



MANNVIT

SAMGÖNGUMIÐSTÖÐ OG ÖNNUR BYGGÐ Á U-REIT

KEPPNISLÝSING - DRÖG TIL DÓMNEFNDAR



STARFSHÓPUR REYKJAVÍKURBORGAR OG STRÆTÓ BS.

OKTÓBER 2019

REYKJAVÍKURBORG
SKRIFSTOFA EIGNA OG ATVINNUPRÓUNAR

Efnisyfirlit

1. Til dómnefndar	1
2. Inngangur	2
2.1 Útbjóðandi, verkheiti og lýsing í stuttu máli	2
2.2 Forsaga	2
2.3 Markmið Reykjavíkurborgar með samkeppni	2
2.4 Afmörkun keppnissvæðis	3
2.5 Skipulagsmál	4
2.5.1 Svæðisskipulag Höfuðborgarsvæðisins	4
2.5.2 Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030	5
2.5.3 Deiliskipulag	5
3. Núverandi aðstæður	6
3.1 Staðhættir og sagan	6
3.2 Byggingareitir	6
3.3 Byggingar	6
3.4 Jarðvegsaðstæður	6
3.5 Vatnsbúskapur	6
3.6 Fornleifar	6
3.7 Náttúru- og veðurfar	7
4. Verkefnið	8
4.1 Megin markmið samkeppni sem gera skal grein fyrir	8
4.1.1 Flæði gangandi og hjólandi	8
4.1.2 Flæði ökutækja að/frá U-reit	9
4.1.3 Samgöngumiðstöð á U-reit	9
4.1.4 Samgöngumiðstöð – aðstaða utandyra	10
4.1.5 Samgöngumiðstöð – aðstaða innandyra	11
4.2 Aðrar áherslur, kvaðir, sem gera þarf grein fyrir	13
4.2.1 Samræmi við markmið Aðalskipulags Reykjavíkur 2010 – 2030	13
4.2.2 Samkomulag um lóðir og skipulagsmál í tengslum við framtíðaruppbyggingu LSH og Hí norðan Hringbrautar	13
4.2.3 Flugvöllur í Vatnsmýri	13
4.2.4 Byggingar	15
4.2.5 Vesturendi U-reits	15
4.2.6 Lest milli Reykjavíkur og alþjóðaflugvallar	15
4.2.7 Fornleifar	16

4.2.8	Tilkynning framkvæmdar til Skipulagsstofnunar	16
4.2.9	Spennistöðvar	16
5.	Tæknileg tilhögun samkeppninnar	17
5.1	Tilhögun samkeppni	17
5.2	Sjónarmið dómnefndar	17
5.3	Greiðslur og verðlaun	17
5.4	Tungumál	17
5.5	Þátttökuréttur	18
5.6	Afhending keppnisgagna – þátttökugjald	18
5.7	Keppnisgögn	18
5.8	Keppnistillögur	19
5.9	Fyrirspurnir	19
5.10	Lykildagsetningar	19
5.11	Skilafrestur, merking og afhending tillagna	19
5.12	Dómnefnd, ritari dómnefndar og ráðgjafar	20
5.13	Trúnaðarmaður	20
5.14	Úrslit	20
5.15	Sýning	21
5.16	Varðveisla keppnistillagna	21
5.17	Hagnýting keppnistillagna	21
5.18	Samþykki keppnislýsingar	21

1. Til dómnefndar

Borgarráð samþykkti þann 7. sept. 2017 að stofna starfshóp Reykjavíkurborgar og Strætó bs. til að undirbúa samkeppni um deiliskipulag og þróun samgöngumiðstöðvar og annarrar byggðar á U-reit. Í starfshópnum sátu fulltrúar skrifstofu eigna- og atvinnuþróunar, skipulagsfulltrúa, samgöngustjóra og Strætó bs. Með hópnum störfuðu ráðgjafar frá Mannviti. Starfshópnum var gert að rýna gögn sem voru til frá fyrri vinnu við undirbúning samkeppni ásamt því að uppfæra og bæta við nýjum upplýsingum sem komið hafa fram á undanförunum misserum. Þá skyldi starfshópurinn greina áhrif Borgarlínu á verkefnið og leiðakerfi Strætó, tengingu Borgarlínu við samgöngumiðstöð, tækifæri ferðaþjónustunnar í væntanlegri samgöngumiðstöð og fleira. Lagt er til að haldnar verði tvær samkeppnir. Í fyrri keppninni verði keppt um útfærslu á deiliskipulagi alls reitsins, en í seinni keppninni verði haldin hönnunarsamkeppni um samgöngumiðstöðina sjálfa og fyrirkomulag nánasta umhverfis hennar. Hér er einungis gert ráð fyrir að skipa dómnefnd fyrir skipulagssamkeppnina en ákvörðun verði tekin á síðari stigum varðandi hönnunarsamkeppni á sjálfri samgöngumiðstöðinni. Gert er ráð fyrir að dómnefnd gangi endanlega frá samkeppnislýsingu sem starfshópur Reykjavíkurborgar og Strætó bs. hefur lagt drög að.

Hér á eftir eru drögin að samkeppnislýsingu sem starfshópurinn hefur unnið. Næsta skref í verkefninu er skipan dómnefndar sem vinnur verkefnið áfram og stendur að samkeppni. Gert er ráð fyrir að keppnislýsingin verði vandlega yfirfarin af dómnefnd keppninnar og uppfærð eins og þörf krefur áður en keppnin verður auglýst. Mikilvægt er að tryggja þátttöku sem flestra í samkeppni og að þau atriði sem dæma á eftir verði skýrt sett fram í endanlegri keppnislýsingu.

Dómnefndin þarf að vinna framhaldið í samráði við Reykjavíkurborg, Arkitektafélag Íslands og stýrihóp um vinnu deiliskipulagsins sem skipaður er fulltrúum Reykjavíkurborgar og ríkisins (sjá nánar í kafla 4.2.2).

Á þessu stigi eru nokkur atriði sem sérstaklega þarf að huga að í áframhaldandi vinnu.

- Gert er ráð fyrir Borgarlínu á reitnum í framtíðinni. Starfshópurinn hefur unnið frummat á áhrifum Borgarlínu á reitnum, en verði frekari niðurstöður úr frumskoðunum á Borgarlínu komnar áður en samkeppni um U-reit verður auglýst þarf að uppfæra keppnislýsingu.
- Á árinu 2018 munu framkvæmdir við LSH reit hefjast og er áætlað að þær muni vara í 7 ár, eða til ársins 2025. Framkvæmdirnar verða áfangaskiptar og mismunandi eftir áföngum hvernig aðgengi verður um Barónsstíg á svæðinu milli U-reits og B-reits. Verði komnar fram nákvæmari eða breyttar framkvæmdaáætlanir áður en samkeppni um U-reit verður auglýst þarf að uppfæra keppnislýsingu.
- Gera þarf ráð fyrir þeim möguleika til framtíðar að tengja lest milli alþjóðaflugvallar og Reykjavíkur við samgöngumiðstöð. Verði frekari niðurstöður úr athugun á fluglest komnar áður en samkeppni um U-reit verður auglýst þarf að uppfæra keppnislýsingu.
- Fyrirséð er að magntölur vegna skipulags útisvæða og fjölda fólks sem fer um samgöngumiðstöð, sem flestar voru áætlaðar á frumstigi, munu taka breytingum þegar verkefnið þróast áfram. Ekki er ólíklegt að einhverjar af tölunum verði uppfærðar fyrir vinnslu deiliskipulags og hönnun byggingar og athafnasvæðis.

Til að tryggja góða samfellu í verkefninu er gert ráð fyrir að hluti þeirra sem hafa skipað vinnuhóp Reykjavíkurborgar og Strætó bs. verði fulltrúar þeirra aðila í dómnefndinni.

Fyrir hönd vinnuhópsins,

Óli Örn Eiríksson, formaður.

Reykjavíkurborg - Skrifstofa eigna- og atvinnuþróunar.

2. Inngangur

2.1 Útbjóðandi, verkheiti og lýsing í stuttu máli

Reykjavíkurborg efnir til samkeppni um skipulag á svokölluðum Umferðarmiðstöðvarreit (hér nefnt U – reit). Samkeppnin felur í sér útfærslu á skipulagi lykil samgöngumiðstöðvar í Reykjavík, aðliggjandi samgöngukerfa auk nýrrar blandaðrar byggðar. Með nýrri samgöngumiðstöð er ætlunin að bjóða upp á hágæða aðstöðu fyrir farþega Strætó, Borgarlínu og rútufarþega til/frá Reykjavík. Í nýrri byggð verður gert ráð fyrir blandaðri byggð íbúða, skrifstofa og þjónustu við Háskóla Íslands og Landspítala Háskólasjúkrahús. Byggðin á að geta þróast og stækkað í framtíðinni þegar ný staðsetning finnst fyrir flugvöll í Vatnsmýri.

Eftir að skipulagstillaga hefur orðið fyrir valinu og skipulagsvinna hefur hafist verður boðað til sérstakrar hönnunarsamkeppni um nýja samgöngumiðstöð á grundvelli skipulagssamkeppninnar.

2.2 Forsaga

Í mars 2012 var undirritað samkomulag á milli Reykjavíkurborgar og ríkisins um lóðir og skipulagsmál í tengslum við framtíðaruppbyggingu Landspítala og Háskóla Íslands norðan Hringbrautar. Hluti þessa samkomulags fjallar um endurskoðun á skipulagi U-reits (5. grein, sjá fylgigögn). Í samkomulaginu er kveðið á um stofnun stýrihóps um vinnslu deiliskipulags sem skipaður er fulltrúum Reykjavíkurborgar, nokkurra ráðuneyta, LSH og HÍ. Hópurinn mun fá samkeppnislýsinguna til umfjöllunar og koma að vinnu deiliskipulagsins sem hefst í kjölfar samkeppninnar. Samkomulagið er grundvöllur skipulagsvinnunnar, sjá kafla 4.2.2.

Stofnaður var vinnuhópur Reykjavíkurborgar og Strætó bs. um þróun samgöngumiðstöðvar og nánasta umhverfis. Sá vinnuhópur skilaði skýrslu í febrúar 2013 og drögum að keppnislýsingu. Þið varð á verkefninu sem varð til þess að á ný var stofnaður starfshópur í september 2017 til að rýna gögn sem voru til frá fyrri vinnu við undirbúning samkeppni ásamt því að uppfæra og bæta við nýjum upplýsingum sem komið hafa fram á undanförunum misserum, sér í lagi um áhrif Borgarlínu og ferðaþjónustunnar. Skýrsla starfshópsins frá október 2019 er hluti keppnisgagna.

