

Breyting á svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 2001-2024

Holtsgöng. Stofnbraut felld út Breytingar á byggingarmagni á byggðasvæði nr. 5

Greinargerð og umhverfisskýrsla (sbr. 1. lög nr. 105/2006 um umhverfismat áætlna)

Tillaga

Október 2012

Lagfærð 4. júlí, m.t.t. athugasemda Skipulagsstofnunar
Uppfærð m.t.t. afgreiðslu athugasemda 26. október

**Svæðisskipulagsnefnd
höfuðborgarsvæðisins**



Reykjavíkurborg

Inngangur

Tilfni breytinga er fyrirhuguð uppbygging nýs Landspítala-Háskólasjúkrahúss (NLSH) við Hringbraut. Breytingarnar eru í samræmi við megin markmið svæðisskipulagsins um uppbyggingu og þróun miðborgarsvæðisins og Vatnsmýrar. Breytingarnar eru enn fremur í samræmi við stefnu svæðisskipulagsins og aðalskipulags Reykjavíkur um framtíðaruppbyggingu Landspítala-Háskólasjúkrahúss við Hringbraut. Markmið breytinganna er:

- Að svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins endurspegli framtíðarsýn og endurskoðaðar áætlanir um uppbyggingu á lóð NLSH og skapi viðeigandi ramma fyrir gerð aðal- og deiliskipulags á svæðinu
- Að endurskoða og uppfæra stefnu um gatnaskipulag á miðborgarsvæði Reykjavíkur

Breytingin er tvíþætt. Annars vegar að fella út áform um stofnbraut (Holtsgöng) innan Reykjavíkur, sem ætlað var að tengja Sæbraut við Hringbraut og hinsvegar að breyta byggingarmagni á byggðasvæði nr.5, sbr. tafla 3.2. í greinargerð svæðisskipulagsins.

Syðri gangamunni Holtsganga var fyrirhugaður á og við lóð LSH við Hringbraut. Við staðfestingu svæðisskipulagsins 2001-2024 (AR2001-2024), árið 2002, lágu framtíðaráform NLSH um uppbyggingu við Hringbraut ekki skýrt fyrir. Ljóst er nú að áformuð staðsetning gangamunnans samræmist ekki fyrirbyggjandi hugmyndum um skipulag og uppbyggingu á lóð NLSH. Því er gerð tillaga um að fella þau út af svæðisskipulagi.

Fyrir liggur að áætlað byggingarmagn sérhæfðs húsnæðis á byggðasvæði nr. 5 er vanáætlað í gildandi svæðisskipulagi. Auka þarf magn sérhæfðs húsnæðis á byggðasvæði nr. 5, til ársins 2024, um rúma 100 þúsund fermetra. Á móti er magn verslunar- og skrifstofuhúsnæðis á umræddu svæði minnkað um 65 þúsund fermetra. Nettóaukning húsnæðis á byggðasvæði nr. 5 er því um 38 þúsund fermetrar.

Svæðisskipulagsbreytingin er kynnt samhliða sambærilegum breytingum á aðalskipulagi Reykjavíkur, nýju deiliskipulagi fyrir uppbyggingarsvæðið við Hringbraut og breytingum á deiliskipulagi Hringbrautar.

Stofnbrautin Holtsgöng heyrir undir leyfisveitingar til framkvæmda sem tilgreindar eru í lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000. Á þeim grundvelli er lagt fram umhverfismat (sbr. lög nr. 105/2006) með breytingartillögu þessari.

Gerð er grein fyrir umhverfisáhrifum þess að fella út Holtsgöng í umhverfisskýrslu hér að aftan. Varðandi áhrif aukinnar uppbyggingar á svæðinu er fyrst og fremst vísað til umfjöllunar um umhverfisáhrif í aðalskipulagstillögu og deiliskipulagstillögu. Eðlilegt er að vísa þessari umfjöllun milli skipulagsstiga þar sem umræddar breytingar eru kynntar samhliða. Áhrif aukinnar umferðar vegna uppbyggingar NLSH verða fyrst og fremst staðbundin innan Reykjavíkur og í svæðisskipulagslegu samhengi eru áhrifin á stofnbrautarkerfið ekki umtalsverð þegar horft er til tímabils svæðisskipulagsins og lengri framtíðar. Í viðauka er að finna sérstakar úttektir sem gerðar hafa verið um umferðarmál NLSH, auk minnisblaðs um áhrif þess að fella út Holtsgöng af framtíðarskipulagi.

Lýsing breytinga

Breytingin er tvíþætt. Annars vegar að fella út áform um stofnbraut (Holtsgöng) innan Reykjavíkur, sem ætlað var að tengja Sæbraut við Hringbraut og hinsvegar að breyta byggingarmagni á byggðasvæði nr.5, sbr. tafla 3.2. í greinargerð svæðisskipulagsins.

Stofnbraut¹ / Holtsgöng

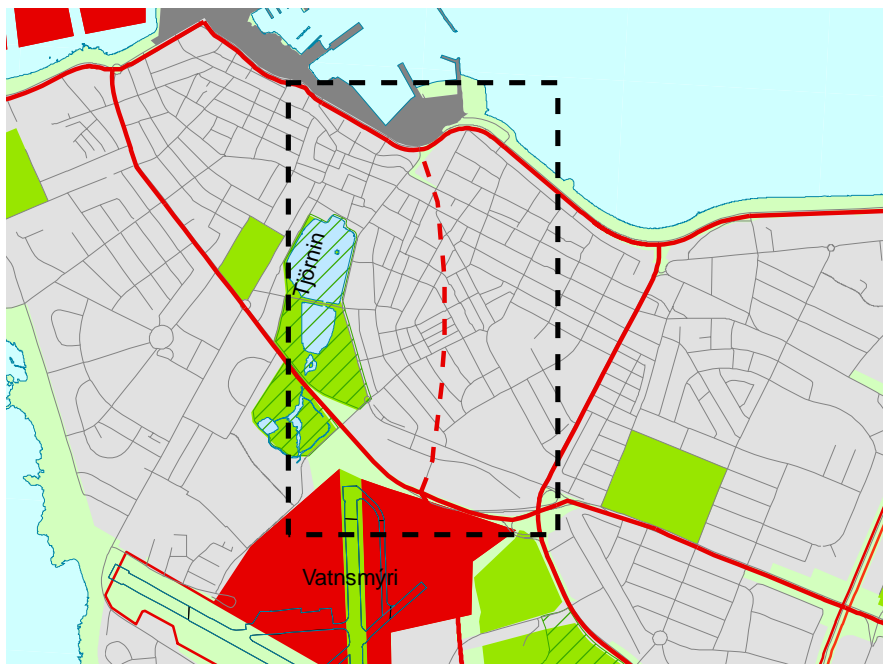
Syðri gangamunni Holtsganga var fyrirhugaður á og við lóð nýs Landspítala-Háskólasjúkrahúss (NLSH) við Hringbraut. Við staðfestingu svæðisskipulagsins 2001-2024, í lok árs 2002, lágu framtíðaráform um uppbyggingu NLSH við Hringbraut ekki skýrt fyrir. Ljóst er nú að áformuð staðsetning gangamunnans samræmist ekki fyrirliggjandi hugmyndum um skipulag og uppbyggingu á lóð NLSH, sbr. tillaga að nýju deiliskipulagi.

Holtsgöng voru sett fyrst inn á skipulag með staðfestingu svæðisskipulagsins 2001-2024. Við gerð þess var farið í ítarlega skoðun á stofnbrautarkerfi höfuðborgarsvæðisins. Snemma í vinnuferli þess voru m.a. settar fram nýjar hugmyndir um Öskjuhlíðargöng og Kópavogsgöng. Hugmyndir um Holtsgöng komu hinsvegar fram á seinni stigum svæðisskipulagsvinnunnar, að ósk Reykjavíkurborgar og þá í tengslum við endurskoðun aðalskipulagsins Reykjavíkur. Holtsgöng voru því ekki skoðuð mjög ítarlega í samhengi stofnbrautarkerfis höfuðborgarsvæðisins.

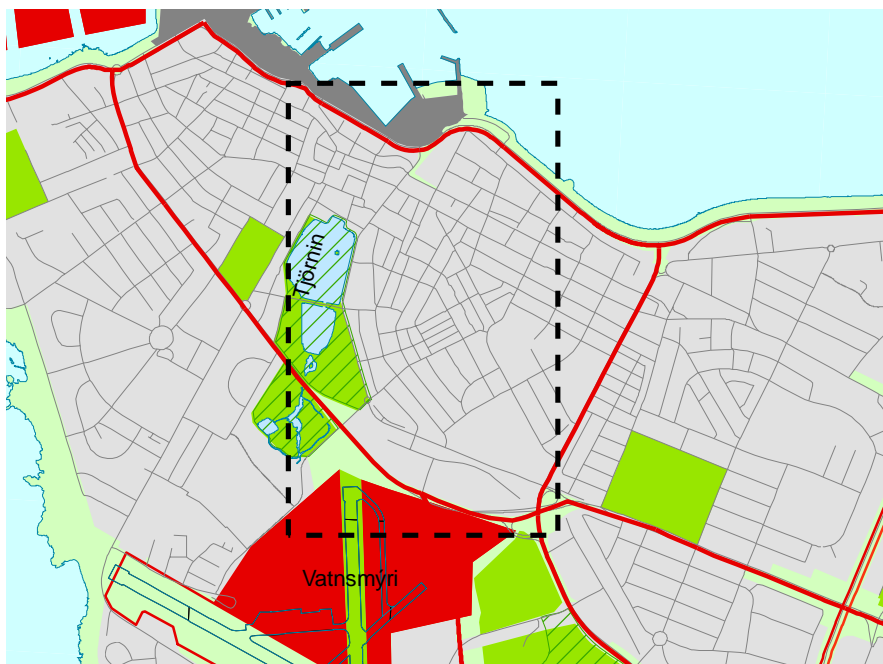
Fyrst og fremst var litið á Holtsgöng sem hlekk í gatnaskipulagi miðborgarsvæðisins og þeim einkum ætlað að létta á umferðarálagi á Lækjargötu og Sóleyjargötu og auðvelda aðgengi að miðborginni frá Hringbraut. Holtsgöng eru heldur ekki talin upp meðal gatnaframkvæmda svæðisskipulagsins á tímabilinu 2001-2024. Ljóst má því vera að Holtsgöng gegna ekki mikilvægu hlutverki í stofnbrautarkerfi höfuðborgarsvæðisins.

Miðað við niðurstöður umferðarreikninga munu Holtsgöng ekki valda afgerandi breytingum á umferðastraumum á miðborgarsvæðinu og niðurfelling þeirra eru því talin hafa óveruleg umhverfisáhrif (sjá umhverfisskýrslu hér að aftan).

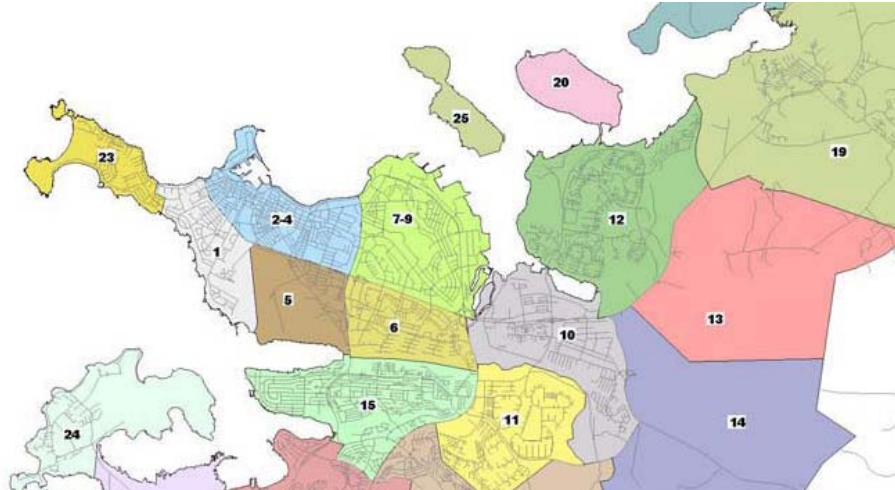
¹ Skilgreind sem „Aðrar stofnbrautir, svæðisbundnar tengibrautir og svæðisvegir til bráðabirgða“. Mikilvægustu stofnbrautirnar eru skilgreindar sem: „Stofnbrautir með mislæg gatnamót“.



Gildandi svæðisskipulag



Tillaga að breytingu



2. mynd. Skilgreind byggðasvæði í svæðisskipulaginu (hluti myndar 3.2. úr greinargerð svæðisskipulags). Breyting á byggingarmagni nær til byggðasvæðis nr. 5.

Byggingarmagn á svæði nr. 5²

Endurskoðuð áform um uppbyggingu NLSH við Hringbraut, aukið byggingarmagn og aukinn hraði uppbyggingar, kalla á breytingar á áætlunum um byggingarmagn í svæðisskipulaginu á byggðasvæði nr. 5.

Á byggðasvæði nr. 5 var gert ráð fyrir 47 þúsund fermetra aukningu á sérhæfðu húsnæði og 125 þúsund fermetrum af verslunar- og skrifstofuhúsnæði. Ætla má að í áætlun svæðisskipulagsins sé nú verulegt vanmat á uppbyggingu sérhæfðs húsnæðis á byggðasvæði nr. 5. Það er tvennt sem ræður því. Uppbygging Háskólans í Reykjavík, við

² Í töflu 3.2. í greinargerð svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins er sett fram áætluð uppbyggingu atvinnuhúsnæðis eftir sveitarfélögum og skilgreindum byggðasvæðum á skipulagstímabilinu til ársins 2024. Tölur um byggingarmagn árið 2024 í töflunni, endurspeglar þannig áætlaða aukningu atvinnuhúsnæðis miðað við gefna íbúaspá svæðisskipulagsins en ekki byggingarmagn miðað við fullbyggð svæði, eins og þau eru afmörkuð á skipulagsupprætti svæðisskipulags. Aðalskipulag Reykjavíkur 2001-2024 setur hinsvegar fram magn atvinnuhúsnæðis miðað fullbyggð svæði, sbr. afmörkun þeirra á þéttbýlisupprætti og gefin viðmið um nýtingu svæða. Í aðalskipulaginu er ekki sett fram tímasett áætlun um uppbyggingu svæða, sbr. tafla 3.2. í svæðisskipulaginu, þ.e. hversu stór hluti tiltekins atvinnusvæðis verður uppbyggður árið 2024 miðað við gefna íbúaspá. Þessi mismunur í framsetningu, sem lá fyrir við staðfestingu aðal- og svæðisskipulagsins á sínum tíma, þarf að hafa í huga þegar tölur um byggingarmagn í aðal- svæðisskipulagi eru samlesnar.

Tafla 3.2. Breyting á stærð atvinnuhúsnæðis á byggðarsvæðum í m ² 1998-2024							
Númer	Heiti	Verslun-skrifstofur 1998-2024	Þnaður-Vörugemymslur 1998-2024	Sérhæfðar byggingar 1998-2024	Samtals 1998	Samtals 2024	Breyting 1998-2024
1	Hagar, Melar, Skjól	45.000	-30.000	26.000	181.000	222.000	41.000
2-4	Nesið norðan Mbr. og vestan Kmbr.	296.000	-197.000	28.000	1.121.000	1.248.000	127.000
5	Hlíðar, flugvöllur	125.000	-13.000	47.000	115.000	274.000	159.000
6	Kringlan, Bústaðahv.- Fossvogshv.	5.000	-3.000	13.000	209.000	223.000	14.000
7-9	Nesið norðan Mbr. og austan Kmbr.	189.000	-126.000	11.000	945.000	1.019.000	74.000
10	Artúnshofði, Árbær, Selás	16.000		30.000	574.000	620.000	46.000
11	Breiðholt	30.000		15.000	133.000	179.000	46.000
12	Grafarvogur, Keldnaholt	77.000		5.000	139.000	220.000	81.000
13	Grafarholt, Hamrahlöð, Úlfarsárdalur	137.000		190.000	8.000	336.000	328.000
14	Norðlingaholt	16.000	171.000	30.000	11.000	228.000	217.000
20	Geldinganes	14.000	226.000	27.000		267.000	267.000
21	Álfnes				7.000	7.000	
22	Kjalarnes				6.000	6.000	
	Reykjavík, alls	950.000	28.000	422.000	3.449.000	4.849.000	1.400.000
15	Kópavogur vestur	134.500	7.500	-4.000	468.000	606.000	138.000
16	Kópavogur austur	231.500	1.000	106.000	39.000	377.500	338.500
17a	Garðabær austur	176.000		150.500	141.000	467.500	326.500
17b	Garðabær vestur	27.000		41.000	29.000	97.000	68.000
18a	Hafrarförður norður	38.000		1.000	476.000	516.000	40.000
18b	Hafrarförður suður	63.000	221.000	120.000	158.000	563.000	405.000
19	Mosfellsbær	92.000		106.000	108.000	306.000	198.000
23	Seltjarnarnes				42.000	42.000	0
24	Áltanes	15.000		26.000	7.000	48.000	41.000
	Samtals utan Reykjavíkur	777.000	229.500	546.500	1.468.000	3.023.000	1.555.000
	Samtals:	1.727.000	257.500	968.500	4.917.000	7.872.000	2.955.000

Gildandi svæðisskipulag

Tafla 3.2. Breyting á stærð atvinnuhúsnæðis á byggðarsvæðum í m ² 1998-2024							
Númer	Heiti	Verslun-skrifstofur 1998-2024	Þnaður-Vörugemymslur 1998-2024	Sérhæfðar byggingar 1998-2024	Samtals 1998	Samtals 2024	Breyting 1998-2024
1	Hagar, Melar, Skjól	45.000	-30.000	26.000	181.000	222.000	41.000
2-4	Nesið norðan Mbr. og vestan Kmbr.	296.000	-197.000	28.000	1.121.000	1.248.000	127.000
5	Hlíðar, flugvöllur	60.000	-13.000	150.000	115.000	312.000	197.000
6	Kringlan, Bústaðahv.- Fossvogshv.	5.000	-3.000	13.000	209.000	223.000	14.000
7-9	Nesið norðan Mbr. og austan Kmbr.	189.000	-126.000	11.000	945.000	1.019.000	74.000
10	Artúnshofði, Árbær, Selás	16.000		30.000	574.000	620.000	46.000
11	Breiðholt	30.000		15.000	133.000	179.000	46.000
12	Grafarvogur, Keldnaholt	77.000		5.000	139.000	220.000	81.000
13	Grafarholt, Hamrahlöð, Úlfarsárdalur	137.000		190.000	8.000	336.000	328.000
14	Norðlingaholt	16.000	171.000	30.000	11.000	228.000	217.000
20	Geldinganes	14.000	226.000	27.000		267.000	267.000
21	Álfnes				7.000	7.000	
22	Kjalarnes				6.000	6.000	
	Reykjavík, alls	885.000	28.000	525.000	3.449.000	4.887.000	1.438.000
15	Kópavogur vestur	134.500	7.500	-4.000	468.000	606.000	138.000
16	Kópavogur austur	231.500	1.000	106.000	39.000	377.500	338.500
17a	Garðabær austur	176.000		150.500	141.000	467.500	326.500
17b	Garðabær vestur	27.000		41.000	29.000	97.000	68.000
18a	Hafrarförður norður	38.000		1.000	476.000	516.000	40.000
18b	Hafrarförður suður	63.000	221.000	120.000	158.000	563.000	405.000
19	Mosfellsbær	92.000		106.000	108.000	306.000	198.000
23	Seltjarnarnes				42.000	42.000	0
24	Áltanes	15.000		26.000	7.000	48.000	41.000
	Samtals utan Reykjavíkur	777.000	229.500	546.500	1.468.000	3.023.000	1.555.000
	Samtals:	1.662.000	257.500	1.071.500	4.917.000	7.910.000	2.993.000

Tillaga að breytingu

Öskjuhlíð og fyrirliggjandi áform um aukningu byggingarmagns á lóð NLSH við Hringbraut. Auka þarf magn sérhæfðs húsnæðis á byggðasvæði nr. 5, til ársins 2024, um rúma 100 þúsund fermetra. Á móti er magn verslunar- og skrifstofuhúsnæði á umræddu svæði minnkað um 65 þúsund fermetra. Áætluð aukning verslunar- og skrifstofuhúsnæðis á byggðasvæði nr. 5, eftir breytingu, verður því tæplega 60 þúsund fermetrar til ársins 2024. Ljóst er að verslunar- og skrifstofuhúsnæði

hefur verið ofátlað á svæði nr. 5 í svæðisskipulaginu og þá á kostnað sérhæfðs húsnæðis, sbr. að ofan. Einnig liggur fyrir að á framtíðar byggingarsvæðum á flugvallarsvæðinu verður áherslan á íbúðarbyggð og því minni áhersla á atvinnuhúsnæði, þ.e. miðað við það sem gengið var út frá við gerð svæðisskipulagsins. Þá er mjög óvíst hvenær á skipulagstímabilinu ný byggingarsvæði losna í Vatnsmýri, þar sem nú liggur N-S braut, en svæðisskipulagið gengur út frá því að N-S brautin verði lögð af fyrir 2024. Fyrirliggjandi áform um uppbyggingu skrifstofuhúsnæðis, t.a.m. á Hlíðarendasvæði og HR-svæði ættu því að rúmast vel innan þeirra heimilda sem verða á byggðasvæði nr. 5 eftir ofangreindar breytingar.

