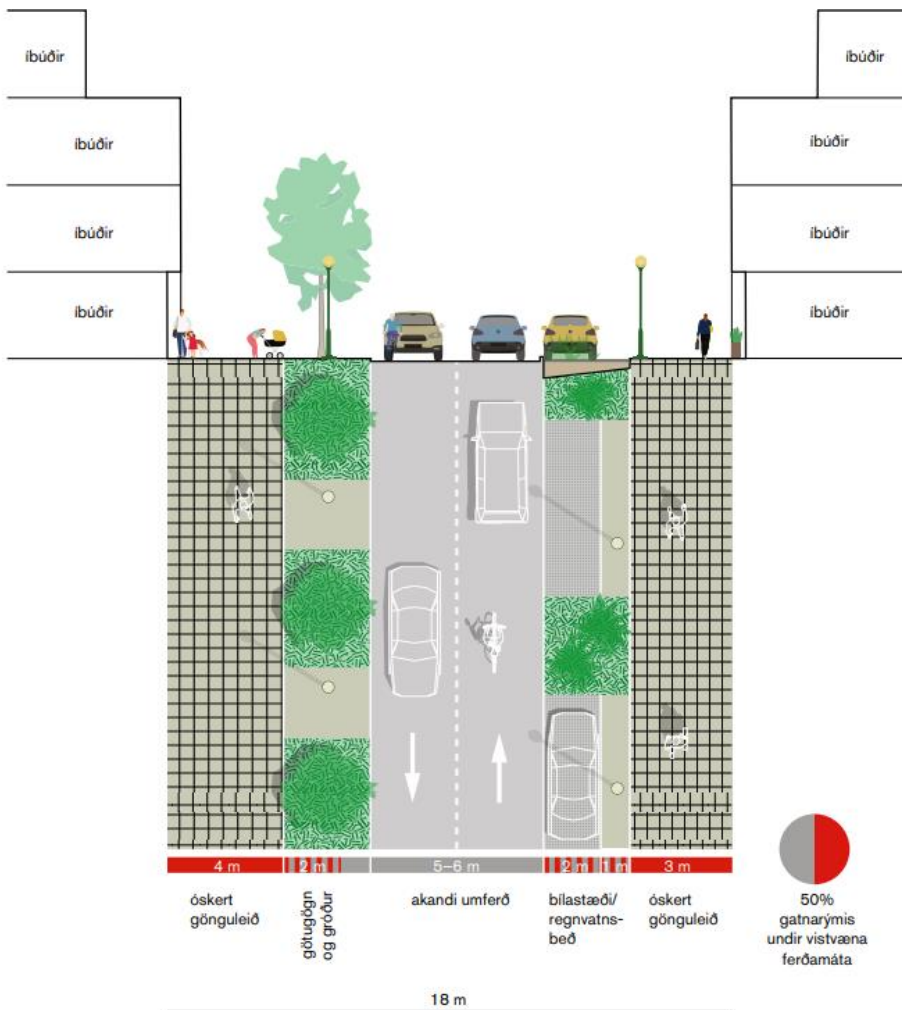


MYND 7 Deiliskipulagbreyting á lóð Birkimels 1 í samhengi við nærliggjandi umhverfi. Birkimelur og Guðbrandsgata eru borgarland en bílastæði í kring eru á lóð Háskóla Íslands og Þjóðarbókhlaða (sbr. mynd 5). Fyrirhuguð staðsetning aðgengis í bílakjallara er frá götu við bílastæðalóðina á norðurhlíð lóðarinnar, sjá svartan þríhyrning.

Eins og fram kom fyrir í minnisblaðinu býður staðsetning lóðarinnar upp á mjög gott aðgengi að verslun og þjónustu sem er staðsett innan 5 til 10 mín göngu- og hjólaferðar. Aðgengi að hjólageymslum (hjólastæðum) verður beint af jarðhæð og þá er einnig gert ráð fyrir skammtímaþæðum fyrir utan verslunar- og þjónusturýmið. Þess að auki gera áætlanir ráð fyrir stofnhjólastígum við svæðið og því er það mat ráðgjafa að aðgengi fyrir hjólandi verði mjög gott frá lóðinni í framtíðinni.