2.3 Markmið Reykjavíkurborgar með samkeppni

Reykjavíkurborg hefur þá framtíðarsýn að á U–reit við Hringbraut rísi samgöngumiðað skipulag og samgöngumiðstöð; skiptistöð almenningsgangna og tengipunktur almenningsgangna út fyrir höfuðborgarsvæðið. U-reitur er í nágrenni stærstu og fjölmennustu vinnustaða landsins og miðborgar Reykjavíkur. Þar gefst því einstakt tækifæri til að flétta saman almenningsgangur, hjólreiðar og aðra vistvæna samgöngumáta.

Mikilvægt er að göngu- og hjólaleiðir að og frá miðstöðinni verði mjög góðar og öll hönnun gefi skýr skilaboð um að þessir ferðamátar séu í fyrsta forgangi um svæðið og að því. Þegar í upphafi verði boðið upp á hjólageymslur og hjólaleigu.

Fyrsta/síðasta upplifun íbúa og gesta af höfuðborgarsvæðinu

Til að samgöngumiðstöðin og nágrenni hennar verði lifandi og áhugaverður viðkomustaður skal skipulag, arkitektúr og landslagshönnun vera í miklum gæðum og bjóða upp á úrvals upplifun fyrir notendur. Til að styðja við reitinn sem tengipunkt fjölbreyttra vistvænna samgöngumáta þarf að gera hann að áfangastað. Það er því mikilvægt að á reitnum verði einnig rými fyrir þjónustu-, atvinnu- og íbúðarhúsnæði til viðbótar við samgöngumiðstöð. Því skiptir máli að koma samgöngumiðstöð sem haganlegast fyrir þannig að sem minnst rými fari undir athafnasvæði hennar. Þessi miðstöð vistvænna samgangna og umhverfi hennar verði hannað á vistvænan hátt og vottað sem slíkt.

Tengipunktur innan og út fyrir höfuðborgarsvæðið

Samgöngumiðstöðin verði ein af meginskiptistöðvum almenningsgangna innan höfuðborgarsvæðisins, Borgarlínu og Strætó; þjóni sem upphafs- og endastöð fluglestar og annarra hópferðabifreiða út fyrir

höfuðborgarsvæðið og verði tengipunktur við aðra ferðamáta (gangandi vegfarendur, hjólreiðar, deilibíla, leigubíla og einkabíla).

Samgöngumiðað skipulag í grennd við fjölmennustu skóla og vinnustaði

Eitt af meginmarkmiðum hugmyndasamkeppni er að kalla eftir hugmyndum um heildarlausn fyrir reitinn. Það landrými sem ekki fer undir samgöngumiðstöð verði skipulagt með áherslum á vistvænar samgöngur. Þar rísi byggð samkvæmt hugmyndafræði um samgöngumiðað skipulag (Transit Oriented Development), sem nýtur nálægðar við samgöngumiðstöðina, Landspítalann og Vatnsmýrina sem framtíðarsvæði háskólanna.

Hugsað til framtíðar

Samgöngumiðstöð á U-reit verði ein af lykilskiptistöðvum Borgarlínu, þ.e. hágæða almenningssamgöngukerfis á höfuðborgarsvæðinu sem getur þróast yfir í léttlestakerfi í framtíðinni. Við skipulag og hönnun næsta nágrennis, svo sem Vatnsmýrarinnar og útfærslu Hringbrautar verði skapað aðlaðandi borgarumhverfi, breiðstræti í borg, í samspili og samhengi við skipulag U-reits og framtíðarbyggð í Vatnsmýri.

2.4 Afmörkun keppnissvæðis

Keppnissvæði fyrir U-reit afmarkast af Hringbraut í suðri, Gömlu-Hringbraut í norðri, Njarðargötu í vestri og Nauthólsvegi/Barónsstíg í austri.



Mynd 1: Afmörkun svæðis U-reits fyrir samkeppni. Einnig verður kallað eftir stefnumörkun fyrir Hringbraut (skástrikað svæði).

Mynd 1 sýnir loftmynd af reitnum og deiliskipulagsmörk. Deiliskipulagsmörkin ná að lóðamörkum lóða við Sóleyjargötu til að ná fram heildstæðri götumynd Gömlu Hringbrautar. Í vestri ná þau út fyrir Njarðargötu til að ná fram heildstæðri götumynd hennar. Í austri er miðað við að deiliskipulagsmörkin nái að deiliskipulagsmörkum LSH

reits og í suðri nái þau að kantlínunum Hringbrautar. Deiliskipulagssvæðið er því 68 þús. m² að stærð. Í samkeppninni verður einnig kallað eftir því að marka stefnu fyrir Hringbraut sem borgargötu (sjá skástríkað svæði á mynd 1).

Hvað varðar frekari upplýsingar um aðliggjandi svæði og mæliblöð núverandi bygginga er vísað til upplýsinga sem er að finna á LUKR gagnagrunni Reykjavíkurborgar á www.borgarvefsja.is.

2.5 Skipulagsmál

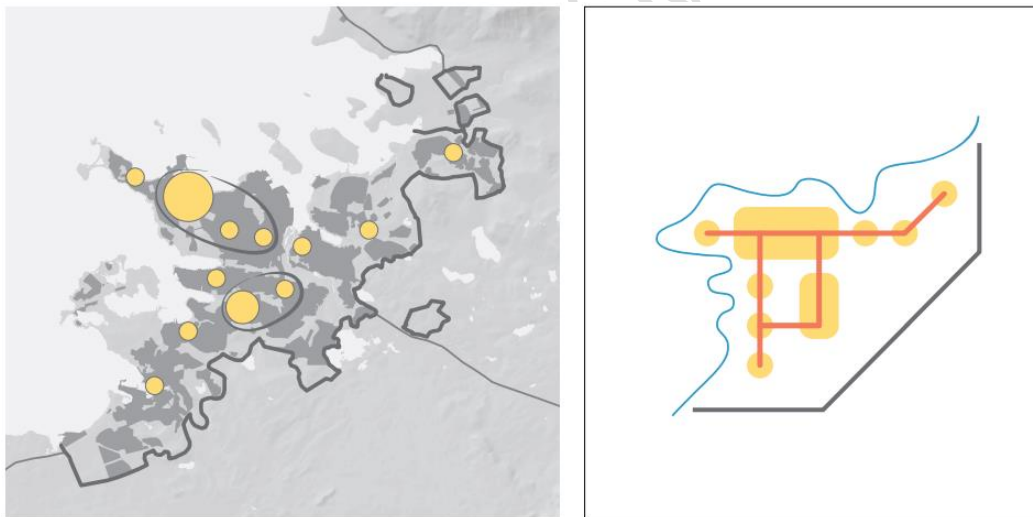
2.5.1 Svæðisskipulag Höfuðborgarsvæðisins

Í núgildandi Svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 2015-2040 segir:

„Síðustu áratugi hefur höfuðborgarsvæðið verið í örum vexti og flest bendir til að svo verði áfram. [...] Lykilatriði í stefnunni er að sá vöxtur verði hagkvæmur og ekki verði gengið á umhverfisgæði þeirra sem þar búa fyrir. Það er því nauðsynlegt að fyrirsjáanlegri fólksfjölgun verði mætt án þess að bílaumferð aukist í sama hlutfalli og án þess að óbyggt land verði brotið í sama mæli og síðustu áratugi.

Nýtt hágæðakerfi almenningssamgangna, Borgarlína, getur gegnt þar lykilhlutverki og tengt kjarna allra sveitarfélaganna saman með samgöngu- og þróunarási. Með Borgarlínu verður til skilvirkur valkostur í samgöngum, þar sem íbúar geta gengið að hágæða almenningssamgöngukerfi og ferðast fljótt um höfuðborgarsvæðið.

Bygðapróun verður samofin góðu samgönguneti. Uppbyggingu íbúða og atvinnu verður beint í sem mestum mæli inn á svæði sem njóta góðra almenningssamgangna. Farþegagrunnur almenningssamgangna verður því styrktur og þannig skapast skilyrði fyrir bættu þjónustu. Borgarlína og samgöngumiðuð uppbygging sem beint er á kjarna víðs vegar um höfuðborgarsvæðið mun styrkja öll hverfi.“



Mynd 2: Skýringarmynd af höfuðborgarsvæðinu með kjörnum og samgöngu- og þróunarás sem tengir sveitarfélögin saman meðfram nýjum almenningssamgöngum - Borgarlínu. (Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2015-2040).

Í markmiði 1.2 í Svæðisskipulaginu segir að „Meginþunga vaxtar verður beint á miðkjarna og önnur samgöngumiðuð þróunarsvæði.[...]“ Miðborg Reykjavíkur er skilgreindur landskjarni.¹

Í maí 2018 samþykktu öll sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu tillögu að breytingu á svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins vegna samgöngu- og þróunarsáa fyrir hágæðakerfi almenningssamgangna – Borgarlínu.² Í framtíðarsýn sveitarfélaganna vegna breytinganna segir: „Búast má við að íbúum höfuðborgarsvæðisins fjölgi um a.m.k. 60.000 til ársins 2040 og verði þá um 275.000 talsins, sem felur í sér talsverða aukningu í umferð. Til að bregðast við því hafa sveitarfélögin ákveðið að efla almenningssamgöngur til að stuðla að skilvirku umferðarkerfi

¹ Höfuðborgarsvæðið 2040. www. <http://www.ssh.is/svaedisskipulag>.