Breytingin felur því í sér 38 þúsund fermetra nettóaukningu húsnæðis á byggðasvæði nr. 5 til ársins 2024. Hér er miðað við að verulegur hluti uppbyggingar NLSH við Hringbraut geti átt sér stað fyrir 2024.³ Líklegast verður þó aðeins hluti byggingarheimildar um sérhæft húsnæði á byggðasvæði nr. 5 nýttur fyrir 2024 og verði þá nær byggingarmagni sem átlað var lauslega í verklýsingu skipulagsgerðarinnar (janúar 2011).

³ Í áætlunum SPITAL er gert ráð fyrir að síðari áfangi uppbyggingar verði ekki fullbyggður fyrr en 2030.

Umhverfisskýrsla

Forsendur og aðferðir

Gögn sem lögð eru til grundvallar við gerð svæðisskipulagsbreytingar eru fyrirbyggjandi hugmyndir ríkisvaldsins um uppbyggingu á lóð NLSH (sjá Verkefnislýsingu með deiliskipulagi NLSH) og niðurstöður umferðarlíkans sem sýnir vægi Holtsganga í umferðarkerfi höfuðborgarsvæðisins.

Matsvinna var unnin samhliða tillögugerðinni. Fjallað er fyrst og fremst um áhrif þess að fella byggingu Holtsgangna úr áætlun. Í matinu er fjallað um möguleg áhrif á umferðarflæði í framtíðinni. Í umferðarreikningum er horft til „fjarlægðar framtíðar“, þ.e. út fyrir skipulagstímabilið og „fullbyggt höfuðborgarsvæði“ lagt til grundvallar. Ástæða þeirrar nálgunar, fremur en að miða við árið 2024, er að fullkanna áhrif og þörfina fyrir Holtsgöng, miðað við „fullbyggða“ miðborg. Ljóst er að litið hefur verið á Holtsgöng sem mögulega framtíðarlausn í gatnaskipulagi miðborgarinnar, t.a.m. þegar Vatnsmýri er fullbyggð, en ekki framkvæmd sem brýnt væri að ráðast í fyrir 2024. Því eru Holtsgöng látin njóta vafans í þessari athugun, í þeim skilningi að meta þau á þeim tímamarki og í því ástandi þegar þörf fyrir þau eru mögulega mest, en ekki fyrir árið 2024 þegar ekki hefur myndast mikil þörf fyrir ný gatnamannvirki.

Litið er til væntanlegrar umferðar í miðborg Reykjavíkur sem myndast ef ekki er farið í gerð Holtsganga. Unnin er samanburður á umferð með og án Holtsganga á Snorrabraut, Hringbraut, Sæbraut og Lækjagötu. Einnig er fjallað um hugsanlegar breytingar á gegnumakstursumferð um Þingholtin.

Breytingar á byggingarmagni á lóð NLSH eru ekki til sérstakrar skoðunar í umhverfismati svæðisskipulagsbreytingar. Varðandi áhrif aukinnar uppbyggingar á svæðinu er vísað til umfjöllunar um umhverfisáhrif í aðalskipulagstillögu og deiliskipulagstillögu. Áhrif aukinnar umferðar vegna uppbyggingar NLSH verða fyrst og fremst staðbundin innan Reykjavíkur. Auk þess er breyting frá starfsemi sem tengist verslun og skrifstofuhúsnæði yfir í húsnæði fyrir sérhæfða starfsemi á byggðasvæði nr. 5., á tímabilinu til 2024, almennt talin líkleg til að leiða til minni umferðar en ella sbr. ferðamyndunarjafna umferðarlíkans.

Helstu forsendur og viðmið

1. Umferðarspár

Forsendur umferðarspár eru skipulagsáætlanir á höfuðborgarsvæðinu. Umferðarspá er unnin af VSÓ Ráðgjöf.

2. Gögn

- Umfjöllun Umhverfismats Aðalskipulags Reykjavíkur 2001 – 2024 um Holtsgöng.
- Upplýsingar úr AR 2001-2024. (samgöngukerfi).
- Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2001-2024 (samgöngukerfi).
- Reiknilíkan umferðar fyrir höfuðborgarsvæðið (Vegagerðin, Reykjavíkurborg, VSÓ Ráðgjöf)
- Umhverfisvísar Reykjavíkurborgar 2002-2006 (5. kafli um samgöngur).
- Samgönguáætlun 2002-2014.

3. Viðmið

- Stefnumið Aðalskipulags Reykjavíkur.
- Stefnumið Svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins.
- Reykjavík í mótun (almenn markmið samgöngustefnu og umhverfisstefnu)
- Orkuaðgerðaráætlun Reykjavíkur
- Loftslags- og loftgæðastefna Reykjavíkur
- Stefnumörkun um sjálfbæra þróun til 2020

4. Valkostir

Í umhverfismati svæðisskipulagsbreytingar er til skoðunar tveir valkostir:

- 0-kostur, þ.e. Holtsgöng skv. gildandi aðalskipulagi
- Holtsgöng felld út

Samanburður valkosta felur í sér að skoða umferðarspá fyrir tiltekið framtíðarástand („fullbyggt miðborgarsvæði) með og án Holtsganga.

Tengsl við aðrar áætlanir

Í umhverfismatinu er litið til þess hvort fyrirhuguð breyting á aðalskipulagi er í samræmi við aðrar áætlanir. Þær áætlanir sem er litið til eru:

- Samgönguáætlun 2002-2014.

- Aðalskipulag sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu.

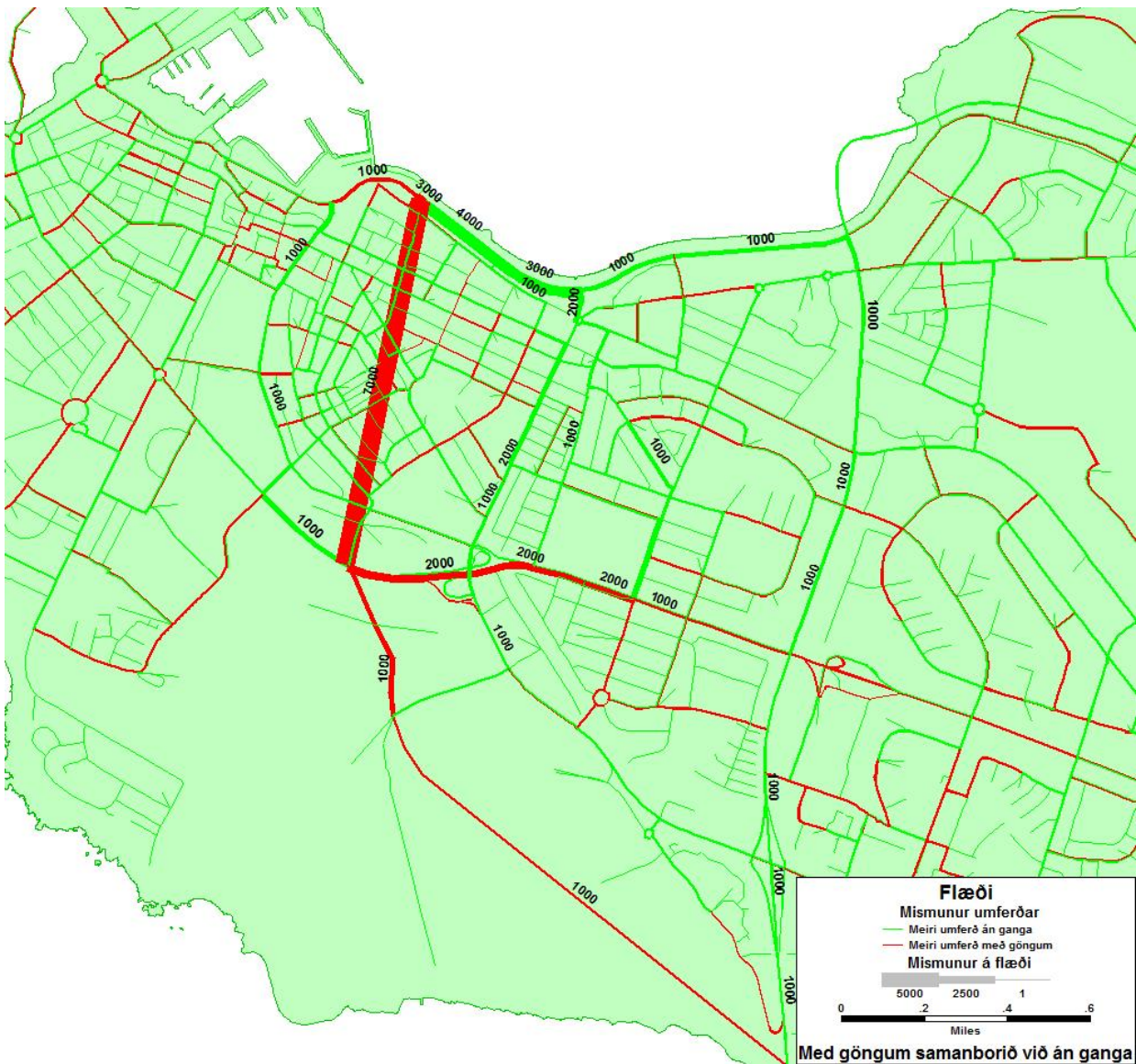
Umferðarreikningar. Áhrif þess að fella út Holtsgöng á gatnakerfi miðborgar (sjá minnisblað VSÓ-ráðgjafar, 4. Nóvember 2011).

Skipulagstölur

Spárnar horfa til fjarlægrar framtíðar og miðast við höfuðborgarsvæði með rúmlega 278.500 íbúa, þar af rúmlega 162.500 í Reykjavík. Þetta eru sömu skipulagstölur og hafa verið notaðar fyrir umferðarreikninga í tengslum við umhverfismat skipulagsvalkosta við endurskoðun aðalskipulags Reykjavíkur, fyrir valkost A að viðbættum því auka byggingarmagni sem fyrirliggjandi tillögur gera ráð fyrir á svæðinu við Hringbraut.

Gatnanet

Gatnanet er gatnakerfi fjarlægrar framtíðar. Öll göng Svæðisskipulags eru með, þ.e. Kópavogsgöng og Öskjuhlíðargöng og sömu leiðis Sundagöng. Holtsgöng eru hér í sömu legu og þau eru í gildandi Aðalskipulagi Reykjavíkur. Spár hafa áður verið gerðar fyrir umferð árið 2024 en þá voru Holtsgöng tengd við Skúlagötu og um 150 metrum austar sem hafði í för með sér nokkuð lengri ferðatíma fyrir þá sem völdu að nýta göngin en nú er. Þær spár sýndu umferð í göngunum um 1.400 bílar á sólarhring til samanburðar við um 7.000 bíla í þeirri legu sem nú er notuð. Þ.e.a.s. beint við Sæbraut og Hringbraut eins og gildandi Aðalskipulag gerir ráð fyrir. Eðlilega má deila um hvort þetta sé sé raunhæf nálgun þar sem raunhæfara væri að gera ráð fyrir einhverjum seinkunum í römpum eða í það minnsta að- og fráreinum en í samanburðarspám eins og verið er að gera hér má líta framhjá slíkum smáatriðum.



Myndin sýnir yfirlit yfir mismun á umferðarflæði með og án Holtsganga. Kortið sýnir götur þar sem mismunur er meiri en 1.000 bílar á sólahring. Grænar götur sýna þær götur þar sem umferð eykst án ganga og rauðar götur sýna þær götur þar sem umferð eykst ef Holtsgöng eru til staðar. Tölur sýna mismun umferðar á milli spánna námundað að næsta þúsundi.

	Með Holtsgöngum	Án Holtsganga	Mismunur
Lækjargata	18.763	20.217	-1.454
Frikirkjuvegur	14.099	15.036	-936
Sóleyjargata	14.642	15.617	-975
Snorrabraut	18.124	20.069	-1.945
Ingólfsstræti	5.555	4.929	626
Langahlíð	18.937	20.680	-1.743
Skúlagata	6.465	7.368	-903
Sæbraut austan Holtsganga	42.823	46.768	-3.945
Sæbraut vestan Holtsganga	49.437	46.768	2.669
Öskjuhlíðargöng	17.390	16.476	914
Hringbraut austan Holtsganga	73.305	70.832	2.474
Hringbraut vestan Holtsganga	76.434	77.894	-1.460
Holtsgöng	6.722	0	6.722

Tafla 1 sýnir umferðarlæði á ákveðnum götum, bæði ef Holtsgöng eru til staðar og ef Holtsgöng eru ekki til staðar, ásamt mismuninum þar á milli. Valinn er sá hluti götunnar þar sem munur umferðar er mestur.

Tafla 1 sýnir að mestur munur umferðar verður á Sæbraut næst gangamunnum eða um 4.000 bílar á sólarhring. Á öðrum leggjum er breytingin mun minni og í flestum tilvikum innan skekkjumarka reiknilíkansins.

	Með Holtsgöngum	Án Holtsganga
Bilumferð-vegalegd/sólarhring (km):	7.437.829	7.438.210
Meðallengd ferða (km):	5,889	5,889
Meðaltímalengd ferða (mín) :	5,681	5,683

Tafla 2 sýnir bílumferð-vegalegd á sólarhring, meðallengd ferða og meðaltímalengd ferða á höfuðborgarsvæðinu með og án Holtsganga.

Taflan 2 sýnir að heildarekin vegalegd á höfuðborgarsvæðinu stýttist um 381 km á sólarhring eða um 0,005% og að meðallengd allra ferða stýttist ekki mælanlega. Tímasparnaður verður vart mælanlegur eða um 0,11 sekúndur á ferð sem samsvarar um 38 klukkustundum á öllum ferðum á sólarhring.

Niðurstaða umferðarreikninga

Gerðar hafa verið spár fyrir fjarlægja framtíð með einhverju sem líta má á sem hámarks uppbyggingu miðborgarsvæðis, bæði með og án Holtsganga. Holtsgöng hafa verið tengd við stærstu stofnbrautir Sæbraut og Hringbraut án nokkurra hindrana og lögð í þá legu sem þau eru í Aðalskipulagi. Með þessum forsendum er tvímælalaust hægt að segja í ljósi niðurstaðna séu göngin ekki að gagnast mörgum né spara íbúum mikinn ferðatíma eða létta verulega á öðrum götum.

Umhverfismat

Samantekt

Í umhverfismati svæðisskipulagsbreytingar er einkum lögð áhersla á að kanna hvaða áhrif það hefur á gatnakerfið að fella út Holtsgöng. Í umhverfismatinu voru bornir saman tveir kostir, þ.e. gatnakerfi miðborgar Reykjavíkur með og án Holtsganga. Samkvæmt niðurstöðum umferðarreikninga um umferð á helstu stofnbrautum við miðborgina, miðað við “fullbyggða” miðborg í fjarlægri framtíð, er óverulegur munur á umferðarstraumum fyrir valkostina tvo.

Niðurfelling Holtsganga mun því hafa óveruleg áhrif á umferð á höfuðborgarsvæðinu og miðborgarsvæðinu og þar af leiðandi óveruleg áhrif á orkunotkun (sjá töflu 2), loftgæði, hljóðvist og umferðaröryggi á svæðinu. Þannig er óverulegur munur á umhverfisáhrifum hinna tveggja valkosta, með og án Holtsganga. Breytingin er þar með talin í samræmi við umhverfismarkmið svæðisskipulagsins og markmið sem koma fram í umhverfis- og samgöngustefnu Reykjavíkur (sjá Reykjavík í mótun), Orkuaðgerðaáætlun Reykjavíkur og Loftslags- og loftgæðastefnu Reykjavíkur, varðandi markmið um neikvæð umhverfisáhrif bílsamgangna, s.s. að draga úr útblæstri og orkunotkun.

Holtsgöng hafa ekki mikla svæðisskipulagslega þýðingu í stofnbrautarkerfi höfuðborgarsvæðisins og því hefur breytingin óveruleg áhrif á forsendur og markmið svæðisskipulags. Holtsgöng hafa ekki verið áætlun Vegagerðarinnar um stofnbrautarframkvæmdir og gerir Vegagerðinni ekki athugasemdir við þessi áform í umsögn um lýsingu breytingar. Á heildina litið eru umhverfisáhrif niðurfellingar Holtsganga talin vera óveruleg og því forsvaranlegt að fella göngin út af svæðisskipulagi. Samkvæmt niðurstöðunum mun umferð dreifast jafnt á götur miðborgarsvæðisins og undirstrikar það kosti borgarmiðaðs gatnakerfis. Umferðaraukning á einstökum götum verður þar með óveruleg í hverju tilviki og raunar erfitt að fjölyrða um áhrifin vegna eðlilegra skekkjumarka í umferðaspá sem nær til fjarlægrrar framtíðar. Reikningarnir gera heldur ekki ráð fyrir því að ferðavenjur breytist og ganga þannig útfrá versta hugsanlega umferðarástandi. Niðurstöðurnar kalla á þessu stigi ekki á sérstakar mótvægisáðgerðir en mikilvægt er tryggja vöktun á umferðarmagni, hljóðvist og loftgæðum við helstu götur. Ef aukin byggð í framtíðinni leiðir til vaxandi umferðar á einstaka íbúðargötum í Þingholtum og Skólavörðuholti er mögulegt að grípa til hraðhindrandi aðgerða á viðkomandi götu, sem bæði dregur beint úr

umhverfisáhrifum umferðar við götuna og beinir umferð á afkastameiri götur.