Núverandi aðgengi gangandi og hjólandi á borgarlandi í kringum lóðina er þó ábótavant í dag og er það tilkomið vegna þess að þarna er bensínstöð með áherslu á aðgengi akandi umferðar og að auki eru bílastæði og götur umlykjandi lóðina. Aðeins er um 2 m breið gangstétt á Birkimel við lóðina og eru engar gönguleiðir eftir Guðbrandsgötu en kvöð er um gönguleið austan megin í götunni í gildandi deiliskipulagi. Þrátt fyrir þetta, gerir deiliskipulagsbreytingin ráð fyrir að lágmarki 2,9 m rými frá götukanti að húsvegg á Birkimel, 3,4 m rými frá bílastæðakant að húsvegg frá bílplani austan megin við húsíð, og þá er 1,5-1,8 m breidd frá húsvegg að götuköntum sunnan- og norðan megin við lóðina. Ljóst er að við frekari uppbyggingu háskólasvæðisins þarf Reykjavíkurborg, Háskóli Íslands og Þjóðarbókhlaða að gera gangandi og hjólandi hærra undir höfði og tryggja meira rými fyrir vistvæna ferðamáta í takti við Þróunaráætlun fyrir svæði Háskóla Íslands og Hjólreiðaáætlun

Reykjavíkurborgar. Lagt er til að leiðbeiningar um sjálfbært skipulag og vistvænar samgöngur í þéttbýli⁵ verði hafðar til hliðsjónar við endurhönnun gatna, sjá dæmi um gatnahönnun úr leiðbeiningunum á mynd 7.



MYND 8 Dæmi um hönnun gatna í leiðbeiningum sjálfbært skipulag og vistvænar samgöngur sem hægt væri að hafa til hliðsjónar t.d. við gatnahönnun á Birkimel.

Aðgengi að almenningssamgöngum

Almenningssamgöngur eru í dag mjög góðar á svæðinu og munu verða enn betri eins og farið var yfir ofar í minnisblaðinu. Með innleiðingu á Nýju leiðaneti Strætó verða sjö leiðir Strætó innan 300 m fjarlægðar (eða um 400 m göngufjarlægðar) frá lóðinni sé miðað við staðsetningu núverandi stoppistöðva. Vert er að taka fram að með innleiðingu á Nýju leiðaneti mun strætóleið hætta að taka eftir Birkimel og þar með verða tækifæri til þess að minnka göturými fyrir akandi umferð og auka rými fyrir gangandi og hjólandi.

⁵ Skipulagsstofnun og samtök sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu (2023). Mannlíf, byggð og bæjarrými. Leiðbeiningar um sjálfbært skipulag og vistvænar samgöngur í þéttbýli. Sjá nánar á vefslóð: <https://www.skipulag.is/media/pdf-skjol/MannlifByggdogBaejarrymi.pdf>

Fjöldi bíla- og hjólastæða

Í deiliskipulagstillögunni er gert ráð fyrir 42 íbúðum. Útreikningur á fjölda bíla- og hjólastæða í þessari tillögu miðast við samsetningu íbúða og stærð verslunar sem birt er í töflu 2.

TAFLA 2 Fyrirhuguð samsetning landnotkunar á Birkimel 1.

HERBERGI	FJÖLDI	HLUTFALL
1	10	24%
2	12	29%
3	13	31%
4+	7	17%
Samtals	42	100%
ÖNNUR LANDNOTKUN	STÆRÐ	
Verslun	185 m ²	

Við útreikning á fjölda bíla- og hjólastæða var tekið mið af reglum um fjölda bíla- og hjólastæða borgarinnar. Rétt er að árétta að hér er um að ræða viðmiðunarfjölda bílastæða, sem og lágmarksfjölda hjólastæða. Miðað við samsetningu íbúða á lóðinni (sbr. töflu 2) var reiknaður fjöldi stæða fyrir lóðina og má sjá niðurstöður í töflu 3.

TAFLA 3 Reiknaður fjöldi bíla- og hjólastæða fyrir Birkimel 1.

BIRKIMELUR 1	VIÐMIÐ
Bílastæði fyrir íbúa	24
Bílastæði fyrir gesti	5
Bílastæði fyrir verslun	2
Bílastæði samtals	31
	LÁGMARK
Hjólastæði	90

Samkvæmt þessu er lágmarksfjöldi hjólastæða 90 talsins en fyrir bílastæði var einnig reiknað út hver fjöldi bílastæða yrði ef tekið yrði tillit til samnýtingar bílastæða, innleiðingar á einu deilibílastæði, nálægðar við góðar almenningssamgöngur og innleiðingar samgöngustefnu, sjá töflu 4.