² www.ssh.is

á höfuðborgarsvæðinu. Umferðarspár sýna að óbreyttar ferðavenjur munu valda því að þjónustustig versnar og umferðartafir aukast, þrátt fyrir gríðarlegar fjárfestingar í nýjum umferðarmannvirkjum. Þess vegna eru afkastamiklar almenningssamgöngur mikilvægar fyrir íbúa höfuðborgarsvæðisins.“ Þar segir einnig: „Forsenda þess að Borgarlína verði vel nýtt er annarsvegur nægjanlegur þéttleiki íbúa og starfa og hinsvegar gott aðgengi að stöðvum. Þróunarásar myndast innan skilgreindra áhrifsvæða Borgarlínustöðva. [...] Lögð er áhersla á að skipulag þróunarása sé samgöngumiðað (e. transit-oriented) í þeim skilningi að lögð er áhersla á þéttingu og blöndun byggðar og að umhverfið sé liðlegt þeim sem fara ferðar sinnar og sækja þjónustu fótgangandi eða hjólandi.“ Gert er ráð fyrir að á þróunarsvæðum Borgarlínu verði gerðar kröfur um hámarks fjölda bílastæða og lágmarks fjölda hjólastæða.³

2.5.2 Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030

Í núgildandi Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 er U-reitur skilgreindur sem miðsvæði (M5b), þar segir: „BSÍ-reitur. Einkum verslun, þjónusta og skrifstofur, auk miðstöðvar almenningssamgangna í borginni. Mikilvægt er að á svæðinu byggist upp fjölbreytt starfsemi og þjónusta sem styður við og þróast samhliða uppbyggingu miðstöðvar fyrir almenningssamgöngur.“ Allar göturnar sem umlykja reitinn, þ.e. Hringbraut, Njarðargata, Gamla-Hringbraut og Barónsstígur, eru skilgreindar sem borgargötur í Aðalskipulaginu. Það þýðir að á þeim verði sérstök áhersla lögð á að bæta umhverfi götunnar, skapa heildstæða götumynd, tryggja skilyrði fyrir fjölbreytta ferðamáta og opin almenningsrými. Við hönnun og skipulag gatnanna verði tekið mið af stefnu um gæði í manngerðu umhverfi.⁴

Í drögum frá maí 2017 að breytingartillögu á Aðalskipulagi Reykjavíkur til að innleiða Borgarlínu er kjarnastöð sýnd á U-reit og áhrifsvæði í kring. Þar kemur fram að í Reykjavík er gert ráð fyrir 7 kjarnastöðvum; BSÍ, Hlemm, Glæsibæ, Kringlu, Vogabyggð, Breiðhöfða og Mjódd. Meðfram Borgarlínu er skilgreint þróunarsvæði og á því er stefnt að þéttingu byggðar. Þar er gert ráð fyrir verslun, þjónustu, stofnunum og opinberri þjónustu og áhersla á að staðsetja slíka starfsemi á þróunarsvæði kjarnastöðva, ásamt íbúðarbyggð. Á þróunarsvæðum skal byggja fjölbreyttar stærðir húsnæðis og bjóða upp á blöndun leiguhúsnæðis, eignaríbúða og búseturéttaríbúða. Þetta er gert til að uppfylla fjölbreyttar þarfir íbúa og til þess að stuðla að því að fjölbreyttur hópur fólks búi á og hafi aðgengi að Borgarlínu. Gert er ráð fyrir að uppbygging og frekari forgangsöröðun á þróunarsvæði Borgarlínu verði nánar útfærð í deiliskipulagi. Gert er ráð fyrir að lágmarks nýtingarhlutfall í 600m radíus í kringum kjarnastöð verði 1,0. Bílastæði neðanjarðar eru undanskilin nýtingarhlutfalli á þróunarsvæði, en sérstakar kvaðir eru settar um hámarks fjölda bílastæða á þróunarsvæðum.⁵

2.5.3 Deiliskipulag

Í gildi er deiliskipulag sem kallast „Umferðarmiðstöðvarreitur“ og var samþykkt árið 1995. Árið 2006 var gerð breyting á deiliskipulaginu þar sem afmörkun lóða var breytt. Tengdist það einkum lagningu nýrrar Hringbrautar.

³ SVÆÐISSKIPULAGIÐ HÖFUÐBORGARSVÆÐIÐ 2040 Tillaga að breytingu á svæðisskipulagi Samgöngu- og þróunarásar fyrir hágæðakerfi almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu – Borgarlína. Nóvember 2017.

⁴ Skipulagsfulltrúi Reykjavíkurborgar, 2013.

⁵ Vinnslutillaga vegna breytingar á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 Afmörkun samgöngu- og þróunaráss höfuðborgarsvæðisins. Maí 2017. VSÓ Ráðgjöf fyrir Reykjavíkurborg.

3. Núverandi aðstæður

Eftirfarandi er stutt lýsing á núverandi aðstæðum á skipulagsreit. Vísað er til frekari upplýsinga í keppnisgögnum í kafla 5.7.

3.1 Staðhættir og sagan

U – reitur er innan borgarhlutans miðborg.

Staðhættir einkennast einkum af ... (lýsing á landslagi).

Samgöngumiðstöð varð til á svæðinu þegar...

3.2 Byggingareitir

Tveir byggingareitir eru innan Umferðarmiðstöðvarreits auk þjónustustöðvar N1 í vesturhluta svæðis. Tilvísun í útgefin mæliblöð og teikningar er að finna kafla 5.7 þar sem fjallað er um keppnisgögn.

Hluti af verkefni hönnuða er að afmarka nýja byggingarreiti í skipulagstillögu sinni óháð núverandi byggingarreitum eða aðlaga núverandi byggingarreiti að nýju skipulagi reitsins.

3.3 Byggingar

Á reitnum eru tvær byggingar. Umferðarmiðstöð við Vatnsmýrarveg 10 sem byggð var 1960-1967 og þjónustustöð N1 við Hringbraut 12 sem byggð var árið 2007. Nánari upplýsingar er að finna í skýrslu Minjasafns Reykjavíkur í keppnisgögnum sbr. tilvísun í kafla 5.7

3.4 Jarðvegsaðstæður

Fyrir liggja upplýsingar um jarðveg og dýpi á fastan berggrunn. Alls hafa verið boraðar 17 holur og er dýpi á fast frá því að vera 1,3 m í norðaustur horni svæðis (holur 9 og 10) og í 5,7 m vestarlega á svæðinu næst bensínstöð og nýju Hringbraut (holur 1 og 2). Nánari upplýsingar um cobraborun sem framkvæmd hefur verið á svæðinu ásamt staðsetningu borhola er að finna í keppnisgögnum sbr. tilvísun í kafla 5.7.

3.5 Vatnsbúskapur

Fyrir liggja bráðabirgðaniðurstöður rannsóknar á vatnsbúskap á reitnum. Minnisblað þess efnis er hluti af keppnisgögnum sbr. tilvísun í kafla 5.7.

3.6 Fornleifar

Samkvæmt fornleifaskráningu svæðisins⁶ eru fornleifar og minjar að finna á þeim stöðum sem sýndir eru á mynd 3.

⁶ Anna Lía Guðmundsdóttir, 2011. Fornleifaskráning Landspítalalóðar. Minjasafn Reykjavíkur, skýrsla nr. 155. Unnið fyrir Reykjavíkurborg. Reykjavík.



Mynd 3: Heimildir um fornleifar á U-reit (heimild: Anna Lísu Guðmundsdóttir, 2011).

Fornleifar innan reitsins eru eftirfarandi:

„**5-101: Staðhættir:** Á uppdrætti Sveins Sveinssonar búfræðings af bæjarlandinu 1887 eru sýndar um 60 mógrafir í Vatnsmýrinni. Mógrafirnar hafa flestar verið norðan flugbrautar 02-20 og milli hennar og Umferðarmiðstöðvar. **Lýsing:** Nú eru merki um mógrafirnar horfin vegna framkvæmda og sléttunar.

5-102: Staðhættir: Um 1860 lét Daníel Bernhöft bakari gera akfæran veg upp úr austanverðri Vatnsmýri til að auðvelda flutning á mó þaðan. Á uppdrætti Sveins Sveinssonar búfræðings af bæjarlandinu 1887 sést að vegurinn hefur verið austan við norðurenda flugbrautar 02-20. **Lýsing:** Vegurinn sést ekki lengur vegna sléttunar.

5-251: Staðhættir: Hús staðsett þar sem nú er Hringbraut, var áður í eða við Aldamótagarðana. **Lýsing:** Húsið var um 7x9 m á korti frá 1913. Ekkert er vitað um þetta hús.⁷“

Samkvæmt niðurstöðum skýrslu Minjasafns Reykjavíkur eru engar kvaðir settar á þær minjar sem eru að líkindum horfnar vegna jarðrasks. Skýrsla Minjasafns Reykjavíkur er hluti af keppnisgögnum sbr. tilvísun í kafla 5.7.

3.7 Náttúru- og veðurfar

Innan U-reits er ekkert eftir af eiginlegu náttúrulegu umhverfi. Í samræmi við þróun borgarinnar hefur þróast á þessum stað manggert borgarumhverfi með malbikuðum plönum, vegum og grasflötum sem haldið er við reglulega.

Þar sem U-reitur er staðsettur lágt yfir sjávarmáli og nálægt Reykjavíkflugvelli og Veðurstofu Íslands við Bústaðaveg er hægt að nota veðurgögn þaðan til að lýsa veðurfarinu almennt. Austanáttir eru tíðastar og blæs að austan í um 8% tilvika. Mestur vindhraði að meðaltali er í suðaustan áttum. Vestan og norðvestan áttir eru sjaldgæfastar á þessum stað.

⁷ Anna Lísu Guðmundsdóttir, 2011.

4. Verkefnið

4.1 Megin markmið samkeppni sem gera skal grein fyrir

4.1.1 Flæði gangandi og hjólandi

Samgöngumiðstöðin verður tengipunktur mismunandi samgöngumáta og mjög mikilvægt að göngu- og hjólaleiðir að/frá miðstöðinni verði góðar. Öll hönnun göngu- og hjólaleiða skal vera þannig að augljóst sé að þessir ferðamátar eru í forgangi að/frá reitnum og innan hans. Samkeppnistillögur skulu sýna tengingar til og frá umferðarmiðstöðinni og skulu þátttakendur útfæra heildstæðar og öruggar tengingar sem tengja saman samgöngumiðstöðina við miðbæ Reykjavíkur, LSH, HÍ og HR. Göngu og hjólaleiðir skulu vera á sér stígum og aðskilin frá hvort öðru og frá annarri umferð.

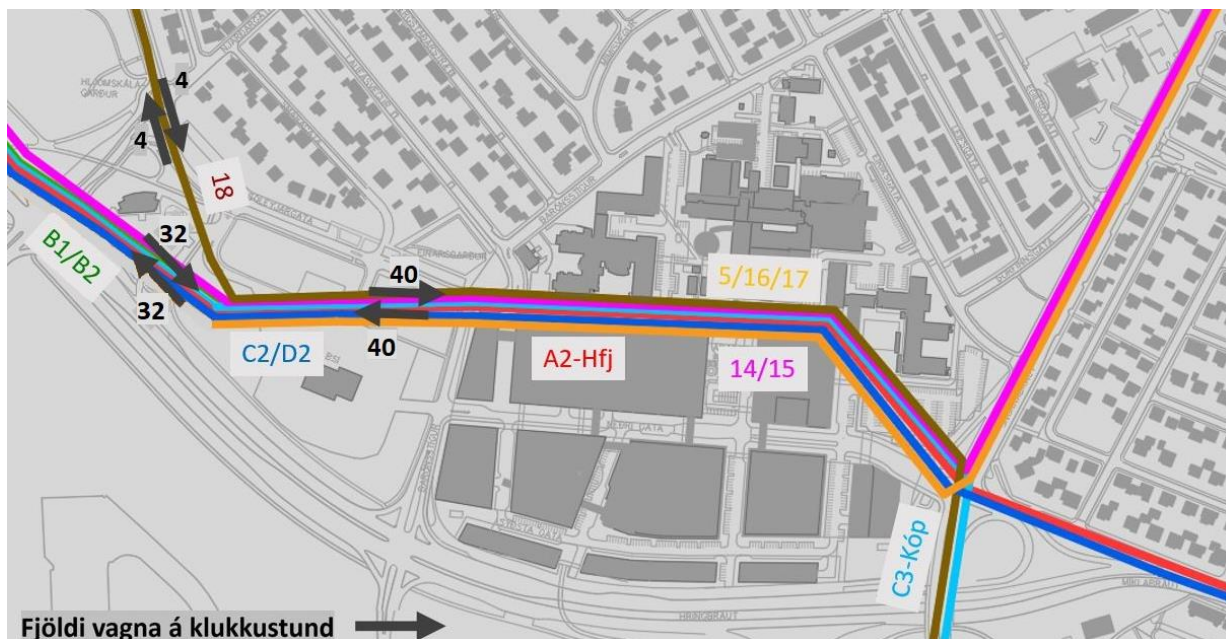
Mikilvægt er að tryggja góðan göngu- og hjólaás um Sóleyjargötu sem tengir miðborgina og samgöngumiðstöðina sem og tengingar upp á Skólavörðuholt, við LSH, HÍ og HR. Á mynd hér fyrir neðan er sýnd tillaga að fyrirkomulagi helstu göngu- og hjólaleiða út frá U-reit. Tillagan gerir ráð fyrir að göngu- og hjólaleið sem nú liggur samsíða Hringbraut, sunnan U-reits verði færð inn á U-reitinn til að bæta tengingar við áfangastaði þar, í gegnum U-reit og verði hluti af núverandi stofnleið um svæðið, nokkurs konar tengistofnleið. Samsíða stofnstígur sunnan Hringbrautar verði áfram stofnleið þar sem hægt verður að komast hraðar framhjá svæðinu.