Þar sem verslunar- og skrifstofuhúsnæði er að jafnaði mun meira umferðarskapandi en sérhæft húsnæði (sbr. ferðamyndunarjafna umferðarlíkans), þá eru áhrif aukins byggingarmagns, sbr. tillaga, á umferðaraukningu talin verða óveruleg á skipulagstímabilinu. Áhrif aukinnar umferðar vegna uppbyggingar NLSH verða fyrst og fremst staðbundin innan Reykjavíkur og í svæðisskipulagslegu samhengi eru áhrifin á stofnbrautarkerfið ekki umtalsverð þegar horft er til tímabils svæðisskipulagsins og lengri framtíðar. Í viðauka er að finna sérstakar úttektir sem gerðar hafa verið um umferðarmál NLSH.

Varðandi mögulegar mótvægisáðgerðir vegna aukins byggingarmagns á svæðinu við Hringbraut, er vísað til umfjöllunar í umhverfismati með deiliskipulagi NLSH lóðar og aðalskipulagsbreytingar.

Afgreiðsla breytingar - samráð og kynningar

(sbr. skipulagslög nr. 123/2010 og lög um umhverfimat áætlana, 9.gr. laga nr. 105/2006)

Breytingin á svæðisskipulaginu er kynnt og auglýst samhliða sambærilegum breytingum á aðalskipulagi Reykjavíkur, gerð nýs deiliskipulags fyrir uppbyggingarsvæðin og breytingu á deiliskipulagi Hringbrautar.

Lýsing breytingar var samþykkt í svæðisskipulagsnefnd 4. febrúar 2011 og fór í framhaldi þess til kynningar og umsagnar ksv. 1. mgr. 23. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 og 2. mgr., 6.gr. laga nr. 105/2006 um umhverfimat áætlana. Lýsingin var send til eftirfarandi umsagnaraðila: Skipulagsstofnun, Umhverfisstofnun, Vegagerðin, Flugmálastjórn Íslands, Isavia, og sveitarfélaga sem eru aðilar að svæðisskipulaginu.

Engar verulegar athugasemdir voru gerðar við lýsinguna. Í umsögn Skipulagsstofnunar (við lýsingu aðalskipulags) var bent á að í umhverfismati þyrfti að huga að samræmi við samgöngustefnu Reykjavíkur og framtíðarskipulag Vatnsmýrar. Í umsögn Seltjarnarness (við aðalskipulag) var lýst yfir áhyggjum af þróun umferðar vegna aukins byggingarmagns og lagt til að æskilegt væri að aðskilja breytingartillögu um Holtsgöng frá tillögum aukið byggingarmagn. Flugmálastjórn Íslands bendir á að taka verði tillit til skipulagsreglna flugvallarins við gerð deiliskipulagstillögu.

Varðandi athugasemd Skipulagsstofnunar þá er vísað til forsenda og niðurstaðna umhverfismats. Varðandi athugasemd Seltjarnarness, þá er á það bent að allir þættir breytingartillögu tengjast fyrirhugaðri uppbyggingu á lóð NLSH og því væri óeðlilegt að aðskilja þær. Varðandi ábendingu Flugmálastjórnar þá er fjallað um samræmi við skipulagsreglur í tillögu að deiliskipulagi uppbyggingar á lóð NLSH.

Drög að tillögunni voru samþykkt til kynningar samkvæmt 2. mgr. 23. gr. skipulagslaga, þann 16. desember 2011 í svæðisskipulagsnefnd höfuðborgarsvæðisins. Drög að tillögunni voru síðan kynnt á opnum íbúafundi í Ráðhúsi Reykjavíkur þann 29. mars 2012, ásamt sambærilegri breytingu á aðalskipulagi Reykjavíkur og tillögu að deiliskipulagi lóðar NLSH við Hringbraut.

Tillagan var tekin til umfjöllunar í svæðisskipulagsnefnd þann 27. apríl sl. og þar samþykkt að senda hana til samþykktar í sveitarfélögunum, sbr. 3. mgr. 23.gr., í auglýsingu skv. 24. gr. Samþykki sveitarfélaganna allra lá

fyrir í byrjun júní sl. sbr. bréf framkvæmdastjóra SSH 8. júní. Tillagan hefur verið endurbætt og lagfærð sbr. athugasemdir Skipulagsstofnunar, dagsettar 21. júní sl.

Tillagan, ásamt umhverfisskýrslu var send til Umhverfisstofnunar sbr. 3. mgr. 7. gr. laga um umhverfismat áætlana, nr. 105/2006, fyrir auglýsingu hennar

Tillagan var auglýst í samræmi við 22-25. gr skipulagslaga, sbr. gr. 27 um breytingar á svæðisskipulagi. Tillagan var kynnt samhliða sambærilegri breytingu á aðalskipulagi Reykjavíkur, tillögu að nýju deiliskipulagi NLSH við Hringbraut og tillögu að breyttu deiliskipulagi Hringbrautar. Tillögurnar voru kynntar á tímabilinu 10. júlí 2012 til 4 september 2012. Frestur til að gera athugasemdir við svæðisskipulagstillögu rann út 4. september. Reykjavíkurborg ákvað að framlengja frest til athugasemda vegna aðalskipulagsbreytingar og deiliskipulagsbreytinga til 19. október.

Alls bárust 8 athugasemdir við svæðisskipulagstillögunum, þar af 6 athugasemdir sem var beint að öllum auglýstum skipulagstillögum og fjalla einkum um inntak deiliskipulagstillögu NLSH og ein sem barst 5. september, að loknum auglýsingatíma. Sjá nánar umsögn um athugasemdir í Viðauka.

Svæðisskipulagsbreyting ásamt framkomnu athugasemdum var tekin til umfjöllunar á fundum 28. september og 26. október. Á síðari fundunum lá fyrir álit fagráðs svæðisskipulagsnefndar um breytingartillögunum.

Afgreiðsla athugasemda leiðir ekki til efnislegra breytinga á fyrirliggjandi tillögu (sbr. 1. mgr. 25. gr.). Niðurstöður umhverfismats og framkomnar umsagnir opinberra aðila leiða heldur ekki til efnislegra breytinga á tillögunni. Vegna niðurfellingar Holtsganga og aukins byggingarmagns á byggðasvæði nr. 5, til lengri framtíðar litið, er tekið undir sjónarmið sem koma fram í umhverfisskýrslu og umsögnum, um mikilvægi vöktunar á umferðarmagni, hljóðvist og loftgæðum á nærliggjandi svæðum við lóð NLSH. Varðandi útfærslu vöktunar og mögulegar mótvægisáðgerðir er vísað til umhverfisskýrslna með deiliskipulagi NLSH lóðar og aðalskipulagsbreytingar.

Viðaukar

24. september, 2012/uppfært 23. október 2012

Holtsgöng-NLSH (Nýr landspítali-háskólasjúkrahús). Tillaga að breytingum á svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 2001-2024. Framkomnar athugasemdir og ábendingar og umsögn svæðisskipulagsnefndar. Lagt fram í svæðisskipulagsnefnd 28. september og á ný 26. Október 2012. *Samþykkt að vísa tillögu óbreyttri, ásamt umsögn um athugasemdir og álit fagraðs til afgreiðslu í sveitarstjórnnum.*

Svæðisskipulagstillagan:

Breytingin er tvíþætt. Annars vegar að fella út áform um stofnbraut (Holtsgöng) innan Reykjavíkur, sem ætlað var að tengja Sæbraut við Hringbraut og hinsvegar að auka byggingarmagn á byggðasvæði nr.5 (sbr. tafla 3.2. í greinargerð svæðisskipulagsins), sbr. endurskoðuð áform um uppbyggingu NSLH við Hringbraut (sjá nánar greinargerð og umhverfisskýrsla svæðisskipulagsnefndar, maí 2012 (lagfærð 4. Júlí).

Tillagan var kynnt í samræmi við 22-25. gr skipulagslaga, sbr. gr. 27 um breytingar á svæðisskipulagi. Tillagan var kynnt samhliða sambærilegri breytingu á aðalskipulagi Reykjavíkur, tillögu að nýju deiliskipulagi NLSH við Hringbraut og tillögu að breyttu deiliskipulagi Hringbrautar. Tillögurnar voru kynntar á tímabilinu 10. júlí 2012 til 4 september 2012. Frestur til að gera athugasemdir rann út 4. september. Reykjavíkurborg ákvað að framlengja frest til athugasemda vegna aðalskipulagsbreytingar og deiliskipulagsbreytinga til 19. október.

Alls bárust 8 athugasemdir (sjá lista að neðan), þar af 6 athugasemdir sem var beint að öllum auglýstum skipulagstillögum og fjalla einkum um inntak deiliskipulagstillögu NLSH og ein sem barst 5. september, að loknum auglýsingatíma.

Sett er fram sameiginleg umsögn fyrir allar athugasemdir þar sem drepið er á helstu sjónarmiðum sem koma fram í athugasemdunum. Vakin er athygli á að 6 af þessum 8 athugasemdum fá frekari efnislega umfjöllun við afgreiðslu aðal- og deiliskipulagstillagna.

Eftirtaldir aðilar sendu inn athugasemdir:

1. **Pórir J. Einarsson.** Dagsett 4. september 2012. Sjá einnig athugasemdir við aðalskipulagstillögu og deiliskipulagstillögu.
2. **Friðrik Kjarval.** Dagsett 4. september 2012.
3. **Guðrún D. Harðardóttir.** Dagsett 4. september 2012.
4. **Sturla Snorrason.** Dagsett 4. september 2012.
5. **Hörður Einarsson.** Dagsett 4. september 2012.
6. **Steinunn H. Yngvadóttir.** Dagsett 4. september 2012.
7. **Guðrún Bryndís Karlsdóttir.** Dagsett 4. september 2012.
8. **Skipulagsnefnd Kjósarhrepps.** Dagsett 5. september 2012.

Megin inntak athugasemda:

1. Staðsetning NLSH við Hringbraut. Athugasemdir við staðarval
2. Áhrif breytinga á stofnbrautarkerfið og umferð og hvernig verður brugðist við því. Annars vegar áhrif aukins byggingarmagns (2a) og hinsvegar áhrif þess að falla frá áformum um Holtsgöng (2b)
3. Auking byggingarmagns á byggðasvæði nr.5 og áhrif þeirrar aukningar.
4. Þéttleiki byggðar á lóð NSLH (of mikið byggingarmagn), áhrif á nærliggjandi byggð og samræmi við *Meningarstefnu í mannvirkjagerð* (ríkisins).
5. Áfangaskipting uppbyggingar á áhrif á ásjón svæðis til langs tíma
6. Framboð bílastæða, aðkoma að svæði, staðsetning samgöngumiðstöðvar og framfylgd samgöngustefnu
7. Jarðvegisdýpi á lóð NLSH
8. Skipulag heilbrigðisþjónustu, fermetrapörf nýs spítala, umfang fjárfestingar, rekstrarhagræði

Umsögn um athugasemdir:

Svæðisskipulag setur fyrst og fremst fram almenna stefnu um landnotkun og uppbyggingu, og þróun stofnbrautarkerfis. Að jafnaði ákvarðar svæðisskipulag því ekki um þéttleika, form byggðar eða útfærslu á einstökum reitum eða lóðum innan höfuðborgarsvæðisins. Slíkt er viðfangsefni aðal- og þá sérstaklega deiliskipulags. Þetta er undirstrikað í ljósi þess að fyrirbyggjandi svæðisskipulagstillaga er kynnt samhliða aðal- og deiliskipulagstillögum sem lýsa nánar fyrirhuguðum skipulagsbreytingum og hluti framkominna athugasemda varða einkum atriði deiliskipulagsins.

Þar sem svæðisskipulagið setur eingöngu almenna ramma um þróun byggðar (sbr. byggingarmagn sett fram eftir svokölluðum byggðasvæðum), þá er nokkuð mikið svigrúm til að ákvarða nánar þéttleika form og yfirbragð byggðar á einstökum reitum í aðal- og deiliskipulagi. Breytingar á útfærslu byggðar, byggingarmagni eða framkvæmdaröð í deiliskipulagi þarf þannig ekki að leiða til breytinga á svæðisskipulaginu. M.ö.o. samþykkt fyrirbyggjandi breytingar á svæðisskipulaginu felur ekki í sér samþykkt á þeirri útfærslu sem sýnd er í deiliskipulagi, jafnvel þó skipulagsáætlanir hafi verið auglýstar samhliða.

1. Staðsetning NLSH við Hringbraut. Athugasemdir við staðarval

Gildandi svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2001-2024 gerir ráð fyrir framtíðar uppbyggingu Landspítala-Háskólasjúkrahúss við Hringbraut. Sú staðarvalsákvörðun grundvallast á niðurstöðu starfsnefndar heilbrigðisráðherra frá janúar 2002 (í kjölfar sameiningar við Sjúkrahús Reykjavíkur) og stefnu borgaryfirvalda sem sett var fram í nýju aðalskipulagi Reykjavíkur árið 2002. Með þessu var staðfest að Landspítalinn-háskólasjúkrahús yrði ekki færð úr stað og frekari þróun og uppbygging yrði til suðurs frá núverandi spítalavæði.

Þessi ákvörðun endurspeglast m.a. í stefnu svæðisskipulagsins um uppbyggingu starfsemi á sviði þekkingar, rannsókna og hátækni í Vatnsmýri, færslu Hringbrautar og skilgreiningu miðborgarsvæðisins sem landskjarna. Í landskjarna er m.a. gert ráð fyrir heilbrigðisstofnunum sem þjóna öllu landinu. Ákvörðun um uppbyggingu landspítala-háskólasjúkrahúss við Hringbraut samræmist einnig vel markmiðum svæðisskipulagsins um hagkvæma nýtingu lands og þéttari byggð og almennt markmiðum um eflingu miðborgarsvæðisins.

Rökin fyrir því að byggja áfram upp Landspítala-Háskólasjúkrahúss við Hringbraut en ekki á nýju svæði, eru einkum eftirfarandi:

- kostnaður við útfærsluna verður minnstur, einkum vegna bygginganna sem fyrir eru á lóðinni og nýta má til starfseminnar – möguleiki á áfangskiptri uppbyggingu (sjá aðgengilegar skýrslur á www.nyrlandspitali.is)
- nægjanlegt landrými til að sameina starfsemi á einn stað auk þess sem möguleikar til áframhaldandi uppbyggingar eru vel tryggðir, m.a. fyrir skyldar rannsókna- og háskólastofnanir
- aðgengi þeirra sem nýta sér þjónustu spítalans og starfsmanna er vel tryggt á mótum megin stofnbraut á höfuðborgarsvæðinu, auk þess sem skipulagsáætlanir gera ráð fyrir frekari tengingum stofnbrauta við svæðið – lóð sem auðvelt er að þjóna með öflugum almenningssamgöngum
- nálægð við Háskóla Íslands tryggir nauðsynlega samvinnu þessara tveggja mikilvægu stofnana, auk þess sem nálægð við aðrar þekkingarstofnanir eru tryggð, s.s. Háskólann í Reykjavík, Íslenska erfðagreiningu og væntanlega Vísindagarða

Lóð NLSH við Hringbraut stendur vissulega ekki við reiknaða þungamiðju búsetu og starfa á höfuðborgarsvæðinu. Hinsvegar verður ekki horft framhjá því að lóð NLSH við Hringbraut stendur á mótum afkastamikilli stofnbrauta (Miklubautar, Snorrabrautar, Bústaðavegar og Hringbrautar) og mögulega til framtíðar við Hlíðarfót-Öskjuhlíðargöng. Aðrar staðarvalskostir sem nefndir hafa verið búa ekki við jafn öflugar gatnatengingar og lóðin við Hringbraut.

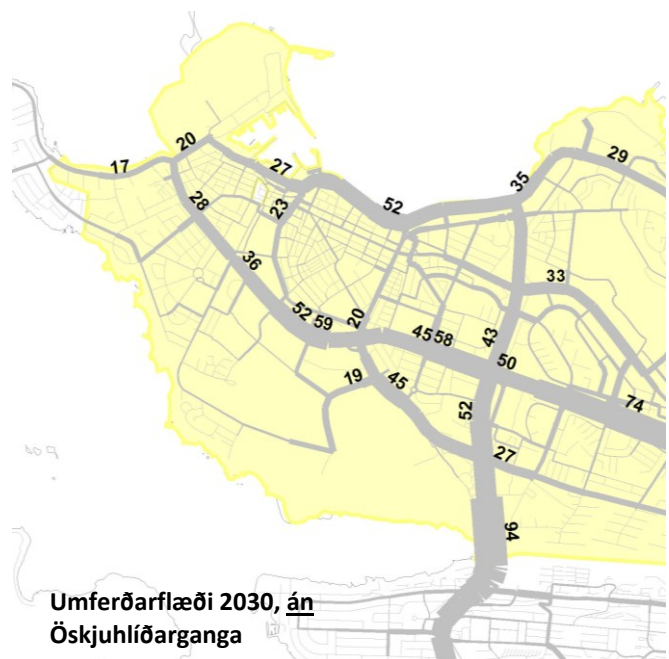
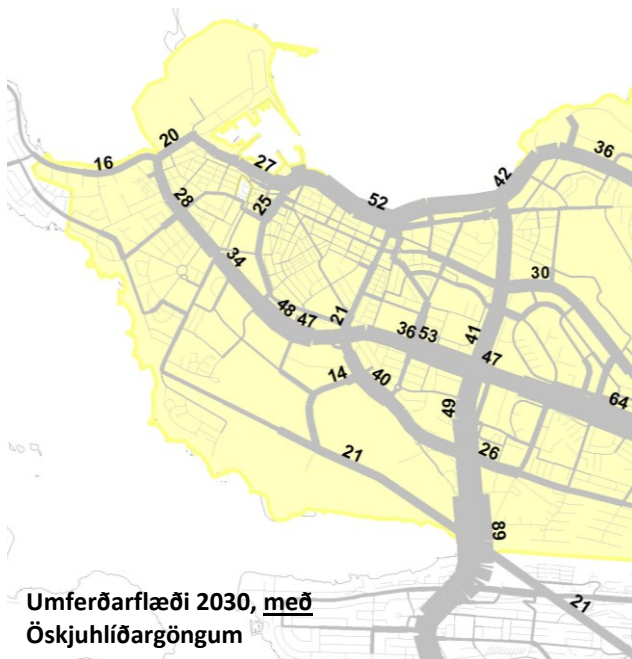
Umferðaralag á stofnbrautum á höfuðborgarsvæðinu er víða mikið á álagstímum í dag og því er mikilvægt að vinna markvisst að því vega á móti auknu umferðaralagi vegna nýrrar uppbyggingar með eflingu vistvænni ferðamáta, bílastæðastefnu, skilvirkri umferðarstjórnun og markvissri samgöngustefnu stærstu vinnustaðanna. Í þessu samhengi skiptir miklu máli að NLSH, sem stærsti vinnustaður landsins, standi við öflugasta almenningssamgönguás

höfuðborgarsvæðisins. Það er líka mikilvægt að stór vinnustaður eins og NLSH sé í nágrenni við fjölmenn íbúðarsvæði og fjölbreytta búsetukosti sem mun fjölga með byggð í Vatnsmýri. Það mun væntanlega auka líkur þess að fleiri starfsmenn sjái sér fært að ganga eða hjóla til vinnu á NLSH.