TAFLA 4 Fjöldi bílastæða á Birkimel 1 þegar tekið er tillit til samnýtingar stæða, deilibíla, nálægð við almenningssamgöngur og samgöngustefnu.

ÞÁTTUR	FJÖLDI STÆÐA	FÆKKUN VEGNA AÐGERÐA	ÚTSKÝRING
Fjöldi bílastæða	31		Miðað við samsetningu íbúða og verslunar á lóðinni (sjá töflu 2)
Samnýting bílastæða	28	-3	Miðar við töflu 3 í reglum um fjölda bílastæða
Deilibílastæði (1 talsins)	24	-4	Hægt er að fækka stæðum um 3-5 stæði fyrir eitt deilibílastæði. Hér er miðað við 5 stæði. Lagt er til 1 stæði til að mæta þörfum íbúa sem ekki eiga bíl. $(1 \text{ deilibílastæði} * 5 \text{ fækkun}) - 1 (\text{frátekin stæði}) = 4$
Nálægð við góðar almenningssamgöngur	21	-3	Sbr. reglur borgarinnar þá má fækka stæðum um 10% vegna nálægðar við almenningssamgöngur með gott/hátt þjónustustig. 10% af 31 = 3 (námundað niður)
Samgöngustefna	19	-2	Skv. reglum má draga úr bílastæðum sem nemur 10% ef innleidd er samgöngustefna. Hægt er að fækka um 15-20% ef stefna er mjög margþætt. Sé lögð til samgöngustefna má fækka stæðum um 2 (10% þ.e. reiknað út frá fjölda bílastæða eftir að tekið hefur verið tillit til annarra aðgerða). 10% af 21 = 2 (námundað niður)

Sé miðað við tölulegt viðmið um fjölda bílastæða, þá gefa ofangreindir útreikningar til kynna að nægilegt er að standa að uppbyggingu lóðarinnar með 19 til 31 bílastæðum eftir því hvaða skilyrði er miðað við til að reikna út fækkun stæða. Aftur á móti, þá gera áætlanir uppbyggingaraðila ráð fyrir að ekki verði tryggð bílastæði fyrir alla íbúa innan lóðar, heldur verði komið fyrir 6 stæðum í bílakjallara, þar af verða þrjú stæði fyrir hreyfihamlaða og eitt stæði fyrir deilibíl. Greitt aðgengi að deilibíll hvort sem hann er staðsettur innan eða utan lóðar er ein af forsendum þess að þarna geti risið íbúðir án þess að því fylgi leiga/kaup á stæðum.

Að mati ráðgjafa býður staðsetning lóðarinnar upp á að þarna geti risið byggð án almennra bílastæða fyrir íbúa. Helstu kostir við slíka uppbyggingu eru að:

- Stuðlað er að hagkvæmu og fjölbreyttu húsnæði. Framkvæmdatími verður styttri og kostnaður við gerð bílastæða fellur ekki á húsnæði íbúa. Tryggður er hámarksfjöldi íbúða á lóðinni með því að byggja án bílastæða. Það er í takt við áherslur Reykjavíkurborgar um að stuðla að hagkvæmu og fjölbreyttum íbúðum.
- Í takti við aðalskipulag Reykjavíkur – þar segir að draga þurfi úr viðmiðum um fjölda bílastæða og fækka þeim sérstaklega á nýbyggingarreitum.
- Bílaumferð er þegar mjög mikil á þessu svæði (sérstaklega á Hringbraut) og með því að auka ekki framboð bílastæða á svæðinu er dregið úr líkum þess að íbúar notist við einkabílinn. Þannig má enn frekar ýta undir að ferðast sé með vistvænum hætti og stuðla þannig að því að ná loftslagsmarkmiðum Reykjavíkurborgar og aðalskipulags Reykjavíkur um breyttar ferðavenjur.
- Stuðlar að samnýtingu bílastæða sem eru til staðar á svæðinu í dag. Mjög mikið framboð er að bílastæðum en samkvæmt LUKR gögnum Reykjavíkurborgar eru samtals rúmlega 720 stæði í 200 m fjarlægð frá lóðinni (loftlína), þar af eru 230 stæði á borgarlandi og 360 stæði almenningsstæði á stofnana/háskólalóðunum í grennd við lóðina. Önnur stæði eru á einkalóðum íbúa (um 130 talsins). Talning sem gerð var á stæðum háskólans á þessu svæði sýna að nýting bílastæða minnkar mikið síðdegis mældist minnst eftir klukkan 18:00⁶. Á sama tíma má gera ráð fyrir að nýting stæða á borgarlandi sé hærri þegar íbúar hverfisins snúa heim.