Mynd 4: Tillaga að helstu leiðum gangandi og hjólandi vegfarenda að/frá U-reit (úr skýrslu starfshóps Reykjavíkurborgar og Strætó bs.).

4.1.2 Flæði ökutækja að/frá U-reit

Með tilkomu alhliða samgöngumiðstöðvar á U-reit verða töluverðar breytingar á umferð ökutækja um Hringbraut og aðrar götur í nágrenninu. Fjallað er um flæði umferðar að/frá U-reit í skýrslu starfshóps Reykjavíkurborgar og Strætó bs.



Mynd 5: Fjöldi vagna á háannaklukkustund (úr skýrslu starfshóps Reykjavíkurborgar og Strætó bs.).

Almenningssamgönguleiðir úr austri munu koma að U-reit í gegnum LSH reit, en þegar þessi skýrsla er skrifuð er óljóst hvort það verði um Hrafnsgötu eða Burknagötu. Í framtíðinni er áætlað að leiðir af Snorrabraut og úr austanverðri Vatnsmýri (HR og Kársnesbrú) aki Snorrabraut og komi því sömu leið inn á U-reit, þ.e. annað hvort eftir Hrafnsgötu eða Burknagötu á LSH reit.

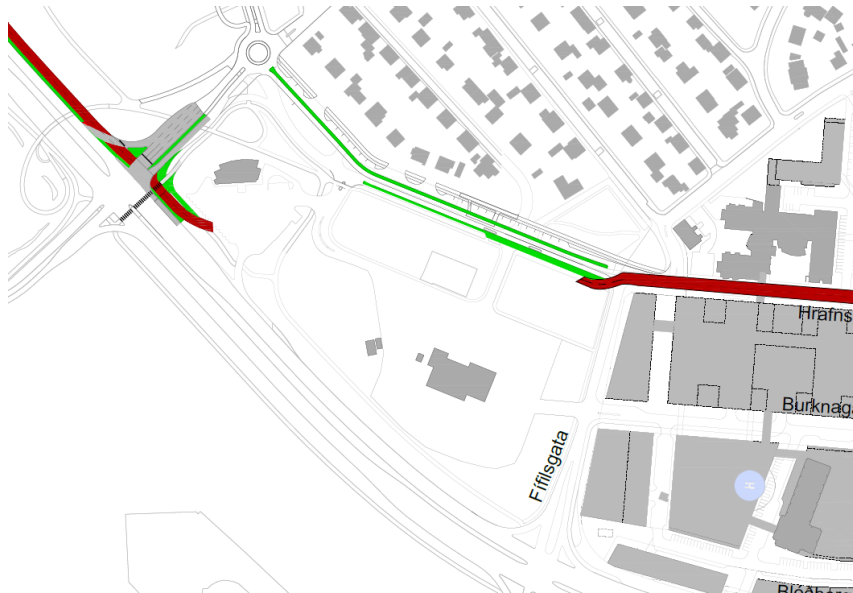
Í nýjum tillögum á útfærslu flæðis almenningssamgangna til og frá reitnum er ekki gert ráð fyrir að sérrými almenningssamgangna fari inn á Hringbraut. Gert er ráð fyrir að sérakreinar Borgarlínu aki um LSH reit og fari þaðan í gegnum U-reit og aki að lokum í aðskildu sérrými norðan megin við Hringbraut (sjá skýrslu vinnuhóps).

Ýmsar leiðir eru færar til að veita almenningssamgöngum forgang á þessu svæði, bæði hvað varðar útfærslu sérreina og tækniútfærslur um ljósastýrðan forgang. Ákvörðun um hvernig forgangur verður nákvæmlega útfærður verður tekin þegar skýrari forsendur um innra skipulag U-reits og magn umferðar að/frá honum liggja fyrir á síðari stigum verkefnisins.

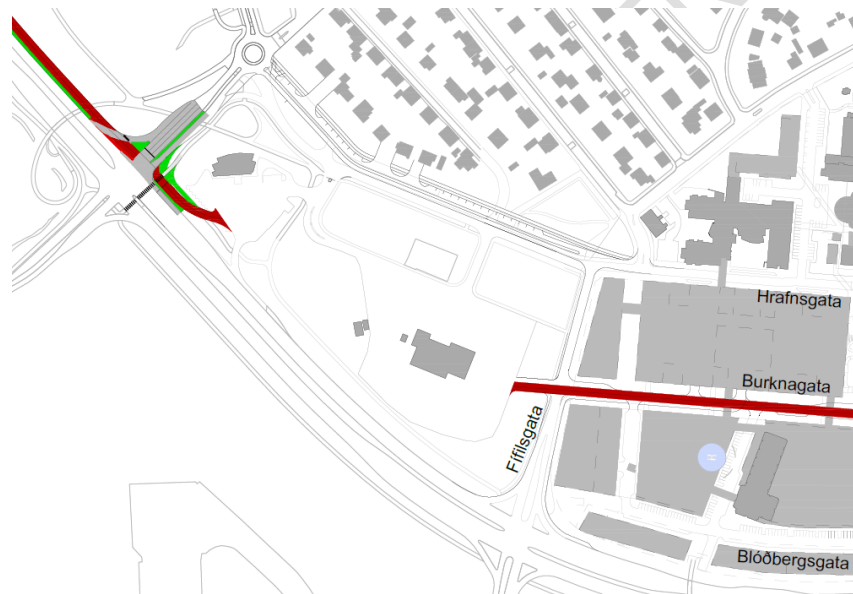
4.1.3 Samgöngumiðstöð á U-reit

Samkvæmt skýrslu starfshóps Reykjavíkurborgar og Strætó bs. frá október 2019 um þróun samgöngumiðstöðvar og nánasta umhverfis, sem er hluti af keppnisgögnum (sjá tilvísun í kafla 5.7) er U-reitur talinn nægilega stór til að rúma samgöngumiðstöð og athafnasvæði hennar auk umtalsverðs byggingarmagns til viðbótar.

Eitt af meginmarkmiðum samkeppninnar er að kalla eftir hugmyndum að heildarlausn fyrir reitinn og skiptir máli hversu miklu byggingarmagni gert er ráð fyrir á þeim svæðum sem eftir verða til annarrar notkunar en fyrir samgöngumiðstöð. Það er því mikilvægt að koma samgöngumiðstöð sem haganlegast fyrir og þannig að sem minnst rými fari undir byggingu/-ar hennar, athafnasvæði og akstursleiðir. Hafa þarf hæðartakmarkanir húsa vegna hindranaflata flugvallarins (sjá k. 4.3) og hljóðvist vegna umferðar um Hringbraut í huga. Haga ætti hönnun þ.a. hægt verði að hækka hús í framtíðinni. Hæðartakmarkanir vegna hindranaflata flugvallarins eru mestar vestast og syðst á reitnum og þar er hljóðvist líka verst.



Mynd 6: Sérými almenningsgangna að/frá U-reit m.v. líklegar akstursleiðir í framtíðinni, ef sérakreinar í gegnum LSH reit verða um Hrafnsgötu.



Mynd 7: Sérými almenningsgangna að/frá U-reit m.v. líklegar akstursleiðir í framtíðinni, ef sérakreinar í gegnum LSH reit verða um Burknagötu.

4.1.4 Samgöngumiðstöð – aðstaða utandyra

Í eftirfarandi töflu er samantekt á þörfum almenningsgangna, ferðaþjónustunnar og annarra ferðamáta eins og þær eru áætlaðar til framtíðar, þ.e. árið 2040. Reiknað er með vaxandi fjölda m.v. spár um fjölda ferðamanna, íbúafjölgun og áform um fjölgun þeirra sem nota almenningsgangungur. Ætla má að samanlagt fari um 20-25 þús. manns um samgöngumiðstöðina á venjulegum degi árið 2040. Fyrirséð er að þessar magntölur taki breytingum þegar verkefnið þróast áfram og verði uppfærðar með nánari þarfagreiningu fyrir vinnslu deiliskipulags.

Tafla 1: Samantekt á þörfum svæða utandyra og/eða neðanjarðar.

Helstu þarfir utandyra		
Almennings-samgöngur	Innan höfuðborgarsvæðisins	Borgarlína: 3 stæði (80 m) í hvora átt. Strætó: 3 stæði (44 m) í hvora átt.