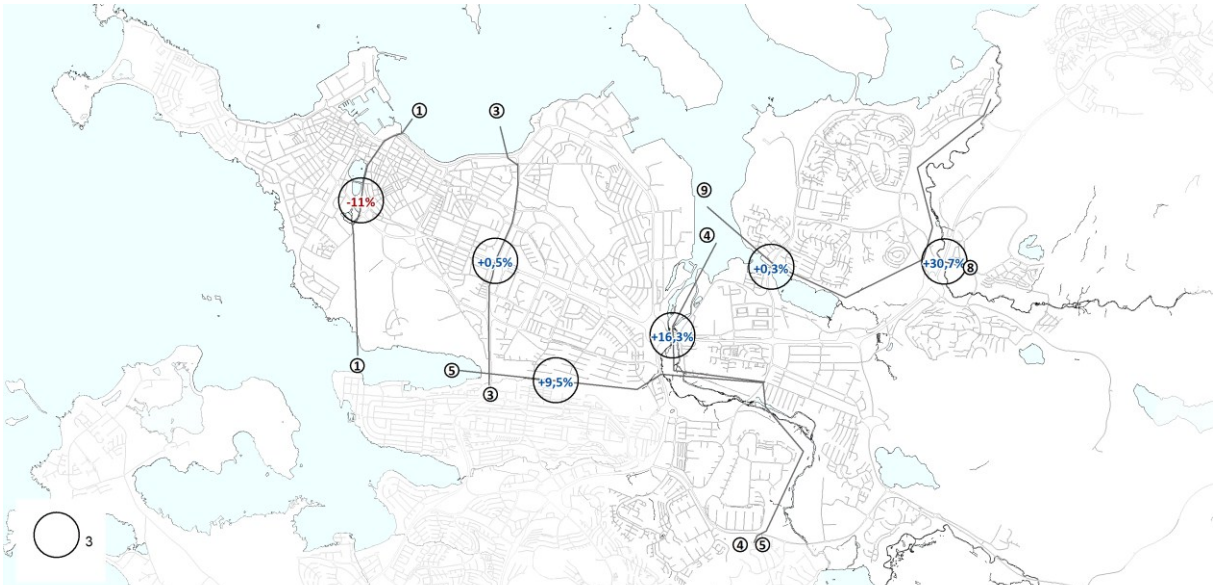
2. Áhrif breytinga á stofnbrautarkerfið og umferð og hvernig verður brugðist við því. Annars vegar áhrif aukins byggingarmagns (2a) og hinsvegar áhrif þess að falla frá áformum um Holtsgöng (2b)

Vandasamt er að spá fyrir um aukningu umferðar til framtíðar. Ennfremur er vandkvæðum bundið að bera saman niðurstöður eldri og nýrri umferðarreikninga, þar sem óvíst er að spár séu grundvallaðar á sömu forsendum um byggðapróun, endurbætur í gatnakerfinu og sömu aðferðum sé beitt við útreikning á umferðarsköpun. Reiknilíkön sem spá fyrir um umferð hafa t.a.m. verið í töluverðri þróun síðan umferðarspár voru gerðar fyrir gildandi svæðisskipulagi, fyrir um 10 árum síðan. Þetta verður að hafa í huga þegar gögn sem fylgja umræddum skipulagstillögum eru rýnd. Þá er rétt að undirstrika að allar spár sem settar eru fram um umferðarflæði í skipulagsgögnum miðast við að ferðavenjur verði óbreyttar, sem ekki er líklegt að verði raunin. Því má segja verið sé að skoða verstu mögulegu útkomu.

Sérstakir umferðarreikningar voru gerðir vegna svæðisskipulagsbreytingar vegna niðurfellingar Holtsganga en varðandi áhrif aukins byggingarmagns á umferð er vísað til umfjöllunar í umhverfismati aðal- og deiliskipulags. Það er gert í ljósi þess að áhrif uppbyggingar verða einkum staðbundin innan Reykjavíkur. Við afgreiðslu aðal- og deiliskipulagstillagna verður farið betur yfir umferðarforsendur, m.a. áætlaða umferð í nágrenni spítalans sem virðist ofáætluð á einstökum götuköflum fyrir árið 2017 ((sbr. tafla nr. 7 í Greinargerð um umferðarmál, mars 2012, til samanburðar eru meðfylgjandi umferðarspá fyrir árið 2030 vegna nýs aðalskipulags fyrir Reykjavík).



Mögulegt umferðarflæði í vesturhluta Reykjavíkur árið 2030, með og án Öskjuhlíðarganga. Í báðum tilvikum er gert ráð fyrir fullbyggðum spítala, verulegri byggð í Vatnsmýri og öðrum þéttingarreitum sbr. drög að tillögu að nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík og stefna svæðisskipulags um þróun byggðar á höfuðborgarsvæðinu í heild. Í hvorugu spátílvikin er gert ráð fyrir að ferðavenjur breytist. Ljóst er að mun ásættanlegri mynd fæst ef gert er ráð fyrir breytingum á ferðavenjum, sem er raunhæft að ætla að eigi sér stað á tímabilinu til ársins 2030 a.m.k. í vesturhluta Reykjavíkur, sbr. stefna borgarinnar um eflingu hjólréiða, aukinn forgang strætisvagna, markvissari bílastæðastefnu og almennt þéttari og blandaðri byggð.



Þróun umferðar 2002-2011 í helstu gatnasniðum í Reykjavík. Umferðarmagn um snið við byggðasvæði nr. 5 hefur lítið breyst undanfarin ár og jafnvel minnkað.

2a. Áhrif aukins byggingarmagns

Áhrif aukinnar umferðar vegna uppbyggingar NLSH verða fyrst og fremst staðbundin innan Reykjavíkur, vestan Kringlumýrarbrautar. Þegar til lengri tíma er lítið mun aukning umferðar frá NLSH og öðrum uppbyggingarsvæðum í Vatnsmýri mögulega kalla á stærri aðgerðir í gatnakerfinu. Gildandi svæðis- og aðalskipulag gerir m.a. ráð fyrir Öskjuhlíðargöngum og möguleika á stökk undir hluta Miklubrautar. Hvenær þörf verður á að fara í þær gatnaframkvæmdir mun ráðast af hraða uppbyggingar við Hringbraut og á öðrum nálægum byggingarsvæðum og árangri við að breyta ferðavenjum. Þörf á aðgerðum í gatnakerfinu verður enn fremur metin út frá niðurstöðum vöktunar á loftgæðum og hljóðvist við helstu umferðaræðar (sjá umhverfisskýrslu deiliskipulagstillögu).

Rétt er að benda á það að breyting frá starfsemi sem tengist verslun og skrifstofuhúsnæði yfir í húsnæði fyrir sérhæfða starfsemi á byggðasvæði nr. 5., sbr. svæðisskipulagstillaga um þróun til ársins 2024, er almennt talin líkleg til að leiða til minni umferðar en ella sbr. ferðamyndunarjafna umferðarlíkans (sjá töflu).

Möguleg umferðarsköpun aukinnar byggðar á byggðasvæði nr. 5 í svæðisskipulaginu				
Ferðamyndunarjafna VSÓ: $1,85 \cdot \text{íbúar} + 0,14 \cdot \text{m}^2 \text{ verslun/skrifstofur} + 0,04 \cdot \text{m}^2 \text{ annað húsnæði}$				
	íbúar	verslun/skrifstofur	annað húsnæði	
Fyrir breytingu	3.335	125.000	47.000	
Fjöldi ferða	6.170	17.500	1.880	25.550
Eftir breytingu	3.335	60.000	150.000	
Fjöldi ferða	6.170	8.400	6.000	20.570

2b. Áhrif niðurfellingar Holtsganga

Holtsgöng hafa ekki mikla svæðisskipulagslega þýðingu í stofnbrautarkerfi höfuðborgarsvæðisins og því hefur breytingin óveruleg áhrif á forsendur og markmið svæðisskipulagsins. Holtsgöng hafa ekki verið á áætlun Vegagerðarinnar um stofnbrautarframkvæmdir og gerir Vegagerðinni ekki athugasemdir við þessi áform í umsögn sinni.

Þar sem Holtsgöng voru hugsuð sem möguleg framtíðarlausn til að létta á gatnakerfi miðborgarinnar, eru umferðarreikningar miðaðir við “fullbyggt” miðborgar- og Vatnsmýrarsvæði í fjarlægri framtíð. Umferðarreikningar benda til þess að Holtsgöng munu ekki gagnast mörgum né spara íbúum mikinn ferðatíma, draga úr orkunotkun eða létta verulega á öðrum götum. Niðurfelling Holtsganga mun því hafa óveruleg áhrif á umferð á höfuðborgarsvæðinu og miðborgarsvæðinu og þar af leiðandi óveruleg áhrif á orkunotkun, loftgæði, hljóðvist og umferðaröryggi á svæðinu.

Varðandi staðbundin áhrif niðurfellingar Holtsganga, þá verður umferðaraukning á einstökum götum í Þingholtum og Skólavörðuholti óveruleg í hverju tilviki og raunar erfitt að fjölyrða um áhrifin vegna eðlilegra skekkjumarka í umferðaspá sem nær til fjarlægrrar framtíðar. Reikningarnir gera heldur ekki ráð fyrir því að ferðavenjur breytist og ganga þannig útfrá versta hugsanlega umferðarástandi. Niðurstöðurnar kalla á þessu stigi ekki á sérstakar mótvægisáðgerðir en mikilvægt er tryggja vöktun á umferðarmagni, hljóðvist og loftgæðum við helstu götur. Ef aukin byggð í framtíðinni leiðir til vaxandi umferðar á einstaka íbúðargötum í Þingholtum og Skólavörðuholti er mögulegt að grípa til hraðahindrandi áðgerða á viðkomandi götu, sem bæði dregur beint úr umhverfisáhrifum umferðar við götuna og beinir umferð á afkastameiri götur.

Varðandi nánari umfjöllun um áhrif aukinnar umferðar og mótvægisáðgerða er vísað til væntanlegrar umfjöllunar um sambærilegar athugasemdir við aðalskipulagstillögu og deiliskipulagstillögu NLSH.

3. Aukning byggingarmagns á byggðasvæði nr.5 og áhrif þeirrar aukningar.

Breytingin felur í sér 38 þúsund fermetra nettóaukningu atvinnuhúsnæðis á byggðasvæði nr. 5, til ársins 2024. Það er um 19% af áætlaðri heildaraukningu byggingarmagns á byggðasvæði nr. 5 til ársins 2024 eða um 2,6% af heildaraukningu atvinnuhúsnæðis í Reykjavík á sama tímabili. Í samhengi svæðisskipulagsins er þessi aukning atvinnuhúsnæðis á byggðasvæði nr. 5, um 1,3% af heildaraukningu fyrir allt höfuborgarsvæðið til ársins 2024. Þetta undirstrikar að áhrif breytingarinnar eru óveruleg í heildarsamhenginu og fyrst og fremst staðbundin.

Varðandi nánari umfjöllun um áhrif aukins byggingarmagns er vísað til væntanlegrar umfjöllunar um sambærilegar athugasemdir við aðalskipulagstillögu og deiliskipulagstillögu NLSH.

4. Þéttleiki byggðar á lóð NSLH (of mikið byggingarmagn), áhrif á nærliggjandi byggð og samræmi við *Meningarstefnu í mannvirkjagerð* (ríkisins).

Svæðisskipulag gefur einvörðungu almennar heimildir um byggingarmagn í hinu stóra samhengi, sbr. afmörkun svokallaðra byggðasvæða í gildandi svæðisskipulagi. Svæðisskipulagið fjallar því ekki um þéttleika byggðar á einstökum lóðum, t.a.m. lóð NLSH. Byggingarheimildir fyrir byggðasvæði nr. 5 í svæðisskipulagstillögu taka þó að sjálfsgöðu tillit til fyrirbyggjandi áforma um uppbyggingu á lóð NLSH (möguleg uppbygging til ársins 2024), en fela einnig í sér mögulega uppbyggingu á t.d. svæði Háskólans í Reykjavík, Hlíðarendasvæðinu og flugvallarsvæðinu, sbr. stefna svæðis- og aðalskipulags þar um. Form og nánari útfærsla uppbyggingar á einstökum reitum er að sama skapi ekki viðfangsefni svæðisskipulags og því ekki forsendur til að leggja mat á samræmi mögulegrar uppbyggingar

við markmið ríkisins um *Menningarstefnu í mannvirkjagerð* eða samræmi uppbyggingar við nærliggjandi byggð í Þingholtum og Skólavörðuholti.

Rétt er þó að undirstrika það að samkvæmt aðal- og svæðisskipulagi er gert ráð fyrir þéttri blandaðri byggð í Vatnsmýri og eðlilegt er að þéttleiki byggðarinnar sé mestur næst núverandi stofnbrautum og fyrirhuguðum stofnbrautum. Lóð NLSH er því svæði sem ber töluvert meira byggingarmagn en mörg önnur svæði (sjá lið 1 að ofan).

Að öðru leyti er vísað er til væntanlegrar umfjöllunar um samhljóða athugasemdir við aðalskipulagstillögu og deiliskipulagstillögu NLSH.

4. Áfangaskipting uppbyggingar á áhrif á ásýnd svæðis til langs tíma

Í athugasemd nr. 8 (sjá lista) er lýst yfir áhyggjum vegna óvissu um framkvæmdatíma uppbyggingar og að líkur séu á að svæðið verði hálfbyggt til langs tíma, sem samræmist illa áformum Reykjavíkurborgar um þéttingu byggðar vestan Snorrabrautar. Svæðisskipulagið setur ekki fram nákvæmar áætlanir um tímasetningu uppbyggingar og bindandi byggingarheimildir einstakra byggðarsvæða eru í raun eingöngu bundnar við skipulagstímabilið í heild sinni. Svæðisskipulagið hefur því takmörkuð áhrif á tímasetningar eða framkvæmdahraða.

Að öðru leyti er vísað er til kynningargagna vegna deiliskipulagstillögu NLSH og væntanlegrar umfjöllunar um framkomnar athugasemdir við þá tillögu.

6. Framboð bílastæða, aðkoma að svæði, staðsetning samgöngumiðstöðvar og framfylgd samgöngustefnu NLSH.

Athugasemdir varða ekki beinlínis efnisatriði svæðisskipulags. Vakin er athygli á að í gildandi aðalskipulagi er gert ráð fyrir samgöngumiðstöð í Vatnsmýri, sunnan Hringbrautar. Nýtt aðalskipulag fyrir Reykjavík, sem nú er í vinnslu gerir ráð fyrir að samgöngumiðstöð almenningsgangna byggist upp á lóð BSÍ.

Að öðru leyti er vísað til væntanlegrar umfjöllunar um samhljóða athugasemdir við aðalskipulagstillögu og deiliskipulagstillögu NLSH.

7. Jarðvegsdýpi á lóð NLSH.

Athugasemd varðar ekki efnisatriði svæðisskipulagstillögu. Vísað er til væntanlegrar umfjöllunar um samhljóða athugasemd við aðalskipulagstillögu og deiliskipulagstillögu NLSH.

8. Skipulag heilbrigðisþjónustu, fermetraþörf nýs spítala, umfang fjárfestingar, rekstrarhagræði.

Athugasemdir varða ekki efnisatriði svæðisskipulagstillögu. Vísað er til væntanlegrar umfjöllunar um samhljóða athugasemdir við deiliskipulagstillögu NLSH, sjá ennfremur umfjöllun og aðgengilegar skýrslur á www.nyrlandspitali.is.

Umferðarspár með og án Holtsganga

INNGANGUR

Í tengslum við breytingu á Aðalskipulagi Reykjavíkur hefur verið gerð langtímaspá fyrir umferð með og án Holtsganga.

Forsendur

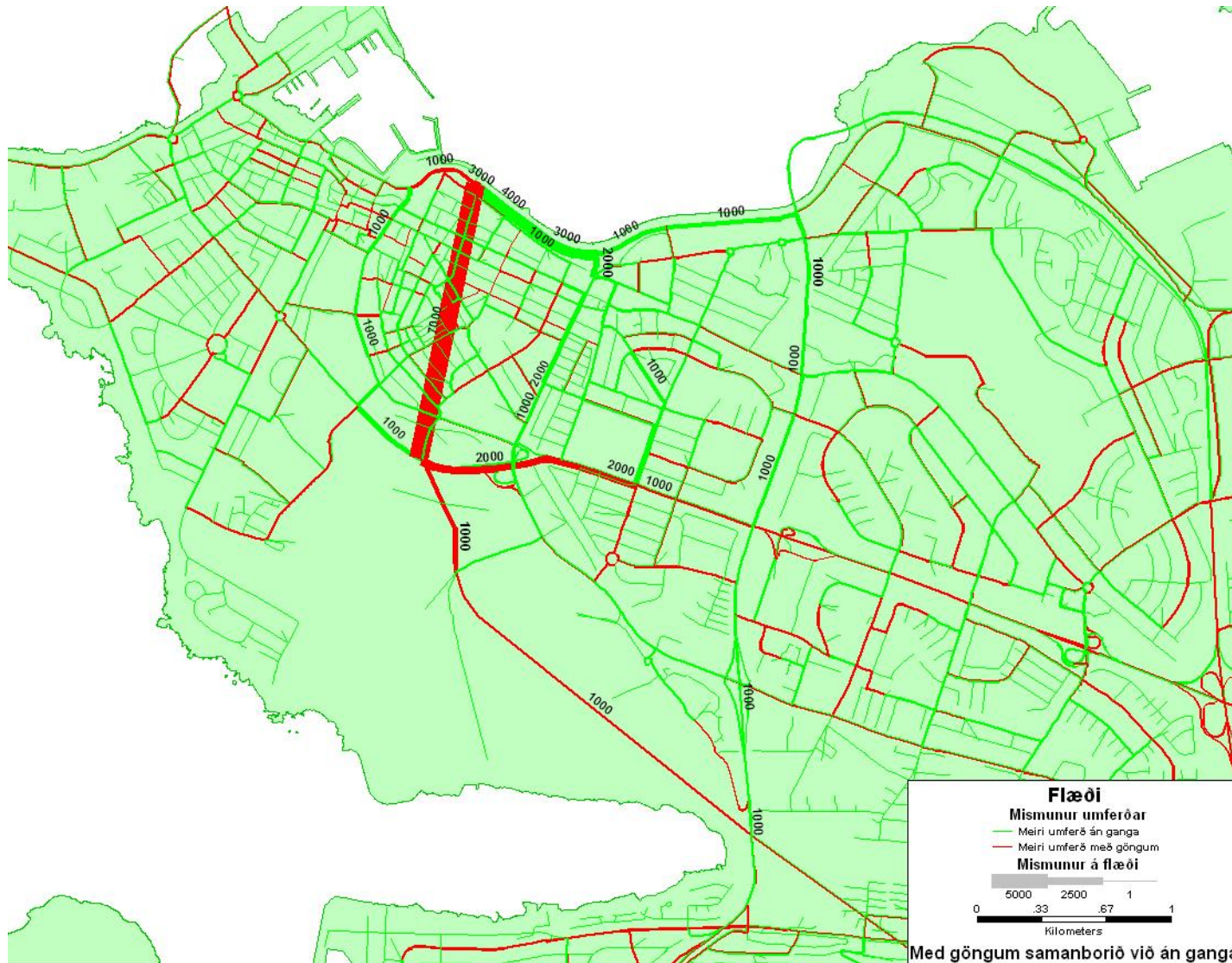
Skipulagstölur

Spánnar horfa til fjarlægðrar framtíðar og miðar við Höfuðborgarsvæði með rúmlega 278.500 íbúa, þar af rúmlega 162.500 í Reykjavík. Þetta eru sömu skipulagstölur og hafa verið notaðar fyrir umferðarreikninga í tengslum við umhverfismat skipulagsvalkosta Aðalskipulags Reykjavíkur, valkost A3 að viðbættum 10.000 fermetrum Verslunar og skrifstofuhúsnæði og 60.000 fermetrum sérhæfs atvinnuhúsnæðis.