Af ofangreindu er ljóst að mikið framboð er af bílastæðum til reiðu á svæðinu kjósi íbúar að eiga bíl. Í dag eru stæðin á lóð Háskóla Íslands og Þjóðarbókhlöðu gjaldfrjáls en fyrirhugað er að þau verði gjaldskyld og þurfa þá íbúar eins og aðrir notendur að greiða fyrir notkun bílastæða. Eins og fram hefur komið er fyrirhuguð frekari þróun og uppbygging á lóð Háskóla Íslands í framtíðinni skv. þróunaráætlun fyrir svæði Háskóla Íslands. Bílastæði munu víkja fyrir byggð og þar með mun draga úr framboði bílastæða. Í staðinn er ráðgert að áfram verði bílastæði aðgengileg í miðlægum bílahúsum á svæðinu sem þjóna háskólasvæðinu.

Þar sem í deiliskipulagsbreytingunni er gert er ráð fyrir að í bílakjallara verði sex bílastæði fyrir íbúa (þar af þrjú stæði hreyfihamlaðra skv. byggingarreglugerð) þá er aðgengi akandi tryggt og þeir íbúar sem þarfnast bílsins geta leigt/keypt bílastæði í kjallara. Mikilvægt er þó að gera aðgengi að vistvænum samgöngum eins hátt undir höfði og mögulegt er til að auðvelda íbúum að lifa bílausum lífstíl. Deiliskipulagsbreytingin gerir það að hluta með því að tryggja aðgengi að hjóla- og vagnageymslu á jarðhæð eins og ráðgert er, og tryggja bílastæði fyrir deilibíl. Aðrir þættir sem uppbyggingaraðili þarf að skoða er innleiðing samgöngustefnu og tryggja aðgengi að deilibíl:

⁶ Samgöngumat – Háskólakampus HÍ (EFLA, 2024). Sjá umfjöllun um bílastæðanýtingu á bls. 14. https://fundur.reykjavik.is/sites/default/files/agenda-items/104000-MIN-001-V08_Samg%C3%B6ngumat_fyrir_%C3%BEr%C3%B3unar%C3%A1%C3%A6tlun_H%C3%8D%20%281%29.pdf

- Samgöngustefna getur falist í:
 - Að veita aðstöðu til hjólaviðgerða í hjólageymslu s.s. loftpumpu og verkfæri.
 - Sýnt fram á góðar tengingar við almenningssamgöngur (kynnt fyrir íbúum)
 - Láta kort í almenningssamgöngum fylgja íbúðum (fyrstu kaupendum)
- Tryggja íbúum aðgengi að deilibíl. Deilibílar eru skilvirk leið til að veita aðgengi bíl og þar með auðvelda fólki að lifa bíllausum lífstíl og er jafnframt rökstuðningur þess að hægt sé að byggja íbúðarhúsnæði án bílastæða. Gert er ráð fyrir deilibílastæði innan lóðar en leita þarf af rekstraraðila á markaði til að tryggja aðgengi að deilibíl. Hafa ber í huga deilibíll á svæðinu getur einnig gagnast stúdentaíbúðum á Sögu og því möguleikar til staðar að vinna með Háskóla Íslands að leita af rekstraraðila deilibíla.

Útfærsla bíla- og hjólastæða

Fyrirhugað er að aðgengi að hjóla- og vagnageymslu verði beint frá jarðhæð og þannig tryggt að aðgengi að hjólastæðum sé eins og best er á kosið. Gera má ráð fyrir að um 10% hjólastæða verði staðsett utandyra, þá helst við verslun- og þjónusturými.

Varðandi bílastæði, þá snýr það útfærsla þeirra helst að aðgengi hreyfihamlaðra, sorpbíla, vörubíla og deilibíla.

Gert er ráð fyrir að stæði hreyfihamlaðra og stæði fyrir deilibíl verði innan lóðar nema annað verði um samið. Aðgengi í bílakjallarann verður um norður hlið lóðarinnar (af bílaplani). Heimild er í deiliskipulagsskilmálum fyrir því að byggja fleiri bílastæði en þau yrðu aldrei fleiri en 31 talsins líkt og viðmiðið Reykjavíkurborgar um fjölda bílastæða kveður á um (sjá tafla 3). Lagt er til að bílakjallarinn sé opin til að tryggja aðgengi að stæðum hreyfihamlaðra og opna möguleika þess að samnýta bílastæði.