		Framúrakstursakreinar við brautarpalla, 8 stæði til hliðar fyrir leiðir sem þurfa að stoppa og til að hlaða rafmagnsvagna, og vagnar þurfa að geta snúið við á reitnum.
	Landsbyggðarvagnar Strætó	3 stæði fyrir losun/lestun landsbyggðarvagna.
Ferða- þjónusta	Flugrúta	5 stæði fyrir flugrútu (stórar rútur).
	Dagsferðir	9 stæði hópferðabifreiða fyrir dagsferðir (stórar rútur).
	Heildarfjöldi rústæða þegar g.r.f. samnýtingu (50-100% samnýting)	12-17 stæði
	Flugrúta skutlur	6 stæði fyrir smærri hópferðabifreiðar (hótelskutlur) auk þess sem gert er ráð fyrir að þær muni samnýta sleppistæði einkabíla.
	Dagsferðir skutlur	9 stæði fyrir skutlur fyrir dagsferðir.
	Heildarfjöldi skutlustæða þegar g.r.f. samnýtingu (50-100% samnýting)	9-12 stæði
Aðrir samgöngu- mátar	Bílaleigur	40-50 afgangslustæði í bílastæðahúsi.
	Leigubílar	10-15 stæði í röð fyrir utan samgöngumiðstöð.
	Deilibíla-leiga	5-10 stæði fyrir utan samgöngumiðstöð.
	Deilihjólaleiga	20 afgangslustæði við/í samgöngumiðstöð.
	Vespu- og hjólaleiga	20 afgangslustæði fyrir hjól og 10 afgangslustæði fyrir vespur við samgöngumiðstöð. Einnig mögulegt „lagersvæði“ í bílastæðahúsi fjær.
	Einkabílar	Að hámarki 0,7 stæði fyrir hverja 100 byggða m² (skoðað nánar við deiliskipulagsgerð) í bílastæðahúsum á reitnum.
	Einkareihjól	Að lágmarki 3 hjólastæði fyrir hverja 100 byggða m² , yfirbyggð eða í húsum víðsvegar um reitinn.
	Vörumóttaka	Aðskilin vörumóttaka fyrir þjónustu í húsinu.

Gert er ráð fyrir að flugrúta og rútur fyrir dagsferðir sé á sama svæði á reitnum til að samnýta plássíð því þessi starfsemi er ekki með sama háannatíma. Fyrir ferðaþjónustu er því gert ráð fyrir í heildina 12-17 stæðum fyrir rútur og 9-12 plássum í kantstoppi fyrir skutlur.

Gera skal ráð fyrir að bílaleigur og almenningsbílastæði verði í bílastæðahúsum á reitnum og ekki endilega við samgöngumiðstöðina. Æskilegt er að bílastæðum verði dreift í fleiri en eitt bílastæðahús og þau séu þannig staðsett að sem mest samnýting náist. Bílastæði eiga þó að skoðast með hliðsjón af nýjum reglum sem eru í vinnslu hjá Reykjavíkurborg og verða að öllum líkindum færri en ofangreint. Verður skoðað nánar í deiliskipulagsvinnu.

Gera á ráð fyrir að skiptistöðin (brautarpallar og tilheyrandi) verði undir þaki, vagnastæði með rauntímaupplýsingum um komur og brottfarir og plön verði með snjóbræðslu. Brautarpallar/biðsvæði fyrir farþega við stæðin verði í sömu hæð og gólfhæð strætisvagna, þannig að aðgengi verði þreplaust (e. level boarding). Þegar gengið er inn í almenningsvagna verði upplifun farþega þar af leiðandi sem líkust því að verið sé að stíga inn í lest.

4.1.5 Samgöngumiðstöð – aðstaða innandyra

Í samgöngumiðstöð er markmiðið að skapa innanhússrými sem geti verið með sem fjölþættasta og áhugaverðasta starfsemi til að tryggja að það laði sem flesta að og sem bestur rekstrargrundvöllur verði til staðar fyrir þær starfseiningar sem þar verða.

Ekki var farið ítarlega í þarfagreiningu á stærðum svæða innandyra í skýrslu starfshóps Reykjavíkurborgar og Strætó bs. (sjá tilvísun í keppnisgögn í k. 5.7) en gerðir grófir útreikningar á áætlaðri stærð biðsvæða út frá farþegaspám. Svæði fyrir almenningsamgöngu- og rútufarþega er áætlað að þurfi að vera um 2.600 m². Til samanburðar er stærð BSÍ í dag um 1.500 m². Gert er ráð fyrir að haldin verði önnur samkeppni fyrir samgöngumiðstöðina sjálfa eftir að hugmyndasamkeppni fyrir U-reit hefur verið haldin.

Hvað þjónustu í húsinu varðar sér starfshópur Reykjavíkurborgar og Strætó bs. fyrir sér eftirfarandi:

Á einum stað geti farþegar á leið um samgöngumiðstöð nálgast upplýsingar um almenningsamgöngur, alla ferðaþjónustumöguleika í boði og almennar upplýsingar. Reiknað er með að flestir farþegar nýti sér sjálfsala til farmiðakaupa hvort sem er í almenningsamgöngur eða hópferðir en þjónustuborð selji farmiða fyrir alla ferðaþjónustuaðila sem leigja aðstöðu í samgöngumiðstöð og aðstoði alla þá sem ekki nýta sér sjálfsala.

Í samgöngumiðstöð verði boðin út aðstaða til veitingasölu fyrir fleiri en einn aðila til að tryggja heilbrigða samkeppni. Miðað við þann fjölda farþega sem áætlað er að fari um miðstöðina og þann fjölda starfsmanna/nemenda sem verða í nágrenni miðstöðvarinnar verður að teljast líklegt að góður markaður verði fyrir veitingasölu a.m.k. veitingar sem hægt er að afgreiða á tiltölulega skömmum tíma.

Í samgöngumiðstöð verði boðin út aðstaða fyrir verslun og þjónustu. Líklegt verður að teljast m.v. þann fjölda farþega sem áætlað er að fari um samgöngumiðstöð á venjulegum degi að töluverður fjöldi fólks vilji nýta tækifærið og versla í matinn á leið heim úr vinnu eða nýta sér aðra þjónustu.

Haustið 2013 fór fram könnun á því hvaða þjónustubættir í fyrirhugaðri samgöngumiðstöð væru mikilvægastir og hvaða bætti væri líklegast að svarendur myndu nota. Könnunin var lögð fyrir í strætisvögnum. Þeir þjónustubættir sem þykja vænlegastir eru, í þessari röð; *kaffihús, söluturn, matvöruverslun, bakarí og apótek*. Taka þarf tillit til niðurstaðna þessarar könnunar við hönnun samgöngumiðstöðvar og deiliskipulagsgerð, sjá tilvísun í keppnisgögn í kafla 5.7.

Í stefnumótun Strætó bs. vegna samgöngumiðstöðvar á U-reit er kallað eftir aðlaðandi aðstöðu fyrir farþega að bíða í skemmri eða lengri tíma:

- Rúmgott pláss
- Skýrt merkingakerfi innanhúss (til að rata um húsið)
- Hæfilegt birtustig og þægileg lýsing
- Góð loftræsting og passlegur hiti
- Aðstaða til að tylla sér, þ.e. stólar eða bekkir
- Þráðlaust netsamband
- Sjónvarpsútsending
- Hljóðkerfi (útvarp, tónlist í biðsal)
- Kallkerfi (fyrir tilkynningar, brottfarir, o.þ.h.)
- Sérhannaðar innréttingar/standar fyrir bæklinga, friðlöð, o.þ.h.
- Aðstaða/tengingar fyrir tónlistarviðburði

Áður en farið verður í samkeppni um hönnun samgöngumiðstöðvar og umhverfis hennar verður unnin keppnislýsing þar sem nánari grein verður gerð fyrir þörfum og nauðsynlegri aðstöðu. Á því stigi þarf t.d. að meta kosti og galla þess að hafa líkamsræktarstöð á staðnum, en sú hugmynd hefur komið fram oftast en einu sinni í kynningum á verkefninu.

4.2 Aðrar áherslur, kvaðir, sem gera þarf grein fyrir

Eftirfarandi kvaðir eru á uppbyggingaráformum á U-reit sem taka þarf tillit til við skipulagningu:

4.2.1 Samræmi við markmið Aðalskipulags Reykjavíkur 2010 – 2030

Skipulagstillögur skulu vera í fullu samræmi við markmið aðalskipulags til að ná fram betri, vistvænni og borgarmiðaðri byggð. Þar ber helst að nefna:

- Markmið við þéttingu byggðar (bls. 30)
- Vatnsmýri (bls. 40)
- Örfirisey – Keldur (bls. 42)
- Markmið um náttúru, landslag og útivist (bls. 90/93)
- Markmið í trjárækt (bls. 119)
- Markmið fyrir vistvænar samgöngur (bls. 135), almenningsamgöngur (bls. 138), hjólreiðar (bls. 142), gangandi umferð (bls. 146) og aðalगतnakerfi (bls. 149).
- Markmið um gæði byggðar (bls. 159).
- Gatan sem borgarrými, markmið (bls. 169)
- Vatnsmýri, skipulag framtíðarbyggðar (bls. 248)

4.2.2 Samkomulag um lóðir og skipulagsmál í tengslum við framtíðaruppbyggingu LSH og HÍ norðan Hringbrautar

Í samkomulagi Reykjavíkurborgar, velferðarráðuneytis og fjármálaráðuneytis dags. 16. mars 2012 segir eftirfarandi í 5. gr.

„Aðilar eru sammála um að endurskoða þarf skipulag á U-reit. Þegar ákveðið verður að hefja þá endurskoðun mun Reykjavíkurborg leita víðtæks samráðs í upphafi vinnunnar við helstu hagsmunaaðila þ.m.t. LSH og HÍ. Aðilar eru sammála um að skipa formlegan stýrihóp um vinnu deiliskipulags U-reits, en í hópnum skulu m.a. sitja fulltrúar Reykjavíkurborgar, velferðarráðuneytis, mennta- og menningarmálaráðuneytis, fjármálaráðuneytis, LSH og HÍ. Deiliskipulagsvinnan verði undir forystu Reykjavíkurborgar og til grundvallar verði m.a. lögð eftirtalin atriði:

- a) Samgöngukostir, þ. á m. miðstöð almenningsamgangna.
- b) Framtíðarþróun starfsemi Landspítala og Háskóla Íslands.
- c) Starfsemi á heilbrigðissviði sem tengist Landspítala og Háskóla Íslands.
- d) Þjónustustarfsemi, jafnt í þágu sjúkrahúss- og háskólustarfsemi og íbúðabyggðarinnar í nágrenninu.
- e) Almenn þjónustustarfsemi á miðborgarsvæði.
- f) Námsmannaíbúðir.
- g) Ekki verði gert ráð fyrir starfsemi á reitnum, sem geti talist andstæð hagsmunum háskóla- og heilbrigðisstarfsemi almennt séð eða með tilliti til yfirbragðs byggðar á þessum stað, heldur styðji frekar við þá starfsemi sem þar fer fram.“

Samkomulagið í heild sinni er hluti af keppnisgögnum sbr. tilvísun í kafla 5.7.