Gatnanet

Gatnanet er gatnanet fjarlægðrar framtíðar, Öll göng Svæðisskipulags eru með, þ.e. Kópavogsgöng og Öskjuhlíðargöng og sömu leiðis Sundagöng. Holtsgöng eru hér í sömu legu og þau eru í gildandi Aðalskipulagi Reykjavíkur. Spár hafa áður verið gerðar fyrir umferð árið 2024 en þá voru Holtsgöng tengd við Skúlgagötu og um 150 metrum austar sem hafði í för með sér nokkuð lengri ferðatíma fyrir þá sem völdu að nýta göngin en nú er. Þær spár sýndu umferð í göngunum um 1.400 bílar á sólarhring til samanburðar við um 7.000 bíla í þeirri legu sem nú er notuð, þ.e.a.s. beint við Sæbraut og Hringbraut eins og gildandi Aðalskipulag gerir ráð fyrir. Eðlilega má deila um hvort þetta sé sé raunhæf nálgun þar sem raunhæfara væri að gera ráð fyrir einhverjum seinkunum í römpum eða í það minnsta að- og fráreinum en í samanburðarspám eins og verið er að gera hér má líta framhjá slíkum smáatriðum.

Niðurstöður



Mynd 1 sýnir yfirlit yfir mismun á umferðarflæði með og án Holtsganga. Kortið sýnir götur þar sem mismunur er meiri en 1.000 bílar á sólahring. Grænar götur sýna þær götur þar sem umferð eykst og rauðar götur sýna þær götur þar sem umferð eykst ef Holtsgöng eru til staðar. Tölur sýna mismun umferðar á milli spánna námundað að næsta þúsundi.

	Með Holtsgöngum	Án Holtsganga	Mismunur
Lækjargata	18.763	20.217	-1.454
Fríkirkjuvegur	14.099	15.036	-936
Sóleyjargata	14.642	15.617	-975
Snorrabraut	18.124	20.069	-1.945
Ingólfsstræti	5.555	4.929	626
Langahlíð	18.937	20.680	-1.743
Skúlagata	6.465	7.368	-903
Sæbraut austan Holtsganga	42.823	46.768	-3.945
Sæbraut vestan Holtsganga	49.437	46.768	2.669
Öskjuhlíðargöng	17.390	16.476	914
Hringbraut austan Holtsganga	73.305	70.832	2.474
Hringbraut vestan Holtsganga	76.434	77.894	-1.460
Holtsgöng	6.722	0	6.722

Tafla 1 sýnir umferðarlæði á ákveðnum götum, bæði ef Holtsgöng eru til staðar og ef Holtsgöng eru ekki til staðar, ásamt mismuninum þar á milli. Valinn er sá hluti götunnar þar sem munur umferðar er mestur.

Tafla 1 sýnir að mestur munur umferðar verður á Sæbraut næst gangnamuninum eða um 4.000 bílar á sólarhring. Á öðrum leggjum er breytingin mun minni.

	Með Holtsgöngum	Án Holtsganga
Bílumferð-vegalengd/sólarhring (km):	7.437.829	7.438.210
Meðallengd ferða (km):	5,889	5,889
Meðaltímalengd ferða (mín) :	5,681	5,683

Tafla 2 sýnir bílumferð-vegalengd á sólarhring, meðallengd ferða og meðaltímalengd ferða á höfuðborgarsvæðinu með og án Holtsganga.

Taflan 2 sýnir að heildarekin vegalengd styttest um 381 km á sólarhring eða um 0,005% og að meðallengd allra ferða styttest ekki mælanlega. Tímasparnaður verður vart mælanlegur eða um 0,11 sekúndur á ferð sem samsvarar um 38 klukkustundum á öllum ferðum á sólarhring.

Samantekt niðurstaðna

Gerðar hafa verið spár fyrir fjarlæga framtíð með einhverju sem líta má á sem hámarks uppbyggingu Vatnsmýrar, og landspítalasvæðis bæði með og án Holtsganga. Holtsgöng hafa verið tengd við stærstu stofnbrautir Sæbraut og Hringbraut án nokkurra hindrana og lögð í þá legu sem þau eru í Aðalskipulagi. Með þessum forsendum er tvímælalaust hægt að segja í ljósi niðurstaðna séu göngin ekki að gagnast mörgum né spara íbúum mikinn ferðatíma eða létta verulega á öðrum götum.



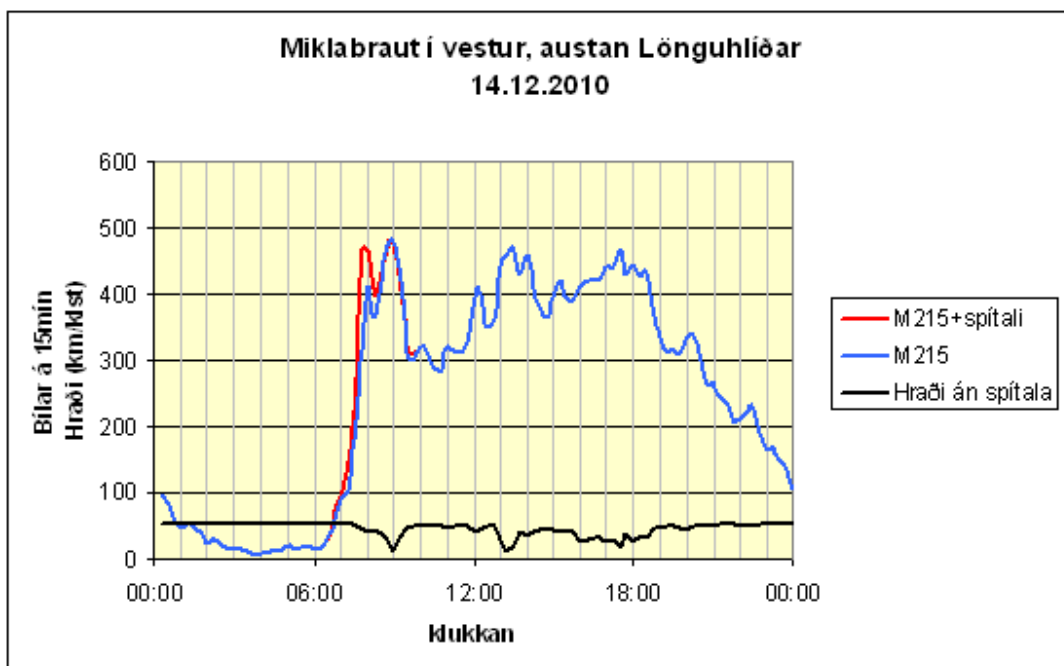
Landspítali - umferðarmál

Aðalskipulag Reykjavíkur markar stefnu um uppbyggingu og umferðarlausnir sem hún kallar á. Fyrsti áfangi nýja Landspítalans sem fyrirhugað er að taka í notkun á árinu 2017 er ekki af þeirri stærðargráðu að gera þurfi víðtækar ráðstafanir í gatnakerfinu hans vegna. Fyrsti áfanginn mun leiða af sér aukna umferð sem nemur um 2000 bílferðum á sólarhring. Af framangreindum 2000 bílferðum mun um fjórðungur koma við vaktaskipti að morgni. Því til viðbótar er umferð vegna randbyggðar. Óvíst er hvaða starfssemi verður í þeim byggingum en áætlað er að bílferðum geti fjölgað um 1500 inn á svæðið vegna randbyggðarinnar. Miðað við að tæplega helmingur umferðar að Landspítalalóð komi um Miklubraut má gera ráð fyrir að umferð tengd spítalanum utan álagstíma auk randbyggðarinnar auki bílaumferð á Miklubraut um 6% að jafnaði að óbreyttum ferðavenjum.

Aðalskipulag Reykjavíkur 2010 - 2030 framtíðarsýn og leiðarljós sem er kynningarrít fyrir aðalskipulagsvinnuna gerir ráð fyrir minna hlutfalli þeirra sem aka til vinnu í einkabíl en aukningu á hlutfalli þeirra sem hjóla, ganga eða nota almenningssamgöngur. Fram til ársins 2030 er gert ráð fyrir að hlutfall ferðamáta þeirra sem ferðast með einkabíl af öllum ferðamátum fari úr því að vera 75% í 58% sem er ríflega 20% minnkun.

Verkfræðistofan Efla hefur lagt fram áætlun um hvernig umferð að spítalanum dreifist. Áætlun sem byggir á vitneskju um búsetu starfsmanna. Samkvæmt henni er áætlað að 47% umferðar til spítalans komi úr austri eftir Miklubraut. Samkvæmt samgöngukönnun LSH sem gerð var haustið 2011 koma tæplega 70% starfsmanna með einkabíl. Þeim sem koma með einkabíl hefur farið fækkandi. Á eftirfarandi línuriti eru gögn frá umferðarteljara á Miklubraut austan Lönguhlíðar (M215), þ.e. umferðamagn á hverjum 15 mín. (blátt) og umferðarhraði (svart). Umferðarhraði fellur nokkuð við álagstopp kl 9. Á rauðu línuriti er bætt við áætlaðri umferð á Miklubraut vegna starfsmanna sem bætast við á Hringbraut árið 2017. Stuðst er við innstimplun samkv. stimpilklukku á núv. vinnustað, að teknu tilliti til framangreindra þátta um hlutfall þeirra sem koma í einkabíl og hvar starfsmenn búa. Gert er ráð fyrir að starfsmaður fari yfir teljara 10 mínútum áður en innstimplun á sér stað. Samkvæmt þessari greiningu og að öðru óbreyttu mun viðbótarumferð nýrra starfsmanna ekki skapa teljandi vandræði umfram núverandi álagstopp kl 9. Greiningin sýnir ekki umferð sem tengist spítalabjónustunni. Hún mun einnig aukast en kemur síðar að deginum og dreifist yfir daginn.

Á Miklubraut til austurs eru tafir á umferð vestan Lönguhlíðar á milli kl. 16 og 18 gera má ráð auknum töfum sem jafnvel byrja fyrr við vaktaskipti síðdegis.



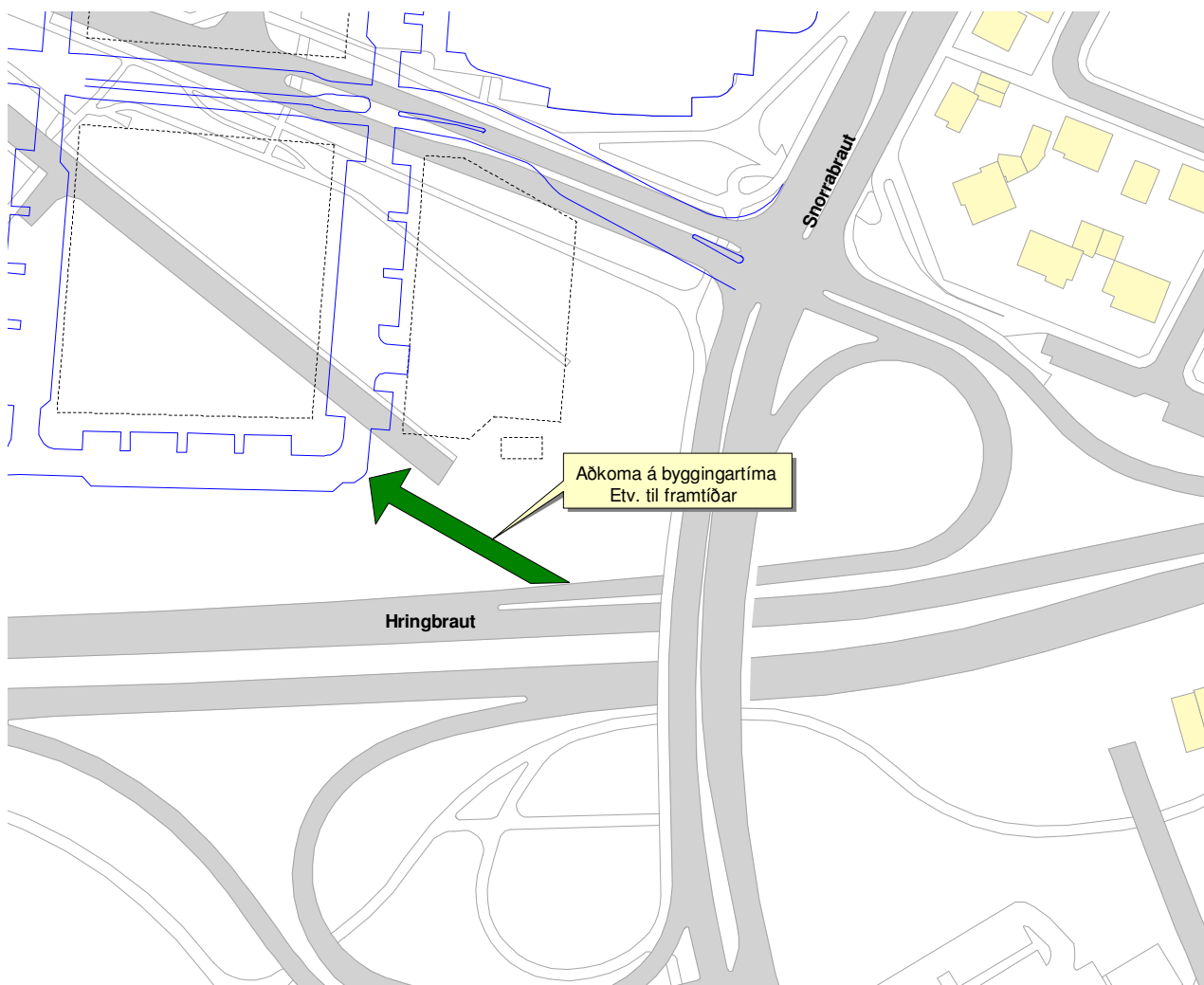
Á byggingartíma 1. áfanga verður um tíma mikil umferð vegna fyrirhugaðra framkvæmda. Samkvæmt áætlun stjórnar NLSH má gera ráð fyrir að þegar mest er verði um 800 starfsmenn við byggingu spítalans. Það ástand gæti varað 1-2 ár. Álagstoppur að morgni, sem skapast af þeim starfsmannafjölda gæti reynst erfiðari viðfangs en síðar þegar 1. áfangi verður tekinn í notkun. Huga ætti að því að láta starfsfólk vegna framkvæmda við 1. áfanga koma til vinnu á breytilegum tíma. Framboð af bílastæðum og gott aðgengi strætó að svæðinu skiptir miklu máli ef draga á úr umferð einkabíla vegna framkvæmda við 1. áfanga. Vanda þarf til skipulags athafnasvæðis á verk tíma.



Reykjavíkurborg

Umhverfis- og samgöngusvið

Til greina kemur að gera nýja aðkomu úr aðrein frá NA slaufu gatnamóta Bústaðavegar og Miklubrautar-Hringbrautar, amk. til bráðabirgða á byggingartíma, sjá mynd. Þessi aðkoma gæti bæði nýst starfsemi spítalans og framkvæmdum við 1. afanga. Vegagerðin hefur tekið jákvætt í þannig lausn. Ekki er mögulegt vegna aðstæðna að umferð vestur Miklubraut geti nýtt sér þá tengingu.





Reykjavíkurborg

Umhverfis- og samgöngusvið

Til greina kemur að setja sérstaka forgangsrein fyrir neyðarumferð á Barónsstíg frá Hringbraut í framhaldi fyrirhugaðrar forgangsreinar á lóð NLSH. Ekki er talin sérstök þörf á slíkri rein á Nýju Hringbraut m.t.t. þess að þar eru ekki hindranir á umferð samkvæmt umferðargreini og ekki er talið að það breytist með fyrirhugaðri uppbyggingu.

Gamla Hringbraut sem liggur um lóðina mun leggjast af en ný gata, svokölluð “Neðri gata”, mun taka við hlutverki hennar. Fyrirsjáanlegt er að umferð um lóð NLSH á byggingartíma verður takmörkunum háð. Mikilvægt er að óbreytt aðkoma að bílastæðum verði tryggð á byggingartíma frá Snorrabraut og Nýju Hringbraut þannig að aukið álag verði ekki á nærliggjandi íbúðagötur. Framlenging “Neðri götu” yfir Umferðarmiðstöðvarreit með góðri tengingu við Sóleyjargötu myndi endurheimta núverandi hlutverk gömlu Hringbrautar.

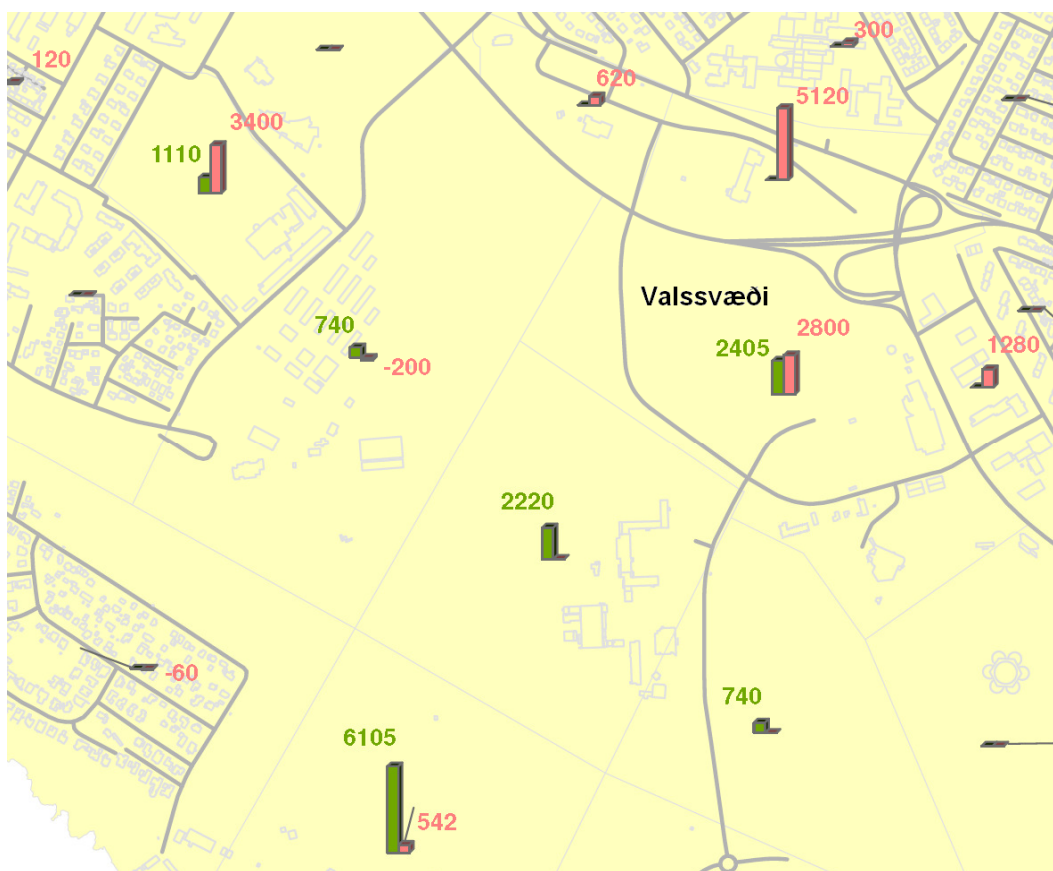
Til lengri tíma litið og þegar frekari uppbygging hefur átt sér stað, bæði á Landspítalasvæðinu en ekki síður á öðrum nærliggjandi svæðum, þarf að mæta aukinni eftirspurn í ferðum. Hvað gatnakerfið áhrærir gerir AR ráð fyrir Öskjuhlíðargöngum og stökk á Miklubraut. Einnig er mikilvægt að jafnvægi sé í dreifingu svæða sem ætlað er til atvinnu og íbúða, þannig að nýjar ferðir sem myndast í nágrenni spítalans hafi möguleika á sem stystum ferðum til og frá vinnu og ný umferð leggist sem minnst á þær leiðir sem eru þegar mikið ásettar eins og t.d. Miklubraut.