Fyrirkomulag bílastæða fyrir hreyfihamlaða (þ.e. fjöldi, staðsetning, stærð og önnur útfærsla) skal fara eftir byggingarreglugerð, gr. 6.2.4. Samkvæmt reglugerðinni ætti að tryggja aðgengi að þremur stæðum fyrir hreyfihamlaða. Þá þarf að gera ráð fyrir því að sorp- og vörubílar munu stoppa í Guðbrandsgötu eða á bílastæðaplani við lóðina meðan farið er með vörur/sorp.

Mikilvægt er þó að hafa í huga að í framtíðinni við frekari þróun svæðisins að skoðað verði hvort æskilegt sé að leysa stæði hreyfihamlaðra í götu á svæðinu sem nýtast þessari og annarri uppbyggingunni á svæðinu. Það sama um aðgengi vöru- og sorpbíla, sem og aðgengi að deilibílum. Eins þarf að gera ráð fyrir sleppistæðum og jafnvel skammtímastæðum fyrir gesti og viðskiptavini í framtíðinni þegar bílastæði víkja en þangað til mun núverandi bílplön nýtast til þess.

Samantekt

- Deiliskipulagsbreytingin samanstendur af 42 íbúðum og verslun/þjónustu á jarðhæð. Ráðgert er að koma fyrir sex bílastæðum lóð (í bílakjallara) en það tryggir meðal annars stæði fyrir hreyfihamlaða og deilibíl. Viðmið Reykjavíkurborgar um fjölda bíla- og hjólastæða heimila að byggð yrðu fleiri stæði þ.e. allt að 19 til 31 stæði samtals.
- Reglur Reykjavíkurborgar gera einnig ráð fyrir að bílastæði geti verið í bílastæðahúsi/lóð sem er innan 400 göngufjarlægðar. Ef hægt er að leysa bílastæði hreyfihamlaðra og úthluta stæði fyrir deilibíl í núverandi stæðum ofanjarðar á lóð eða í borgarlandi í grennd við lóðina, þá væri hægt að komast hjá því að byggja bílakjallara.

- Mjög mikið framboð er af bílastæðum til almenningsnota í grennd við Lóðina en sem dæmi eru 590 stæði innan 200 m raddus ýmist á borgarlandi eða á stofnana/háskólalóðum. Æskilegt er að stuðla að því að þessi stæði séu nýtt frekar en að byggja enn fleiri bílastæði á svæðinu.
- Horft er til þess að íbúðirnar höfði til íbúa sem vilja lifa bíllausum lífstíl. Staðsetning uppbyggingarinnar hentar vel til þess eins og fjallað hefur verið um. Í dag ferðast hátt hlutfall íbúa á svæðinu með vistvænum ferðamatum, hærra hlutfall en þekkist í öðrum borgar- og bæjarhlutum á höfuðborgarsvæðinu.
- Deiliskipulagsbreytinging gerir ráð fyrir góðu aðgengi gangandi og hjólandi en mikilvægt er að við frekari þróun svæðisins verði gangandi og hjólandi gert hærra undir höfði. Í dag eru gönguleiðir á borgarlandi ekki góðar – bæði vantar tengingar og göngubreiddir eru í lágmarki í kringum Lóðina og þarf Reykjavíkurborg að skoða hvernig úr því megi bæta. Fyrirhugað er að hjólastígur liggja eftir Guðbrandsgötu og þá muni strætó hætta að aka eftir Birkimel sem býður upp á möguleika að endurhanna þessi göturými.
- Aðgengi að almenningsamgöngum er og verður mjög gott til framtíðar, með því betra sem þekkist á höfuðborgarsvæðinu.
- Mikilvægt er að standa að innleiðingu samgöngustefnu og tryggja aðgengi að deilibíl fyrir Lóðina til að byggja undir bíllausan lífstíl.
- Gert er ráð fyrir þremur stæðum hreyfihamlaðra innan lóðar nema annað sé um samið. Mikilvægt er að sorp- og vörubílar geti athafnað sig á núverandi bílplani sem liggur að Lóðinni. Að öðru leyti þarf að leysa það á borgarlandi.
- Í framtíðinni þegar bílastæðaplönin víkja fyrir annarri byggð og grænum svæðum er mikilvægt að hugsa hvernig aðgengi hreyfihamlaðra, sorphirðu, vöruflutninga, sleppistæða og deilibíla verði háttáð og geti samnýst og þjónað svæðinu í heild.