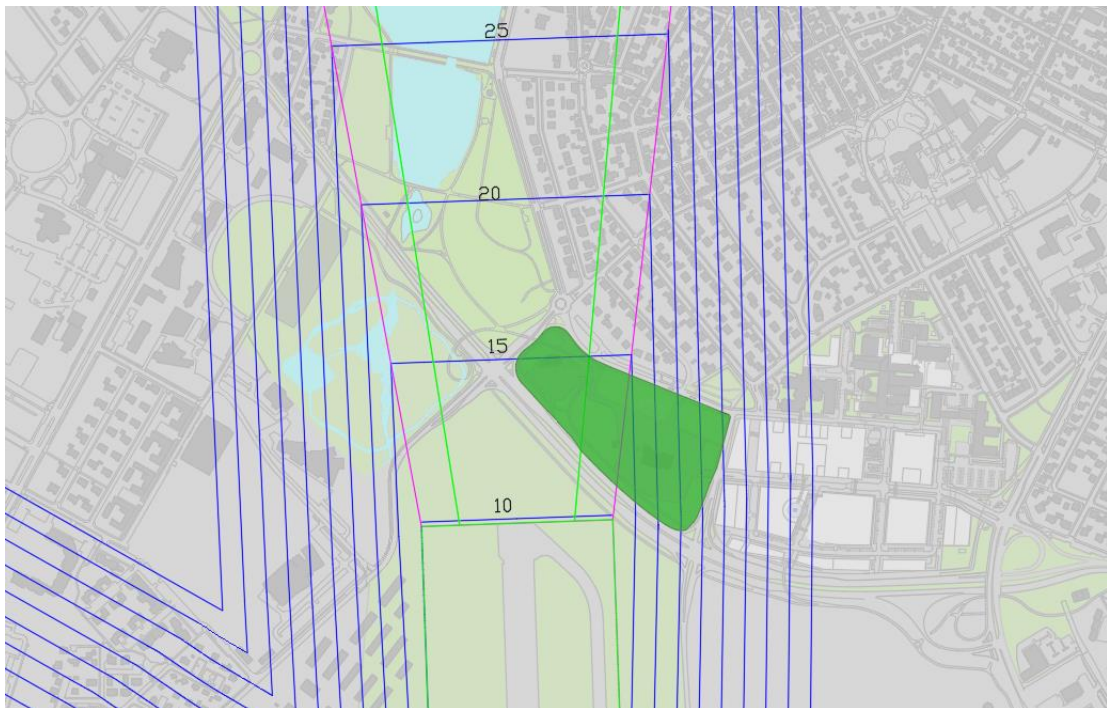
Skipulagstillögur þurfa að taka mið af þeim atriðum sem leggja á til grundvallar skv. upptalningu að ofan. Stýrihópur deiliskipulagsins var stofnaður síðla árs 2013, hefur fengið kynningu á verkefninu og mun starfa áfram með dómnefnd og síðar skipulagshöfundum.

4.2.3 Flugvöllur í Vatnsmýri

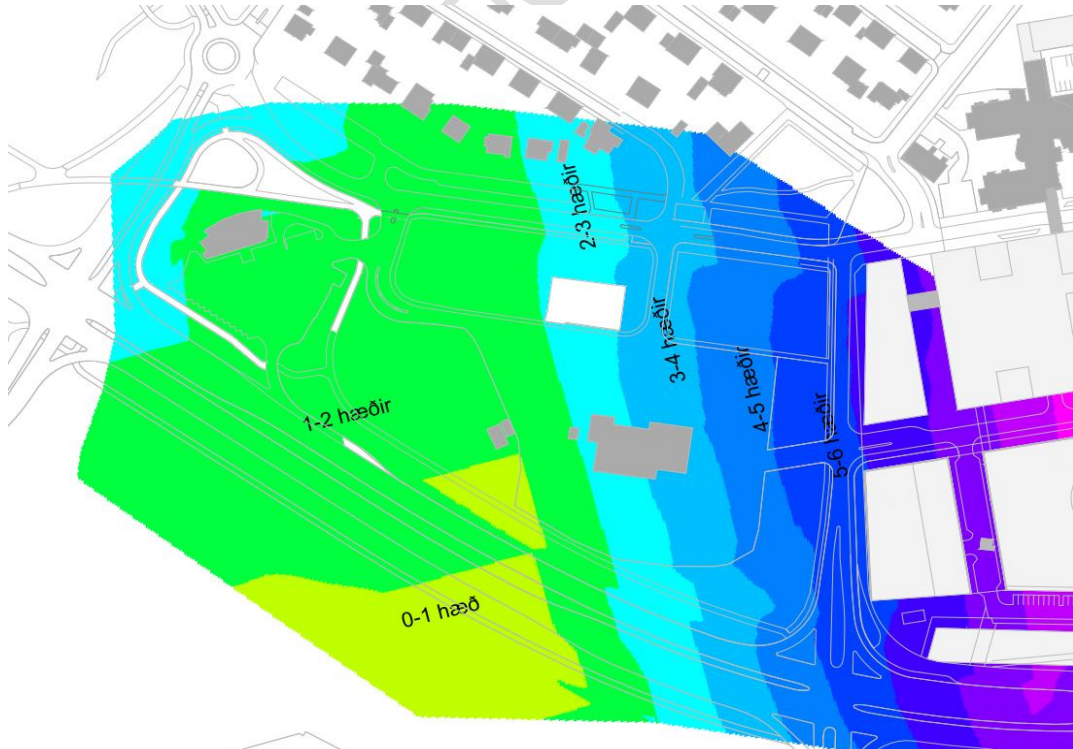
Flugvöllur í Vatnsmýri setur skorður á hæðir bygginga á U-reit. Myndin hér fyrir neðan sýnir hindranaflöt N/S brautar Reykjavíkurflugvallar sem skv. skipulagsreglum vallarins er óheimilt að skera með mannvirkjum nema að fengnu samþykki Flugmálastjórnar Íslands (nú Samgöngustofa). Tölurnar á myndinni merkja hæð yfir sjávarmáli.

Snið sem sýna hæð lands á U-reit og hæðartakmarkanir vegna hindranaflata eru hluti af keppnisgögnum sbr. tilvísun í kafla 5.7.

Vegna hindranaflata flugvallarins eru hæðartakmarkanir á byggingum á reitnum, mestar vestast og syðst. Haga ætti hönnun þ.a. mögulegt verði að hækka byggingar í framtíðinni.



Mynd 8: Hindranaflötur N/S brautar Reykjavíkflugvallar (U-reitur er sýndur með grænum lit).⁸



Mynd 9: Mögulegar hæðir bygginga innan reitsins miðað við hæð lands og hindranaflæti flugvallarins.

⁸ http://www.innanrikisraduneyti.is/media/frettir/Reykjavikurflugvollur_-_skipulagsreglur_III.pdf

4.2.4 Byggingar

Minjasafn Reykjavíkur vann í desember 2013 byggðakönnun á BSÍ reit sem er hluti af keppnisgögnum sbr. tilvísun í kafla 5.7. Þar segir m.a. að Umferðarmiðstöðin sé gott dæmi um framsækna húsagerðarlist í anda módernisma og að æskilegt sé að húsið verði endurbætt og stækkað í samræmi við upphaflega hönnun þess. Um þjónustustöð N1 segir að varðveislugildi sé ekki mikið og byggingin í ósamræmi við nálæga byggð.

Í mati Minjastofnunar Íslands á varðveislugildi Umferðarmiðstöðvar BSÍ við Vatnsmýrarveg frá janúar 2014 kemur fram að Minjastofnun Íslands muni leggjast gegn því að Umferðarmiðstöðin verði rifin, komi slík tillaga fram. Hins vegar mælir ekkert á móti því að byggingin verði endurnýjuð og stækkuð, mögulega sem hluti af stærri byggingarheild líkt og hugmyndir voru um í upphafi. Matið er hluti af keppnisgögnum sbr. tilvísun í kafla 5.7. **Skulu tillöguhöfundar miða við ...**

4.2.5 Vesturendi U-reits

Við skipulag reitsins á frá upphafi að gera ráð fyrir að þjónustustöð N1 á lóð nr. 12 við Hringbraut víki í nálægri framtíð. Í tillögum má því gera ráð fyrir að byggð rísi þar. Lóðaleigusamningur um Hringbraut 12 rann út 31. desember 2016. Í samningi er gert ráð fyrir að hann megi framlengja í 5 ár til 1. janúar 2022. Borgin gerir ekki ráð fyrir því að hann verði framlengdur umfram það.

Hvað vesturendann varðar þarf að huga sérstaklega að sjónrænni tengingu miðborgar og U-reits um sjónás eftir Sóleyjargötu að Reykjavíkurtjörn og ráðhúsi.

4.2.6 Lest milli Reykjavíkur og alþjóðaflugvallar

Gera þarf ráð fyrir þeim möguleika til framtíðar að tengja lest milli alþjóðaflugvallar og Reykjavíkur við samgöngumiðstöð. Skipulagstillögur þurfa að taka tillit til þess.

Ef áform um fluglest ná fram að ganga er þörf á plássi fyrir hana því BSÍ er einn af þeim stöðum sem er til skoðunar sem endastöð. Í undirbúningsvinnu fluglestarinnar eru U-reitur, Kringlan og Smáralind til skoðunar sem endastöð. Ef endastöð fluglestar kæmi á U-reit þá yrði hún neðanjarðar. Áhrif hennar á yfirborði yrðu því fyrst og fremst aukning fólksstraums um samgöngumiðstöðina. Einnig mætti þá áætla að þörfin fyrir stæði undir flugrútu myndi minnka. Samkvæmt uppfærðri viðskiptaáætlun fluglestar frá 2017 er gert ráð fyrir 9 milljónum lestarfarþega á ári árið 2046 eða að meðaltali um 20 þúsund farþegum á dag ef gert er ráð fyrir að 80% farþega fari á U-reit. Gera má ráð fyrir að fluglestin þurfi framkvæmdasvæði vegna tenginga á yfirborð. Ef endastöð fluglestar kæmi á U-reit þá yrði það stórt verkefni og erfitt að gera ráð fyrir því nú í hugmyndasamkeppni fyrir reitinn. Til að áform um fluglest skapi ekki óvissu um eða tefji uppbyggingu á U-reit væri best ef hægt er að gera ráð fyrir að brautarpallar neðanjarðar verði undir eða sunnan við Hringbraut með ská tengingu upp á yfirborð innan U-reits.



Mynd 10: Mögulegt umfang brautarpalla fluglestar, neðanjarðar. Staðsetning gæti mögulega verið undir eða sunnan við Hringbraut.