Á eftirfarandi mynd má sjá hvernig áætlað er að ferðir dreifist í nágrenni spítalans árið 2030. Grænar tölur eru nýjar ferðir sem tengjast nýrri íbúðabyggð en bleikar tölur tengjast nýrri atvinnustarfsemi á svæðinu. Eins og sjá má á myndinni er töluvert jafnvægi í myndun ferða vegna íbúa og vegna atvinnu gangi þessar áætlanir eftir. Rétt er að benda á 2400 ferðir vegna íbúa á Valssvæði í samhengi við um 2000 nýjar ferðir vegna 1. áfanga NLSH. Það undirstrikar mikilvægi uppbyggingar íbúðabyggðar á Valssvæði samhliða uppbyggingu spítalans.



Reykjavíkurborg

Umhverfis- og samgöngusvið



Reykjavíkurborg hefur í samstarfi við Vegagerðina látið gera sérstaka strætórein til vesturs frá Réttarholtsveg að Lönguhlíð. Umferðarrýmnd þeirrar akreinar er aðeins nýtt að hluta til í dag. Unnið er að undirbúningi svipaðra lausna fyrir umferð strætó til austurs á mótis við Klambratún. Gert er ráð fyrir að strætóreinin verði aðeins fyrir almenningssamgöngur og leigubíla. Hugsa má sér framhald lengra til austurs að Grensásvegi. En aukin notkun almenningssamgangna kemur ekki af sjálfu sér. Hugsa verður hlutina í samhengi. Framboð bílastæða og gjaldtaka fyrir þau hefur áhrif á val á ferðamáta. Mikilvægt er að tekin verði upp gjaldtaka fyrir öll bílastæði á lóð Landspítalans. Bæði fyrir gesti og starfsfólk NLSH. Sama gildir í raun um HR og HÍ.

Með samþykkt borgarstjórnar á nýrri hjólreiðaáætlun þann 2. febrúar árið 2010 var lagður grunnur að neti hjólastíga í borginni. Samkvæmt nýrri hjólreiðaáætlun skal stefnt að aðskilnaði gangandi og hjólandi umferðar á meginleiðum í borginni með það í huga að stuðla að bættu umferðaröryggi og til að gera leiðir þessara ferðamáta greiðari. Markmið hjólreiðaáætlunar Reykjavíkurborgar er að skapa umhverfi sem hvetur til hjólreiða þannig að Reykjavík verði góð hjólaborg.



Reykjavíkurborg

Umhverfis- og samgöngusvið

Miklivægt er að stórir vinnustaðir eins og Landspítalinn skapi starfsfólki sínu og gestum góðar aðstæður, innan dyra sem utan, svo þeir geti haft reiðhjólíð sem fýsilegan valkost. Lausnir eins og t.d. hjólastæði og hjólastígar hafa þegar verið tíundaðar af hálfu Landspítalans og munu koma fram í nýju deiliskipulagi.

Unnið er að þriggja ára áætlun um gerð hjólastíga hjá Reykjavíkurborg með það að markmiði að leggja 10 km ár hvert fyrir einn milljarð króna. Á árinu 2012 er gert ráð um 600 milljónum króna til þessa málaflokks.

Með aukinni umferð eykst mengun m.t.t. hávaða og loftgæða en hún er háð umferðarmagni og hraða. Staðbundin vandamál eru til staðar í dag hvað varðar umferðarafköst, sérstaklega á Miklubraut við Lönguhlíð. Möguleg umferðarukning þar er 10-20% miðað við núverandi aðstæður m.t.t. umferðarýmdar. Á meðan umferðarýmd er nánast fullnýtt getur mengun að sama skapi lítið aukist. 10-20% aukning umferðar hefur óveruleg áhrif á umferðarhávaða. Mótvægisáðgerðir til að draga úr mengun felast helst í lækkun hámarkshraða sem er 60 km/klst í dag eða gerð stokks eins og AR gerir ráð fyrir en sú áðgerð myndi auka umferðarýmd.

Reykjavík 19.03.2011

Stefán Agnar Finnsson, yfirverkfr.

NÝR LANDSPÍTALI VIÐ HRINGBRAUT

LSH – NÝTT DEILISKIPULAG

GREINARGERÐ UM SAMGÖNGUR VEGNA DEILISKIPULAGS FYRIR NÝJAN
LANDSPÍTALA VIÐ HRINGBRAUT.

Mars 2012

SPITAL

Efnisyfirlit

<i>Efnisyfirlit</i>	3
<i>Inngangur</i>	4
<i>Forsendur</i>	4
Núverandi umferð	5
Starfsmenn, nemendur og gestir	5
Landspítali	5
Viðskiptavinir – sjúklingar – gestir	6
Háskóli Íslands.....	6
<i>Nýtt deiliskipulag</i>	6
Stígar og götur.....	6
Almenningssamgöngur.....	8
Neyðarbílar	9
Fjölgun starfsmanna, nemenda og viðskiptavina	9
Bílastæði og hjólastæði	9
Umferð	11
Afköst gatna.....	13
<i>Lokaorð</i>	14

Inngangur

Í þessari greinargerð er fjallað um þau áhrif sem ætla má að nýr Landspítali hefur á samgöngur. Skoðun á samgöngumálum er unnin miðað við þá tvo uppbyggingaráfanga sem deiliskipulagið gerir ráð fyrir, þ.e. fyrsta áfanga uppbyggingar (miðað við ártalið 2017) og svo síðari áfanga (miðað við ártalið 2030). Í fyrsta áfanga er það einna helst tilflutningur á starfsemi sem hefur áhrif á samgöngur. Í honum er gert ráð fyrir flutningi á starfsemi frá Fossvogi, Ármúla og Snorrabraut í nýjan Landspítala. Einnig að húsnæði HÍ verði stækkað og að þangað flytjist starfsemi Heilbrigðisvísindasviðs sem er í dag dreifð um bæinn. Í fyrsta áfanga er einnig gert ráð fyrir svo kallaðri randbyggð upp við Hringbrautina. Í síðari áfanga er um að ræða vöxt starfseminnar.

Með meiri starfsemi og uppbyggingu á svæðinu kemur umferð alltaf til með að aukast. Umferð innan deiliskipulagssvæðisins og að því var metin og notuð til hliðsjónar við útfærslu á gatnakerfi svæðisins. Umferð utan sjálfs deiliskipulagssvæðisins var skoðað af Reykjavíkurborg og má m.a. sjá umfjöllun í greinargerð samgöngusviðs frá 19. mars 2012. Því var t.d. ekki skoðað sérstaklega þörf fyrir Hlíðarfót eða aðrar nýjar gatnatengingar eða breytingar á Hringbraut. Þó er ljóst að með tilkomu t.d. Hlíðarfóts mun umferðarálag á stofnæðum í nágrenni spítalans dreifast betur. Umferð utan svæðisins þarf að skoða í stærra samhengi og þarf þá einnig að taka tillit til annarrar uppbyggingar í Reykjavík.

Forsendur

Landspítalinn við Hringbraut er á mótum tveggja stórra stofnbrauta, Hringbrautar og Bústaðavegar en auk þess liggur Snorrabraut, að skipulagssvæðinu. Umferð á þessum götum er töluverð og á annatímum getur hún verið nokkuð þung (mynd 1).

Svæði Landspítalans er vel tengt m.t.t. almenningsamganga og í janúar 2012 stoppuðu 7 leiðir í næsta nágrenni spítalans. Aðgengi fyrir hjólréiðafólk og fótgangandi vegfarendur er nokkuð gott og tengingur til allra átta innan stígakerfisins.

Við vinnslu verkefnisins voru notaðar ferðavenjukannanir sem gerðar voru fyrir Landspítalann og Háskóla Íslands árin 2008 og 2011. Framkvæmdarstjórn Landspítalans samþykkti samgöngustefnu fyrir spítalann 30.05.2011. Háskóli Íslands vannur að gerð samgöngustefnu. Samkvæmt þeim upplýsingum sem fengust er í báðum þessum stefnum stefnt að breyttum ferðavenjum starfsmanna og nemenda og þá til aukinnar notkunar vistvænni ferðamáta en einkabílsins.

Þann 1. desember 2011, á aldarafmæli Háskólans, undirrituðu Reykjavíkurborg og Háskóli Íslands viljayfirlýsingu um sameiginlega framtíðarsýn, heildarskipulag og samgöngustefnu fyrir lóðir og svæði Háskólans í Vatnsmýrinni. Þar kemur m.a. fram að mörkuð verði samgöngustefna fyrir svæðið þar sem gert verði ráð fyrir góðum tengingum almenningsamgangna, auk uppbyggingar nets hjólréiðarstíga og hjólaskýla. Huga á sérstaklega að bílastæðakröfum, samgöngutengingum innan háskólasvæðisins og tengingum við svæði nýs Landspítala og svæði Háskólans í Reykjavík.

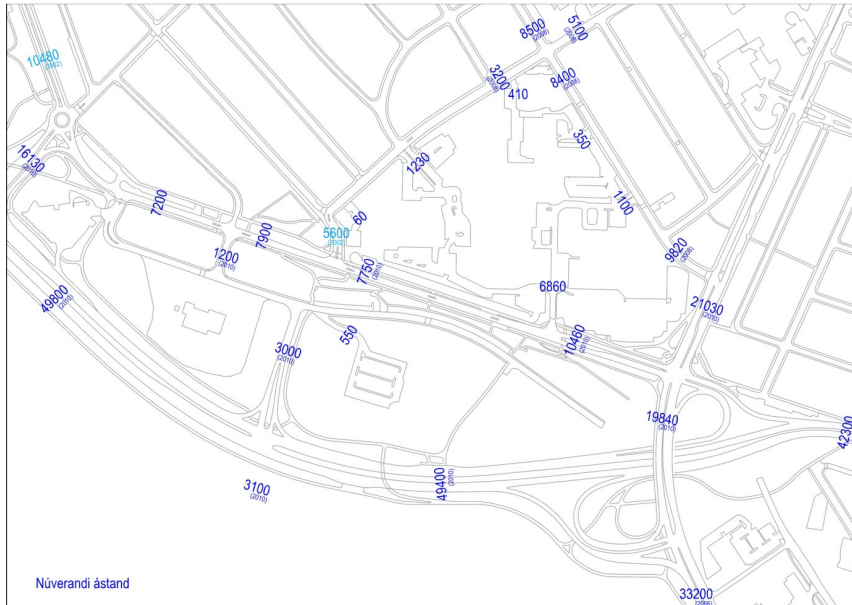
Við vinnslu verkefnisins var horft til samgöngustefnu Reykjavíkurborgar og þeirra áætlana sem hún hefur sett í gang varðandi samgöngur í borginni. Einnig var horft til þess að Innanríkisráðuneytið hefur lagt fram tillögur frá Samgönguráði um bættar almenningsamgöngur á höfuðborgarsvæðinu. eru þar settar fram hugmyndir að aðgerðum og markmiðum sem miða að því að tvöfalda hlutdeild almenningsamgangna í öllum ferðum. Auk bættra almenningsamgangna eru tillögur um aukið fjármagn í að bæta aðgengi hjólréiðamanna á höfuðborgarsvæðinu.

Allar forsendur fyrir bílaumferð eru byggðar á talningum á núverandi umferð. Ákveðið var að byggja ekki á eldri umferðarspám skv. spálíkönnum þar sem í þeim er alltaf gert ráð fyrir nýjum gatnamannvirkjum sem ólíklegt er að verði komin, allaveg ekki þegar fyrsti áfangi spítalans verður fullgerður.

Við vinnslu verkefnisins var lögð mikil áhersla á umferðaröryggi allra ferðamáta. Miðað er við að allar götur hafi lágan umferðarhraða og gert er ráð fyrir aðgreindum stígum fyrir hjólandi og gangandi vegfarendur. Við nánari hönnun bygginga og gatna þarf að tryggja öryggi allra og á það t.d. við um þætti eins og að uppfylla sýnileika og sjónlengdir, öruggar gönguþveranir og útfærslu á aðkomu neyðarbíla og strætisvagna.

Núverandi umferð

Talningar á umferð koma frá Reykjavíkurborg. Talningar eru til fyrir vel flestar götur og mörg gatnamót í nágrenni umrædds svæðis. Upplýsingarnar eru misgamlar en flestar eru þær um 1-2 ára gamlar. Upplýsingar um umferð má sjá á mynd 1.



Mynd 1. Umferð á helstu götum við Landspítalann í ökutækjum á sólarhring. Upplýsingar um ártal talninga er í sviga neðan upplýsinga um umferð. Þar sem ártal vantar er umferð áætluð.

Starfsmenn, nemendur og gestir

Gert er ráð fyrir að á svæðinu muni verða starfsemi Landspítala auk rannsóknarstarfsemi. Einnig er gert ráð fyrir að á svæðinu muni verða öll starfsemi Heilbrigðisvísindasviðs Háskóla Íslands. Þeir sem starfa í rannsóknarstarfseminni eru í allri umfjöllun í þessari greinargerð taldir sem starfsmenn Landspítalans. Einnig er gert ráð fyrir randbyggð upp við Hringbraut. Byggingum randbyggðar hefur ekki verið ráðstafað og því ekki vitað hvaða starfsemi mun vera þar.

Landspítali

Skráðir starfsmenn Landspítalans og annarrar rannsóknarstarfsemi sem mun verða staðsett á svæðinu við Hringbraut eru í dag um 3500, þar af eru um 150 sem einnig eru starfsmenn heilbrigðisvísindasviðs Háskóla Íslands. Starfsmenn vinna að hluta til á vöktum og því eru þeir ekki allir á svæðinu á hverjum tíma.

Frá Landspítalanum fengust upplýsingar um komu starfsmanna til vinnu (upplýsingar frá innstimpli-klukku frá þeim starfsstöðvum sem munu verða á Hringbraut). Alls eru um 1850 starfsmenn á dagvakt. Frá 7.15-9.15 komu rúmlega 1670 starfsmenn. Stærsti hlutur starfsmanna kom milli 7.45-8.00 og lang flestir voru mættir til vinnu klukkan 8:15.

Í ferðavenjukönnunum sem gerðar voru meðal starfsmanna Landspítalans árin 2008 og 2011 kom í ljós að ferðamáti starfsmanna til og frá vinnu var skv. töflu 1. Samkvæmt þessu hefur ferðamáti starfsmanna breyst síðustu 3 árin einna helst hjá þeim sem koma á eigin bíl, fá far/skutl og þeim sem

nota strætó. Helsta niðurstaðan er sú að færri koma á bílum inn á svæðið árið 2011 en árið 2008, að fleirum er skutlað.

Tafla 1. Ferðavenjur starfsmanna Landspítalans, könnun frá árunum 2008 og 2011.

Ár	Á eigin bíl	Far með öðrum	Fótgangandi	Hjólandi	Strætó	Mismunandi ferðamáti
2008	79%	1%	8%	5%	3%	4%
2011	67%	7%*	8%	6%	6%	6%

* flestum var skutlað, lítil hluti samnýtti bíl með öðrum starfsmanni

Samkvæmt könnuninni frá 2011 gætu um 60% af þeim sem nota einkabíl hugsað sér að nota annan samgöngumáta og væru flestir af þeim til í að ferðast með strætó eða hjóla.

Viðskiptavinir – sjúklingar – gestir

Miðað við upplýsingar um fjölda þeirra sem koma á bráðamóttöku, dag- og göngudeildir og fjölda innlagna á legudeildir má áætla að daglegur fjöldi slíkra sjúklinga sé um 1750 manns. Þeir sem koma á dag- og göngudeildir koma á tímanum 8-16, aðrir koma á öllum tímum sólarhringsins. Áætla má að langflestir sjúklingar komi annaðhvort akandi eða er ekið og síðan sóttir. Þeir sjúklingar sem liggja á legudeildum fá gjarnan heimsóknir en þær dreifast á tímabilið eftir hádegi fram að kvöldmat. Í dag er ráðgert að um 750 gestir komi daglega í heimsókn á spítalann.

Dagana 8.-10. og 14. nóvember 2011 var gerð ferðavenjukönnun meðal viðskiptavinum Landspítalans og gestum, bæði á Hringbraut og í Fossvogi (Ferðavenjukönnun LSH, nóvember 2011, Maskína). Af þeim sem voru spurðir var nokkuð jöfn skipting á milli aðstandenda og sjúklinga. Um 95% aðspurðra komu á einkabíl en af þeim voru lang flestir bílstjórar (74%).

Tafla 2. Ferðavenjur viðskiptavina Landspítalans, könnun frá árinu 2011.

Akandi	Fótgangandi	Hjólandi	Strætó	Annað
94,6%	2,9%	0,6%	1,8%	0,1%

Háskóli Íslands

Á heilbrigðisvísindasviði Háskóla Íslands eru í dag fastráðnir um 300 starfsmenn. Af þeim eru um 150 á svæði LSH. Nemendur eru í dag um 2900 talsins, þar af er talið að um 1400 nemendur séu á svæði LSH. Einungis hluti nemenda er á svæðinu hverju sinni. Í dag byrjar kennsla í HÍ klukkan 8:20. Niðurstöðu ferðavenjukönnuna fyrir Heilbrigðisvísindasvið HÍ má sjá í töflu 3.

Tafla 3. Ferðavenjur starfsmanna og nemenda Heilbrigðisvísindasviðs HÍ, könnun frá janúar 2011.

Ár	Á eigin bíl	Far með öðrum	Fótgangandi	Hjólandi	Strætó
2008	66%	6%	9%	6%	13%
2011	56%	7%	16%	7%	14%

Um 10% fækkun hefur orðið á fjölda ferða með einkabílum á síðustu 3 árum. Mesta aukningin varð á fjölda fótgangandi, um 7%.

Nýtt deiliskipulag

Stígar og götur

Landspítalinn er við gömlu Hringbraut sem er í stofnstígakerfi Reykjavíkur. Það eru stígar við Gömlu Hringbraut sem tengja svæðið auðveldlega við miðbæinn en einnig til vesturs inn á svæði Háskóla Íslands. Stígatenging er meðfram Bústaðavegi til suðurs og um göngubrú yfir Hringbraut er einnig hægt að komast greiðlega að Háskólanum í Reykjavík og þaðan áfram inn á stíga meðfram Kópavogi og inn í Fossvog. Aðgengi fyrir hjólríðafólk og fótgangandi vegfarendur er þannig nokkuð gott. Með

SPITAL

betrum bótum á hjólastígum næst Landspítalanum t.d. á Snorrabraut mun aðgengi hjólréiðamanna aukast töluvert og tengja Landspítalann betur við norður hluta borgarinnar.

Stór þáttur í deiliskipulaginu er að hvetja starfsmenn og nemandur til vistvænni samgangna. Til að stuðla að þessu er lagt mikið upp úr góðum göngu- og hjólaleiðum innan svæðisins. Gönguleiðir verða meðfram öllum götum. Hjólastígur, aðskilinn frá götu með kantsteini, mun verða meðfram neðri götunni en hjólarein á efri götunni. Samhangandi göngu- og hjólaleið mun liggja sunnan við svæðið og mun því veita tengingu framhjá svæðinu fyrir gangandi og hjólandi. Þessar góðu aðstæður mun einnig nýtast viðskiptavinunum svæðisins ásamt öllum þeim sem leið eiga um það.