4.2.7 Fornleifar

Miðað við niðurstöður fornleifaskráningar eru engar kvaðir settar á þær minjar sem eru að líkindum horfnar vegna jarðrasks. Ávallt ber þó að hafa í huga það sem fram kemur í lögum um menningarminjar nr. 80/2012:

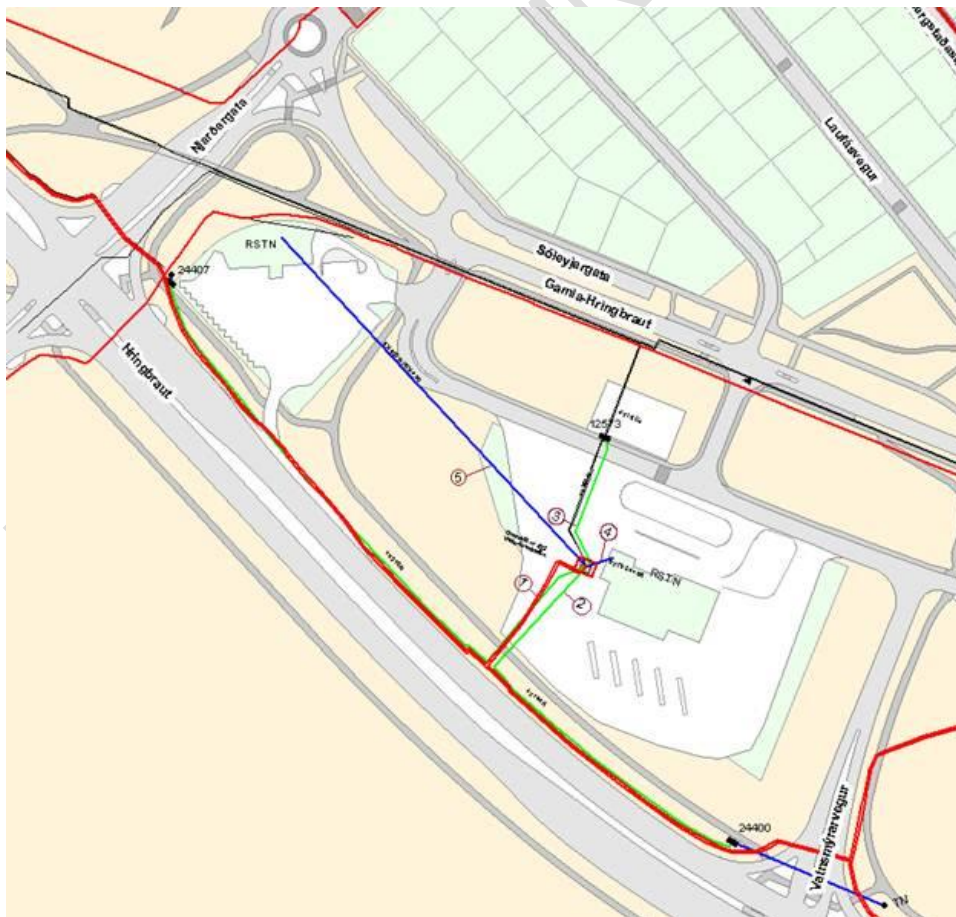
- 24. gr.: „Finnist fornminjar sem áður voru ókunnar, skal skýra Minjastofnun Íslands frá fundinum svo fljótt sem unnt er. Sama skylda hvílir á landeiganda og ábúanda er þeir fá vitneskju um fundinn. Ef fornminjar sem áður voru ókunnar finnast við framkvæmd verks skal sá sem fyrir því stendur stöðva framkvæmd án tafar. Skal Minjastofnun Íslands láta framkvæmda vettvangskönnun umsvifalaust svo skera megi úr um eðli og umfang fundarins.“

4.2.8 Tilkypping framkvæmdar til Skipulagsstofnunar

Óskað var eftir því að Skipulagsstofnun tæki afstöðu til þess hvort fyrirhuguð samgöngumiðstöð sé háð lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 m.s.br. Í svari Skipulagsstofnunar við þessari fyrirspurn um málsmeðferð segir: „Skipulagsstofnun telur að fyrirhuguð framkvæmd falli undir lög um mat á umhverfisáhrifum skv. 6. grein laganna og tölulið 10a í 2. viðauka, *Bygging járnbrauta og samgöngumiðstöðva* (innsk.nú tölulið 10.04, *Bygging samgöngumiðstöðva fyrir margþátta samgöngustarfsemi*). Reykjavíkurborg ber því að tilkynna framkvæmdina til Skipulagsstofnunar til ákvörðunar um matsskyldu.“ Bréfið er hluti af keppnisgögnum sbr. tilvísun í kafla 5.7.

4.2.9 Spennistöðvar

Gera þarf ráð fyrir staðsetningu tveggja spennistöðva Orkuveitu Reykjavíkur innan U-reits í stað einnar spennistöðvar í dag. Önnur þarf að þjóna annarri byggð á reitnum en samgöngumiðstöð. Hin spennistöðin yrði á 40 m² svæði innan fyrirhugaðrar samgöngumiðstöðvar.



Mynd 11: Lagnir OR á U-reit (mynd úr vefsíðu OR).

5. Tæknileg tilhögun samkeppninnar

5.1 Tilhögun samkeppni

Samkeppnin snýr að skipulagi U-reits í heild sinni með áherslu á samgöngumiðstöð og flæði. Tillögur sýni skipulag reitsins í heild sinni, gera á ráð fyrir að á lóðum öðrum en lóð samgöngumiðstöðvar verði blönduð byggð atvinnu- og íbúða (miðsvæði) í samræmi við aðalskipulag. Lögð er áhersla á að samgöngumiðstöð og athafnasvæði hennar verði vel skipulagt þannig að sem mest rými verði fyrir aðra uppbyggingu á reitnum. Tillögur sýni skipulag á flæði umferðar fólks og farartækja utan samgöngumiðstöðvar og hvernig það tengist skipulagi á flæði fólks um almenningsrými innan miðstöðvarinnar. Með hliðsjón af flæði fólks í tillögunni og þeirri starfsemi sem fyrirhuguð er í húsinu samkvæmt keppnisgögnum verði í skilagögnum sett fram áætlun um stærð samgöngumiðstöðvar.

Umferðarmiðstöðin (BSÍ) sem nú stendur á reitnum hefur ákveðið varðveislugildi að mati Minjastofnunar Íslands. Stofnunin og Minjasafn Reykjavíkur mæla með því að byggingin verði endurbætt og stækkuð, sjá nánar að neðan og í keppnisgögnum. Staðsetning hússins setur skipulagi U-reits ákveðnar skorður. **Tillöguhöfundar skulu miða við að núverandi bygging BSÍ muni ...**

Ráðgjafar skulu mynda með sér þverfagleg teymi (t.d. arkitekta, landslagsarkitekta, skipulagsfræðinga og verkfræðinga) til að taka þátt í samkeppninni. Í skilagögnum þarf að gera grein fyrir öllum aðilum þess teymis sem vinna að tillögunni.

Höfundum vinningstillögu verður falið að vinna deiliskipulag U-reits á grundvelli tillögunnar.

Síðari samkeppnin, hönnunarsamkeppni um samgöngumiðstöð og athafnasvæði hennar, verður haldin þegar deiliskipulag U-reits liggur fyrir. Þátttakendur í fyrri samkeppninni verða ekki útilokaðir frá þeirri hönnunarsamkeppni.

5.2 Sjónarmið dómnefndar

Dómnefnd leggur áherslu á eftirfarandi atriði:

- Flæði umferðar fólks og farartækja um samgöngumiðstöð og athafnasvæði hennar.
- Hvernig samgöngumiðstöð er komið fyrir á reitnum með tilliti til byggðar, aðkomu, umferðar og staðhátta.
- Nýtingu á reitnum og fyrirkomulag lóða og byggingarreita utan athafnasvæðis samgöngumiðstöðvar.
- Heildaryfirbragð og aðlögun að umhverfi. Rökstuðning fyrir staðsetningu mannvirkja.
- Hugmyndir að blandaðri byggð á reitnum í samræmi við samgöngumiðað skipulag.
- Hugmyndir að opnum svæðum á milli bygginga sem bæta gæði hins byggða umhverfis.
- Stefnumótun fyrir Hringbraut meðfram reitnum.

-

5.3 Greiðslur og verðlaun

Höfundar vinningstillögu fá X,X m.kr. án vsk. í verðlaunafé. Auk þess verður þeim falið að vinna deiliskipulag U-reits á grundvelli tillögunnar.

(Ef valið að greiða öllum teymum sem senda inn tillögu þátttökufé þá kæmi það fram hér. Það hefur þann kost að þá er hægt að nota einstaka hugmyndir frá öðrum teymum en vinningteyminu. Þá þarf líka að vera forval teyma, og ákveða kröfur og fyrirkomulag fyrir það.)

5.4 Tungumál

Allur texti innsendra tillagna skal vera á íslensku.

5.5 Þátttökuréttur

Rétt til þátttöku hafa þeir aðilar sem hafa leyfi til að leggja aðaluppdrætti fyrir byggingarnefnd Reykjavíkur. Þeir þátttakendur sem ekki hafa slíkt leyfi skulu tryggja sér löggiltan samstarfsaðila. Sem fyrr sagði skulu ráðgjafar mynda með sér þverfagleg teymi (t.d. arkitekta, skipulagsfræðinga og verkfræðinga) til að taka þátt í samkeppninni.

Dómnefndarmönnum er óheimil þátttaka og þeim sem eru þeim nátengdir. Með nátengdum er átt við maka, forelda, börn og systkini og þá aðila sem hafa sameiginlegra fjárhagslegra hagsmuna að gæta. Ráðgjöfum dómnefndar, ritara dómnefndar og trúnaðarmanni er einnig óheimil þátttaka. Vafatílfelli skal trúnaðarmaður fyrir hönd þátttakenda bera undir stjórn Arkitektafélags Íslands.

Samkeppnin fer fram samkvæmt keppnislýsingu þessari, fylgigögnum og samkeppnisreglum Arkitektafélags Íslands (AÍ), dags. 14. nóvember 2007, ásamt fylgigögnum. Er varðar þessa samkeppni þá gildir að þar sem keppnislýsing víkur frá samkeppnisreglum AÍ gildir keppnislýsingin frammar ákvæðum samkeppnisreglna AÍ.

5.6 Afhending keppnisgagna – þáttökugjald

Keppnislýsing verður látin í té endurgjaldslaust frá og með mánudeginum XXXX og er hægt að nálgast hana á samkeppnisvef Reykjavíkurborgar www.hugmyndasamkeppni.is og heimasíðu Arkitektafélags Íslands www.ai.is, en önnur samkeppnisgögn fást gegn greiðslu óafturkræfs þáttökugjalds XXXX ísl. kr. og skráningar á www.hugmyndasamkeppni.is. Við skráningu velur þátttakandi sér aðgangsorð sem veitir honum aðgang að sérstöku svæði þar sem öll keppnisgögn eru vistuð.

5.7 Keppnisgögn

Eftirfarandi keppnisgögn eru þátttakendum til stuðnings:

1. Keppnislýsing þessi.
2. Teikningar með afmörkun keppnissvæðis, hæðarlínunum og hindranaflötum á tölvutæku formi.
3. Gildandi skipulagsuppdrættir af svæðinu, aðgengilegir á skipulagssjá Reykjavíkurborgar, <http://skipulagssja.skipbygg.is/skipulagssja/>
4. Loftmyndir, teikningar og mæliblöð af svæðinu og aðliggjandi svæðum, aðgengilegt á LUKR vef Reykjavíkurborgar www.borgarvefsja.is
5. U-Reitur. Þróun samgöngumiðstöðvar og nánasta umhverfis - þarfagreining og skipulag. Starfshópur Reykjavíkurborgar og Strætó bs. Október 2019.
6. BSÍ reitur – Cobraborun – mæliniðurstöður og yfirlitsmynd. Dags. 20. nóv. 2013.
7. Borun á mæliholum á U-reit í Vatnsmýri, Reykjavík. Minnisblað dags. 19.feb. 2014.
8. U-reitur. Hindrunarflötur Reykjavíkurlflugvallar. Snið. Teikning dags. 19. feb. 2014.
9. BSÍ – Minnisblað um ástand veðurhjúps og innan dyra. Dags. des. 2017.
10. Umferðarmiðstöð BSÍ við Vatnsmýrarveg, mat á varðveislugildi. Bréf dags. 14. jan. 2014.
11. BSÍ reitur. Byggðakönnun. Fornleifaskrá og húsakönnun. Skýrsla dags. des. 2013.
12. Samgöngumiðstöð – viðhorf og forgangsroðun þjónustupátta. Skýrsla dags okt. 2013.
13. Samkomulag um lóðir og skipulagsmál í tengslum við framtíðaruppbyggingu Landspítala og Háskóla Íslands norðan Hringbrautar. Dags. 16. mars 2012.
14. Samgöngumiðstöð. Fyrirspurn um málsmeðferð. Bréf Skipulagsstofnunar dags. 2. des. 2013.
15. ...

Keppnisgögn hafa verið sett saman í eitt hefti sem fæst gegn greiðslu þáttökugjalds sbr. kafli 3.2.

5.8 Keppnistillögur

Þátttakendur skulu skila eftirtöldum gögnum, án auðkenna:

- Skipulagsuppráttur í mælikvarða 1:1000 með norðurpílu.
- Skýringarmyndir, sneiðingar í 1:500 og þrívíddarmyndir að eigin vali þátttakenda. Teikningar skulu vera í stærð A1 (59,4 x 84,1 cm), ein örkk og skilað upplímdri á pappa/ frauð á ógegnsæjum pappír. Frjálst er að setja teikningu upp lóðrétt eða lárétt.
- Greinargerð að hámarki 1000 orð. Þar er lýst megininntaki tillögunnar og helstu stærðir og skipting á húsnæði koma fram. Greinargerð skal ekki vera á upprætti en henni skal skila á A4 í tíu eintökum. Heimilt er að birta smækkuð afrit teikninga (skipulagsuppráttur, skýringarmyndir, sneiðingar, þrívíddarmyndir) í A4 greinargerð, þ.e.a.s. teikningar sem koma fyrir á A1 örkinni. Óheimilt er að birta aðrar teikningar og myndir í greinargerð en koma fram í teikningu A1

Gögnum skal einnig skilað á tölvutæku formi, PDF-formi, á USB-lykli sem eru án allra auðkenna. Gögnum skal skilað á High Res og Low Res formi. Gögnum má ekki skila með netpósti. Tillögum skal skila í Þjónustuveri Reykjavíkurborgar, Borgartúni 12-14, 105 Reykjavík, til trúnaðarmanns, eigi síðar en kl. 16.00 þann xx.xx 20xx. Trúnaðarmaður verður á staðnum og tekur á móti tillögum á milli kl. 14-16. Þeir sem óska eftir að skila tillögum fyrir þann tíma skulu hafa um það samráð við trúnaðarmann. Við afhendingu tillögu til trúnaðarmanns fær keppandi kvittun merкта auðkenni tillögunnar. Ófrávíkjanlegt skilyrði þess að tillögu sé veitt viðtaka og hún dæmd, er að henni sé skilað á réttum tíma skv. framangreindri keppnislýsingu og að nafnleyndar sé gætt.

5.9 Fyrirspurnir

Fyrirspurnir skal senda í tölvupósti til trúnaðarmanns. Hann mun leggja afrit af þeim fyrir dómnefndina. Trúnaðarmaður sendir síðan öllum skráðum keppendum, allar fyrirspurnir, ásamt svörum dómnefndar til þess netfangs, sem gefið var upp við skráningu. Fyrirspurnarfrestir eru tveir. Í fyrra fresti skal skila fyrirspurnum fyrir xxxxx XXXX, kl. 24:00 og í síðari fresti skal skila fyrirspurnum fyrir xxx XXXX, kl. 24:00. Stefnt er að því að svör við fyrirspurnum muni liggja fyrir innan sjö daga í hvort skipti.

5.10 Lykildagsetningar

- Forval auglýst xx
- Forvals umsóknarfrestur xx
- Niðurstöður forvals xx
- Samkeppni hefst xx
- Fyrirspurnarfrestur xx
- Svör við fyrirspurnum xx
- Skila á gögnum xx
- Dómnefnd lýkur störfum, eigi síðar en xx

5.11 Skilafrestur, merking og afhending tillagna

1. Tillögum í fyrra þrepi skal skila í xxxxx kl xxxx að íslenskum tíma xxxxxxxx XXX og er miðað við að seinna þrep hefjist xxxxxx XXX og tillögum skilað inn xxxxxxxx XXX. Trúnaðarmaður tekur á móti tillögum á milli 14:00-16:15, en þeir sem óska að skila tillögum fyrir þennan tíma, skulu hafa samráð við trúnaðarmann. Við afhendingu tillögu til trúnaðarmanns fær keppandi kvittun merкта auðkennistölu tillögunnar.

2. Nægilegt er að tillögum sé komið í póst eða flugafgreiðslu fyrir lok skilafrests, enda skal vottorð um það frá hlutaðeigandi afgreiðslumanni sent til trúnaðarmanns innan sólarhrings frá sendingu tillögunnar. Í tilkynningunni skal koma fram auðkennistala tillögunnar. Tillögum verður ekki veitt viðtaka lengur en 4 virkum dögum eftir að skilafresti lýkur. Aðsendar tillögur skal senda á heimilisfang trúnaðarmanns, sjá lið 3.8 hér að aftan. Kvittun fyrir móttöku aðsendra tillagna verður send með tölvupósti, komi tölvufang fram á umbúðum tillögunnar.
3. Auðkenna skal öll tillögugögn með fimm stafa tölu í reit 2 x 5 cm í hægra horni að neðan. Ógegnsætt umslag, merkt sömu tölu og "nafnmiði", skal fylgja tillögunni. Í umslaginu skal vera miði með nafni, heimilisfangi og símanúmeri höfundar eða höfunda og samstarfsmanna.

Tillögum skal skila ósamanbrotnum og í flötum umbúðum. Umbúðir tillögu skal merkja á sama hátt og tillöguna og á þær skal ritaður fjöldi tillögublaða. Teikningum í ramma eða gleri verður ekki veitt viðtaka.

Ófrávíkjanleg skilyrði þess að tillögu sé veitt viðtaka og hún dæmd, er að henni sé skilað á réttum tíma og nafnleyndar sé gætt skv. samkeppnisreglum Arkitektafélags Íslands.

5.12 Dómnefnd, ritari dómnefndar og ráðgjafar

Dómnefnd skipa eftirtaldir:

Tilnefndir af útbjóðanda:

...

...

Tilnefndir af Strætó bs.

...

...

Tilnefndir af.....

...

...

Ritari dómnefndar er:

.....

Ráðgjafar dómnefndar eru:

...

...

5.13 Trúnaðarmaður

xxx

Öllum fyrirspurnum og athugasemdum skal beint til trúnaðarmanns.

5.14 Úrslit

Áætlað er að dómnefnd ljúki störfum fyrir xxxxx XXX. Strax og nafnleynd hefur verið rofin verður öllum þátttakendum tilkynnt um niðurstöður dómnefndar. Fréttatilkynning um úrslit verður birt í fjölmiðlum. Í henni kemur fram hvaða tillögur voru verðlaunaðar og hverjir eru höfundar þeirra. Jafnframt verður þess getið ef um

innkeyptar eða athyglisverðar tillögur er að ræða. Dómnefnd mun leggja áherslu á að gefa út heildarumsögn um keppnina.

5.15 Sýning

Haldin verður sýning á öllum keppnistillögum sem uppfylla skilyrði keppninnar við fyrsta tækifæri eftir að dómnefnd hefur lokið störfum. Tillögurnar verða sýndar undir höfundarnafni. Útbjóðandi gefur út prentað dómnefndarálit. Í kjölfar kynningar á niðurstöðum samkeppninnar og opnun sýningar á tillögum verður haldinn opinn rýnifundur þar sem dómnefnd fer yfir dóm sinn. Þátttakendur verða sérstaklega boðaðir á þann fund sem haldinn verður á vegum Arkitektafélags Íslands.

5.16 Varðveisla keppnistillagna

Hönnunarsafn Íslands mun fá allar samkeppnistillögur afhentar til varðveislu að sýningu lokinni. Eigendur tillagna munu hafa aðgang að þeim að höfðu samráði við starfsfólk safnsins.

5.17 Hagnýting keppnistillagna

Höfundur fyrstu verðlauna verður ráðinn til að vinna deiliskipulag á grundvelli tillögu sinnar, ef viðunandi samkomulag næst milli hans og útbjóðanda. Ef ekki næst samkomulag milli útbjóðanda og fyrstu verðlaunahafa, skal dómnefnd fjalla um málið og skila sérstöku álitum þar að lútandi. Falli útbjóðandi frá frekari áformum um að vinna áfram skv. 1. verðlaunatillögunni, eða óski útbjóðandi að ráða annan hönnuð til verksins en dómnefnd hefur mælt með, skal greiða 1. verðlaunahafa bætur vegna verkefnissmissis, sem nemur upphæð 1. verðlauna. Útbjóðandi eignast verðlaunaðar og innkeyptar tillögur og allan rétt til að nýta þær með þeim takmörkunum sem höfundarlög setja. Að samkeppni lokinni gefur útbjóðandi út í sérriiti, allar tillögur sem teknar eru til dóms. Þar verður höfunda getið, ásamt dómnefndaráliti um allar tillögur sem bárust í keppninni. Útbjóðandi öðlast rétt til slíkrar útgáfu án þess að greiða höfundum tillagna sérstaklega fyrir útgáfuréttinn.

5.18 Samþykki keppnislýsingar

Keppnislýsing þessi ásamt samkeppnisreglum AÍ er grundvöllur keppninnar, sjá þó lið 5.5 Þátttökuréttur. Keppnislýsingin er samþykkt af útbjóðanda keppninnar, dómnefndarmönnum og stjórn Arkitektafélags Íslands.