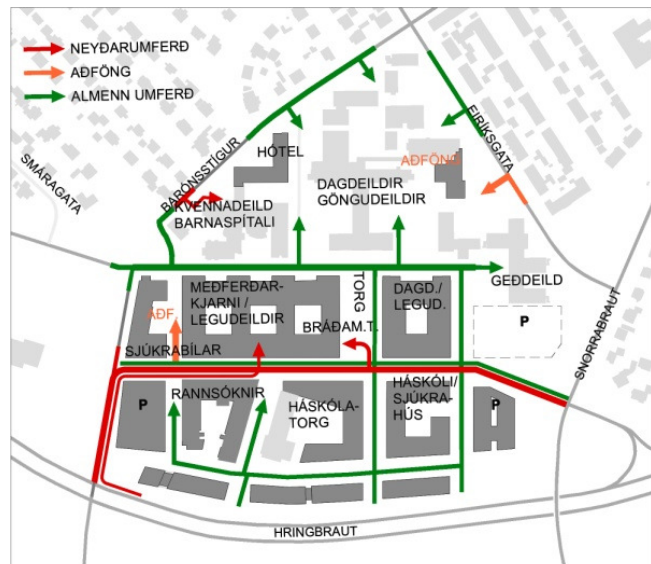
Mynd 2. Hjól, stígar og almenningsgöngur.

Gatnakerfi deiliskipulagstillögunnar byggir á hefðbundnu gatnaneti með strætum og þvergötum. Kappkostað er að umferð verði örugg, greið og skilvirk, að aðstæður fyrir hjólréiðar verði góðar og að leiðir gangandi verði öruggar og áhugaverðar. Áhersla er lögð á umferðaröryggi og hóflegan aksturshraða. Almenn er miðað við 30 km/klst hámarkshraða á skipulagssvæðinu nema fyrir neyðarumferð. Þannig verður stuðlað að sem öruggustu umhverfi fyrir alla vegfarendur. Öll mótun umhverfis miðar að því að halda umferðarhraða undir hámarkshraða, stutt er á milli tenginga og umferð töluvert. Gert er ráð fyrir að aðaltorgið nái út í efri götu með upphækkun svo umferð og aksturshraði þar verði á forsendum torgsins á því svæði. Gert er ráð fyrir að aðaltorgið muni ná út í neðri götu með upphækkun, en þar mun vera aðalbiðstöðvar almenningsvagna.

Aðgengi að spítalanum er og verður mjög gott, en spítalinn stendur á mótum tveggja mjög stórra stofnbrauta auk Snorrabrautar. Stærstu gatnatengingarnar munu verða um ljósastýrð gatnamót við Snorrabraut og við Hringbraut en einnig mun töluvert umferð koma um Snorrabraut inn á Eiríksgötu og nokkur umferð mun koma að svæðinu um Barónsstíg (mynd 3).

Umferð að skipulagssvæðinu er dreift á margar aðkomur. Núverandi tengingar við Snorrabraut og Eiríksgötu verða óbreyttar. Núverandi aðkoma frá Barónsstíg að inngangi kringlu er færð norðar. Þar er gert ráð fyrir aðkomu að sjúkrahótel, barna- og

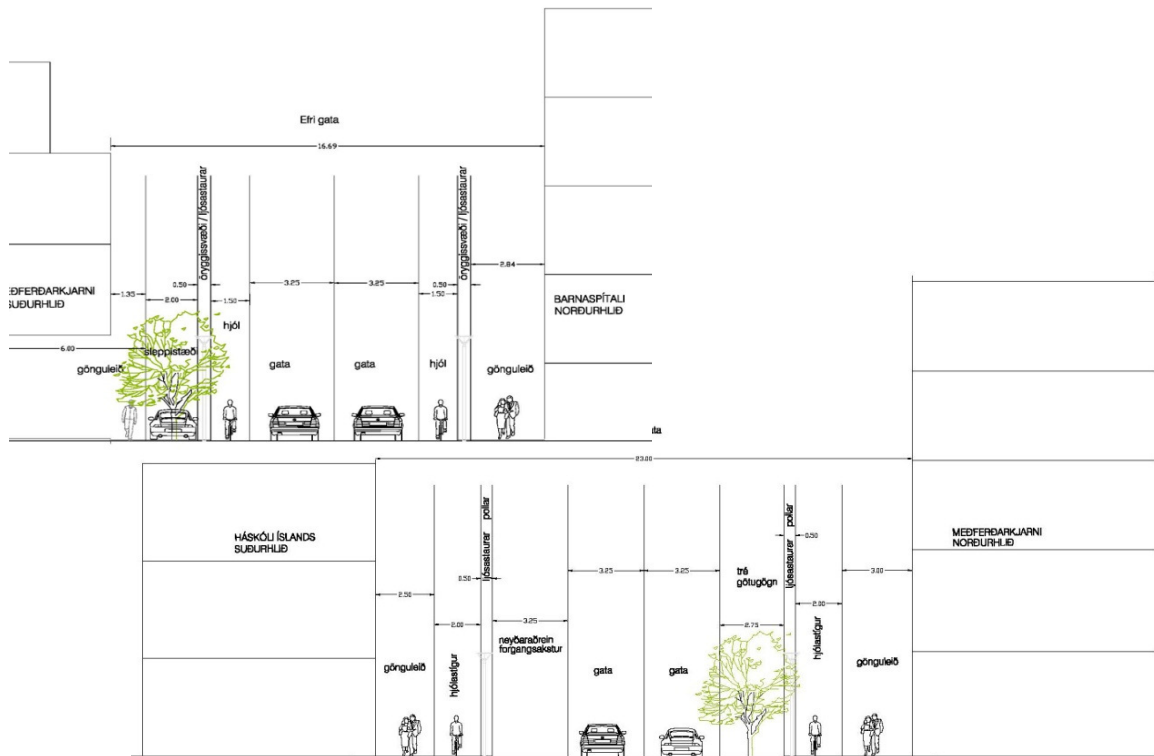
kvennadeild og göngudeildum í 1. áfanga. Aðkoma nyrst á Barónsstíg er óbreytt. Frá Eiríksgötu er gert ráð fyrir tveimur aðkomum að norðurhluta svæðisins og mun önnur þeirra einnig þjóna akstri á aðföngum og sorpi.



Mynd 3. Aðkomur (rautt - starfsmenn og neyðarakstur, grænt - almenn umferð viðskiptavina, appelsínugult - aðföng).

Nýjar megingötur leiða umferð um gatnanet svæðisins, efri gata tengist inn á Barónsstíg og neðri gata liggur milli Barónsstígs og Snorrabrautar. Gera má ráð fyrir að töluvert meiri umferð fari um neðri götuna en þá efri, þar sem að hún liggur betur við stofnbrautum. Frá neðri götu er einnig góð aðkoma að bílastæðum og í seinni áfanga munu bílastæðahús standa við götuna. Meginhugmynd skipulagsins er að háskóla- og rannsóknarstarfsemi byggist að mestu upp við neðri götuna. Efri gatan mun hinsvegar þjóna meira umferð tengdri spítalanum þar sem að aðalinngangar barna- og kvennadeildar, nýs meðferðarkjarna, dag- og göngudeilda og geðdeildar tengjast henni.

Á mynd 4 má sjá dæmi um göturými í efri og neðri götu svæðisins.



Mynd 4. Dæmi um götupversnið í efri götu og neðri götu.

Almenningssamgöngur

Landspítalinn við Hringbraut er staðsettur mjög vel gagnvart almenningssamgöngum. Í janúar 2012 óku 7 leiðir Strætó í nágrenni spítalans. Þrjár stofnleiðir nr 1, 3 og 6 en einnig leiðir 14,15,18,19. Sumar aka um Gömlu Hringbraut en aðrar fara um Snorrabraut. Fjarlægð stoppistöðva að Landspítalanum eru allar ásættanlegar en lengst er frá stoppistöðvum við Snorrabraut, ~400 m að aðalinngangi meðferðarkjarna.

Gert er ráð fyrir að þeir strætisvagnar sem núna aka um Gömlu Hringbraut aki í framtíðinni á neðri götunni í gegnum svæði Landspítalans. Gert er ráð fyrir að aðalstoppistöðin verði á mótis við aðaltorgið og aðalinnganginn í meðferðarkjarnann. Fjarlægð í stoppistöðina frá inngangi í nýjan spítala verður þannig um 50 m.

SPITAL

Neyðarbílar

Umferð neyðarbíla mun verða um neðri götuna, með aðkomu frá Snorrabraut og Barónsstíg. Tekið er frá rými í götunni fyrir viðbótar akrein sem almenningsvagnar og/eða neyðarbílar geta nýtt ef vilji er fyrir því. Rými er fyrir slíka akrein úr austri frá Barónsstíg að aðkomu neyðarbíla við neyðarmóttökuna og úr vestri frá Snorrabraut að aðaltorgi.

Þegar neyðarbílar aka úr austri (frá Snorrabraut) inn í aðkomu neyðarbíla munu þeir aka yfir hjólastíg og gönguleið. Þegar ekið er úr vestri (frá Barónsstíg) þurfa bílarnir að auki að þvera bílaumferð við akstur inn í aðkomu neyðarbíla. Að þessu þarf að huga við nánari útfærslu, til að tryggja að öryggi allra sé sem mest. Tryggja þarf að sjónlengdir allra séu fullnægjandi og að yfirsýn ökumanna neyðarbíla sé góð þegar þeir aka að og frá aðkomunni.



Mynd 5. Neyðarumferð.

Fjölgun starfsmanna, nemenda og viðskiptavina

Forsendur um fjölda starfsmanna, nemenda HÍ og gesta/viðskiptavina sjúkrahússins sem notaðar voru við dreifingu umferðar yfir daginn má sjá í töflu 4. Gert er ráð fyrir að fjöldi starfsmanna og nemenda sem komi inn á svæðið um morguninn séu um 3450 manns í fyrsta áfanga en um 3750 manns í síðari áfanga þ.e. eftir að uppbyggingu er lokið á deiliskipulagssvæðinu. Miðað við núverandi vaktaskipulag og hvenær kennsla hefst í HÍ, má gera ráð fyrir að mest umferð verði inn á svæðið á milli 7:15-8:15. Líkt og áður dreifast komur viðskiptavinir og gestir yfir daginn.

Tafla 4. Fjöldi starfsmanna (í öllum þeim starfsstöðvum sem munu vera á svæðinu), gesta og nemenda. Fjöldi þeirra sem gert er ráð fyrir að komi á svæðið á hefðbundnum dagvinnutíma.

Fjöldi	Núverandi	Fyrsti áfangi	Síðari áfangar
Landspítali, starfsmenn	1850	1700	2000
Sjúklingar/viðskiptavinir LSH	1750	2050	2400
HÍ, starfsmenn og nemendur	1300	1750	1750
Annað óráðsstað			*
Randbyggð / skrifstofuhús		**	
	4900	5500	6150

*Ekki ljóst hve margir starfsmenn verða

**Ekki ljóst hver starfsemin verður, ef skrifstofuhúsnæði gætu starfsmenn verið á bilinu 400-600

Í síðari áfanga mun skapast rými fyrir tilflutning á starfsemi LSH. Ekki er ljóst hver sú starfsemi verður sem kemur inn á svæðið til viðbótar og því ekki ljóst hve margi þeir starfsmenn verða (flokkað sem annað óráðsstað í töflu 3).

Bílastæði og hjólastæði

Í dag eru 153 hjólastæði samtals á öllum starfsstöðvum Landspítalans sem gert er ráð fyrir að verði á Hringbrautarsvæðinu, þar af eru 125 á svæðinu við Hringbraut. Engin stæði eru innandyra en einhver eru undir skyggnum við innganga bygginga. Verið er að gera 50 stæði í skýli, sem taka á í notkun á árinu 2012.

Gert er ráð fyrir mikilli aukningu á fjölda hjólastæða eftir að uppbygging hefur átt sér stað á deiliskipulagssvæðinu. Í fyrsta áfanga er gert ráð fyrir 600 hjólastæðum og í síðari áfanga munu þau vera samtals 900. Gert er ráð fyrir að meirihluti stæðanna muni vera innandyra, annað hvort í

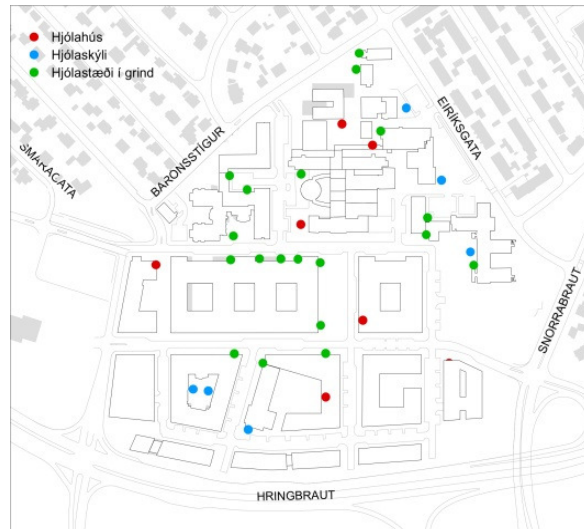
SPITAL

lokuðum húsum eða hjólaskýlum en einnig munu verða hjólagrindur við helstu innganga, þá aðallega fyrir viðskiptavinum og gesti spítalans og háskólans.

Tafla 5. Fjöldi hjólastæða eftir uppbyggingu.

Yfirlit hjólastæði	yfir	Fyrsti áfangi - fjöldi	Síðari áfangar – fjöldi
Hjólahús		350	500
Hjólaskýli		110	200
Hjólagrind		140	200
Alls		600	900

Núverandi bílastæði á deiliskipulagssvæðinu eru skv. talningu um 1140. Þetta eru þau stæði sem tilheyra Landspítalanum og Læknagarði en í raun nýta starfsmenn, nemendur og sjúklingar mun fleiri stæði í nágrenninu skv. upplýsingum frá Landspítalanum. Í Fossvogi eru í dag rúmlega 560 bílastæði.



Mynd 6. Staðsetning hjólastæða á uppbyggðu svæði

Í dag er stór hluti stæðanna við Hringbraut og í Fossvogi gjaldfrjálst en jafnframt eru á svæðinu stæði sem eru gjaldskyld og eru þau hugsuð fyrir gesti og sjúklinga. Gjaldskyld bílastæði á þessum tveimur stöðum eru í dag samtals um 240 talsins.

Talið er að í dag sé nýting á öllum bílastæðum Landspítalans á milli 90-95% á milli 8 og 16. Þessi háa nýting, ásamt gjaldtöku að hluta á svæðinu, leiðir til þess að starfsmenn nota einnig stæði sem eru utan deiliskipulagssvæðisins. Talið er að samtals sé verið að nota allt að 2000 stæði í dag við öll þau hús sem munu verða með starfsemi á Hringbrautarsvæðinu í framtíðinni.

Í fyrsta áfanga uppbyggingar er gert ráð fyrir að það verði um 1600 stæði á svæði Landspítalans sem munu tilheyra starfsemi LSH og heilbrigðisvísindasviðs HÍ. Þar af verða 565 bílastæði í bílastæðahúsi á suðvesturhorni svæðisins. Önnur bílastæði (1035 talsins) munu vera ofanjarðar. Gert er ráð fyrir að gerð verði 150 bílastæði fyrir randbyggð sem áætlað er að komi í 1. áfanga. Þar er gert ráð fyrir 112 bílastæðum í bílakjöllurum undir byggingunum og 38 bílastæðum á yfirborði. Í síðari áfanga er gert ráð fyrir um 2000 bílastæðum, sem munu tengjast starfsemi LSH og heilbrigðisvísindasviðs HÍ, og munu langflest stæði verða í bílastæðahúsum. Bílastæðahús verður á suðaustur hluta svæðisins en einnig mun rísa samblanda af bílastæðahúsi og atvinnuhúsi ofan á neðanjarðar stæðunum á suðvestur hluta svæðisins. Bílastæði verða neðanjarðar sunnan núverandi geðdeildar í tengslum við bílastæðahús á suðaustur horni lóðar. Önnur bílastæði verða í göturýmum og á minni bílplönunum og munu þau fyrst og fremst vera ætluð viðskiptavinum en þó munu viðskiptavinir og gestir einnig fá aðgang að bílastæðum í bílastæðahúsum.

Við innganga spítalans verður gert ráð fyrir skammtíamastæðum. Skammtíamastæði bráðamóttöku verða á neðri hluta aðaltorgsins í nánnum tengslum við inngang. Gert er ráð fyrir að bílastæðin verði með gjaldskyldu og aðgangsstýringu og þannig verði tryggt að sjúklingar og gestir eigi möguleika á að fá stæði þegar þeir koma. Með stýringu verði haft áhrif á það hvaða bílastæði verði fyrir starfsmenn og hvaða stæði verði fyrir sjúklinga og gesti.

Tafla 6. Fjöldi bílastæða eftir uppbyggingu. Í dag er áætlað notuð séu allt að 2000 stæði samtals við þær byggingar sem hýsa starfsemi Landsspítalans sem gert er ráð fyrir að flytjist að Hringbraut, að meðtöldum bílastæðum við Læknagarð (ekki eru meðtalin bílastæði sem nemendur nýta í dag við aðrar byggingar t.d. við Haga og byggingar HÍ á háskólasvæðinu).

Yfirlit yfir bílastæði	Fyrsti áfangi - fjöldi	Síðari áfangar - fjöldi
Á bílplönnum	1035	500
Í bílageymslu vestur	565	565
Í bílageymslu austur		600
Í geymslu sunnan geðdeildar		335
Alls	1600	2000
Randbyggð (1. áfangi)	150	150

Í fyrsta áfanga mun verða 1 stæði á hverja 106 m² af starfsemi sem tengist LSH og HÍ og í öðrum áfanga mun verða 1 stæði á hverja 111 m² af starfsemi LSH og HÍ. Áætluð eru 1 stæði á hverja 100 m² í randbyggðinni.

Að loknum 1. áfanga mun verða allt að 1600 bílastæði, fyrir starfsemi LSH og HÍ, og má ætla að frá því sem er í dag muni bílastæðum fækka um allt að 400 m.v. þann fjölda sem talið er að starfsmenn og viðskiptavinir eru að nota í dag. Í síðari áfanga mun bílastæðum aðeins fjölga um 400 en gera má ráð fyrir að starfsemin muni hafi vaxið töluvert og komum viðskiptavina LSH, starfsmanna og nemenda hafi fjölgað að lágmarki um 600 á dag. Miðað við þetta er ljóst að ferðavenjur starfsmanna og nemenda þurfa að breytast frá því sem þær eru nú. Vegna þessa er almenningssamgöngum og hjólreiðum gert hátt undir höfði í deiliskipulaginu og er allt kapp lagt á það að auka hlut þessara ferðamáta í samgöngum starfsmanna og nemenda á svæðinu. Gert er ráð fyrir að í öllum nýjum byggingum verði sturtu- og búningssklefar sem starfsmenn og nemendur geta nýtt sér. Vel staðsettar biðstöðvar almenningssamgangna, sturtur og aðstaða til að hafa fataskipti, góð og örygg hjólastæði og gott framboð á góðum göngu- og hjólaleiðum inni á svæðinu munu ýta undir að markmið LSH og HÍ í samgöngumálum náist. Auk þess hefur Reykjavíkurborg og Innanríkisráðuneytið sett fram áætlanir sem munu ýta undir að hægt verði að hafa áhrif á val á ferðamáta.

Umferð

Í dag er umferð nokkuð mikil á helstu stofnleiðum í nágrenni spítalans. Þó er talið svigrúm til einhvern aukninga.

Eftir að starfsemi hefur færst frá Fossvogi, Ármúla og Snorrabraut yfir í nýjan Landspítala má gera ráð fyrir að bílferðum fjölgi um 2.000 inn á svæðið. Einnig fjölga ferðum inn á svæðið þegar heilbrigðisvísindasvið HÍ vex á svæðinu, en þessar ferðir fara nú þegar að miklum hluta um nálægar stofnbrautir á leið vestur í HÍ. Helsti álagstími árdegis á nálægum stofnbrautum er milli klukkan 8:00 og 9:00. Eins og áður hefur komið fram eru flestir starfsmenn mættir til vinnu á þeim tíma og bætast því ekki við álagstoppinn á stofnbrautunum. Síðdegis mun aukning umferðar vegna starfsmanna hafa meiri áhrif á álagstímanum. Gestir og sjúklingar dreifast jafnara yfir daginn og hafa því minni áhrif á álagstoppinn árdegis. Í fyrsta áfanga mun til viðbótar við þetta bætast við umferð vegna randbyggðar. Óvíst er hvaða starfsemi mun vera í þeim byggingunum en það getur haft áhrif á umferðarsköpun. Áætlað er að bílferðum geti fjölgað um 1.500 inn á svæðið vegna þessa.

Samkvæmt fyrirhuguðu byggingamagni má ætla að ferðum til og frá svæðinu fjölgi um allt að 13.500 ferðir á sólarhring eftir að síðari áfangi hefur verið byggður. Þessar tölur miðast við ferðavenjur sem tíðkast í dag.

Umferð á milli allra þeirra starfsstöðva sem munu sameinast á Hringbrautarsvæðinu er í dag töluverð. Undir þetta fellur flutningur á sjúklingum á milli staða, ferðir starfsmanna ásamt tilflutningi á vörum og sýnum. Áætlað er að þessar ferðir séu nálægt 20 þúsund á ári en þeim mun fækka mjög mikið eftir sameiningu Landsspítalans á einn stað.

SPITAL

Þar sem fjöldi bílastæða er takmarkaður er líklegt að ekki allir sem þess óska fái stæði og munu því ferðavenjur þurfa að breytast og þá einna helst hjá starfsmönnum LSH og starfsmönnum og nemendum HÍ. Samkvæmt samgöngukönnun Landspítalans frá árinu 2011 er vilji hjá mörgum starfsmönnum, sem koma með einkabíl til vinnu, að breyta um samgöngumáta.

Reykjavíkurborg hefur sett sér það markmið í samgöngustefnu sinni að auka hlut vistvænni samgöngumáta í borginni. Landspítalinn og Háskóli Íslands hafa unnið að gerð umhverfis og samgöngustefnu en með virkri samgöngustefnu má draga úr umferð einkabíla og auka notkun annarra ferðamáta. Þannig má draga úr aukinni umferð bíla inn á svæðið.

Erfitt er að spá fyrir um hvernig fólk breytir hegðun sinni þegar kemur að samgöngum. Takmörkun á fjölda bílastæða getur bæði leitt til þess að fólk velji sér vistvænni samgöngumáta og að starfsmönnum sé skutlað í vinnuna af utanaðkomandi aðila sem þá skapar jafn margar ferðir, ef ekki fleiri, á gatnakerfinu. Við greiningu á umferð bíla með tilkomu fyrsta áfangi var því gert ráð fyrir sama ferðamynstri og er í dag, þó að það sé vilji LSH og HÍ að draga úr notkun einkabílsins og að allar aðstæður á svæðinu yti undir slíkt. Að auki er gert ráð fyrir uppbyggingu á nálægum svæðum í borginni eins og í Vísindagörðum, á Hlíðarendasvæði ásamt meiri uppbyggingu á svæði HR. Þar sem að ekki er gert ráð fyrir neinum breytingum á gatnakerfinu, eins og fjölgun akreina eða nýjum tengingum, mun afkastageta stofnbrautanna í nágrenni spítalans vera takmarkandi þáttur þegar kemur að umferðaraukningu á svæðinu. Í mati á umferðaraukningu á stofnbrautunum m.v. fullbyggt spítalassvæði var það því afkastageta gatna utan svæðisins sem var takmarkandi þáttur.

Í töflu 7 má sjá samantekt á áætlaðri umferðaraukningu eftir fyrsta og síðari áfanga. Fyrsti dálkurinn í töflunni sýnir áætlaða umferð árið 2017 án umferðaraukningar vegna uppbyggingar deiliskipulagsins. Umferðin var metin út frá núverandi umferð að viðbættri umferð frá Hlíðarendasvæði (um 21.600 m²), fullbyggðu svæði HR (um 21.300 m²) og Vísindagörðum (áætlað tæplega 9.000 m²).

Tafla 7. Umferðarmagn (ÁDU) á gatnakerfi umhverfis deiliskipulagsvæðið. Áætluð umferð árið 2017 áætluð út frá umferðartalningum og mati á uppbyggingu í Vísindagörðum, á Hlíðarendasvæði og svæði HR.

Götukaflar	2017 án uppbyggingar Landspítalans [ökutæki/sólarh.]	1.áfangi nýja Landspítalans árið 2017 [ökutæki/sólarh.]	Síðari áfangi árið 2030 [ökutæki/sólarh.]
Hringbraut vestan Barónstígs	58.900	60.500	67.000
Hringbraut milli Barónstígs og Bústaðavegar/Snorrabrautar	58.500	64.000	67.000
Miklabraut austan Bústaðavegar/Snorrabrautar	59.900	67.000	67.000
Bústaðavegur sunnan gömlu Hringbrautar	34.800	38.600	41.100
Snorrabraut norðan gömlu Hringbrautar	25.700	27.600	30.200
Gamla Hringbraut vestan Barónstígs	8.500	3.000	3.000

Gert er ráð fyrir minni umferð á Gömlu Hringbraut vestan Barónstígs eftir uppbyggingu á spítalassvæðinu. Í dag er töluverður gegnumakstur á götunni sem mun minnka eftir að svæðið byggist upp og gatnakerfið breytist.

Í vinnu við endurskoðun Aðalskipulags Reykjavíkur hefur verið sett fram framtíðarsýn og leiðarljós sem gerir ráð fyrir minna hlutfalli þeirra sem aka til vinnu í einkabíl en aukningu á hlutfalli þeirra sem hjóla, ganga, eða nota almenningssamgöngur. Fram til ársins 2030 er gert ráð fyrir að hlutfall ferðamáta þeirra sem ferðast með einkabíl af öllum ferðamátum fari úr því að vera 75% í 58% sem er ríflega 20% minnkun. Ef þessar forsendur ganga eftir mun áætlun um umferð skv. töflu 7 að öllum líkindum verða lægri.

Afköst gatna

Umferð á annatímum árdegis og síðdegis í fyrsta áfanga var greind sérstaklega. Þetta var gert til að finna út hvar vandamál geta skapast svo að hægt væri að haga útfærslu gatna á sem bestan hátt. Gert er ráð fyrir að umferðin verði mest á neðri götunni og var sú gata því skoðuð sérstaklega. Einnig var aðgangsstýring að bílastæðahúsum skoðuð og þá einna helst hvort að biðraðir myndu skapast við húsin og hafa áhrif út í götu. Frá spítalanum fengust upplýsingar um innstimplitíma starfsmanna og voru þær upplýsingar notaðar til að herma tímadreifingu starfsmanna inn á svæðið.

Gerð var umferðarhermun á umferð á álagstíma árdegis og síðdegis eftir uppbyggingu 1. áfanga. Mesta bílastæðaframboð er á útjöðrum svæðisins þannig að umferð starfsmanna, sem er stærsti hluti umferðarinnar, á ekki erindi langt inn á svæðið. Gert er ráð fyrir að öll bílastæði á svæðinu verði gjaldskyld. Þar sem margir starfsmenn eru að koma og fara á sama tíma skiptir miklu máli að aðgangsstýring að bílastæðum starfsmanna sé góð og hafi sem minnst truflandi áhrif á akstur og að biðraðir myndir síður. Umferð á svæðinu mun ganga nokkuð vel fyrir sig en þar sem umferð að og frá svæðinu kemur á mjög skömmum tíma myndast álagspunktur við bílastæðin.

Árdegis geta biðraðir myndast á Snorrabraut við gatnamótin við neðri götu. Þar sem stutt er á milli gatnamótanna og tengingar Snorrabrautar við Eiríksgötu mun biðröð á Snorrabraut valda töf og biðröð á Eiríksgötu. Í dag er umferð á Eiríksgötu þung árdegis og spilar þar inn í umferð til og frá spítalanum ásamt umferð til Tækniskólans. Umferð mun verða áfram þung á Eiríksgötu og geta langar raðir myndast syðst á götunni. Síðdegis mun verða mikil umferð frá bílastæðahúsum og bílaplönnum og getur starfsfólk lent í bið áður en það kemst út af svæðinu. Biðraðir munu myndast á gatnamótum neðri götu við Snorrabraut og við Barónsstíg en á báðum gatnamótum munu verða vinstribeygjuvasar til að liðka fyrir umferð. Einnig er gert ráð fyrir vinstribeygjuvasa á neðri götunni á gatnamótunum niður að austara bílastæðahúsi.

Flestir starfsmenn koma á fremur skömmum tíma og koma þeir flestir áður en álagið verður sem mest á stofnbrautarkerfinu vegna annarrar umferðar. Nemendur koma síðar, innan hefðbundins álagstíma á stofnbrautarkerfinu. Vegna þessa verður minni breyting á umferð á stofnbrautarkerfinu en ætla mætti árdegis. Síðdegis mun aukning umferðar hafa meiri áhrif á umferð á stofnbrautarkerfinu.

Lokaorð

Með flutningi á starfsemi og uppbyggingu á deiliskipulagssvæðinu mun ferðum fólks til og frá svæðinu fjölga frá því sem nú er. Við skipulag svæðisins hefur verið miðað við að aðgengi viðskiptavina að þjónustu sem þar verður sé gott. Gönguleiðir eru meðfram öllum götum og víða þveranir yfir götur en miðað er við að umferðarhraði á götum verði einungis 30 km/klst til að auka öryggi gangandi vegfarenda.

Gert er ráð fyrir hjólastígum og hjólareinum í götum en einnig er gert ráð fyrir hjóla- og göngustíg í útjaðri svæðisins sunnan uppbyggingar. Hjólaleiðir tengjast þeim hjólaleiðum sem í dag tengja svæðið hjólastígakerfi borgarinnar.

Tengsl við almenningssamgöngur eru góð, margar leiðir aka um svæðið og biðstöðvar verða staðsettar miðsvæðis nálægt inngöngum að fjölmönnum starfsstöðvum.

Í fyrsta áfanga er gert ráð fyrir bílakjallara neðanjarðar á suðvestur horni svæðisins og í seinni áfanga er gert ráð fyrir tveimur bílastæðahúsum. Stýra þarf aðgengi að bílastæðum til að tryggja framboð af bílastæðum fyrir viðskiptavini. Best er að gera það með gjaldtöku og aðgangstýringu. Huga þarf að útfærslu gjaldtöku við hönnun m.t.t. afkasta þar sem mjög margir starfsmenn koma á stuttum tíma til vinnu og fara á svipuðum tíma.

Hjólastæði verða bæði utan- og innandyr. Gert er ráð fyrir hjólastæðum utan við byggingar fyrir viðskiptavini en auk þess verða hjólastæði inn í byggingum og í hjólaskýlum fyrir starfsmenn og nemendur.

Bílaumferð innan svæðisins mun verða þó nokkur í neðri götunni en minni annarsstaðar. Umferð neyðarbíla mun verða í neðri götunni auk þess að þar verða almenningsvagnar. Þar eru einnig helstu aðkomur að bílastæðahúsum og bílaplönnum.

Landspítalinn og Háskóli Íslands hafa sett sér umhverfis- og samgöngustefnu og er þar m.a. talað um að auka hlut umhverfisvænni ferðamáta hjá starfsmönnum og nemendum. Skipulag svæðisins miðar allt að því að styðja við þá stefnu. Er það allt frá því að gera umhverfisvænum ferðamátum hátt undir höfði til þess að takmarka aðgengi að bílastæðum.

Með virkri samgöngustefnu mun vera hægt að draga úr aukningu umferðar einkabíla vegna uppbyggingar á svæðinu, en aukin umferð einkabíla inn á svæðið mun þyngja umferð á stofnbrautum umhverfis deiliskipulagssvæðið.

Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu
Páll Guðjónsson
Hamraborg 9
200 Kópavogi

Reykjavík, 21. júní 2012

Tilvísun: 2011020045 /

Efni: Tillaga að breytingu á Svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 2001-2024, niðurfelling Holtsganga og breyting á byggingarmagni á byggðasvæði nr. 5 í Reykjavík

Vísað er til erindis Samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, dags. 8. júní 2012, þar sem tillaga að breytingu á Svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 2001-2024 er send Skipulagsstofnun til athugunar samkvæmt 3. mgr. 23. gr. skipulagslaga nr. 123/2010. Tillagan var samþykkt í svæðisskipulagsnefnd þann 27. apríl 2012 til auglýsingar samkvæmt 1. mgr. 27. gr. skipulagslaga og send, í samræmi við 3. mgr. 23 gr. sömu laga, sveitarfélögunum til samþykktar fyrir auglýsingu. Öll sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu samþykktu að auglýsa tillöguna sbr. t.d. bréf Garðabæjar dags. 22. mars 2012.

Skipulagstillagan er sett fram á uppdrætti dags. í maí 2012 sem sýnir hluta af þéttbýlisuppdrætti svæðisskipulagsins í mkv. 1:30.000 fyrir og eftir breytingu og töflu 3.2 úr greinargerð sem sýnir breytingu á stærð atvinnuhúsnæðis á byggðasvæðum í m² 1998-2024, fyrir og eftir breytingu. Greinargerð ásamt umhverfisskýrslu er í sér hefti dags. í maí 2012.

Breytingartillagan er tvíþætt og felst annars vegar í að fella út áform um stofnbraut (Holtsgöng) innan Reykjavíkur og hins vegar að breyta byggingarmagni á byggðasvæði nr. 5, sbr. töflu 3.2 í greinargerð, þannig að heildarstærð húsnæðis fyrir verslun og þjónustu minnkar úr 125.000 m² í 60.000 m² en heildarstærð sérhæfðra bygginga eykst úr 47.000 m² í 150.000 m².

Skipulagsstofnun fékk lýsingu til umsagnar og gerði ekki athugasemdir við hana sbr. bréf stofnunarinnar dags. 3. mars 2011.

Með erindinu bárust umsagnir um lýsingu frá eftirtöldum aðilum: Hafnarfjarðarbæ dags. 2. mars 2011, Mosfellsbæ dags. 10. mars 2011, Garðabæ dags. 22. mars 2011, Vegagerðinni dags. 2. mars 2011, Umhverfisstofnun dags. 19. maí 2011 og Flugmálastjórn Íslands dags. 11. mars 2011. Engar athugasemdir eru gerðar við lýsinguna en Flugmálastjórn Íslands leggur áherslu á að tekið verði tillit til skipulagsreglna Reykjavíkurflugvallar um flugöryggi. Ekki er hægt að ráða af gögnum hvort Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu hafi tekið afstöðu til ábendinga Flugmálastjórnar og hvort bæta þurfi viðkomandi ákvæðum við greinargerð með í svæðis- og aðalskipulagsbreytingunni.

Svæðisskipulagstillagan var kynnt á opnum fundi þann 29. mars 2012.

Vegna texta í greinargerð á breytingaruppdrætti minnir Skipulagsstofnun á ákvæði 4. mgr. 21. gr og 5. mgr. 12. gr. skipulagslaga um að í svæðisskipulagi þarf að gera grein fyrir umhverfisáhrifum skipulagstillögunnar í heild þó svo ekki sé einungis um að ræða framkvæmdir sem falla undir lög um mat á umhverfisáhrifum.

Á bls. 14 kemur fram að niðurfelling Holtsganga muni hafa óveruleg áhrif á umferð á höfuðborgarsvæðinu og miðborgarsvæðinu. Á korti á bls. 12 kemur fram að umferð eykst á mörgum götum á

Skólavörðuholti verði Holtsgöng felld niður. Í umhverfismati breytingarinnar í svæðis- og/eða aðalskipulagi þarf að gera grein fyrir því hvort grípa þurfi til mótvægisáðgerða vegna þessa í einhverjum gatnanna.

Á bls. 6 og 7 kemur fram að auka þurfi byggingarmagn sérhæfðs húsnæðis um 100.000 m². Á móti verði flatarmál verslunar- og þjónustuhúsnæði minnkað um 65.000 m². Nettóstækkun húsnæðis á byggðasvæði 5 verði því 38.000 m². Skipulagsstofnun telur að gera þurfi betur grein fyrir þessum breytingum, einkum því hvar verði dregið úr uppbyggingu verslunar- og þjónustuhúsnæðis um 65.000 m².

Vegna undirritunartexta á breytingarupprættinum bendir Skipulagsstofnun á að skv. skipulagslögum skal Skipulagsstofnun staðfesta svæðisskipulagsbreytinguna að auglýsingartíma loknum, sbr. 4. mgr. 25. gr. skipulagslaga.

Skipulagsstofnun hefur farið yfir framlögð gögn og gerir ekki athugasemd við að skipulagstillagan verði auglýst skv. 24. gr. skipulagslaga, þegar tekið hefur verið tillit til ofangreindra ábendinga. Að öðrum kosti ber sveitarstjórn að birta athugasemdir Skipulagsstofnunar með tillögunni á auglýsingartíma. Í auglýsingu skipulagstillögunnar skal þá koma fram að tillagan liggja frammi ásamt athugasemdum Skipulagsstofnunar við hana.

Skipulagsstofnun vekur athygli á 1. mgr. 24. gr. skipulagslaga, þar sem sett er skilyrði um birtingu auglýsingar í Lögbirtingablaðinu, dagblaði á landsvísu og á netinu. Í auglýsingu þarf að koma fram að umhverfisskýrsla fylgi svæðisskipulagstillögunni og á hvaða netsíðum hægt sé að nálgast skipulagsgögnin. Senda þarf Skipulagsstofnun lagfærð gögn, og í réttum mælikvarða, til upphengingar á auglýsingartíma.

Skipulagsstofnun minnir á að senda þarf skipulagsgögn til Umhverfisstofnunar og eftir atvikum til annarra samráðsaðila, sbr. 3. og 4. mgr. 7. gr. laga um umhverfismat áætlana nr. 105/2006, og gefa þeim kost á að koma á framfæri athugasemdum sínum varðandi umhverfisáhrif áætlunarinnar.

Við endanlega samþykkt skipulagsáætlunarinnar þarf að liggja fyrir greinargerð svæðisskipulagsnefndar um hvernig umhverfissjónarmið hafa verið felld inn í áætlunina og hvernig höfð hefur verið hliðsjón af umhverfisskýrslu og athugasemdum sem bárust á kynningartíma sbr. 9. gr. laga um umhverfismat áætlana. Greinargerð og samantekt umhverfisskýrslu þurfa að koma fram í skipulagsgreinargerð.


Ólafur Brynjar Halldórsson.